

Vergaderjaar 2004–2005

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 68**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 november 2004

Hierbij stuur ik u, ten behoeve van het Algemeen Overleg op donderdag 2 december 2004:

- Het verslag van het onderdeel transport van de Transport, Telecommunicatie en Energieraad van 7 oktober 2004;
- de geannoteerde agenda van het onderdeel transport van de Transport, Telecommunicatie en Energieraad op 9 en 10 december 2004.

Als Nederlands voorzitterschap streef ik in de Raad naar overeenstemming over de verordening van de Internationale Veiligheidsmanagementcode, de richtlijn voor erkenning van bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden en de richtlijn voor de certificering van treinpersoneel. Op het gebied van luchtvaart hoop ik dat de Raad tot overeenstemming komt over harmonisatie van de opleiding van luchtverkeersleiders, harmonisatie van technische eisen en administratieve procedures voor de burgerluchtvaart en verlening van mandaten aan de Commissie voor onderhandelingen met Marokko en de West Balkan landen. Verder zal de Raad Raadsconclusies aannemen over Galileo, technische voorschriften voor binnenschepen en verkeersveiligheid. Voor wat betreft het onderwerp Galileo verwijs ik u naar de brief die komende week aan de Kamer wordt verstuurd. Hierin wordt u nader wordt geïnformeerd over de voortgang van het Europese satelliet-navigatieprogramma Galileo.

Ik wijs u er op dat mijn rol tijdens deze Transportraad een speciale is. Als voorzitter is mijn eerste verantwoordelijkheid uiteraard het streven naar resultaten in het belang van de Europese Unie als geheel. De Nederlandse delegatie zal uiteraard het Nederlandse standpunt inbrengen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs

## **LANDVERVOER**

### **Voorstel voor herziening van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware voertuigen (herziening Eurovignet-richtlijn)**

#### **- politiek akkoord**

##### *Doel van het voorstel*

Dit voorstel betreft een wijziging van richtlijn 1999/62/EG, de zogenaamde Eurovignetrichtlijn. Het voorstel richt zich op een communautair kader voor gebruiksheffingen (zowel tol als gebruiksrechten) voor het goederenvervoer over de weg.

Uit het oogpunt van eerlijke concurrentie en het vrije verkeer van goederen is het ongewenst als zich in de Gemeenschap een veelvoud van nationale, geïsoleerde initiatieven van tolsystemen en gebruiksheffingen ontwikkelt. Om die reden stelt de Commissie een kader voor waarbinnen de lidstaten een gebruiksheffing kunnen invoeren, die een betere afspiegeling is van de kosten die het goederenvervoer over de weg met zich meebrengt. Het voorstel biedt de mogelijkheid om de heffingen te differentiëren naar type motorvoertuig (o.a. milieuklasse) alsmede tijd en plaats. Hierdoor zullen de kosten van de verschillende soorten gebruikers beter in de prijs van het transport tot uitdrukking komen. De richtlijn stelt niet de invoering van een heffing verplicht, maar stelt wel regels vast waaraan moet worden voldaan als een lidstaat een heffing voor vrachtwagens invoert. In dat geval mogen de daadwerkelijke uitgaven voor infrastructuur, bodemsanering en geluidwerende maatregelen in de heffingsgrondslag (tarief) worden opgenomen. Ook kiest de Commissie voor differentiatie van het tarief naar milieuklasse van de voertuigen.

##### *Stand van zaken*

Tijdens de afgelopen twee Raden is er geen politiek akkoord bereikt. De voornaamste knelpunten zijn:

1. Het al dan niet verplicht oormerken van de opbrengst van de tolheffing voor infrastructuur.
2. De toegestane hoogte van extra heffing («mark up») voor bijzondere trajecten.
3. De regels voor uitwerking en wijziging van de berekeningsmethode.
4. De korting voor frequente gebruikers.
5. Differentiatiemogelijkheden binnen het gewogen gemiddelde toltarief.

Het compromisvoorstel van het Ierse Voorzitterschap was voor een gekwalificeerde meerderheid van lidstaten, waaronder Nederland, aanvaardbaar maar stuitte op bezwaren van de Europese Commissie die een absolute verplichting wenste tot oormerking van alle tolopbrengsten voor de weginfrastructuur.

##### *Nederlandse inzet*

Nederland heeft belang bij een richtlijn die de spelregels voor tolheffing voor een langere periode vastlegt. Het oorspronkelijke voorstel van de Commissie was een compromis tussen lidstaten die maximale flexibiliteit willen en lidstaten die minimale flexibiliteit willen voor systemen van

tol/gebruiksrechten. Nederland kon zich in dit oorspronkelijke voorstel van de Commissie redelijk goed vinden in tegenstelling tot veel andere lidstaten. Het voorzitterschap zocht tijdens de afgelopen Raad naar een compromis door het schrappen van onderdelen van het voorstel en het invoeren van meer flexibiliteit voor de lidstaten.

Nederland streeft naar een zo duidelijk mogelijke tekst over het oormerken van de tolheffing voor infrastructuur. Het voorstel van het EP is hiervoor een goed uitgangspunt. Nederland is voor beperking van de mark-up (heffing) maar bereid om voor de Brenner een uitzondering te maken. Voorts moet er voldoende zekerheid zijn over de te gebruiken methodologie. Nederland is tegen het voorstel van het EP om externe kosten van slachtoffers, congestie, emissies en geluidhinder (anders dan kosten die direct aan de infrastructuur zijn gerelateerd) door te berekenen. Tot slot is Nederland evenals de Commissie tegen een speciale korting voor frequente gebruikers.

Tot op heden stelde de Europese Commissie zich onwrikbaar op ten aanzien van met name het punt van de verplichte oormerking. Het Nederlandse voorzitterschap heeft goede hoop dat de Europese Commissie zich flexibeler opstelt, zodat een politiek akkoord in het verschiet ligt.

#### *Gevolgen voor Nederland*

Noch de tekst van het huidige voorstel, noch de tekst van de bestaande Richtlijn 99/62 vormt een belemmering voor de eventuele invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens in Nederland. Voor de internationaal opererende Nederlandse transportsector biedt het voorstel een eerste aanzet voor de ontwikkeling van een communautaire methode voor de berekening van toltarieven. Hiermee wordt duidelijk waarvoor de transporteurs betalen. Deze zogenoemde methodologie voorkomt dat de tarieven voor de transportsector onbeperkt kunnen worden verhoogd.

#### **Verslag:**

*Na eerdere pogingen onder Italiaans en Iers voorzitterschap is het ook deze Transportraad niet gelukt tot overeenstemming over dit onderwerp te komen. De Commissie stelde zich ditmaal meer compromisbereid op dan tijdens de Raad in juni, toen zij vasthield aan verplichte oormerking van de opbrengsten. Ditmaal was er echter sprake van een blokkerende minderheid van lidstaten tegen het compromisvoorstel. Belangrijkste tegenstanders waren landen die de tolheffing op hun snelwegen hebben uitbesteed aan concessiehouders, met name Frankrijk. Een toets vooraf door de Commissie om te bepalen of deze concessiecontracten voldoen aan de Europese regels was voor hen onaanvaardbaar. Andere bezwaren die in de besprekingen werden geuit betroffen onder meer de uitwerking van de berekeningsmethode en de hoogte van de mark-up. Nu over het huidige voorstel geen overeenstemming mogelijk is, zal het Nederlands voorzitterschap zich beraden of agendering op de Raad van december zinvol is.*

#### **Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services op de binnenwateren in de Gemeenschap** – algemene oriëntatie

##### *Doel van het voorstel*

Om de binnenvaart in Europa te bevorderen zijn impulsen om de efficiency en de veiligheid van de binnenvaart te verhogen van groot belang. Het RIS concept (River Information Services) levert hier een bijdrage aan.

Het concept betreft een samenhangend pakket aan informatiediensten en afspraken over samenwerking om het verkeers- en vervoersmanagement ten behoeve van de binnenvaart te optimaliseren. Deze diensten kunnen variëren van ondersteuning bij reisplanning (waterstanden, stremmingen e.d.), het geven van verkeersinformatie (wachttijden), tot het beter afstemmen van inspecties en het slimmer gebruik maken van statistieken (per route trends ontdekken). Doel van de richtlijn is het oprichten van een Europees kader voor de toepassing van het River Information Services (RIS) concept, om de compatibiliteit en interoperabiliteit tussen de bestaande en nieuwe RIS-systemen op Europees niveau te garanderen en om een doeltreffende interactie tussen de verschillende vaarweg-informatiediensten tot stand te brengen. De richtlijn is een zogenoemde kaderrichtlijn. De technische details en normen worden door de Commissie in overleg met de lidstaten, goedgekeurd aan de hand van een comitéprocedure.

#### *Huidige stand van zaken*

Het voorstel van de Commissie is eind mei 2004 verschenen en onder Nederlands voorzitterschap op ambtelijk niveau besproken in Raadskader. Gestreefd wordt naar het bereiken van een gemeenschappelijke oriëntatie tijdens de Transportraad van 7 oktober 2004.

