



RAAD VAN  
DE EUROPESE UNIE



15491/12

(OR. en)

PRESSE 447

PR CO 58

## PERSMEDEDELING

3196e zitting van de Raad

**Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

### Vervoer

Luxemburg, 29 oktober 2012

Voorzitter

**De heer Efthemios Flourentzou**

minister van Communicatie en Openbare Werken van Cyprus

# P E R S

## Voornaamste resultaten van de Raadszitting

*De Raad is een algemene oriëntatie overeengekomen over een herschikking van de verordening van 1993 betreffende de toewijzing van aankomst- en vertrekslots op EU-luchthavens met capaciteitsproblemen. Voor een optimaal toewijzingssysteem tegen de achtergrond van een toenemende overbelasting van luchthavens zal de nieuwe ontwerpverordening met name luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid bieden slots te verkopen en te kopen. Ook creëert zij de mogelijkheid om voor de laattijdige teruggave van ongebruikte slots kosten in rekening te brengen en vergroot zij de onafhankelijkheid van de slotcoördinatoren en versterkt zij de samenwerking tussen hen. Op grond van het in de Raadszitting bereikte compromis kunnen de lidstaten voortaan tijdelijke beperkingen op het verhandelen van slots toepassen in terdege gemotiveerde gevallen, maar krijgt de Commissie het recht om bezwaar te maken tegen een dergelijk besluit.*

*Voorts is de Raad een algemene oriëntatie overeengekomen over twee ontwerprichtlijnen tot vaststelling van de verantwoordelijkheden van de vlaggenstaten enerzijds, en havenstaten anderzijds, wat betreft de **handhaving van het Maritiem Arbeidsverdrag** dat in 2006 door de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) is aangenomen. Dat Maritiem Arbeidsverdrag heeft tot doel fatsoenlijke arbeids- en levensomstandigheden aan boord van schepen te garanderen en sociale dumping te beperken, en zodoende eerlijke concurrentie te garanderen voor reders die de rechten van zeevarenden in acht nemen.*

*De Raad heeft een politiek akkoord bereikt over een nieuwe verordening betreffende de in het wegvervoer gebruikte **tachograaf**, waarmee in essentie de door de Raad in juni jongstleden overeengekomen algemene oriëntatie wordt bevestigd. De nieuwe ontwerpwetgeving, die in de plaats zal komen van de tachograafverordening van 1985, beoogt fraude moeilijker te maken en de administratieve rompslomp te verminderen, met name door de invoering van een met een satelliet verbonden "slimme tachograaf" en een reeks nieuwe maatregelen op het gebied van de regelgeving.*

*Daarnaast heeft de Raad machtiging verleend voor het ondertekenen en voorlopig toepassen van een overeenkomst met de Europese Organisatie voor de Veiligheid van de Luchtvaart (**Eurocontrol**) tot instelling van een nieuw stabiel kader voor versterkte samenwerking.*

*Ten slotte heeft de Raad een debat gehouden over een voorgestelde actualisatie van de gemeenschappelijke regels inzake de periodieke **technische controle** van motorvoertuigen, bedoeld om de verkeersveiligheid te verbeteren en de milieubescherming te versterken. De resultaten van het debat zullen sturing bieden voor de lopende besprekingen over dit voorstel.*

*Zonder debat heeft de Raad een richtlijn aangenomen tot instelling van **één Europese spoorwegruimte**, strekkende tot modernisering van het regelgevingskader van de Europese spoorwegsector dat bestond uit de drie richtlijnen van het "eerste spoorwegpakket" van 2001.*

## INHOUD<sup>1</sup>

<b>DEELNEMERS</b> .....	<b>5</b>
 <b>BESPROKEN PUNTEN</b>	
LUCHTVAART.....	7
De congestie op luchthavens aanpakken door de regels inzake slottoewijzing te actualiseren.....	7
Versterkte samenwerking met Eurocontrol.....	9
SCHEEPVAART.....	10
Handhaving van het Maritiem Arbeidsverdrag.....	10
VERVOER OVER LAND.....	12
Tachograafverordening.....	12
Nieuwe regels voor de periodieke technische controle van voertuigen.....	14
DIVERSEN.....	16
<i>Ministeriële conferentie over het geïntegreerd maritiem beleid van de EU</i> .....	16
<i>Emissiehandel in de luchtvaartsector</i> .....	16
<i>Luchtvaarttop over het gemeenschappelijk Europees luchtruim</i> .....	16
<i>Incidenten in verband met de luchtkwaliteit in vliegtuigcabines</i> .....	17
<i>Informele bijeenkomst van de ministers van Vervoer en Telecommunicatie</i> .....	17
<i>Wereldcongres over intelligente vervoerssystemen (ITS)</i> .....	17
<i>Europese dag van de verkeersveiligheid</i> .....	18
Betrekkingen tussen de EU en Rusland op het gebied van vervoer.....	18

<sup>1</sup>

- 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.

