
Vergaderjaar 1999–2000

21 501-09

Transportraad

Nr. 104

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 oktober 1999

Hierbij wil ik u het verslag aanbieden van de Transportraad van 6 oktober 1999.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Horizontale onderwerpen

Integratie van milieu en duurzame mobiliteit in het transportbeleid (Cardiff-proces)

(aannames strategiedocument)

Geannoteerde Agenda

Tijdens de Europese Raad van Cardiff is afgesproken verder invulling te geven aan de integratie van milieu met andere beleidsterreinen. Deze afspraak heeft een versterkte juridische basis gekregen met artikel 6 van het Verdrag van Amsterdam, waarin is vastgelegd dat milieu-aspecten moeten worden geïntegreerd in het beleid van de Gemeenschap en de uitvoering hiervan. Eind vorig jaar, tijdens de Top van Wenen, is afgesproken dat eind 1999 aan de Europese Raad gerapporteerd zal hoe deze integratiedoelstelling voor transport en milieu concreet invulling moet krijgen. Het Finse voorzitterschap heeft hiertoe, in samenspraak met de Commissie, in juli een voorstel gepresenteerd. Dit voorstel zal op de komende Transportraad goedgekeurd moeten worden zodat het als (verplichte) rapportage kan dienen voor de Europese Raad in Helsinki.

Het rapport is voor wat betreft inhoud en ambitie een vooruitgang in vergelijking met eerdere rapportages. Het definieert de belangrijkste probleemgebieden en bevat een werkprogramma met concrete maatregelen die door zowel de Lidstaten, de Commissie als de Raad moeten worden uitgevoerd. Met name dit laatste is van groot belang, temeer omdat in Wenen ook expliciet verzocht is om een concreet tijdspad met acties.

Nederland ziet de rapportage als een redelijke stap vooruit in het Cardiff proces. De twee belangrijkste discussiepunten voor de Transportraad zijn de vraag of de Commissie de opdracht moet krijgen om milieudoelstellingen voor de transportsector te definiëren en de vraag of de Commissie verzocht moet worden voor 1 juli 2000 met een voorstel te komen over accijns op kerosine. Nederland is voorstander van het formuleren van milieudoelstellingen omdat het een goede manier is om de integratie van milieu in de transportsector vorm te geven en een belangrijke leidraad kan vormen voor nieuw beleid. Nederland zal in de Transportraad hierop aandringen. Nederland wil eveneens dat de Commissie verzocht wordt om voor 1 juli 2000 met een voorstel te komen over accijns op kerosine. Beide standpunten worden slechts gesteund door een klein aantal lidstaten.

Verslag

Tijdens het debat in de Transportraad bleek dat de delegaties niet bereid waren om verdere tekstwijzigingen te accepteren. Er kon geen unanimititeit bereikt worden over nieuwe aanpassingen. Met name door Nederland en Denemarken werd geprobeerd om een verwijzing in de tekst opgenomen te krijgen naar het komen tot sectorspecifieke milieudoelstellingen. Dit streven werd door de Commissie gesteund. Uiteindelijk werd op voorstel van Nederland een unilaterale verklaring afgelegd samen met Denemarken, waarbij zich nog enkele lidstaten aansloten. Deze verklaring constateert dat er een noodzaak is om in aanvulling op het verdere werk op Europees niveau dat in de rapportage aan de Europese Raad van Helsinki staat vermeld, te komen tot sectorspecifieke milieudoelstelling op het terrein van transport. In deze context zou de Commissie uitgenodigd dienen te worden om instrumenten voor te stellen die bijdragen tot het

bereiken van de milieudoelstellingen waartoe de Gemeenschap zich verplicht heeft. Ten aanzien van een kerosineheffing is besloten dat de Raad de Commissie uitnodigt zo spoedig mogelijk de resultaten te presenteren van de studie over brandstofheffingen in de luchtvaart, zodat na behandeling in de Raad dit een bijdrage kan vormen voor de lopende onderhandelingen in de ICAO.

Europese satellietnavigatie GALILEO: onderhandelingsmandaten VS en RF

(goedkeuring van de onderhandelingsmandaten)

Geannoteerde Agenda

De Transportraad heeft op 17 juni 1999 een resolutie aangenomen over de ontwikkeling van een nieuwe generatie van satellietnavigatiediensten. Mede in antwoord op de Mededeling van de Europese Commissie (COM(99)54) heeft de Transportraad ingestemd met het uitwerken van de ontwerp- of definitiefase van een Europees satellietnavigatiesysteem onder de naam GALILEO. De Transportraad zal op grond van de voorbereidende werkzaamheden van de Commissie en ESA (voor wat betreft de technische modaliteiten) eind 2000 een uitspraak doen over het al dan niet overgaan tot de ontwikkelingsfase van GALILEO.

In de Resolutie, mede op aandrang van Nederland, wordt de Commissie verzocht om allereerst: «spoedig, voor het zomerreces van 1999, aan de Raad alomvattende ontwerp-mandaten voor onderhandelingen in nauw overleg met de lidstaten, op basis van de strategische richtsnoeren voor samenwerking, voor te leggen, teneinde de mogelijkheden voor toekomstige ontwikkeling van een civiel wereldwijdsatellietnavigatiesysteem met de Verenigde Staten en de Russische Federatie volledig te verkennen, onder gelijktijdige voortzetting van de technische besprekingen».