#### *Nederlandse inzet*

Nederland kan zich goed vinden in voorliggende voorstel. Op dit moment ligt er nog een aantal problemen bij een beperkt aantal Lidstaten met betrekking tot het toepassingsbereik van de richtlijn en de relatie met de CCR. Verder heeft een aantal landen aangegeven dat ze er de voorkeur aangeven dat de voorgestelde implementatietermijn van de richtlijn wordt opgerekt (is nu 18 maanden). Voor Nederland levert de voorgestelde termijn geen problemen op, maar wij hebben geen bezwaar tegen verlenging van deze termijn.

#### *Gevolgen voor Nederland*

Nederland heeft de grootste binnenvaartvloot van Europa en heeft dus belang bij het vergroten van de efficiency en veiligheid van de binnenvaart. RIS is belangrijk voor zowel de binnenvaartsector als de overheden. Mede met het oog op de recente uitbreiding van de EU naar Centraal en Oost-Europa, is het van groot belang dat de binnenvaart een nieuwe impuls krijgt om de efficiency en veiligheid te verhogen.

De richtlijn legt een beperkt aantal verplichtingen op aan lidstaten, bijvoorbeeld op het gebied van elektronische navigatiekaarten, elektronisch melden en berichten aan de scheepvaart. Aan deze verplichtingen voldoet Nederland nu al of is op dit moment al bezig met de ontwikkeling of aanpassing ervan conform de RIS-standaarden (elektronische kaarten en berichten aan de scheepvaart). Duidelijk is dat door implementatie van RIS aanzienlijke besparingen kunnen worden gegenereerd bij zowel de overheid als het bedrijfsleven. De verwachting is dat vanaf 2007 de baten hoger zullen zijn dan de kosten, onder andere door het feit dat door RIS de efficiency op het gebied van het verstrekken van reisinformatie vergroot zal worden en de handhaving en controle geoptimaliseerd.

#### **Verslag:**

*De Raad heeft met unanimité overeenstemming bereikt over het richtlijnvoorstel River Information Services (RIS). Duitsland benadrukte in een verklaring bij de notulen het belang van samenwerking met de CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart). Het standpunt van de Raad geldt*

*als een algemene oriëntatie, omdat het Europees Parlement zich nog in eerste lezing over het voorstel moet uitspreken.*

**Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad over de certificering van treinpersoneel belast met de besturing van locomotieven en treinen op het spoorwagennet van de Gemeenschap (Derde spoorpakket)**  
– voortgangsrapportage

*Doel van het voorstel*

Het voorstel regelt de afgifte van diploma's voor treinmachinisten. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen rijbewijzen en geharmoniseerde aanvullende certificaten voor specifieke locomotieven en treinen en infrastructuur. In eerste instantie regelt de richtlijn de diplomering van het internationale treinverkeer, dus de erkenning tussen lidstaten. De voorgestelde richtlijn zal een kostenverlagend effect op zowel het grensoverschrijdend als het binnenlands vervoer per spoor hebben. Immers aan de huidige praktijk dat tenminste bij iedere landsgrens een machinistenwissel moet plaats vinden, komt met deze richtlijn een einde. In tweede instantie regelt het voorstel de nationale erkenning tussen de verschillende vervoersmaatschappijen in één lidstaat. Hiermee zullen de geharmoniseerde eisen en Europese diploma's voor machinisten ook een goed werkende arbeidsmarkt voor machinisten bevorderen, een markt waarin de machinisten de mogelijkheid hebben om, met erkenning van hun al verworven kwalificaties, over te stappen naar andere vervoerders. Dit voorstel voor een richtlijn voor diploma's voor treinmachinisten is een onderdeel van het derde spoorpakket. Het voorstel vult, na het eerste en tweede spoorpakket, de spooragenda verder in en ondersteunt het in gang gezette hervormingsproces met voorstellen voor het goederenvervoer en internationaal personenvervoer ter stimulering van het spoorvervoer en ter verbetering van de kwaliteit van het spoorvervoer. Het derde spoorpakket bestaat, naast dit richtlijnvoorstel uit de volgende drie voorstellen:

- een voorstel voor een verordening over de kwaliteit van diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor
- een voorstel over de rechten van reizigers in het internationale treinverkeer en
- een voorstel over de openstelling van de markt voor personenvervoerdiensten.

*Stand van zaken*

Reeds onder lers voorzitterschap is de bespreking van dit voorstel op het niveau van de Raadswerkgroep gestart. Vanwege het belang voor de ontwikkeling van het grensoverschrijdend spoorvervoer en gelet op de omvang en complexiteit van dit voorstel heeft het Nederlands voorzitterschap de behandeling van dit voorstel in de Raadswerkgroep geïntensifieerd. Inmiddels is er op veel eerder discutabele punten overeenstemming bereikt, maar voor een akkoord in de Raad van 7 oktober is het nog te vroeg. Ook moet in dit verband worden opgemerkt dat de definitieve besluitvorming over dit voorstel naar alle waarschijnlijkheid zal afhangen van de besluitvorming over het gehele derde spoorpakket.

*Nederlandse inzet*

Het Nederlandse voorzitterschap heeft tot nu toe prioriteit gegeven aan het bereiken van overeenstemming in de Raad over het voorstel over diploma's voor treinmachinisten. Een gemeenschappelijk standpunt nog onder Nederlands voorzitterschap is niet haalbaar, omdat het Europees

Parlement zijn eerste lezing over het derde spoorpakket niet dit kalenderjaar zal afronden. Wel lijkt voorlopige overeenstemming in de Raad van december ( een «algemene oriëntatie») mogelijk. De behandeling van het voorstel voor een verordening over de kwaliteitseisen voor het goederenvervoer spoor is op grote weerstand gestuit bij de overige Lidstaten en zal daarom onder Nederlands voorzitterschap waarschijnlijk niet kunnen worden afgerond. Mede in het licht van de opvattingen van het Europees Parlement zal gekeken worden welke stappen in dit dossier zinvol zijn. Bij het voorstel voor kwaliteit goederenvervoer is het van belang om vervoerders en infrastructuurbeheerders te prikkelen tot hogere kwaliteit. De punctualiteit van het internationale goederenvervoer is nu laag (op de corridor Rotterdam Milaan heeft ongeveer een derde van de treinen meer dan een uur vertraging). Aan de twee overige voorstellen uit het derde spoorpakket voor personenvervoer zal Nederland, mede op grond van de opvattingen van andere lidstaten, geen prioriteit geven.

#### *Gevolgen voor Nederland*

Nederland acht geharmoniseerde regelgeving voor de diploma's van machinisten belangrijk voor de ontwikkeling van zowel het goederenvervoer per spoor. In het kader van de spoorwegcorridors, zoals in de corridor Rotterdam/Milaan, is door de vervoerders het belang van een Europese aanpak van diploma's van treinmachinisten onderschreven. De ruimere mogelijkheden van grensoverschrijdende inzet van machinisten hebben een positief effect op de doelmatigheid van het goederenvervoer per spoor. Ook het internationale personenvervoer bijvoorbeeld op de HSL kan zijn voordeel doen met de Europese diploma's van machinisten. Een ander gevolg van dit voorstel is dat het Europese gedeelte van het rijbewijs door een publieke instantie zal moeten worden afgegeven en niet meer door de vervoerders zoals nu het geval is (exameninstututen moeten wel worden erkend door Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)). Dit betekent mogelijk een nieuwe taak voor de IVW of een verzelfstandigde toezichthouder.

#### **Verslag:**

*Het voorzitterschap heeft gerapporteerd over de voortgang van de werkzaamheden, hetgeen niet tot discussie leidde. Streven is nog steeds om op de Transportraad van december een algemene oriëntatie over de richtlijn certificering van treinpersoneel te bereiken.*

#### **Voorstel tot herziening van Richtlijn 91/439/EEG betreffende het rijbewijs**

##### **- algemene oriëntatie**

#### *Doel van het voorstel*

Het betreft een wijziging van de richtlijn rijbewijzen, die beoogt tot een verdere harmonisatie van rijbewijzen in Europa te komen. Hiermee kan geleidelijk een einde gemaakt worden aan de huidige situatie waarin circa 135 verschillende rijbewijsmodellen, voor bromfietsen, motoren of auto's, naast elkaar bestaan. Verdere harmonisatie verhoogt de controleerbaarheid en de fraudebestendigheid. Zo moet het rijbewijs worden uitgegeven in «creditcard model» en krijgt het de mogelijkheid voor een ingebouwde chip. Ook kan een einde gemaakt worden aan de mogelijkheid dat iemand wiens rijbewijs in het ene land is ingetrokken een nieuw aanvraagt in een ander land. Door het rijbewijs elke tien jaar te laten verlengen, is een beter administratief zicht mogelijk op uitgegeven rijbewijzen. Voorts is de wijziging van de richtlijn voor de verkeersveiligheid van belang omdat het duidelijker en hogere eisen stelt aan toegang tot/het

besturen van diverse typen voertuigen. Ook eisen aan examinatoren zullen geharmoniseerd worden.

#### *Stand van zaken*

Behandeling van het voorstel is gestart aan het einde van het Ierse voorzitterschap, en voortgezet onder het Nederlandse. In de discussie kwamen vele technische en enkele meer principiële punten naar boven, maar er bestaat een breed gedeelde wil om tot de gewenste harmonisatie te komen. Eén van de meer principiële punten is de vraag of de periodieke verlenging alleen voor nieuwe of ook voor bestaande rijbewijzen moet gaan gelden.