**ANDERE GOEDGEKEURDE PUNTEN***VERVOER*

- Één Europese spoorwegruimte \* ..... 19

*HANDELSPOLITIEK*

- Antidumping - aluminium radiatoren - China ..... 19

*BUITENLANDSE ZAKEN*

- Rechten van personen met een handicap - uniaal kader ..... 20

*MILIEU*

- Zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen ..... 20
- Autowrakken ..... 20

*WERKGELEGENHEID*

- Beschikbaarstelling van middelen uit het Europees fonds voor aanpassing aan de globalisering voor Denemarken en Duitsland ..... 21

*BENOEMINGEN*

- Comité van de Regio's ..... 21

**VIA DE SCHRIFTELIJKE PROCEDURE AANGENOMEN BESLUITEN**

- Beperkende maatregelen - Republiek Guinee ..... 21

**DEELNEMERS**

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

**België:**

de heer Olivier BELLE

plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger

**Bulgarije:**

de heer Kamen KITCHEV

viceminister van Vervoer, Informatietechnologie en Communicatie

**Tsjechië:**

de heer Jiří ŽÁK

viceminister van Vervoer

**Denemarken:**

de heer Henrik Dam KRISTENSEN

minister van Vervoer

**Duitsland:**

de heer Peter RAMSAUER

minister van Vervoer, Bouwbeleid en Stedelijke Ontwikkeling

**Estland:**

de heer Juhan PARTS

minister van Economische Zaken en Verkeer

**Ierland:**

de heer Leo VARADKAR

minister van Vervoer, Toerisme en Sport

**Griekenland:**

de heer Konstantinos MOUSOULOULIS

de heer Nikolaos STATHOPOULOS

minister van Maritieme Zaken  
secretaris-generaal

**Spanje:**

mevrouw Ana María PASTOR JULIÁN

mevrouw Carmen LIBRERO

minister van Infrastructuur en Vervoer  
secretaris-generaal van Vervoer

**Frankrijk:**

de heer Frédéric CUVILLIER

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

**Italië:**

de heer Mario CIACCIA

viceminister van Infrastructuur en Vervoer

**Cyprus:**

de heer Efthymios FLOURENTZOU

minister van Communicatie en Openbare Werken

**Letland:**

de heer Aivis RONIS

minister van Vervoer

**Litouwen:**

de heer Rimvydas VAŠTAKAS

viceminister van Vervoer en Communicatie

**Luxemburg:**

de heer Claude WISELER

mevrouw Michèle EISENBARTH

minister van Duurzame Ontwikkeling en Infrastructuur  
plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger

**Hongarije:**

de heer Olivér VÁRHELYI

plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger

**Malta:**

de heer Austin GATT

minister van Infrastructuur, Vervoer en Communicatie

**Nederland:**

mevrouw Melanie SCHULTZ van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS

de heer Joop AT SMA

minister van Infrastructuur en Milieu  
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

**Oostenrijk:**

mevrouw Doris BURES

minister van Verkeer, Innovatie en Technologie

**Polen:**

de heer Maciej JANKOWSKI

onderstaatssecretaris, ministerie van Vervoer, Bouw en  
Maritieme Economie**Portugal:**

de heer Pedro COSTA PEREIRA

plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger

**Roemenië:**

de heer Valentin PREDA

staatssecretaris, ministerie van Vervoer en Infrastructuur

**Slovenië:**

de heer Uroš VAJGL

plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger

**Slowakije:**

de heer František PALKO

staatssecretaris, ministerie van Vervoer, Bouwbeleid en  
Regionale Ontwikkeling**Finland:**

mevrouw Marja RISLAKKI

plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger

**Zweden:**

mevrouw Catharina ELMSÄTER-SVÄRD

minister van Infrastructuur

**Verenigd Koninkrijk:**

de heer Stephen HAMMOND

staatssecretaris van Vervoer

.....

**Commissie:**

de heer Siim KALLAS

vicevoorzitter

.....

**De regeringen van de toetredende staten waren als volgt vertegenwoordigd :****Kroatië:**

de heer Siniša HAJDAŠ DONČIĆ

minister van Maritieme Zaken, Vervoer en Infrastructuur

## **BESPROKEN PUNTEN**

### **LUCHTVAART**

#### **De congestie op luchthavens aanpakken door de regels inzake slottoewijzing te actualiseren**

De Raad is een algemene oriëntatie overeengekomen over een herschikking van de verordening van 1993 betreffende de toewijzing van aankomst- en vertrekslots op EU-luchthavens ([15442/12](#)). Het systeem van slottoewijzing, dat wordt toegepast op luchthavens met een aanzienlijke ondercapaciteit, is een manier om op transparante, niet-discriminerende wijze schaarse capaciteit te beheren. De herziening beoogt iets te doen aan de toenemende congesties op luchthavens.

Met de herziening moet ervoor worden gezorgd dat op overbelaste luchthavens de slots worden toegewezen aan de luchtvaartmaatschappijen die er economisch het beste gebruik van kunnen maken, ten behoeve van een optimale toewijzing en capaciteitsbenutting. Daartoe zal er een reeks maatregelen worden ingevoerd:

- luchtvaartmaatschappijen kunnen voortaan slots kopen en verkopen ("secundaire handel");
- de lidstaten mogen voortaan kosten berekenen voor luchtvaartmaatschappijen die ongebruikte slots pas zo laat weer in de pool terugstoppen dat ze niet meer aan andere maatschappijen kunnen worden toegewezen;
- er zal worden gezorgd voor grotere onafhankelijkheid van, en samenwerking tussen, de slotcoördinatoren, en het toewijzingsproces zal transparanter worden gemaakt;

de netwerkbeheerder van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim zal bij het toewijzingsproces worden betrokken, zodat rekening kan worden gehouden met de gevolgen van capaciteitstoeewijzing op een bepaalde luchthaven voor het gehele netwerk van het Europese luchtverkeer.