Het is van belang dat op korte termijn inzicht verkregen wordt in hoeverre samenwerking en/of toekomstige ontwikkeling kan worden gerealiseerd, omdat daarmee onder andere duidelijk wordt wat Europa zelf moet ontwikkelen en wat de daarmee samenhangende kosten zullen bedragen. Voorts is het ook van belang inzicht te krijgen in de interoperabiliteit van satellietnavigatiesystemen (GPS, GLONASS en GALILEO) en de samenwerking op het gebied van frequenties, beheer en controle, lanceercapaciteit en overige «hardware» voor een toekomstig civiel satellietnavigatiesysteem.

De Transportraad zal worden verzocht om in te stemmen met de globale onderhandelingsmandaten voor het voeren van besprekingen met de Verenigde Staten en de Russische Federatie. Deze mandaten omvatten met name procedurele afspraken voor samenwerking tussen de Commissie en de lidstaten tijdens het onderhandelingsproces en geven de reikwijdte aan waarover onderhandeld kan worden. Nederland vindt het van belang dat er snel duidelijkheid moet komen over de uitkomst van deze binnenkort te voeren onderhandelingen, zodat de resultaten optimaal kunnen worden meegenomen in het uitwerken van de definitiefase van GALILEO.

Op Frans verzoek, gesteund door België, Duitsland en Spanje is aan dit onderwerp toegevoegd de discussie over de juridische basis van de stuurgroep GALILEO. Met de Resolutie van de Transportraad van 17 juni waarmee de opdracht aan de Commissie voor het uitwerken van de definitiefase is gegeven, is ook om de instelling van een stuurgroep gevraagd. Deze stuurgroep met vertegenwoordigers van de lidstaten dient de Commissie in de ontwerpfase van GALILEO bij te staan en te letten op:

«in het bijzonder de diverse aspecten van vraagstukken die verband houden met de veiligheid van het systeem, en ..., alle aspecten van de vorderingen en de financiering van het GALILEO-programma». Een adequate juridische basis ontbreekt, waardoor de status van de stuurgroep en daarmee besluitvorming en bevoegdheden onduidelijk zijn. Nederland hecht er aan dat de positie van de stuurgroep verduidelijkt wordt. De Commissie beraadt zich op dit moment of zij met een voorstel zal komen. Het probleem is dat waarschijnlijk voordat de formele besluitvormingsstadia voor een dergelijke verordening doorlopen zijn, de definitiefase (eind 2000) nagenoeg afgerond zal zijn. Tijdens de Transportraad zal de Commissie hierop terug komen.

Verslag

De Europese Commissie heeft ten eerste waardering getoond voor de snelheid waarmee de Raad een besluit heeft genomen (als A-punt) over de mandaten op basis waarvan de Commissie vervolgens namens Gemeenschap en lidstaten de onderhandelingen kan openen met Verenigde Staten (VS) en de Russische Federatie (RF) over de ontwikkeling van een civiel GNSS (Global Navigation Satellite System). Een eerste ronde van besprekingen met Russische Federatie zal eind oktober reeds plaatsvinden. Een eerste ronde besprekingen met Verenigde Staten zal in november plaatsvinden.

De Commissie heeft eveneens bericht over de voortgang van de definitiefase van het Galileo-project. De stuurgroep is inmiddels aan de slag gegaan op grond van de Raadsresolutie, waarover op de Transportraad van 17 juni 1999 overeenstemming was bereikt. Wat vooralsnog ontbreekt is een eenduidige juridische basis. De Commissie erkende de noodzaak om hierin te voorzien: (a) teneinde over een helder besluitvormingstraject te beschikken, met als uitwijkmogelijkheid bij het ontbreken van consensus, conform gebruikelijke comitologie, geschillenbeslechting in de Raad; en (b) teneinde een coherente structuur te scheppen voor de coördinatie van activiteiten en uitgaven uit verschillende programma's (TEN's en 5de Kaderprogramma) ten behoeve van Galileo.

De Commissie reageerde op het Franse verzoek dat een voorstel voor een juridische basis in het eerste kwartaal van 2000 gereed kan zijn. Gezien de lengte van het formele besluitvormingsproces, zal de Commissie onderzoeken of er een pragmatische oplossing mogelijk is, bijvoorbeeld door aansluiting te zoeken bij een bestaand comité.

Inland vervoer

Infrastructuurpakket spoor

(oriënterend debat/Raadsconclusies)

COM (95)337

COM (97)34

COM (98) 480

Geannoteerde Agenda

De Europese Commissie heeft tijdens de Transportraad van 1 oktober 1998 het infrastructuur pakket spoor gepresenteerd. De Commissie heeft onder deze noemer een aantal voorstellen gedaan:

- een wijziging van richtlijn 91/440: een verdere invulling van de onafhankelijke status van de infrastructuurbeheerder. Voorzien moet worden in een gescheiden winst- en verliesrekening van infrastructuurbeheerder en exploitant(en) met een verdere splitsing naar personen- en goederenvervoer.