#### *Nederlandse inzet*

Nederland stuurt als voorzitter aan op overeenstemming in de Transportraad over deze ontwerprichtlijn. Over de voor Nederland belangrijkste punten is reeds in verregaande mate overeenstemming.

#### *Gevolgen voor Nederland*

Nederland hecht grote waarde aan verbetering van de fraudebestendigheid en de indirect positieve gevolgen op de verkeersveiligheid. In dat licht is het van belang dat nationale overheden de mogelijkheid behouden om de leeftijdsgrenzen voor bromfietsen en lichte motoren binnen een bepaalde marge vast te stellen. Dit geeft Nederland de mogelijkheid om de minimum leeftijd voor lichte motoren op 18 jaar te houden. Periodieke administratieve vernieuwing van het rijbewijs is voor Nederland geen probleem, omdat dit reeds gangbare praktijk is.

#### **Verslag:**

*De Raad is tot overeenstemming gekomen en heeft een algemene oriëntatie over dit richtlijnvoorstel kunnen aannemen. Het Europees Parlement moet zich in eerste lezing nog uitspreken. De Raad bepaalde dat, conform het Commissievoorstel, het nieuwe Europese model rijbewijs alleen ingevoerd wordt voor nieuwe rijbewijzen. Voor deze nieuwe rijbewijzen geldt dan ook een plicht tot periodieke administratieve verlenging. Oude modellen bestaande rijbewijzen die voor het leven zijn afgegeven (zoals bijvoorbeeld in Duitsland) behouden hun geldigheid en hoeven niet verplicht omgewisseld te worden. Wel is het zo dat indien de houder zich vestigt in een andere lidstaat, na maximaal 2 jaar de nationale voorschriften van die lidstaat van toepassing zijn. Indien het een lidstaat betreft die ook voor bestaande rijbewijzen periodieke omwisseling verplicht stelt (zoals bijvoorbeeld Nederland), dient het oude rijbewijs na maximaal 2 jaar dus alsnog omgewisseld te worden. Voorts bepaalde de Raad dat het totaalgewicht van een personenauto met aanhanger voor het rijbewijs B (auto) gesteld dient te worden op 3500 kg, maar dat achter een personenauto altijd een aanhanger van maximaal 750 kg gehangen mag worden. Met deze laatste bepaling is tegemoet gekomen aan de wens van enkele lidstaten om voor zware personenauto's de gewichtsgrens van 3500 kg voor de combinatie personenauto met aanhanger te mogen overschrijden.*

## LUCHTVAART

### Luchtvaart onderhandelingen tussen de Europese Unie (EU) en de Verenigde Staten (VS)

#### *Doel van de onderhandelingen*

De VS en de EU onderhandelen om een zogenaamd «Open Aviation Agreement» (OAA) te bereiken. Deze OAA zou een volledige open markt dienen te omvatten en een «level playing field». Dit betreft afspraken op alle randvoorwaarden die van belang zijn voor een eerlijke concurrentie. Het gaat om een stapsgewijze onderhandeling. Het is de bedoeling dat de Raad zich uitspreekt over de eerste stap die thans in dit proces bereikt zou kunnen worden.

#### *Stand van zaken*

In Juni 2004 heeft de Commissie het na 6 onderhandelingsrondes bereikte resultaat voorgelegd aan de Raad.

Het is de Commissie niet gelukt om op onderdelen als cabotage of het daarmee samenhangende buitenlandse eigendom van VS luchtvaartmaatschappijen (het «right of establishment» of «ownership and control») een fundamentele doorbraak te verkrijgen, maar dat was ook niet te verwachten. Desalniettemin heeft wat nu bereikt is een werkelijke waarde, met name voor de allianties: de erkenning van communautaire luchtvaartmaatschappijen (die nu vrijelijk tussen Europa en de VS kunnen vliegen), substantiële afspraken over de toepassing van het concurrentiebeleid, additionele markt toegangsrechten voor Europese luchtvrachtondernemingen en de mogelijkheid van franchising (het opereren van een Amerikaanse onderneming onder een Europese merknaam en productkwaliteit). Daarnaast zijn vele afspraken gemaakt over randvoorwaarden als veiligheid, milieu en security. Bovendien hebben beide partijen vastgelegd dat zij binnen 60 dagen na het ingaan van de provisionele toepassing van dit akkoord onderhandelingen zullen beginnen over de tweede fase, welke binnen één jaar dienen te worden afgerond.

De Juni Raad heeft niet gestemd over dit tussenresultaat, maar een aantal leden hebben aangegeven dat er op markttoegang onvoldoende bereikt was en dat de Commissie verder diende te onderhandelen om meer te bereiken. Met name het VK wilde meer resultaat op het gebied van vrijheid van vestiging in de VS van dochterondernemingen van EU luchtvaartmaatschappijen. Probleem is ook de markttoegang op London Heathrow. Een tijdelijke uitzonderingspositie voor Heathrow zou daarbij wellicht een mogelijkheid bieden.

De Commissie heeft aangegeven dat onder de huidige omstandigheden het maximale bereikt is en dat verder resultaat niet mogelijk was zonder aanpassing van het mandaat of additionele druk van Europese zijde, bijvoorbeeld door opzeggen van de bilaterale luchtvaartovereenkomsten. Met het uitblijven van een positief signaal van de Raad en om de dreigende patstelling te doorbreken heeft de Commissie aan alle lidstaten verzocht de relevante opzeggingsprocedures op te starten, dan wel geen nieuwe bilaterale akkoorden meer te sluiten met de VS. Daarnaast is de Commissie tot de conclusie gekomen dat met de houding van de Raad er geen uitzicht bestaat op het voldoen aan de Hofuitspraak van November 2002 en dat derhalve de door het Hof geconstateerde inbreuken op Communautaire verplichtingen niet worden opgeheven. Daarop heeft de Commissie besloten tegen 8 lid staten hernieuwde infractieprocedures op te starten en tegen 4 andere lid staten basis infractie procedures te starten/voltoeien.



Aan het Nederlandse Voorzitterschap is de taak om de patstelling in de Raad te doorbreken en een dreigend conflict tussen Raad en de Commissie te overbruggen. Zo dient toch weer een positief perspectief geschapen te worden voor voortgang die kan leiden tot resultaten na de aantreding van de nieuwe Amerikaanse administratie (januari 2005).

Nodig is een benadering van het EU externe luchtvaartbeleid die zekerheid en stabiliteit biedt voor onze internationale partners, goede resultaten en commerciële perspectieven en stabiliteit voor de Europese industrie. Om de betrokkenheid van de industrie in het proces te verbeteren heeft de Commissie een aantal voorstellen gedaan die erg behulpzaam zijn.

Nederland acht het behouden van het huidige pakket van groot belang. Na overleg met de lid-staten en de Commissie lijkt het mogelijk om een aanpak te ontwikkelen waarbij dit pakket als basis dient voor verdere onderhandelingen, met name op verbetering van het onderdeel convergentie, dat door de meeste landen en de industrie als het belangrijkste punt wordt gezien.

De lastigste punten, «cabotage» en «right of establishment» worden voorlopig naar de toekomst verschoven, maar in plaats daarvan dient een parallel onderhandelingstraject te worden ingesteld waarin de VS en de EU gezamenlijk streven naar resultaten op vrijheid van investering (right of investment). Resultaten van deze onderhandelingen kunnen dan in de loop van de tijd worden toegevoegd aan het basisresultaat.

In feite zijn er momenteel drie opties:

- slechts een beperkt akkoord af sluiten
- voortgaan op basis van het huidige door de Commissie bereikte resultaat
- trachten substantiële toevoegingen te bereiken op het resultaat van de Commissie

Nederland zat inzetten op de tweede optie, voortgaan op basis van het huidige Commissie resultaat. Bij het afsluiten van een beperkt deelakkoord zal teveel van het reeds onderhandelde weer verloren gaan.

#### *Gevolgen voor Nederland*

Het voorliggende pakket is een belangrijke stap voorwaarts in de EU-VS luchtvaartrelatie en van belang voor de Europese luchtvaartindustrie. Met name voor allianties zitten er interessante elementen in: communautaire aanwijzing, substantiële afspraken over convergente toepassing van het concurrentiebeleid en de mogelijkheid van franchising. Het is een resultaat dat alleen op EU niveau bereikt kon worden. Nederland wil dit resultaat niet verloren laten gaan. Recht van vestiging in de VS en cabotage zijn voor Nederland niet belangrijk. Ook verdere convergentie van beleid en regelgeving is voor Nederland niet nodig, het huidige pakket bevat voldoende. Echter, als dit laatste onderdeel (convergentie) nodig is om het dossier te deblokken steunt Nederland dit van harte.

Opzeggen van de luchtvaartovereenkomst is voor Nederland geen optie aangezien dit een vrijwel onmiddellijk verlies betekent van de antitrust immuniteit voor de Skyteam alliantie.