Het voornaamste knelpunt dat nog door de ministers moest worden opgelost, betrof de mogelijkheid voor luchtvaartmaatschappijen om slots te verkopen en te kopen. Sommige delegaties verzochten om de toepassing van vrijwaringsmaatregelen omdat zij vreesden dat de secundaire handel mogelijkwerwijs een negatief effect heeft op - economisch minder winstgevende - regionale vluchten of dat er wellicht speculatie rond verhandelde slots zal ontstaan. Andere delegaties en de Commissie onderstreepten echter dat het systeem uniform moet worden toegepast, gezien het risico van marktfragmentatie. Als compromis dat voor de meerderheid van de delegaties aanvaardbaar is, is de door het voorzitterschap opgestelde tekst van de ontwerpverordening ([15282/12](#)) zo gewijzigd dat de lidstaten tijdelijke beperkingen kunnen toepassen wanneer zich een aanzienlijk aantoonbaar probleem in verband met secundaire handel voordoet. Die beperkingen moeten transparant, niet-discriminerend en evenredig zijn en moeten worden gemotiveerd en meegedeeld aan de Commissie, die het recht heeft er bezwaar tegen te maken. De lidstaten zullen gehouden zijn zich te schikken naar het besluit van de Commissie, dat eveneens gemotiveerd dient te zijn.

Daarnaast zijn, eveneens in verband met de regeling voor secundaire handel, de voorwaarden enigszins versoepeld voor het gebruik van na een uitwisseling van nieuw verworven slots ontvangen slots met aangepaste tijden, hetgeen uitsluitend is toegestaan om de slottijden voor de betrokken diensten te verbeteren. Er werd overeengekomen dat dergelijke slots met aangepaste tijden niet noodzakelijk tijdens een volledige dienstregelingsperiode hoeven te worden geëxploiteerd.

Het bereikte compromis omvat tevens een reeks wijzigingen in andere onderdelen van de ontwerpverordening:

- indien de intrekking van slots wegens misbruik onevenredig zou zijn, krijgt de coördinator de alternatieve keuzemogelijkheid sancties aan te bevelen;
- de bepalingen betreffende de annulering van slots in verband met een officiële feestdag zijn geschrapt omdat zij overbodig worden geacht;
- voorts zijn er kleine wijzigingen aangebracht in de bepalingen betreffende de procedures voor coördinatie in noodgevallen, toegang tot de gegevensbank van de coördinator, door luchtvaartmaatschappijen te verstrekken informatie en de door de coördinator aan de luchthavenbeheerder te verstrekken informatie.

Met betrekking tot de door de Commissie voorgestelde wijzigingen in de huidige voorwaarden voor het verlenen van prioriteit bij het toewijzen van slots aan luchtvaartmaatschappijen die in de voorgaande dienstregelingsperioden al beschikten over dezelfde slots ("historische slots"), hadden de besprekingen in de voorbereidende Raadsinstanties reeds uitgewezen dat een grote meerderheid van de lidstaten tegen die wijzigingen zijn. In de Raadszitting bleef de Commissie bij haar voorstel om het minimumpercentage waarvoor luchtvaartmaatschappijen de hen toegewezen slots daadwerkelijk moeten hebben gebruikt, te verhogen van de huidige 80% tot 85%, en het minimumaantal slots die voor dezelfde tijd op dezelfde dag van de week worden aangevraagd ("reeks slots") te verhogen van de huidige 5 tot 15 voor het zomerseizoen en tot 10 voor het winterseizoen. De meeste lidstaten willen daarentegen het huidige systeem behouden, met als argument dat er flexibiliteit moet zijn voor de luchtvaartmaatschappijen, met name om te voorkomen dat er lege vluchten moeten worden geëxploiteerd enkel om het recht op de overeenkomstige slots te doen gelden. Er zal echter worden voorzien in de mogelijkheid om het op grond van lokale richtsnoeren vereiste minimumaantal slots te verhogen.

Het door de Commissie in december 2011 ingediende voorstel ([18009/11](#)) is onderdeel van het "luchthavenpakket", dat ook wetgevingsvoorstellen bevat over grondafhandelingsdiensten en exploitatiebeperkingen in verband met geluidsoverlast op luchthavens. Het pakket beoogt twee belangrijke problemen aan te pakken: de capaciteit op luchthavens en de kwaliteit van luchthavendiensten.

Het Europees Parlement, dat ook zijn goedkeuring moet geven voor de aanneming van de verordening, heeft zijn standpunt over het voorstel nog niet bepaald.



## **Versterkte samenwerking met Eurocontrol**

De Raad heeft machtiging verleend voor het ondertekenen en voorlopig toepassen van een overeenkomst met de Europese Organisatie voor de Veiligheid van de Luchtvaart (Eurocontrol) tot instelling van een nieuw stabiel kader voor versterkte samenwerking ([13792/12](#)).

De overeenkomst, waarin de samenwerkingsgebieden zijn vermeld en de samenwerkingsvormen en -mechanismen zijn bepaald, bevestigt Eurocontrol als de technische en operationele tak van de EU bij de ontwikkeling en uitvoering van haar programma Gemeenschappelijk Europees luchtruim (Single European Sky - SES), en bedeeft aan de EU de rol van regulator van dit programma. Daarnaast biedt de overeenkomst een kader voor civiel-militaire coördinatie van het luchtverkeersbeheer en voor coördinatie ook buiten de EU-grenzen over heel Europa. Bovendien zal de EU dankzij deze overeenkomst kunnen bijdragen aan de lopende hervorming van de bestuursstructuur van Eurocontrol.

Voorts beoogt de overeenkomst synergieën te ontwikkelen - en overlapping van werkzaamheden te voorkomen - met het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) in veiligheidsvraagstukken op het gebied van het luchtverkeersbeheer en het milieu.