- een wijziging van richtlijn 95/18: wederzijdse erkenning van exploitatievergunningen, niet meer alleen voor bepaalde categorieën internationaal spoorvervoer maar voor alle spoorvervoer;
- een nieuwe richtlijn over gebruiksvergoeding en treinpadallocatie (ter vervanging van de oude richtlijn 95/19). De vast te stellen gebruiksvergoeding voor het spoor dient kostengerelateerd te zijn, externe kosten kunnen verdisconteerd worden, evenals de schaarste van de infrastructuur. Het andere deel van de richtlijn gaat over treinpadallocatie/capaciteitstoeiwijzing, dit betreft spelregels voor het verdelen en reserveren van treinpaden. Beoogd wordt te komen tot een transparante en onafhankelijke capaciteitstoeiwijzing. Binnen een Europees kader kunnen de lidstaten bij schaarste op de infrastructuur zelf beleidsregels stellen voor het verdelen van capaciteit over de verschillende vervoerssegmenten.

Inmiddels heeft het Europees Parlement zijn visie in eerste lezing herbevestigd, hetgeen betekent dat het nu aan de Raad is om de volgende stap te zetten. Het Finse Voorzitterschap is verder gegaan op de weg die het Duitse Voorzitterschap heeft ingeslagen. Dat wil zeggen, dat getracht wordt eerst t.a.v. de meest heikele onderdelen van het infrastructuurpakket spoor en de verdere liberalisering van de spoorsector een compromis te bereiken. Onder beide voorzitterschappen is weer een politiek verband gelegd tussen voortgang in de liberalisering en voortgang met het infrastructuurpakket spoor. Het Finse Voorzitterschap wil een oriënterend debat in de Transportraad op basis van een nieuw compromisvoorstel. Dat voorstel behelst vier elementen:

- het toestaan van toeslagen op de marginale kosten die gelden als regel voor de gebruiksheffing,
- het scheppen van een geleidelijk pad van liberalisering van het internationale goederenvervoer met als eerste stap het internationale transitogoederenvervoer, waarbij een derogatiemogelijkheid wordt gecreëerd voor een beperkte periode met de mogelijkheid van verlenging,
- het scheiden van vervoer- en infrastructuurfuncties,
- het komen tot een duidelijkere definitie van partijen die spoorinfrastructuurcapaciteit mogen aanvragen.

Op dit moment wordt nog gewerkt aan de precieze formulering van het compromisvoorstel van het Voorzitterschap. Op hoofdlijnen is Nederland voor verdere liberalisering van het goederenvervoer per spoor, voor het nemen van marginale kosten als uitgangspunt voor een gebruikersheffing voor het goederenvervoer en voor een brede definitie van partijen die spoorinfrastructuurcapaciteit mogen aanvragen, zodat ook andere partijen dan spoorwegmaatschappijen treinpaden kunnen reserveren.

Verslag

Er heeft een lang debat plaats gevonden tijdens de Transportraad over het internationale goederenvervoer per spoor in Europa. Uiteindelijk zijn Raadsconclusies aangenomen die voor een deel gebaseerd zijn op het voorstel van het Finse Voorzitterschap en een Franse memorandum dat kort voor de Transportraad is verspreid onder de lidstaten. Het voorstel van het Finse Voorzitterschap betrof compromisformuleringen ten aanzien van een paar controversiële onderdelen van het infrastructuurpakket spoor, zoals in de Geannoteerde Agenda staan aangegeven. Het Franse voorstel betrof een 11-punten plan voor de ontwikkeling van het Europese goederenvervoer per spoor. Kort samengevat behelst het plan:

- 1) het opzetten van een Trans Europees Goederen Spoor Netwerk (Réseau Transeuropéen de Fret Ferroviaire – RTEFF) met de belangrijkste transportassen aangevuld met transportassen in het licht van de uitbreiding. Dit is een taak voor de Commissie,

- 2) het zorgen op dit netwerk van een minimum onderhouds- en veiligheidsniveau met adequaat toezicht,
- 3) Gecoördineerd beheer van het netwerk t.b.v. internationaal goederenvervoer, met name voor gecombineerd vervoer.
- 4) harmonisatie van het tariefniveau op het nieuwe RTEFF, met als criteria non-discriminatie, transparantie en de solvabiliteit van het spoorvervoer,
- 5) het verminderen van congestie/infrastructuurknelpunten door middel van een investeringsprogramma in het kader van de TEN's,
- 6) het zorgen voor interoperabiliteit van het spoorvervoer. Lidstaten en Commissie moeten concreet en pragmatisch obstakels uit de weg ruimen van technische, administratieve en commerciële aard,
- 7) de ontwikkeling van het Europese Goederenspoor Netwerk dient gepaard te gaan met sociale harmonisatie en het voorkomen van sociale dumping,
- 8) voor het vergroten van het spoorvervoer zouden spoorwegondernemingen gradueel meer toegangsrechten krijgen voor het internationaal vervoer door samenwerking of door een akkoord over reciprociteit,
- 9) spoorwegondernemingen worden aangemoedigd transitocorridors in te stellen voor met name de perifere landen in de EU, zodat zij hun spoorvervoer kunnen ontwikkelen,
- 10) voor het doorkruisen van gevoelige gebieden zou er TEN-financiering geregeld moeten worden met een nieuw steunplafond, dat gevraagd wordt in het Franse memorandum over de transportproblemen door de Alpen,
- 11) evaluatie. Een observatorium voor het goederenvervoer in Europa dient ingesteld te worden.