Nederland ziet als beste optie voortzetting van de besprekingen via de parallelle benadering en op basis van behouden van het huidige pakket. Nederland heeft liever geen beperkte onderhandelingen, maar verwerpt dit niet als terugval positie.

Doorgaan met als doel verder te gaan dan het redelijk bereikbare heeft zeker geen Nederlandse voorkeur, aangezien additionele wensen van de VS vooral het milieu dossier zullen betreffen en de nachtvluchtenproblematiek en dat kan de Nederlandse positie aanmerkelijk schaden. Ook is dan geen oplossing gevonden van de juridische problemen welke met de twee andere opties wel worden bereikt.

**Verslag:**

*De Raad heeft tijdens de lunch gediscussieerd over de luchtvaartonderhandelingen met de VS, waarna voorzitterschapsconclusies getrokken zijn. Hierin is gesteld dat gekozen wordt voor het voortzetten van de besprekingen met de VS op basis van het huidige door de Commissie bereikte resultaat. Die besprekingen dienen zich met name te concentreren op drie sporen: markttoegang, investeringsvrijheid en de convergentie van regelgeving en beleid.*

**Mandaten voor overige luchtvaartonderhandelingen**

*Doel van de voorstellen*

De Open Skies uitspraak van het Europese Hof van Justitie van 5 november 2002 heeft geleid tot een versnelling van de communautarisering van het luchtvaartbeleid. De Europese Commissie wil dit proces verder versnellen door mandaten te vragen voor onderhandelingen met de Europese en Mediterrane buurlanden en nieuwe verzoeken aan te kondigen voor onderhandelingen met Aziatische landen. In haar Mededeling «Een luchtvaartbeleid van de Gemeenschap ten aanzien van haar burens» stelde de Commissie voor om, in verband met de grote verscheidenheid van de buurlanden, de onderhandelingen met deze landen niet allemaal tegelijk te starten, maar wel «gebundeld».

*Stand van zaken*

Op de Transportraad agenda staan nu geagendeerd de mandaten voor de Commissie om onderhandelingen te starten voor Euro-Mediterrane Luchtvaartovereenkomsten met als test case Marokko en voor het opnemen van Albanië, Bosnië-Herzegovina, Servië en Montenegro, Kroatië, Macedonië (FYROM) en UNMIK («UN Interim Administration Mission in Kosovo») in de European Common Aviation Area (ECAA) overeenkomst.

*Nederlandse inzet*

Opname van genoemde landen in de ECAA overeenkomst valt binnen het reeds afgesproken beleid. Voor Marokko wordt voorgesteld om dit als test case te gebruiken, maar inhoudelijk is het mandaatsvoorstel nog onvoldoende uitgewerkt in de Transportwerkgroep van de Raad. Nederland stelt voor om het mandaat toch te geven model mits de Commissie duidelijk aangeeft dat het gaat om het ontwikkelen van een stapsgewijze benadering waarbij het markttoegangs niveau in de eerste fase een interne open markt Marokko-EU zal zijn, zonder rechten buiten dit gebied.

Voor wat betreft het algemene externe beleid heeft Nederland meer ten principale een sterke voorkeur voor een meer gestructureerde benadering van de externe relaties. Dit wordt gedeeld door de meeste lid-staten. Tijdens recentelijk overleg in de werkgroep heeft ook de Commissie aangegeven dat er een noodzaak bestaat voor een meer gestructureerde aanpak.

De Commissie heeft daarom voorgesteld om zogenaamde «templates» op te stellen, modellen van overeenkomsten (en bijbehorende markttoegang)

die aan diverse (groepen van) landen kunnen worden voorgelegd. Een voorstel hiertoe zou door het Nederlandse Voorzitterschap en de Commissie gezamenlijk kunnen worden opgesteld ter discussie in de transport werkgroep en vervolgens op de EU bijeenkomst van Directeuren Generaal op 28 Oktober.

Uiteindelijk zal een politiek akkoord bereikt dienen te worden op het beleid met daarin een aantal specifieke landen waarmee onderhandeld dient te worden. Voor Nederland betreft dat in ieder geval de huidige mandaatsvoorstellen ECAA, Marokko, SANZ (Singapore, Australië, Nieuw Zeeland) wellicht uitgebreid met Turkije, Chili, China en India. Tenslotte zal een dergelijk politiek akkoord ook nodig zijn om te helpen het EU-VS dossier te deblokken.

#### *Gevolgen voor Nederland*

De Europese bemoeienis met de relaties met derde landen kan voor de rechtszekerheid en het economisch functioneren van de Nederlandse luchtvaartsector positief maar ook negatief uitpakken, zeker in het geval van verdeling van schaarse rechten. Nederland zal daarom deze discussie voeren mede in het licht van de wijze waarop de Commissie omgaat met het dossier EU-VS. Nederland heeft er vertrouwen in dat een politiek compromis bereikt kan worden dat het Europese economische en transportbelang vooruit helpt.

#### **Verslag:**

*Ten aanzien van de luchtvaartonderhandelingen in het algemeen heeft het voorzitterschap in zijn conclusies het uitgangspunt van de Commissie om te streven naar een gestructureerde benadering en bijvoorbeeld te werken met «templates» onderschreven.*

*De Raad heeft nog geen mandaten toegekend aan de Commissie voor de onderhandelingen met Marokko en toetreding van de westelijke Balkan landen tot de ECAA. Enkele lidstaten wilden meer tijd om de voorliggende teksten te bestuderen of de vertaling in hun eigen taal afwachten. De mandaten zullen via een schriftelijke procedure verder behandeld worden, en in geval van akkoord op een volgende Raad formeel vastgesteld kunnen worden.*

#### **ONDERWERPEN DIE NA HET AO VAN 30 SEPTEMBER AAN DE AGENDA TOEGEVOEGD ZIJN:**

##### **Galileo**

#### **Verslag:**

*De Commissie heeft gerapporteerd over de voortgang van dit project, verwijzend naar een Mededeling over de noodzakelijke besluiten om over te gaan naar de stationerings- en operationele fase van Galileo, die de dag voor de Raad door de Commissie was uitgebracht. Bespreking van deze Mededeling zal plaatsvinden op de Transportraad van december 2004. Voorts heeft de Raad aan de Commissie een mandaat verleend voor onderhandelingen met de Oekraïne over samenwerking op het gebied van Galileo.*

##### **EU OPS (harmonisatie van technische eisen en administratieve procedures op het terrein van de burgerluchtvaart)**

#### **Verslag:**

*De Commissie deed onder het punt «diversen» een oproep om in de Raad voort te gaan met behandeling van dit onderwerp. Behandeling is voorlopig opgeschort nadat in de Raad van juni meerdere lidstaten bezwaren tegen het voorstel bleken te hebben.*

**Zeevaart**

- **Verordening inzake de implementatie van de Internationale Veiligheidsmanagementcode (ISM-code) in de Gemeenschap**
- **politiek akkoord**

*Doel van het voorstel*

Doel van dit voorstel is verordening EG nr 3051/95 te vervangen en uit te breiden en daarmee het veiligheidsmanagement, de veilige exploitatie en de verontreinigingspreventie aan boord van schepen te verbeteren.

Door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is de International Safety Management Code opgesteld en via het SOLAS Verdrag<sup>1</sup> verplicht gesteld voor schepen die internationale reizen maken. Sinds 1 juli 1998 voor tankers, passagiersschepen en bulkcarriers, sinds 1 juli 2002 voor alle andere schepen vanaf 500 GT. Verordening (EG) nr. 3051/95 maakte de ISM Code 2 jaar eerder (1 juli 1996) verplicht voor Ro-ro passagiersveerboten die geregelde diensten onderhouden tussen havens in de lidstaten in de Gemeenschap, ongeacht of ze een nationale of internationale reis maakten.

Het voorliggende Commissievoorstel heeft tot doel de SOLAS verplichtingen vast te leggen in EU wetgeving en de toepassing van de ISM Code verder uit te breiden tot:

- zeeгаande vrachtschepen ( $\geq 500$  GT), ongeacht hun vlag, welke binnenlandse reizen maken of regelmatige diensten onderhouden tussen EU havens;
- passagiersschepen, ongeacht hun vlag, die binnenlandse zeereizen maken van 5 mijl uit de kust of verder;
- mobiele offshore boorinstallaties ( $\geq 500$ GT) die werken onder de verantwoordelijkheid van een lidstaat.

*Stand van zaken*

Het Europees Parlement heeft in maart 2004 in eerste lezing het Commissie voorstel zonder enig amendement goedgekeurd. De meeste punten zijn opgelost in Coreper. Het dossier is klaar voor besluitvorming tijdens de Transportraad.

*Inzet Nederland*

Het Voorzitterschap streeft naar een politiek akkoord tijdens de Raad. De voor Nederland belangrijkste punten zijn in het voorstel meegenomen.

*Gevolgen voor Nederland*

Voor Nederlanders die gebruik maken van passagiersschepen in de Gemeenschap kan dit voorstel een verbetering van de veiligheid betekenen en het milieu in EU wateren kan beter worden beschermd. Voor het bedrijfsleven zullen de directe kosten en de administratieve lasten toenemen met tenminste € 1,- miljoen initieel en vervolgens structureel met € 0,5 miljoen jaarlijks. Voor de overheid betekent de invoering van dit voorstel dat uitbreiding van de inspectiecapaciteit nodig is.