Eurocontrol is een civiel-militaire intergouvernementele organisatie van 39 overeenkomstsluitende partijen uit heel Europa, onder meer alle EU-lidstaten behalve Estland. Eurocontrol speelt een centrale rol in het luchtverkeersbeheer (ATM) in Europa en verstrekt de EU expertise en technische assistentie dienaangaande. Vorig jaar werd het aangewezen als ATM-netwerkmanager van het programma Gemeenschappelijk Europees luchtruim, dat op basis van een in 2004 en 2009 aangenomen wettelijk kader voor een veilig en efficiënt luchtverkeersbeheersysteem op Europees niveau moet zorgen.

## SCHEEPVAART

### Handhaving van het Maritiem Arbeidsverdrag

De Raad heeft overeenstemming bereikt over een algemene oriëntatie over twee ontwerprichtlijnen tot vaststelling van de verantwoordelijkheden van de vlaggenstaten enerzijds, en havenstaten anderzijds, wat betreft de **handhaving van het Maritiem Arbeidsverdrag**, dat in 2006 door de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) is aangenomen.

De ontwerprichtlijn inzake de **vlaggenstaat** ([14790/12](#)) beoogt te bewerkstelligen dat lidstaten hun verplichting als vlaggenstaat nakomen om erop toe te zien dat schepen die hun vlag voeren, voldoen aan de bepalingen van Richtlijn 2009/13, waarbij een groot deel van het Maritiem Arbeidsverdrag in EU-recht is omgezet. De nieuwe richtlijn is nodig omdat de richtlijn van 2009, die een overeenkomst tussen de sociale partners van de Unie met betrekking tot dat verdrag uitvoert, niet over handhaving gaat.

Naar aanleiding van de besprekingen in de voorbereidende Raadsinstanties is het Commissievoorstel ([8241/12](#)) gewijzigd, met name om een langere omzettingstermijn vast te stellen en de lidstaten de mogelijkheid te geven een flexibeler toezichtstelsel toe te passen op kleinere schepen met een brutotonnage van minder dan 200 die geen internationale zee-reizen maken.

Slovenië heeft bezwaren tegen de voor deze richtlijn gekozen rechtsgrondslag, die niet een bepaling is die onder het hoofdstuk sociaal beleid van het Verdrag valt, zoals voor de richtlijn van 2009 wel het geval was, maar een vervoersbepaling, wat door de Commissie passender wordt geacht. De Sloveense delegatie onthield zich daarom van stemming en legde een verklaring af om haar standpunt toe te lichten ([14790/12 ADD 2](#)).

De ontwerprichtlijn, waarin delen van de handhabingsbepalingen van het Maritiem Arbeidsverdrag zijn opgenomen, bepaalt dat vlaggenstaten inspectieregelingen instellen om voor toezicht op de naleving te zorgen. Daarnaast wordt erin bepaald dat het voor dat toezicht verantwoordelijke personeel over de vereiste professionele bekwaamheid en onafhankelijkheid moet beschikken. Ten slotte voorziet de ontwerprichtlijn in een klachtenprocedure.

De ontwerprichtlijn inzake de **havenstaat** ([13904/12](#)) wijzigt Richtlijn 2009/16 betreffende havenstaatcontrole. De wijzigingen betreffen met name:

- de opname van nieuwe te controleren documenten, te weten het "maritieme-arbeids-certificaat" en de "verklaring betreffende de naleving van de maritieme arbeidsregels";
- de uitbreiding van de inspecties om te voldoen aan andere voorschriften van het Maritiem Arbeidsverdrag;

- het omgaan met klachten; en
- de opname van ernstige of herhaalde overtredingen van het Maritiem Arbeidsverdrag als reden om een schip vast te houden.

Voorts worden er nieuwe regels ingevoerd inzake gedelegeerde en uitvoeringsbevoegdheden die aan de Commissie worden verleend in overeenstemming met de nieuwe procedures die zijn ingesteld bij het Verdrag van Lissabon, dat in werking trad na de aanneming van de richtlijn van 2009.

Tijdens de besprekingen in de voorbereidende Raadsinstanties werden enkele wijzigingen aangebracht in het Commissievoorstel ([8239/12](#)). Meer bepaald werd besloten tot schrapping van de mogelijkheid om schepen die de vlag voeren van een staat die een aantal verdragen niet heeft geratificeerd, naast de reguliere inspecties, op ieder moment aan extra inspecties te onderwerpen. Voorts is er duidelijkheid geschapen over de situatie van lidstaten die het Maritiem Arbeidsverdrag nog niet hebben geratificeerd, met de vermelding in de preambule van de richtlijn dat zij alles in het werk moeten stellen om zich aan de krachtens het Verdrag toepasselijke procedures en praktijken te conformeren. Daarnaast heeft de Raad de lijst met verdragen waarvoor havenstaatcontrole dient plaats te vinden, met twee verdragen uitgebreid: het Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen en het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie; daarmee moet worden bijgedragen aan een verdere versterking van de milieubescherming in EU-havens. In het algemeen is de tekst van de ontwerprichtlijn nauwer aangepast aan die van het verdrag.

Het **Maritiem Arbeidsverdrag** van de IAO heeft tot doel fatsoenlijke arbeids- en levensomstandigheden aan boord van schepen te garanderen en sociale dumping te beperken, en zodoende eerlijke concurrentie te garanderen voor reders die de rechten van zeevarenden in acht nemen. Het verdrag bestrijkt zaken als de minimumvereisten voor zeevarenden om aan boord van schepen te werken, arbeidsvoorwaarden, accommodatie, ontspanningsmogelijkheden en voedsel/catering aan boord, bescherming van de gezondheid, medische zorg, welzijn en sociale zekerheid, en naleving en handhaving.