Dit initiatief van Franse zijde werd door Nederland en veel andere lidstaten positief ontvangen. Op basis van o.a. dit plan heeft de Transportraad zich voorgenomen te gaan werken aan een Trans-European Rail Freight Network (TERFN). Dit netwerk zou alle relevante goederenvervoer-verbindingen moeten omvatten alsmede de toegang tot de belangrijkste terminals en havens. Als een eerste stap in de richting van verdere marktopening zal aan alle gecertificeerde spoorwegmaatschappijen die aan de veiligheidsvoorwaarden voldoen, toegang worden verleend tot dit netwerk. Hiermee staat het verruimen van de markttoegang in het spoorgoederenvervoer weer prominent op de Europese agenda.

Over de gebruiksvergoeding voor het spoor heeft de Transportraad geconcludeerd dat in beginsel moet worden uitgegaan van het doorberekenen van de kosten die direct gerelateerd zijn aan het gebruik van de infrastructuur (marginale kosten). Eventuele toeslagen moeten voldoen aan een aantal voorwaarden (efficiency, transparantie, non-discriminatie) en mogen niet ten koste gaan van de concurrentiepositie van met name het internationale railgoederenvervoer.

In de Raadsconclusies wordt sterk benadrukt dat bij de verdere ontwikkeling van het Europese spoorvervoer de veiligheid te allen tijde gewaarborgd moet zijn.

De aanvaarde Raadsconclusies zijn hopelijk een eerste stap in de richting van een breed gedragen consensus over een nieuwe aanpak van het Europese goederenvervoer per spoor. Veel moet in de komende maanden nog worden uitgewerkt. Tijdens de decemberzitting van de Transportraad zullen meer concrete resultaten bereikt moeten worden. Voor Nederland gaat het erom dat het in de nabije toekomst mogelijk moet worden bijvoorbeeld vanuit Amsterdam met één trein zonder administratieve of

technische belemmeringen in één keer naar Lyon te rijden. Alleen dan zal het namelijk lukken lading van de weg naar het spoor te halen.

Het is de bedoeling tijdens de Transportraad op 9–10 december 1999 een gemeenschappelijk standpunt te bereiken over enerzijds het infrastructuurpakket spoor (Commissie-voorstellen over onafhankelijke status infrastructuurbeheerder, scheiding beheerder/exploitant infrastructuur, wederzijdse erkenning exploitatievergunningen en regels voor gebruiksvergoeding en treinpadallocatie) en anderzijds verruiming van markttoegang in het internationale goederenvervoer per spoor. De Raad zal zich ook buigen over een strategie die de Commissie in de komende maanden zal presenteren voor de verbetering van de interoperabiliteit en het wegnemen van knelpunten in het spoorvervoernetwerk.

(eventueel) Arbeidstijden wegvervoer

(debat/Gemeenschappelijk Standpunt)

COM (98) 662

Geannoteerde Agenda

In 1993 is in de Sociale Raad een richtlijn aangenomen over de organisatie van arbeidstijd in de Europese Unie (richtlijn 93/104). Een aantal sectoren (de zogenoemde uitgesloten sectoren waaronder transport), valt niet onder deze richtlijn. De onderhandelingen tussen de sociale partners op Europees niveau die vorig jaar plaatsvonden hebben niet in een overeenkomst op het terrein van het wegvervoer geresulteerd. De Europese Commissie heeft een aantal voorstellen gepresenteerd waarin de deelresultaten van de sociale partners zijn verwerkt. Het betreft een wijziging van richtlijn 93/104 en een nieuw richtlijnvoorstel met betrekking tot arbeidstijd in het wegvervoer voor de mobiele werknemers mobiel personeel. Tijdens de Sociale Raad van 25 mei jl. is overeenstemming bereikt over de wijzigingsvoorstellen op de kaderrichtlijn 93/104. Deze richtlijn is van toepassing op het niet mobiele personeel in alle vervoerssectoren. Tevens is het voorstel gedeeltelijk van toepassing op mobiele werknemers (artikel 3, 4, 5 en 8, respectievelijk dagelijkse rusttijd, pauzes, wekelijkse rusttijd en nachtarbeid zijn uitgezonderd).

De voorliggende concept-richtlijn betreffende arbeidstijden in het wegvervoer voor mobiel personeel dient ter aanvulling op de regels in verordening 3820/85 inzake rij- en rusttijden en van de gewijzigde richtlijn 93/104. In dit voorstel wordt o.a. voorzien in regels ter beperking van de nachtarbeid (maximaal 8 uur met mogelijke uitloop naar 10 uur), de invoering van een werkweek van gemiddeld 48 uren over 4 maanden met een absoluut maximum van 60 uur, de invoering van rusttijd voor al het mobiele personeel en de invoering van een dagelijkse pauze regeling.