---

<sup>1</sup> Verdrag voor de beveiliging van menselijke levens op zee).

- **Richtlijn betreffende de erkenning van door de lidstaten afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden en tot wijziging van richtlijn 2001/25/EG**
- **algemene oriëntatie**

#### *Doel van voorstel*

Doel van de voorgestelde richtlijn is het vereenvoudigen van de erkenning door alle lidstaten van binnen de EU afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden. Daarnaast heeft het voorstel tot doel het waarborgen van de naleving van de huidige EU eisen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst die overeenkomstig het internationale STCW verdrag<sup>1</sup> zijn ingevoerd.

Het huidige communautaire regime van erkenning van vaarbevoegdheden is ongunstiger voor zeevarenden afkomstig uit EU-lidstaten dan voor zeevarenden uit derde landen, voor wie de equivalente procedure van het STCW-Verdrag geldt of de onlangs geïntroduceerde communautaire procedure voor de erkenning van diploma's die door derde landen zijn afgegeven. Het voorliggende voorstel moet deze scheve situatie rechttrekken. Om deze redenen worden in dit voorstel specifieke regels voor erkenning van bevoegdheden van zeevarenden die door de lidstaten worden afgegeven vastgelegd. De voorgestelde maatregel is bedoeld om eventuele obstakels voor het vrije verkeer van in de lidstaten gekwalificeerde zeevarenden, weg te nemen, hetgeen de mobiliteit van zeevarenden verhoogt en de werkgelegenheid binnen de EU bevordert. Verder worden maatregelen voorgesteld voor een striktere naleving van bestaande eisen inzake opleiding en diplomering, met als doel het toenemende aantal gevallen van diploma fraude te bestrijden en aldus bij te dragen aan meer veiligheid op zee.

#### *Stand van zaken*

Een eerste lezing van het Europees Parlement heeft nog niet plaatsgevonden. In Coreper zijn de meeste openstaande punten opgelost. Het dossier is klaar voor besluitvorming tijdens de Raad.

#### *Nederlandse inzet*

Nederland kan akkoord gaan met het voorliggende voorstel. Een algemene oriëntatie in de Raad lijkt haalbaar voor het Voorzitterschap.

#### *Gevolgen voor Nederland*

Het voorstel legt geen financiële verplichtingen op aan de overheid en zal de administratieve afhandeling van de erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen afgegeven door andere lidstaten sterk vereenvoudigen. Voor het bedrijfsleven betekent het voorstel een vermindering van administratieve lasten. Aangezien reeds een aanzienlijk aantal EU zeevarenden thans werkzaam is op de Nederlandse vloot en reeds is voorzien van de benodigde documenten, zal de reductie van administratieve lasten voor het Nederlandse bedrijfsleven beperkt zijn.

- **Richtlijn inzake toegang tot de markt voor havendiensten**
- **presentatie voorstel door Commissie**

#### *Doel van het voorstel*

Doel van het voorstel is de markt voor havendiensten te liberaliseren, de financiële transparantie in de havens te vergroten en te komen tot een

---

<sup>1</sup> IMO-verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst.

level playing field tussen de havens. Het voorstel is een aangepaste versie van een document dat in november 2003 door het Europese Parlement is verworpen. Het voorliggende voorstel stelt havendiensten (slepen, aanmeren, sjoeren, laden/lossen, op-/overslag, intra-terminal transport, passagiersdiensten) vergunningplichtig, met als mogelijk gevolg dat bestaande vergunningen en contracten opgebroken moeten worden. Voor loodsdiensten geldt een apart regiem. Daarnaast stelt de richtlijn eisen aan de toelating tot havendiensten, en staat afhandeling van lading door eigen personeel van een rederij (zelfafhandeling) onder bepaalde voorwaarden toe. Ook worden onder meer eisen gesteld aan de boekhouding (principe van gescheiden boekhouding) van de dienstverleners en havenbeheerders, daarnaast wordt een periodieke rapportage ingesteld omtrent de financiële relaties tussen overheden, havenbeheerders en verleners van havendiensten, en tot slot worden richtsnoeren voor staatssteun in de havens toegezegd.

#### *Stand van zaken*

Het nieuwe voorstel van de Commissie is in de Raadswerkgroep besproken. Er kwam stevige oppositie van een aantal lidstaten. Het Nederlands Voorzitterschap zal in komende Transportraad ruimte bieden voor de presentatie door de Commissie van het in oktober jl. verschenen herziene voorstel inzake markttoegang voor havendiensten. Een discussieronde tijdens deze Transportraad over het voorstel wordt niet nagestreefd.

#### *Nederlandse inzet*

Nederland is positief over een richtlijn met als doelstelling de markt voor havendiensten verder te liberaliseren binnen de maatschappelijke randvoorwaarden die het voorstel noemt, de financiële transparantie te vergroten en te komen tot gelijke voorwaarden voor concurrentie tussen de havens (level playing field). Tegelijkertijd is het uitgangspunt dat het voorstel effectief en werkbaar moet zijn en niet mag leiden tot onnodige administratieve lastendruk. Het huidige voorstel staat haaks op deze laatste criteria. Tijdens de Raad nodigt het Voorzitterschap de Commissie uit om het voorstel te presenteren. Het Luxemburgs Voorzitterschap zal met het voorliggende voorstel verder gaan.

#### *Gevolgen voor Nederland*

Het voorstel in huidige vorm veroorzaakt een sterke toename van administratieve lasten voor havenbeheerders, dienstverleners en rechtelijke macht, door het openbreken van bestaande concessies, het bepalen van compensatiebedragen en de te verwachten juridische processen. Kwantificering hiervan is vooralsnog onmogelijk omdat door de niet heldere bepalingen onduidelijk is hoeveel bestaande concessies zullen moeten worden opgebroken en hoeveel gerechtelijke procedures verwacht kunnen worden.

- **Herziening IOPC/CLC verdragen (Olieschadefonds/ aansprakelijkheid)**
- **(mogelijk) Conclusies**

#### *Doel*

Agendapunt is door Frankrijk opgebracht. Frankrijk tracht door agendering een eensgezinde en positieve opstelling van de EU-lidstaten te bewerkstelligen in de lopende internationale besprekingen over de gezamenlijke herziening van het internationale verdrag inzake het Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie en het interna-

tionale aansprakelijkheidsverdrag voor schade door verontreiniging door olie. Met name na de incidenten voor de Europese kust met de olietankers Erika en Prestige wordt momenteel onderzocht hoe het bestaande internationale schadevergoedingssysteem voor olieverontreiniging op basis van beide verdragen kan worden verbeterd om ook in de toekomst te kunnen blijven voldoen aan snelle en afdoende schadevergoeding.

#### *Stand van zaken*

De lopende internationale besprekingen over de herziening van bovenvermelde verdragen verlopen tot nu toe moeizaam, mede omdat een aantal EU-lidstaten met grote redersbelangen vreest dat een eventuele herziening zal leiden tot financiële verhoging van de redersaansprakelijkheid en daarmee tot extra lasten voor de eigen reders. Een groot aantal andere EU lidstaten waaronder Nederland vindt juist dat de in potentie veel grotere bijdragen juist van de kant van de ontvangers van ruwe olie door de inwerkingtreding op korte termijn van het Aanvullend Protocol bij het IOPC Fund in de discussie dienen te worden betrokken. Daarnaast zou tevens dienen te worden gekeken naar mogelijkheden voor incentives in het internationale aansprakelijkheidssysteem om incidenten met olietankschepen te helpen voorkomen (onder meer conclusies ER Kopenhagen 2002). Ter voorbereiding van dit agendapunt zal de Commissie nog een werkdocument opstellen dat voorafgaand aan de Transportraad eerst nog op ambtelijk niveau wordt besproken.

#### *Nederlandse inzet*

Het Nederlandse voorzitterschap zal trachten, wellicht in de vorm van conclusies, te komen tot afspraken over een meer eensgezinde EU-opstelling in de besprekingen over de herziening van de verdragen, ook omdat het doel van deze herziening door Nederland wordt onderschreven.

### **LANDVERVOER**

- **Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad over de certificering van treinpersoneel belast met de besturing van locomotieven en treinen op het spoorwegnet van de Gemeenschap (Derde spoorpakket)**
  - **algemene oriëntatie**

#### *Doel van het voorstel*

Het voorstel regelt de certificering van treinpersoneel, met als eerste stap de diploma's van machinisten in grensoverschrijdend vervoer. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen basisrijbewijzen en geharmoniseerde aanvullende certificaten voor specifieke locomotieven en treinen en infrastructuur. De voorgestelde richtlijn zal een kostenverlagend effect op zowel het grensoverschrijdend als het binnenlands vervoer per spoor hebben. Immers aan de huidige praktijk dat tenminste bij iedere landsgrens een machinistenwissel moet plaats vinden, komt met deze richtlijn een einde.