## VERVOER OVER LAND

### Tachograafverordening

De Raad heeft een politiek akkoord bereikt over een nieuwe verordening betreffende de tachograaf voor het wegvervoer ([13725/12](#)). Het politieke akkoord bevestigt de algemene oriëntatie die in juni jongstleden door de Raad is overeengekomen, met dien verstande dat de tekst hier en daar is aangepast om de intussen door het Europees Parlement aangenomen amendementen in aanmerking te nemen.

Één delegatie liet echter weten de tekst van de ontwerpverordening niet te kunnen steunen aangezien zij de voorkeur zou hebben gegeven aan een ruimere vrijstelling van de verplichting betreffende het gebruik van de tachograaf voor het midden- en kleinbedrijf.

Het politiek akkoord zal na bijwerking door de juristen-vertalers worden geformaliseerd in de vorm van een standpunt in eerste lezing. Parallel daaraan zal de Raad zijn informele onderhandelingen met het Europees Parlement voortzetten om te streven naar overeenstemming over een definitieve tekst die dan gezamenlijk door de beide instellingen in tweede lezing kan worden aangenomen.

Met het nieuwe wetsontwerp, dat in de plaats komt van de tachograafverordening van 1985, wordt beoogd frauderen te bemoeilijken en de administratieve lasten te verlichten door nieuwe technologieën ten volle te benutten en een aantal nieuwe regulerende maatregelen in te voeren.

De tekst waarover de Raad nu overeenstemming heeft bereikt, bevat de volgende kernpunten:

betreffende het gebruik van **technologie**:

- de huidige handmatige registratie van de voertuiglocatie wordt vervangen door geautomatiseerde registratie via satellietplaatsbepaling. Om de kosten beperkt te houden, zullen er alleen kosteloze plaatsbepalingsdiensten worden gebruikt;
- dankzij communicatie op afstand waarbij de tachograaf basisgegevens over de naleving van de regels doorseint, zal mogelijke manipulatie of mogelijk misbruik snel kunnen worden opgespoord en zullen functionarissen beter gerichte wegcontroles kunnen uitoefenen en bijgevolg onnodige controles kunnen vermijden. De lidstaten zullen er echter niet toe verplicht worden hun inspectieautoriteiten uit te rusten met apparatuur voor snelle detectie op afstand van manipulatie of misbruik;
- voorts kan de tachograaf onder bepaalde voorwaarden worden uitgerust met een interface die zorgt voor een vlottere integratie in intelligente vervoerssystemen (ITS).

De ontwerpverordening bevat daarnaast garanties voor de bescherming van persoonsgegevens: alleen op de begin- en de eindlocatie van de dagelijkse werktijd wordt de plaats van het voertuig geregistreerd, alleen de controle-instanties krijgen toegang tot gegevens, en voor de toegang tot persoonsgegevens via een extern ITS-apparaat zal de uitdrukkelijke toestemming van de bestuurder vereist zijn.

De "slimme tachograaf", d.w.z. de toepassing van de nieuwe satellietgerelateerde technologie, wordt verplicht veertig maanden na de vaststelling van de technische specificaties voor de nieuwe tachograaf, dus vermoedelijk in 2017 of 2018.

De wijzigingen op **regelgevingsgebied** omvatten strengere voorschriften voor werkplaatsen die tachografen installeren en ijken. Om de administratieve lasten te verminderen, komt er ook een uitbreiding van de mogelijkheid voor de lidstaten om bepaalde gebruikers, voornamelijk kleine en middelgrote ondernemingen, vrijstelling van de tachograafverplichting te verlenen: voor die gebruikers voorziet de nieuwe ontwerpverordening in een vrijstelling voor vervoersactiviteiten binnen een straal van 100 km, terwijl die tot nog toe in bepaalde gevallen beperkt was tot 50 km.

De maatregelen op het gebied van de regelgeving worden twee jaar na de bekendmaking van de verordening in het Publicatieblad van de Europese Unie van toepassing, met uitzondering van de voorschriften inzake de goedkeuring en controle van werkplaatsen en het gebruik van bestuurderskaarten, die een jaar eerder van kracht worden.

Het voorstel van de Commissie om een microchip met de functies van de bestuurderskaart te integreren in het rijbewijs van beroepschauffeurs, is niet overgenomen in de tekst die nu door de Raad is overeengekomen, omdat de meeste delegaties betwijfelen of de voordelen van de integratie zouden opwegen tegen de kosten die ermee gepaard gaan.

De Commissie heeft enige reserves over de door de Raad gewijzigde tekst (zie de verklaring in [13725/12 ADD 1](#)). Afgezien van de schrapping van het combineren van de kaarten, acht zij de datum van invoering van de "slimme tachograaf" te laat en heeft zij ook twijfels bij de mogelijkheid om kaarten uit te reiken aan bestuurders die wonen op grondgebied van de lidstaten waar de EU-verdragen niet van toepassing zijn (d.w.z. Faeröer en Groenland).

De Commissie heeft haar voorstel in juli 2011 ingediend ([13195/11](#)). Het Europees Parlement heeft zijn standpunt in eerste lezing over het voorstel in juli 2012 bepaald.