Het belangrijkste geschilpunt tussen de lidstaten is de gelijkstelling van zelfstandigen en werknemers. Het voorstel van de Europese Commissie voorziet nu in het opnemen van zelfstandigen. Nederland is tegen een gelijkstelling van zelfstandigen aan werknemers. De Nederlandse Arbeidstijdenwet heeft geen betrekking op zelfstandigen. Er is geen belang voor hen hun arbeidstijd zorgvuldig te registreren, omdat zij zelf voor hun eigen inkomsten dienen te zorgen. Bij werknemers is dit belang er wel omdat de werkgever hen hierover dient te betalen. Ook heeft een zelfstandige ruimere arbeidstijden nodig dan een chauffeur in loondienst omdat een zelfstandige naast het vervoeren van goederen o.a. (bedrijfs)-administratieve werkzaamheden dient te verrichten. Bovendien is er een groot uitvoeringsprobleem bij de controle op naleving door zelfstandig personeel. Daarnaast biedt de verordening 3820/85 ten slotte al een zekere waarborg voor de (verkeers)veiligheid door de rij- en rusttijden te

reguleren. Een zevental lidstaten zijn tegen de gelijkstelling van zelfstandigen en werknemers, waaronder het Finse Voorzitterschap. Een compromisvoorstel om de zelfstandigen (eigen rijders) uit het voorstel te halen, kon in de voorbereidingen van de Transportraad niet rekenen op steun van een gekwalificeerde meerderheid. Op de Transportraad zal waarschijnlijk geconcludeerd worden door het Voorzitterschap dat voortgang op dit moment in dit dossier niet mogelijk is.

Nederland geeft op zich de voorkeur aan een integrale toepassing van de gewijzigde Richtlijn 93/104/EG op het gehele wegvervoer. Deze richtlijn bevat voldoende flexibiliteit voor sociale partners, hetgeen wenselijk is. De toepasselijkheid van één richtlijn bevordert een uniforme implementatie in nationale regelgeving. Nederland vindt het bovendien wenselijk dat de Europese Commissie, indien er een akkoord wordt bereikt, zo spoedig mogelijk onderhandelingen met derde landen begint. De concurrentie in met name het internationale wegvervoer is vanuit de Midden- en Oosteuropese landen zeer groot. Een regeling op dit terrein is derhalve wenselijk.

Verslag

Het Finse Voorzitterschap constateerde, onder verwijzing naar de besloten bespreking van dit onderwerp tijdens de lunch, dat lidstaten aanhoudend verdeeld zijn over de vraag of zelfstandigen wel of niet onder het toepassingsbereik van de richtlijn dienen te vallen. Tegelijkertijd merkte hij op dat er bereidheid bestaat bij voor- en tegenstanders om aan een compromis bij te dragen. Het Voorzitterschap en de Commissie zullen zich samen beraden over een mogelijke uitweg en aantal nieuwe ideeën nader uitwerken in de aanloop naar de zitting van de Raad in december.

Harmonisatie weekend rijverboden

(oriënterend debat)

COM (98) 115

Geannoteerde Agenda

Tijdens het Nederlandse Voorzitterschap van 1997 heeft Nederland de Commissie verzocht een voorstel te maken voor de harmonisering van de weekend rijverboden voor vrachtwagens. De argumentatie daarbij was (dit is een citaat uit het document dat door Nederland op de Transportraad van juni 1997 is voorgelegd): «Rijverboden voor zware vrachtwagens zorgen voor vertragingen en voor een lager gebruik van die voertuigen, hetgeen leidt tot hogere vervoerskosten. De arbeidsomstandigheden van de chauffeurs gaan erop achteruit wegens de gedwongen wachttijden. Daarnaast kunnen de rijverboden leiden tot filevorming tijdens de week, vooral voor en na het rijverbod, hetgeen een gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. Nederland is van mening dat daar waar rijverboden noodzakelijk zijn de regels doorzichtig zouden moeten zijn en gerelateerd aan regels die in heel Europa gelden, zodat de internationale verkeersstromen daar zo weinig mogelijk hinder van ondervinden.» Sommige rijverboden leiden er ook toe dat vrachtwagens gaan omrijden, hetgeen het milieu verder belast door het maken van onnodige omrijkilometers.

Het voorstel van de Commissie, dat mede op verzoek van Nederland is geagendeerd, beoogt de rijverboden in de Europese Unie te harmoniseren. Het voorstel wil dus niet de rijverboden afschaffen. Deze harmonisatie geldt alleen voor het internationale verkeer op het TEN-wegennet. In bijzondere omstandigheden (o.a. smog, onderhoud) mogen extra rijverboden worden ingesteld. Dit voorstel is een bescheiden poging om

de uiteenlopende en veelomvattende nationale en regionale rijverboden-regimes enigszins op elkaar af te stemmen.