Dit voorstel voor een richtlijn voor diploma's voor treinmachinisten is een onderdeel van het derde spoorpakket. Dit derde spoorpakket ondersteunt het in gang gezette hervormingsproces met voorstellen voor het goederenvervoer en internationaal personenvervoer ter stimulering van het spoorvervoer en ter verbetering van de kwaliteit van het spoorvervoer. Het derde spoorpakket bestaat, naast dit richtlijnvoorstel uit de volgende drie voorstellen:

- een voorstel voor een verordening over de kwaliteit van diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor
- een voorstel over de rechten van reizigers in het internationale treinverkeer en
- een voorstel over de openstelling van de markt voor personenvervoersdiensten.

#### *Stand van zaken*

Het Nederlands voorzitterschap heeft dit voorstel in de Raadswerkgroep intensief behandeld. Na het oplossen van veel technische punten concentreert de discussie zich nu op de reikwijdte van de richtlijn. Een meerderheid van lidstaten wil de richtlijn voorlopig alleen toepassen op machinisten in het grensoverschrijdend verkeer. Vervolgens zou de richtlijn vijf jaar na inwerkingtreding toepasbaar kunnen worden op het nationale verkeer. Een andere vraag is of ook ander treinpersoneel dan machinisten onder deze richtlijn kan vallen. Een meerderheid van lidstaten is van mening dat de eisen aan ander treinpersoneel dermate verschillend zijn van deze van machinisten, dat aparte wetgeving meer voor de hand ligt. De Commissie wil bezien of deze groep niet toch, eventueel in een later stadium, onder deze richtlijn kan vallen. Alle partijen lijken het er wel over eens te zijn dat harmonisatie momenteel het meest urgent is voor machinisten van internationale treinen, omdat de liberalisering van het vervoer per spoor per 1-1-2007 een feit zal zijn.

Voor wat betreft de andere onderdelen van het spoorpakket kan opgemerkt worden dat bij bespreking in de Raadswerkgroep gebleken is dat het voorstel over de kwaliteit van diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor op veel kritiek stuit bij een meerderheid van de lidstaten. Ten aanzien van maatregelen ter waarborging van de rechten van reizigers worden ook los van het richtlijnvoorstel van de Commissie reeds initiatieven ontplooid door de internationale vereniging van spoorwegmaatschappijen.

#### *Nederlandse inzet*

Het Nederlandse Voorzitterschap streeft in de Raad van december naar een «algemene oriëntatie» voor de richtlijn certificering van treinpersoneel. Daarbij zal getracht worden de wens om snel tot harmonisatie te komen voor de meest urgente categorie van machinisten van internationale treinen te verenigen met de wens om een koppeling te behouden met harmonisatie voor de andere groepen, zoals machinisten op nationale treinen en ander treinpersoneel.

Nederland zelf hecht grote waarde aan een snelle totstandkoming van de richtlijn certificering van treinpersoneel, ook los van de overige onderdelen van het spoorpakket.

#### *Gevolgen voor Nederland*

Nederland acht geharmoniseerde regelgeving voor de diploma's van machinisten belangrijk voor de ontwikkeling van zowel het goederenvervoer als het personenvervoer per spoor. In het kader van de spoorwegcorridors, zoals in de corridor Rotterdam/Milaan, is door de vervoerders het belang van een Europese aanpak van diploma's van treinmachinisten onderschreven. De ruimere mogelijkheden van grensoverschrijdende inzet van machinisten hebben een positief effect op de doelmatigheid van het goederenvervoer per spoor. Ook het internationale personenvervoer bijvoorbeeld op de HSL kan zijn voordeel doen met de Europese diploma's van machinisten. Een ander gevolg van dit voorstel is dat het



Europese gedeelte van het rijbewijs door een publieke instantie zal moeten worden afgegeven en niet meer door de vervoerders zoals nu het geval is (exameninstututen moeten wel worden erkend door Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)). Dit betekent mogelijk een nieuwe taak voor de IVW of een verzelfstandigde toezichthouder.

- **Follow-up van de ministeriële conferentie over verkeersveiligheid in Verona 25–26 oktober 2004**
- **raadsconclusies**

*Doel van de Raadsconclusies*

Op 25 en 26 oktober 2004 vond op initiatief van de Italiaanse regering en het Nederlandse EU voorzitterschap een ministeriële conferentie over verkeersveiligheid plaats. Verkeersveiligheid staat niet alleen hoog op de nationale politieke agenda's, ook de Europese Unie heeft grote ambities op het terrein van verkeersveiligheid: een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2010 (nu zo'n 60 000).

De conferentie is een vervolg op de ministeriële bijeenkomst over dit onderwerp in 2003. De bijeenkomst vorig jaar heeft geleid tot de Verklaring van Verona met richtsnoeren over hoe het doel van een halvering van het aantal verkeersdoden in Europa in 2010 kan worden gerealiseerd. Tijdens de conferentie eind oktober zijn de ministers overeengekomen om de gemeenschappelijke uitgangspunten op het gebied van verkeersveiligheid verder uit te werken. Belangrijke aandachtsgebieden daarbij zijn: de rol van handhaving en voertuigveiligheid, een veilige infrastructuur en financiering van verkeersveiligheid.

De Europese transportministers hebben afgesproken om de mogelijkheden te onderzoeken voor een Europees uitwisselingssysteem van gegevens van verkeersovertredingen. Doel van het uitwisselingssysteem is verbetering van de handhaving van verkeersovertredingen. Nu is het nog zo dat er geen sluitend systeem is om boetes te innen, die buitenlandse verkeersdeelnemers na een overtreding krijgen. Op korte termijn zou een eerste stap tot invoering van zo'n registratiesysteem kunnen worden gezet door het maken van afspraken tussen landen onderling. Dit zal een stimulerend effect hebben op adequate voertuigregistratie. Ook het pleidooi tijdens de conferentie voor verdere stimulering van nieuwe voertuigtechnologie, bijvoorbeeld op het gebied van snelheidsbegrenzers, het alcoholslot en slimme gordelsystemen kreeg de steun van de aanwezige ministers. Verder is aan de orde geweest dat verkeersveiligheid een integraal aandachtspunt moet zijn bij de aanleg en het beheer van de infrastructuur.

*Stand van zaken*

Het initiatief om de conclusies van de ministeriële conferentie over verkeersveiligheid in Verona op 25 en 26 oktober jl. vast te stellen in een formele zitting van de Raad moet worden gezien als een signaal waarmee de lidstaten duidelijk maken dat verkeersveiligheid hoog op de politieke agenda staat en dat zij de wil hebben om samen te werken en ervaringen uit te wisselen.

*Nederlandse inzet*

Nederland stuurt als Voorzitter aan op overeenstemming en aanneming van deze conclusies in de Transportraad. Nederland stemt in met de conclusies.

### *Gevolgen voor Nederland*

Deze conclusies zijn in lijn met het Nederlands verkeersveiligheidsbeleid. De conclusies hebben geen directe juridische gevolgen voor de lidstaten, maar verwoorden vooral intenties die voortkomen uit het Europese derde Actieprogramma Verkeersveiligheid van de Europese Commissie.

- **Richtlijn tot wijziging van richtlijn 82/714/EEG tot vaststelling van technische voorschriften voor binnenvaartschepen**
- **raadsconclusies**

#### *Doel van het voorstel*

Voorstel voor wijziging van Richtlijn 82/714 betreft de harmonisatie van verschillende technische voorschriften voor binnenschepen. Doel is i) een vergaande harmonisatie van de communautaire regelgeving met de huidige regels die gelden voor het vervoer over de Rijn (vastgesteld door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR)); ii) wederzijdse erkenning van CCR certificaten en communautaire certificaten voor binnenschepen en iii) het actualiseren van de richtlijn inclusief de technische bijlagen. Belangrijkste wijziging is dat de vernieuwde EU richtlijn de ontwikkelingen in het ROSR zou volgen en vervolgens dus op alle EU binnenwateren inclusief de Rijn van toepassing zou zijn. Met name het laatste leverde een competentiestrijd op tussen de CCR en de Gemeenschap waardoor de afronding inmiddels vijf jaar is vertraagd. Begin 2003 is een samenwerkingsakkoord tussen de Commissie en de CCR gesloten dat afronding van het voorstel mogelijk maakt.

#### *Stand van zaken*

De eerste lezing van het Europees Parlement van het oorspronkelijke Commissie voorstel dateert van 1998. In 2000 heeft de Commissie een gewijzigd voorstel ingediend waarin een aantal voorstellen van het Europees Parlement zijn overgenomen. In Coreper zijn de meeste openstaande punten opgelost. Echter vanwege het niet in alle talen beschikbaar zijn van de tekst van de omvangrijke bijlage wordt in de aankomende Raad ingezet op een Raadsconclusie in plaats van een politiek akkoord.

#### *Nederlandse inzet*

In Raadsconclusie vastleggen dat over tekst richtlijn een akkoord bestaat.

### *Gevolgen voor Nederland*

Harmonisatie van verschillende technische voorschriften voor binnenschepen is van belang voor Nederlands als grootste binnenvaartvlootland van Europa. Het achterstallige onderhoud van de wetgeving wordt ingelopen. Met Europese certificaten mag straks ook op de Rijn worden gevaren.