## **Nieuwe regels voor de periodieke technische controle van voertuigen**

De Raad heeft een debat gehouden over een voorstel voor een verordening betreffende het actualiseren van de gemeenschappelijke regels voor de verplichte periodieke technische controle van motorvoertuigen ([12786/12](#)). Het debat, dat een nota van het voorzitterschap ([15093/12](#)) als uitgangspunt had, ging hoofdzakelijk over de mate van harmonisatie die met behulp van de nieuwe regels voor de voertuigcontrole moet worden bereikt, en over de lijst van de periodiek te controleren voertuigen en de frequentie van de controles. Het doel van het debat was de voorbereidende Raadsinstanties oriëntatie te bieden voor de lopende besprekingen over het Commissievoorstel.

De Raad betoonde zich over het algemeen positief over het initiatief van de Commissie om de gemeenschappelijke regels voor voertuigcontrole verder te harmoniseren. Veel ministers meenden dat een dergelijk wetgevingsinitiatief een nuttige bijdrage kan zijn aan de verwezenlijking van het doel om een grotere verkeersveiligheid te bewerkstelligen en de milieubescherming te verbeteren.

Een groot aantal lidstaten plaatste echter vraagtekens bij de rechtsvorm van de voorgestelde wettekst en zouden de voorkeur geven aan een richtlijn boven een verordening; zij achtten een richtlijn, die meer ruimte biedt om rekening te houden met de bijzondere kenmerken van de lidstaten, geschikter om een hogere harmonisatiegraad en een betere uitvoering tot stand te brengen. Één delegatie zag in het licht van de huidige stand van zaken de noodzaak van een initiatief zoals dat door de Commissie is voorgesteld, niet in, waarbij zij wees op de hoge kosten die ermee gemoeid zijn en zich afvroeg of de verkeersveiligheid er wel zoveel bij gebaat zou zijn.

Een meerderheid van de lidstaten uitte zorgen over de lijsten van te controleren voertuigen, waarbij veel delegaties vraagtekens plaatsten bij de uitbreiding van de controles tot twee- of driewielige voertuigen, trekkers of lichte aanhangwagens. Daarnaast waren veel delegaties niet overtuigd van het voorstel om de frequentie van de controles op te voeren.

De door de Commissie voorgestelde actualisering is bedoeld om de verkeersveiligheid te verbeteren, en meer bepaald om bij te dragen aan het doel van Europese Unie om het aantal verkeersdoden in 2020 met de helft terug te brengen. Het andere doel behelst het verbeteren van de milieubescherming door terugdringing van voertuigemissies die te wijten zijn aan gebrekkig onderhoud.

In vergelijking met de huidige regels krachtens de richtlijn van 2009, waarin minimumnormen voor periodieke technische controles zijn vastgelegd, stelt de Commissie voor het toepassingsgebied van de controles uit te breiden met motorfietsen en scooters en lichte aanhangwagens (minder dan 3,5 ton), en de frequentie van de controles voor oudere voertuigen op te voeren. Daarnaast moeten er nieuwe voorschriften worden ingevoerd, met name voor controleapparatuur, vaardigheden en opleiding van het controlepersoneel en toezicht op de controlecentra.

Het voorstel bepaalt dat auto's, evenals volgens de huidige regeling, voor het eerst uiterlijk vier jaar na de datum van de eerste registratie moeten worden gecontroleerd, waarop de tweede inspectie uiterlijk twee jaar daarna moet volgen. De minimumfrequentie voor de daaropvolgende controles moet echter van twee naar één jaar worden teruggebracht. Die bijstelling wordt noodzakelijk geacht omdat gegevens uitwijzen dat het aantal ernstige ongevallen door technisch falen aanzienlijk toeneemt na vijf jaar. Voorts moeten voertuigen met een hoog aantal gemaakte kilometers, te weten 160.000 km bij de eerste periodieke technische controle, om veiligheidsredenen aan jaarlijkse controle worden onderworpen. Dezelfde periodiciteit moet ook voor motorfietsen en scooters gelden. De opname van deze categorie voertuigen in de controleregeling wordt nodig geacht, omdat motorrijders de groep weggebruikers met de grootste veiligheidsrisico's is.

De voorgestelde verordening, die door de Commissie in juli 2012 is ingediend, maakt deel uit van het "pakket inzake technische controles", dat daarnaast voorstellen bevat voor een verordening betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen ([12809/12](#)) en voor een verordening inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen ([12803/12](#)).

**DIVERSEN****Ministeriële conferentie over het geïntegreerd maritiem beleid van de EU**

Het voorzitterschap heeft de ministers geïnformeerd over de informele ministeriële conferentie over het geïntegreerd maritiem beleid van 7 en 8 oktober in Limassol (Cyprus). Tijdens de conferentie werd bij het in kaart brengen van de mariene en maritieme activiteiten gesproken over cruciale factoren die groei en werkgelegenheid aandrijven, over op EU- en nationaal niveau te nemen steunmaatregelen en over de toekomstige ontwikkeling van het geïntegreerd maritiem beleid. De conferentie heeft de "Verklaring van Limassol" aangenomen, waarin een mariene en maritieme agenda ter ondersteuning van de Europa 2020-strategie wordt gelanceerd ([14792/12](#)). De aanneming van die verklaring viel samen met de publicatie van de mededeling van de Commissie over het initiatief blauwe groei ([13908/12](#)), het voornaamste ondersteunende document voor de conferentie.

**Emissiehandel in de luchtvaartsector**

De Commissie heeft de ministers ingelicht over de voorbereidingen van de Unie voor de bijeenkomst van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) van 29 oktober tot en met 16 november in Montreal; tijdens die bijeenkomst zal er worden gediscussieerd over maatregelen ter bestrijding van broeikasgasemissies bij de internationale luchtvaart ([15449/12](#)). De EU acht een mondiaal kader voor marktgebaseerde maatregelen op grond van het non-discriminatiebeginsel de beste oplossing. Als in de afzienbare toekomst een dergelijk kader kan worden overeengekomen, zou de EU de door haar emissiehandelswetgeving geboden manoeuvreerruimte kunnen benutten om rekening te houden met mondiale benaderingen zonder de doelstellingen van haar eigen emissiehandelsregeling (ETS) in het gedrang te brengen.