Het is voor Nederland met veel internationaal wegvervoer en een perifere ligging in Europa, evenals voor de andere lidstaten die aan de rand van Europa liggen, van belang dat op Europees niveau een begin wordt gemaakt met afspraken over nationale rijverboden. Het werk van het Finse Voorzitterschap wordt dan ook gesteund. Tijdens de Transportraad zal een oriënterend debat gehouden worden over drie aspecten van rijverboden. Lidstaten zullen gevraagd worden of zij een informatieverplichting in de Gemeenschap wenselijk vinden (aanmelden van nieuwe rijverboden). Nederland is hier voor. Tevens wordt gevraagd of lidstaten nationale randvoorwaarden voor rijverboden op elkaar willen afstemmen (te denken valt aan het harmoniseren van categorieën van vrachtwagens en het afstemmen van «lichte ladingen» en/of vormen van intermodaal vervoer die uitgezonderd zijn van rijverboden). Tot slot zal gesproken gaan worden over de reikwijdte (alleen TEN-wegennet of breder) van de rijverboden en het tijdvenster. Nederland is voor een brede toepassing van de richtlijn. Ten aanzien van het tijdvenster (tijdsduur van het rijverbod) kan Nederland in principe het voorstel van de Commissie steunen: (in de periode 1 okt–31 maart tussen 7.00 en 22.00 uur en in de periode 1 apr–30 sept tussen 7.00 en 24.00 uur).

Verslag

Tijdens het eerste oriënterende politieke debat in de Transportraad over het harmoniseren van weekend rijverboden bleek het merendeel van de lidstaten de benadering van de Europese Commissie te kunnen steunen. Een klein aantal lidstaten blijft zich echter hardnekkig verzetten tegen Europese afspraken over weekend rijverboden. Een grote mate van overeenstemming bleek er op hoofdlijnen te zijn ten aanzien van de eerste vraag over het vrijwillig notificeren van nationaal ingestelde rijverboden. De meeste lidstaten steunden ook de argumentatie van de Commissie om te komen tot verdere afstemming van rijverboden. Niet zozeer subsidia-riteit maar solidariteit zou leidraad dienen te zijn bij dit onderwerp. Een aantal lidstaten gaf aan dat rijverboden geen instrument zijn om het spoorvervoer te stimuleren. Bovendien zijn rijverboden in strijd met het vrij verkeer van goederen in de Interne Markt. Overeenstemming over de grootte van het tijdvenster voor de rijverboden zal nog de nodige discussie vergen. Hierop werd niet concreet ingegaan.

De Europese Commissie liet aan de hand van een overzicht zien dat als straks de nieuwe lidstaten toetreden het aantal ongecoördineerde rijverboden volkomen uit de hand loopt. Zes lidstaten kennen momenteel rijverboden en zij zouden er goed aan doen het «genuanceerde» Commissievoorstel serieus te nemen. Het argument van veiligheid en milieu wordt in deze discussie misbruikt, omdat volgens de Commissie onderzoek op generlei wijze heeft aangetoond dat rijverboden een positieve uitwerking hierop hebben. Bevorderen van het Europese spoorvervoer wordt niet geregeld via rijverboden voor vrachtauto's, maar via een stimulerend spoorbeleid, aldus de Commissaris. Zolang een spoorrit van Amsterdam naar Rome een gemiddelde snelheid van 22 km per uur haalt, is het illusoir te denken aan weekend rijverboden als oplossing voor problemen rond het spoor. Ook de «zondagsrust» staat wat de Commissie betreft niet ter discussie; harmonisatie kan samengaan met respecteren van een bepaalde tijdvenster waarbinnen rijverboden ingevoerd kunnen worden.

Het Finse Voorzitterschap gaf aan dat het een gevoelig onderwerp betreft, maar het wil graag tijdens de volgende Transportraad hierover verder

spreken. Commissaris De Palacio heeft inmiddels aangekondigd dit najaar met een gewijzigd voorstel te komen, waardoor bestaande weekend rijverboden onaangetast blijven en er een maximum per lidstaat gesteld wordt aan het aantal feestdagen waarop een rijverbod mag worden ingesteld. De exacte formulering is nog niet bekend.

Luchtvervoer

(eventueel) Geluidsproblemen in de luchtvaart: perspectieven voor korte en lange termijn

(informatie van de Commissie/debat)

COM (98) 549

Geannoteerde Agenda

Het betreft het conflict dat is ontstaan tussen de Verenigde Staten en de Europese Unie over de EU-verordening, die door de Commissie op 10 maart 1998 is gepresenteerd. Deze verordening beoogt het uitfaseren van lawaaiige vliegtuigen in de Europese Unie. Het voorstel is gericht op vliegtuigen die oorspronkelijk als hoofdstuk 2 vliegtuig (volgens ICAO-normering) waren gecertificeerd, maar door uitrusting met een zgn. hushkit (geluiddemper) marginaal aan de meer stringente geluidseisen van de hoofdstuk 3 klasse voldoen. Deze vliegtuigen zijn veel lawaaiiger dan moderne vliegtuigen in de hoofdstuk 3 klasse, daarom is een EU voorstel ingediend gericht op het beperken van het gebruik van dergelijke vliegtuigen op EU-luchthavens. De voorgestelde regeling houdt in een «non-addition rule» en een «non-operation rule». Vanaf 1 april 1999 mogen dergelijke vliegtuigen niet meer in de registers van een EU lidstaat (vanuit een land buiten de EU) worden ingeschreven. Vanaf 1 april 2002 mogen deze vliegtuigen niet meer op EU luchthavens vliegen, tenzij zij al vóór 1 april 1999 op EU-luchthavens vlogen. Nederland voorop en ook veel andere lidstaten hebben dit voorstel gesteund vanwege de geluidsproblematiek op veel EU-luchthavens.