## Horizontale issues

### Galileo

- **Raadsconclusies naar aanleiding van een mededeling van de Commissie**
- **Raadsconclusies ( geclausuleerde besluiten over de definitieve diensten, de financiële middelen voor de vervolgfase en de overgang naar de vervolgfase zelf)**
  
- **Verordening voor de tenuitvoerlegging van de stationerings- en exploitatiefase**
- **voortgangsrapportage**

Separaat ontvangt u deze week een Kamerbrief inzake de voortgang van het Europese satelliet-navigatieprogramma Galileo.

#### *Doel van het voorstel*

De ontwerp-raadsconclusies betreffen een besluit van de Raad om, onder voorwaarden van aanvaardbare totale kosten voor de implementatie van het programma en een goede risicospreiding (publiek privaats), over te gaan tot de bouw van het systeem en de operationele fase van het satelliet-navigatieprogramma Galileo. Door de conclusies worden tevens de definitieve diensten van Galileo vastgelegd. De diensten die Galileo moet gaan leveren zijn een open service (gratis signaal door iedereen te gebruiken), commerciële service (tegen vergoeding te gebruiken signaal dat extra informatie bevat), Safety of Life service (vitaal signaal voor veiligheidskritische toepassingen), Search and Rescue service (speciaal bedoeld voor personen in nood) and de Public Regulated Service (PRS, een robuust en afgeschermd signaal voor gebruik door overheden). PRS is in het bijzonder bedoeld voor politie, brandweer en ambulance alsook voor BZK (handhaven openbare orde, misdadbestrijding en bijzondere politietaken). In de conclusies wordt ook gerefereerd aan het beschikbaar stellen van de nodige financiële middelen voor de genoemde fasen, behoudens goedkeuring van de Financiële Perspectieven 2007-2013.

Een duidelijk besluit van de Transportraad is van groot belang om de laatste onderhandelingen af te ronden met de twee overgebleven consortia die offertes voor Galileo hebben uitgebracht. De voor de ontwikkelingsfase van Galileo ingestelde Gemeenschappelijke Onderneming (GO) voert deze onderhandelingen namens de EU(lidstaten). Deze heeft in een eerste rapport geconstateerd dat beide offertes voldoen aan de eerder door de Raad geformuleerde voorwaarden (met name twee/derde deel private financiering). Men wilde echter nog verder onderhandelen over de risico-verdeling. Met een duidelijk besluit van de Raad kan de GO van de consortia gunstige voorwaarden eisen ten aanzien van deze risico-verdeling (publiek/privaats) en de totale kosten. Beide aspecten worden daarna door de lidstaten beoordeeld.

In Verordening 2004/0156 wordt voorgesteld om een separate budgetlijn van € 1 mrd voor Galileo op te nemen in de begroting 2007-2013. Dit bedrag valt uiteen in een bijdrage van € 500 mln als bijdrage aan de stationeringsfase uit de EU-begroting en € 500 mln als bijdrage in de aanloopverliezen van de operationele fase van Galileo. De bijdrage in de stationeringsfase betreft één derde van de begrote kosten; twee/derde deel zal door private partijen worden ingebracht. Vanwege de gunstige exploitatieprognoses (de markt voor plaatsbepalings- en gerelateerde diensten groeit sterk), bestaat een aanzienlijke kans dat de bijdrage in de aanloopverliezen, volgens een te maken afspraak met de toekomstige concessiehouder, in mindering wordt gebracht op de winst en terugvloeit

naar de EU-begroting. Indien hiervan geen sprake is zullen deze kosten zeer waarschijnlijk definitief drukken op de EU-begroting.

#### *Stand van zaken*

- Raadconclusies  
Over het grootste deel van de ontwerpconclusies is reeds overeenstemming bereikt. Verschil van inzicht bestaat nog over de mate waarin de Transportraad aangeeft dat verplichtingen aangegaan worden die betrekking hebben op de EU-begroting 2007–2013.
- Verordening  
De Transportraad zal geen besluit nemen over de Verordening, omdat hiermee vooruit gelopen zou worden op besluiten over de financiële perspectieven 2007–2013. Er bestaat consensus over de tekst, de bedragen zullen in een later stadium worden ingevuld, waarna besluitvorming zal plaatsvinden.

#### *Inzet Nederland*

Het Voorzitterschap streeft naar een politiek akkoord tijdens de Raad over de Conclusies. Nederland kan zich goed vinden in de tekst die aan Coreper voorligt en zal het uiterste doen om afzwakking te voorkomen.

#### *Gevolgen voor Nederland*

Met het besluit om, onder voorwaarden, over te gaan tot het daadwerkelijk bouwen en exploiteren van Galileo, komt voor verschillende sectoren vanaf 2008 een verbetering van plaatsen tijdbepaling tot stand. Het publieke aandeel in deze fase komt volledig uit de begroting van de EU.

## **LUCHTVAART**

- **Harmonisatie van de opleiding en mobiliteit van luchtverkeersleiders**
  - **algemene oriëntatie**

#### *Doel voorstel*

De huidige fragmentatie van het Europese luchtruim vormt een grote belemmering voor een efficiënter gebruik van beschikbare capaciteit. Ondanks internationale regelgeving van ICAO en EUROCONTROL hebben diverse studies aangetoond dat deze fragmentatie zich ook uitstrekt over de door lidstaten gehanteerde opleidingseisen en wijze van vergunningverlening aan luchtverkeersleiders. Vanuit het perspectief van de totstandkoming van een gemeenschappelijk Europees luchtruim en ter bevordering van een zo hoog mogelijk niveau van veiligheid dient gekomen te worden tot harmonisatie van de vergunning voor luchtverkeersleiders. Het voorstel levert een belangrijke aanvulling op het eerder dit jaar in werking getreden wetgevend kader voor de Single European Sky.

Het voorstel stelt de voorwaarden vast voor toegang tot en uitoefening van het beroep van luchtverkeersleider en is van toepassing op kandidaten voor een vergunning van leerling-luchtverkeersleider en op luchtverkeersleiders die werken bij een verlener van luchtverkeersdiensten die hoofdzakelijk aan burgerluchtverkeer verkeersdiensten verleent.

#### *Stand van zaken*

Het Commissievoorstel is uitgebracht in juli 2004 en bij eerste bespreking

in de Raad bleek al snel dat de doelstellingen van het voorstel kunnen rekenen op brede steun. Een voortvarende aanpak in de Raadwerkgroep onder Nederlands Voorzitterschap heeft ertoe geleid dat er inmiddels een compromistekst voorligt waarin voor alle punten van discussie een passende oplossing is gevonden. De voorliggende compromistekst stelt voor alle luchtverkeersleiders minimumeisen inzake de noodzakelijke kennis van het Engels als gemeenschappelijke voertaal in de luchtvaart. Tevens worden beperkingen gesteld aan de toepassing van nationale taalvereisten die niet op veiligheidsgronden berusten. Teneinde de grensoverschrijdende mobiliteit van luchtverkeersleiders te bevorderen worden duidelijke procedures voorgeschreven voor samenwerking en onderlinge taakverdeling tussen de nationale toezichhoudende autoriteiten. Voor de huidige generatie luchtverkeersleiders wordt wat betreft de toelatingseisen enige flexibiliteit geboden voor leeftijd en opleidingsvoorschriften.

#### *Nederlandse inzet*

Het Nederlands Voorzitterschap streeft naar overeenstemming in de Raad (algemene oriëntatie).

Nederland zelf is voorstander van een geharmoniseerd regime voor luchtverkeersleiders en kan zich vinden in de voorliggende compromistekst.

#### *Gevolgen voor Nederland*

Deze richtlijn draagt bij aan de veiligheid in het luchtverkeer, ook in Nederland, en vergroot de kansen op de Europese arbeidsmarkt voor Nederlandse luchtverkeersleiders.

- **Harmonisatie van technische eisen en administratieve procedures in de burgerluchtvaart (EU OPS)**
  - **politiek akkoord**

#### *Doel van het voorstel*

Dit voorstel betreft een uitbreiding van de regelgeving onder de kaderverordening 3922/91, waarmee voorschriften voor de luchtvaartveiligheid van de JAA (Joint Aviation Authorities), de voorloper van de EASA (agentschap voor luchtvaartveiligheid), in EU-regelgeving zijn verwerkt. Het voorstel, dat vanaf 2002 bij de Raad in behandeling is, bevat gemeenschappelijke operationele eisen voor de vluchttuitvoering (EU-OPS). De meeste van die eisen zijn technisch van aard en zijn zonder veel discussies geaccepteerd door de lidstaten. Daarnaast bevat het voorstel drie onderdelen die wel tot veel discussie hebben geleid:

- de afwijkingsmogelijkheden van de verordening en de daarbij behorende procedures;
- veiligheidsvoorschriften over cabine personeel (onderdeel «cabin crew requirements»);
- de werk- en rusttijden voor zowel de cockpitbemanning als het cabine personeel (FTL – «flight and duty time limitations and rest requirements»).

Afgesproken is dat deze drie sleutelonderdelen als één pakket aan de komende Transportraad worden voorgelegd voor akkoord. Daarna zullen in de loop van 2005 de technische voorschriften in de overige onderdelen («subparts») de technische voorschriften worden aangepast aan de nieuwste JAA normen. Na afronding van dit proces zal het totale pakket aan de Transportraad worden voorgelegd voor verdere besluitvorming.