De Commissie bracht de ministers tevens op de hoogte van de recente ontwikkelingen in verband met het verzet van niet-EU-landen tegen de toepassing van de ETS op hun luchtvaartmaatschappijen.

**Luchtvaarttop over het gemeenschappelijk Europees luchtruim**

Het voorzitterschap heeft de Raad geïnformeerd over de gezamenlijk door het Cypriotische voorzitterschap en de Europese Commissie georganiseerde luchtvaarttop van 11 en 12 oktober in Limassol, tijdens welke beraad heeft plaatsgevonden over de voortgang met de implementatie van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en over de volgende stappen ([15010/12](#)). Het beraad ging over vier onderwerpen: de prestatieregeling voor het luchtverkeersbeheer (ATM), de functionele luchtruimblokken, het programma Sesar (ATM-onderzoek voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim; dit is de technologische pijler van het gemeenschappelijk Europees luchtruim) en een door de Commissie voor te leggen bijgewerkte versie van het regelgevingskader van het gemeenschappelijk Europees luchtruim. Tijdens de conferentie werd benadrukt dat er meer inspanningen moeten worden geleverd om het gemeenschappelijk Europees luchtruim in al zijn onderdelen te verwezenlijken.



### **Incidenten in verband met de luchtkwaliteit in vliegtuigcabines**

De Duitse delegatie heeft haar bezorgdheid geuit over het stijgende aantal incidenten met verontreinigde lucht, met name oliegeur, in vliegtuigcabines ([15117/12](#)). Zij vindt dat deze aangelegenheid op EU-niveau moet worden aangepakt en heeft daarom de Commissie en het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) opgeroepen iets te ondernemen.

De Commissie verklaarde dat uit recente studies niet valt op te maken dat dergelijke incidenten een werkelijk veiligheidsprobleem met zich meebrengen, maar dat zij deze kwestie in het oog zal houden.

### **Informele bijeenkomst van de ministers van Vervoer en Telecommunicatie**

Het voorzitterschap heeft de Raad ingelicht over de resultaten van de informele bijeenkomst van de ministers van Vervoer en Telecommunicatie van 17 juli in Nicosia ([12750/12](#)). Bij die gelegenheid hebben de ministers besproken hoe twee centrale EU-beleidstakken, de digitale agenda voor Europa en het EU-vervoersbeleid het best geïntegreerd kunnen worden. Het doel is ten volle gebruik te maken van de inzet van intelligente vervoerssystemen (ITS) om bij te dragen aan een veiliger en efficiënter verkeer van personen en goederen over de vervoersnetten. De voornaamste aspecten die werden genoemd, waren het vrij toegankelijk maken van bronnen van overheidsinformatie en de ontwikkeling van ITS om multimodaliteitskwesties aan te pakken, zoals reisplanners en geïntegreerde kaartverkoop.

De conclusies van het voorzitterschap over de resultaten van de informele bijeenkomst zijn tevens voorgelegd aan het Wereldcongres over ITS dat in oktober in Wenen is gehouden.

### **Wereldcongres over intelligente vervoerssystemen (ITS)**

De Oostenrijkse delegatie heeft de Raad geïnformeerd over de resultaten van de ministeriële rondetafelbesprekingen die zijn gehouden in het kader van het 19e Wereldcongres over ITS van 22 tot en met 26 oktober in Wenen, waar de jongste trends en beleidsmaatregelen op het gebied van intelligente vervoerssystemen aan de orde zijn gekomen. De internationale ronde tafel, die plaatsvond op de openingsdag van het congres, ging in op voorbeelden van beste praktijken en op de behoeften en uitdagingen in verband met het ontwikkelen en implementeren van ITS. De bespreking werd afgesloten met een gezamenlijke verklaring over een gemeenschappelijke aanpak voor veiligere, efficiëntere en milieuvriendelijkere vervoerssystemen en een grotere politieke inzet voor het integreren van ITS in nationaal vervoersbeleid ([15397/12](#)).

**Europese dag van de verkeersveiligheid**

Het voorzitterschap en de Commissie hebben de ministers geïnformeerd over de vierde Europese dag van de verkeersveiligheid, die op 25 juli in Nicosia is gehouden en tot doel had jongeren bewuster te maken van verkeersveiligheid ([14844/12](#) en [15159/12](#)). In het kader van de conferentie zijn er ook workshops gehouden over de rol van onderwijs en opleiding, een sterkere naleving door het scheppen van wederzijds respect tussen de politie en jongeren, en risicogedrag als alcohol- of drugsgebruik en te hard rijden.

**Betrekkingen tussen de EU en Rusland op het gebied van vervoer**

De Commissie heeft de Raad ingelicht over het toenemende aantal problemen in de betrekkingen met Rusland op het gebied van de luchtvaart, het wegvervoer en de spoorwegen ([14838/12](#)). Het gaat daarbij met name om de heffingen voor het overvliegen van Siberië en discriminatie bij heffingen op het wegvervoer en spoorvrachttarieven. De Commissie heeft de lidstaten opgeroepen gezamenlijk op te treden in deze aangelegenheid.