Na krachtige protesten van de Amerikanen en het dreigen met sancties (o.a. gericht tegen Concorde-vluchten) heeft de Transportraad eerst besloten de implementatiedatum (1 april 1999) een maand te verschuiven. Vervolgens is de verordening aangenomen, maar is de inwerkingtreding een jaar uitgesteld (tot 4 mei 2000). Dit uitstel is geaccepteerd omdat van Amerikaanse zijde was toegezegd gezamenlijk met de EU in de ICAO te werken aan een nieuwe (strengere) geluidstandaard (hoofdstuk 4 vliegtuigen) en aan de verdere uitfasering van de lawaaiigste vliegtuigen uit hoofdstuk 3. Dit laatste overigens op aandrang van Nederland. De Verenigde Staten blijven aandringen op het intrekken van de Verordening. Tijdens de lunch zullen de EU-transportministers van gedachten wisselen over hoe de EU verder met dit conflict dient om te gaan. Voor Nederland is het met name van belang dat de Verenigde Staten zich blijvend commiteren een nieuwe geluidstandaard in de ICAO te realiseren.

Het effect van het uitstellen van de inwerkingtreding van deze «hushkit-verordening» is vrij beperkt gebleven. In Nederland is er geen toename van het aantal vliegbewegingen te zien met gehushkitte toestellen. Dergelijke toestellen zijn ook niet in het Nederlandse luchtvaartregister bijgeschreven.

Verslag

De Commissie heeft verslag gedaan van de laatste ontwikkelingen in de bilaterale besprekingen met de Verenigde Staten en in ICAO-verband. De beoogde samenwerking met de VS in ICAO-kader is op gang gekomen, In

hoeverre dit voor de EU tot bevredigende resultaten zal leiden is nog niet in te schatten. Tot op heden blijven de Verenigde Staten aandringen op het intrekken van de EU-verordening. Het Voorzitterschap heeft het onderwerp afgesloten met het presenteren van Voorzitterschapsconclusies waarin het belang wordt onderstreept van het totstandkomen van een stringentere geluidstandaard in ICAO en het uitfaseren van de lawaaigste Hoofdstuk-3 vliegtuigen. Nieuwe internationale standaarden in ICAO-verband moeten uiteindelijk EU-wetgeving vervangen op dit gebied. De Europese Commissie wordt gevraagd verder te werken aan een gemeenschappelijk EU-VS optreden binnen het raamwerk van de ICAO. Het dossier zal met aandacht gevolgd worden en indien nodig zullen nieuwe Europese wetgevingsinitiatieven ontplooid worden.

Diversen

Vorbereiding van de Amerikaanse conferentie «Beyond Open Skies»: «het Slater-initiatief»

Geannoteerde Agenda

In Chicago wordt van 5–7 december 1999 op initiatief van de Amerikaanse Secretary of Transportation, Rodney Slater, een Conferentie georganiseerd «Aviation in the 21st century – Beyond open skies». Daar zal voor een breed publiek, met actieve deelneming o.a. vanuit de Europese Unie, gesproken worden over o.a. marktwerking en deregulering, van bilateralisme naar multilateralisme, alliantievorming, mededinging, luchthaven- en luchtruiminfrastructuur (ATM), luchtvaartveiligheid en de technologische ontwikkeling in de luchtvaart.

Vanuit de Europese Unie zullen de Transportministers uit Nederland, Duitsland, Frankrijk en Italië, alsook Commissaris de Palacio als sprekers op de Conferentie fungeren.

Binnen de Europese Unie zal gestreefd worden – mede gezien de spanningen rond de bilaterale Open Skies-akkoorden – naar een afstemming van de posities van de lidstaten en de Europese Commissie. Vanuit deze context zal de Europese Commissie aandacht vragen voor deze conferentie.

Verslag

Commissaris De Palacio gaf aan dat zij in haar bijdrage tijdens de «Slater-conferentie» zal spreken over het idee van een Transatlantic Common Aviation Area (TCAA). Inzet voor de kortere termijn kan zijn een multilaterale aanpak waarbij een TCAA tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten tot stand komt en waarbij Canada, Noorwegen en IJsland zich kunnen aansluiten. In het kader van een TCAA moeten zaken als verruiming «ownership restricties» en gezamenlijke beoordeling van allianties aan de orde komen. Een betere bescherming voor de passagier is eveneens een belangrijk aspect. Daarnaast werd het belang van de komende GATS ronde onderstreept voor liberalisering van de mondiale luchtvaart. Gewezen werd op de noodzaak van coherente standpunten van de kant van de Europese Unie tijdens de conferentie.