### *Stand van zaken*

Onder Nederlands Voorzitterschap is goede vooruitgang geboekt in de behandeling van het EU-OPS voorstel. Tijdens die behandeling is duidelijk gebleken dat het beoogde niveau van harmonisatie op dit terrein alleen door middel van een stapsgewijze aanpak kan worden gerealiseerd. Daarom zullen op een aantal onderdelen de nationale luchtvaartautoriteiten de bevoegdheid houden nadere regels te stellen, bijvoorbeeld ten aanzien van de genoemde afwijkingmogelijkheden. De volgende stap in dit proces is wijziging van de EASA verordening om ook het onderdeel vluchtuitvoering onder de koepel van EASA te brengen.

Op het gebied van voorschriften voor het cabinepersoneel is een goede afbakening gemaakt van de verantwoordelijkheden van luchtvaartmaatschappij, overheid en opleidingsinstituut voor de veiligheidsopleiding van het cabine personeel.

Ten aanzien van de verschillen in de wijze waarop de lidstaten momenteel invulling geven aan standby diensten, lijkt zich een consensus af te tekenen over een regeling op hoofdlijnen, waarbij de invulling in de eerstkomende jaren aan de nationale autoriteiten wordt overgelaten. Voor het onderdeel FTL is in het huidige voorstel vastgelegd dat binnen drie jaar na inwerkingtreding van de verordening EASA een wetenschappelijke evaluatie van de regeling zal uitbrengen. Op basis van die evaluatie zal de Europese Commissie, met medewerking van EASA, de regeling waar nodig verder aanvullen of bijstellen.

### *Nederlandse inzet*

Het Nederlands voorzitterschap streeft op de komende Transportraad naar een akkoord op de drie genoemde sleutelonderdelen. Hoewel de mate van harmonisatie achter blijft bij de Nederlandse inzet, staat Nederland zelf positief tegenover het voorstel. Doordat op een aantal onderdelen de nationale luchtvaartautoriteiten meer bevoegdheden behouden, is de regeling flexibeler waardoor de veranderingen ten opzichte van de huidige regeling makkelijker overbrugd kunnen worden. EU-OPS wordt gezien als een belangrijke bijdrage aan het einddoel van het Nederlandse luchtvaartbeleid: een sterk Europees veiligheidsbeleid, waarin de uitvoering plaatsvindt onder de koepel van het Europees Agentschap voor de luchtvaartveiligheid, EASA.

### *Gevolgen voor Nederland*

De inwerkingtreding van EU-OPS heeft op de eerste plaats gevolgen voor de regelgevende bevoegdheid van de nationale luchtvaartautoriteit, die zal beperkter worden nu deze grotendeels wordt overgedragen aan de EU. Zolang de EASA nog geen formele bevoegdheden heeft met betrekking tot de uitvoering en het toezicht, zullen die bevoegdheden op nationaal niveau echter ongewijzigd blijven. Voor het cabine personeel komt er een regeling voor de veiligheidsopleiding, inclusief een uniform getuigschrift («attest») met betrekking tot de gevolgde opleiding. De FTL-regeling gaat uit van minder lange werktijden en komt wat dat betreft tegemoet aan het luchtvaartpersoneel. Tegelijkertijd laat de regeling ruimte om op onderdelen rekening te houden met de specifieke aspecten van de Nederlandse luchtvaartoperaties.

- **Gemeenschappelijk luchtvaartbeleid ten aanzien van buurlanden van de EU**
- **aanname Raadsbesluiten voor mandaten Marokko en West-Balkan landen**

#### *Doel van de voorstellen*

De Open Skies uitspraak van het Europese Hof van Justitie van 5 november 2002 heeft geleid tot een versnelling van de communautarisering van het luchtvaartbeleid. De Europese Commissie wil dit proces verder versnellen door mandaten te vragen voor onderhandelingen met de Europese en Mediterrane buurlanden en nieuwe verzoeken aan te kondigen voor onderhandelingen met Aziatische landen. In haar Mededeling «Een luchtvaartbeleid van de Gemeenschap ten aanzien van haar burens» stelde de Commissie voor om, in verband met de grote verscheidenheid van de buurlanden, de onderhandelingen met deze landen niet allemaal tegelijk te starten, maar wel «gebundeld».

#### *Stand van zaken*

Op de Transportraad van oktober 2004 heeft het Nederlands Voorzitterschap in zijn conclusies het uitgangspunt van de Commissie om te streven naar een gestructureerde benadering en bijvoorbeeld te werken met «templates» onderschreven. De Raad heeft nog geen mandaten toegekend aan de Commissie voor de onderhandelingen met Marokko en toetreding van de westelijke Balkan landen tot de ECAA (European Common Aviation Area). Deze staan nu weer geagendeerd voor de december-Raad. Voor Marokko wordt een mandaat voorgesteld met beperkte reikwijdte. In de Raadswerkgroep is hierover technisch akkoord verkregen. Tegen de mandaten zijn geen inhoudelijke bezwaren, maar wel leven er enkele politieke gevoeligheden. Bovendien zouden de bredere afwegingen van sommige lidstaten met betrekking tot het externe luchtvaartbeleid in het algemeen, nog in de weg kunnen staan van een politiek akkoord.

#### *Nederlandse inzet*

Het Nederlands Voorzitterschap streeft naar aanname van zowel het mandaat voor Marokko als voor de West Balkan. Nederland zelf steunt aanname van beide mandaten. Is het echter alleen mogelijk slechts het ECAA mandaat aan te nemen, dan kan Nederland dat accepteren. Overigens is Nederland van mening dat prioriteit moet worden gegeven aan afronding van de onderhandelingen tussen de EU en de VS.

#### *Gevolgen voor Nederland*

Meer in het algemeen kan een Europese aanpak van de relaties met derde landen voor de rechtszekerheid en het economisch functioneren van de Nederlandse luchtvaartsector positief maar ook negatief uitpakken, zeker in het geval van verdeling van schaarse rechten. Voor wat betreft de westelijke Balkan is er geen probleem, aangezien het hier gewoon gaat om het algemeen politiek aanvaarde proces van de uitbreiding van de Europese Unie zelf. Marokko ligt hier moeilijker, maar aangezien het in het geval van Marokko om een open markt gaat die wordt nagestreefd en er geen sprake is van verdeling van schaarse rechten, kan Nederland dit steunen. Temeer daar de afspraak is dat hier gaat om een test case, waarbij gekeken wordt hoe dit ingevuld wordt en het dus een onderdeel vormt van het verdere bepalingsproces EU extern luchtvaartbeleid in het algemeen.

## **Diversen**

- **Stand van zaken ratificatie door lidstaten van internationale maritieme verdragen** (agendapunt opgebracht door Commissie)

### *Stand van zaken:*

De Commissie zal dit onderwerp als extra agendapunt opbrengen waarbij de Commissie naar verwachting met name aandacht zal vragen voor de stand van zaken van ratificatie door lidstaten van i) het aanvullend protocol bij het Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie (dit aanvullende protocol is overeengekomen na ongeval olietanker Prestige en verhoogt de beschikbare limieten) en ii) het internationale verdrag inzake het verbod van gebruik van schadelijke anti-fouling verfstoffen op schepen.

- **Budget van het luchtvaartagentschap EASA**(agendapunt opgebracht door Commissie)

### *Stand van zaken*

De Commissie wil de mogelijke consequenties aan de orde stellen van amendementen van het EP voor het budget van het luchtvaartagentschap EASA. De Commissie vreest dat schrappen in dit budget de taken van EASA in gevaar kan brengen.

- **Duurzaam transport**
  - voorzitterschapsconclusies over Duurzaam wegtransport zoals besproken op de Milieuraad van 14 oktober 2004
  - voorzitterschapsconclusies van de EU conferentie Energy in Motion van 19 en 20 oktober 2004

### *Stand van zaken*

Op de Milieuraad van 14 oktober jl. heeft een openbaar debat plaatsgevonden over concrete maatregelen en acties op de korte termijn om het wegverkeer in de Europese Unie schoner, stiller en zuiniger te maken. Doel van het debat was om initiatieven van de Europese Commissie op dit terrein te ondersteunen en richting te geven. Het voorzitterschap heeft op basis van dit debat conclusies getrokken die nu ook ter kennisgeving aan de Transportraad worden aangeboden.

Voorts heeft op 19 en 20 oktober te Amsterdam op initiatief van het Nederlands voorzitterschap een conferentie plaatsgevonden met de naam «Energy in motion, EU journey towards a clean and climate neutral road transport system». Op deze conferentie discussieerden hoge ambtelijke vertegenwoordigers van de 25 EU lidstaten samen met vertegenwoordigers van de industrie, NGO's en de onderzoekswereld over de vraag «hoe kan Europa (op de langere termijn) een schoon en klimaatneutraal wegvervoerssysteem tot stand brengen, op zodanige wijze dat onze toekomstige energievoorziening verzekerd is en de innovatieve capaciteit van onze economie gestimuleerd wordt?» Ook op basis van dit debat heeft het voorzitterschap conclusies opgesteld die nu aan de Transportraad aangeboden worden.