## **ANDERE GOEDGEKEURDE PUNTEN**

### **VERVOER**

#### **Één Europese spoorwegruimte \***

De Raad heeft een richtlijn tot instelling van één Europese spoorwegruimte (richtlijn: [44/12](#), verklaringen: [14820/12 ADD 1 REV 3](#)) aangenomen<sup>1</sup>, nadat het Europees Parlement het in de onderhandelingen tussen beide instellingen bereikte compromis had goedgekeurd.

De ontwerprichtlijn is een herschikking van de drie richtlijnen van het "eerste spoorwegpakket" van 2001, waarmee het startsein werd gegeven voor een geleidelijke openstelling van de spoorwegsector voor concurrentie op Europees niveau. De herschikking is erop gericht het regelgevingskader voor de Europese spoorwegsector te vereenvoudigen, te verduidelijken en te moderniseren teneinde de concurrentie te vergroten, het markttoezicht te versterken en de voorwaarden voor investeringen in die sector te verbeteren.

Zie voor nadere informatie de persmededeling over het in juni tussen de Raad en het Europees Parlement bereikte akkoord ([11543/12](#)).

### **HANDELSPOLITIEK**

#### **Antidumping - aluminium radiatoren - China**

De Raad heeft een verordening aangenomen tot instelling van een definitief antidumpingrecht en tot definitieve inning van het voorlopige recht op aluminium radiatoren van oorsprong uit de Volksrepubliek China ([14704/12](#)).

---

<sup>1</sup> Oostenrijk, Duitsland en Luxemburg hebben tegengestemd, en Estland, Polen en Slowakije hebben zich van stemming onthouden.

## **BUITENLANDSE ZAKEN**

### **Rechten van personen met een handicap - uniaal kader**

De Raad heeft een uniaal kader vastgesteld ter bevordering, bescherming en bewaking van de uitvoering van het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap. Dit uniale kader vormt een aanvulling op de nationale kaders en regelingen, en behelst de uitvoering van het Verdrag op twee gebieden: in de wetgeving en het beleid van de Unie, en in het bestuur van de EU-instellingen, bijvoorbeeld met betrekking tot hun personeel en in hun interactie met burgers en het publiek.

## **MILIEU**

### **Zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen**

De Raad heeft een richtlijn aangenomen tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft ([PE-CONS 31/12](#)).

Zeevaartemissies door de verbranding van scheepsbrandstoffen met een hoog zwavelgehalte dragen bij aan luchtverontreiniging in de vorm van zwaveldioxide en deeltjes, die schadelijk zijn voor de menselijke gezondheid en bijdragen aan verzuring. De richtlijn beoogt derhalve die emissies aanzienlijk te verminderen en een hoog niveau van bescherming van de menselijke gezondheid en van het milieu te bieden door de meest recente voorschriften van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) inzake scheepsbrandstoffen verplicht te stellen in de EU, hetgeen wijziging van Richtlijn 1999/32/EG inhoudt.

Zie voor nadere informatie persmededeling [15177/12](#).

### **Autowrakken**

De Raad heeft besloten geen bezwaar te maken tegen de aanneming van een richtlijn van de Commissie tot wijziging van bijlage II bij Richtlijn 2000/53/EG betreffende autowrakken ([13992/12](#)).

Op de handeling van de Commissie is de regelgevingsprocedure met toetsing van toepassing. Dit betekent dat, nu de Raad zijn goedkeuring heeft gegeven, de Commissie, behoudens bezwaar van het Europees Parlement, de handeling kan aannemen.

**WERKGELEGENHEID****Beschikbaarstelling van middelen uit het Europees fonds voor aanpassing aan de globalisering voor Denemarken en Duitsland**

De Raad heeft twee besluiten aangenomen waarbij in totaal 12,8 miljoen EUR uit het Europees fonds voor aanpassing aan de globalisering (EFG) beschikbaar wordt gesteld voor de ondersteuning van ontslagen werknemers in Denemarken en Duitsland.

Een bedrag van 7,5 miljoen EUR is bestemd voor ontslagen werknemers van de grootste windturbineproducent van Denemarken, Vestas Group, die een groot marktaandeel heeft verloren door de toegenomen concurrentie van lagerekostenproducenten van buiten de EU. Nog eens 5,4 miljoen EUR wordt beschikbaar gesteld aan werknemers die zijn ontslagen bij de Duitse drukmachineproducent manroland. Evenals Vestas Group heeft manroland een aanzienlijk marktaandeel verloren en kende zij een scherpe daling van de verkoop vanwege de toegenomen concurrentie van lagerekostenproducenten van buiten de EU.

**BENOEMINGEN****Comité van de Regio's**

De Raad heeft de heer Spyridon SPYRIDON (Griekenland) ([15140/12](#)) en mevrouw Patricia FERGUSON, de heer Paul WATSON en de heer Trevor CUMMINGS (Verenigd Koninkrijk) ([15137/12](#)) benoemd tot lid van het Comité van de Regio's voor de resterende duur van de lopende ambtstermijn, dat wil zeggen tot en met 25 januari 2015.

**VIA DE SCHRIFTELIJKE PROCEDURE AANGENOMEN BESLUITEN****Beperkende maatregelen - Republiek Guinee**

De Raad heeft via de schriftelijke procedure, die op 26 oktober is afgelopen, de beperkende maatregelen tegen de Republiek Guinee tot en met 27 oktober 2013 verlengd. Tegelijkertijd heeft de Raad het wapenembargo zo gewijzigd dat de lidstaten nu onder bepaalde voorwaarden toestemming mogen verlenen voor de uitvoer van uitsluitend voor gebruik in de mijnbouw bestemde explosieven en voor infrastructuurinvesteringen.