Nederland onderstreepte het belang van gemeenschappelijk optrekken richting VS en ook andere landen. In dat kader werd betreurd dat er nog steeds geen volledig mandaat is voor EU/VS onderhandelingen (hetgeen Nederland wel altijd heeft gesteund). Het is zaak om de Europese bijdragen tijdens deze conferentie van tevoren op elkaar af te stemmen.

Vertragingen in het Europese luchtverkeer

Geannoteerde Agenda

Op de Transportraad van 17 juni 1999 is gesproken over vertragingen in het Europese luchtverkeer. Vanuit de luchtvaartsector werd met grote zorgen naar het aankomende zomerseizoen gekeken. Het aantal vertragingen is dit jaar verder gestegen. Dit heeft er o.a. toe geleid dat de nieuwe voorzitter van de Commissie, de heer Prodi, in zijn eerste toespraak voor het Europees Parlement zijn zorgen hierover heeft uitgesproken. Volgens hem is het een combinatie van toenemende groei van het aantal vluchten en de afwezigheid van goede coördinatie-mechanismen voor de luchtverkeersbegeleiding. Dit vraagstuk vraagt om een Europese oplossing. De nieuwe transportcommissaris, mevrouw Loyola de Palacio, heeft deze problematiek als één van haar prioriteiten gepresenteerd. Naar verwachting zal zij kort ingaan op haar intenties met dit onderwerp en aankondigen dat dit najaar de Commissie hierover een nieuwe mededeling zal presenteren.

Verslag

De Commissie benadrukte dat het belangrijk is om het vertrouwen van de gebruikers (de luchtvaartmaatschappijen) te herstellen. Een belangrijke stap is de toetreding van de Gemeenschap (als lid) tot Eurocontrol; de voorbereiding daarvan loopt volgens Commissaris De Palacio niet zo goed, door weerstand van lidstaten, met name uit de militaire hoek. Het is noodzakelijk dat het beheer van het Europese luchtruim als één geheel wordt gezien, en aan de huidige fragmentatie een eind komt. Nadat de nieuwe Mededeling van de Commissie gepresenteerd zal zijn, zal er tijdens de volgende Transportraad een uitgebreider debat plaats vinden.

WTO-onderhandelingen (GATS)

Geannoteerde Agenda

De derde ministeriële WTO-conferentie in Seattle eind november (29 nov–2 dec) luidt het begin in van een nieuwe mondiale onderhandelingsronde van de Wereld Handels Organisatie. In de vorige ronde (de Uruguay-ronde) is afgesproken dat ook diensten deel uit zullen maken van deze besprekingen. Voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat houdt dit in dat waarschijnlijk de luchtvaart, zeescheepvaart, inland vervoer, telecommunicatie en postdiensten aan de orde zullen komen. Op verzoek van Nederland zal hier tijdens de Transportraad bij worden stil gestaan. Nederland zal benadrukken hoe belangrijk deze onderhandelingen zullen zijn voor transportdiensten. Vandaar dat het van belang is dat ook in de Transportraad nagedacht wordt over de EU-inzet op deze terreinen.

Verslag

Commissaris Loyola de Palacio gaf aan dat de Commissie-diensten doende zijn de derde Ministeriële Conferentie in Seattle voor te bereiden. De ronde sluit vooralsnog geen enkele dienstensector uit. Dat wil zeggen dat Transport (zeescheepvaart, inland vervoer, luchtvaart) allen aan de orde kunnen komen. De Commissie organiseert sessies met de industrie ter voorbereiding op de openingsconferentie in Seattle.

De Nederlandse opvattingen met betrekking tot de inzet voor Seattle zijn neergelegd in een Aide Memoire die tijdens de Transportraad rondgedeeld werd (zie bijlage).

Transportproblemen in de Alpen (Veiligheid in tunnels)

Geannoteerde Agenda

Op de Transportraad van 17 juni 1999 is gesproken over de veiligheid in tunnels naar aanleidingen van de ongelukken in de Tauerntunnel in Oostenrijk en de Mont-Blanc-tunnel in Frankrijk. In de conclusies van de Europese Raad van Keulen is de Transportraad opgeroepen «het thema veiligheid in tunnels, met inbegrip van het vervoer van gevaarlijke goederen, te behandelen, om zo snel mogelijk aanbevelingen te kunnen doen voor de verbetering van de veiligheid en voor de verdere ontwikkeling in geheel Europa van uniforme hoge veiligheidsnormen». Frankrijk kondigde aan met een memorandum te zullen komen waarin op een drietal terreinen voorstellen gedaan zullen worden: ten eerste: verbetering van de veiligheid van voertuigen, waaronder initiatieven m.b.t. vervoer van gevaarlijke stoffen; ten tweede: voorstellen met betrekking tot modal split waardoor veiligere transportmodi gestimuleerd zullen worden; tenslotte: ontwikkeling/coördinatie van corridors inclusief voorstellen met betrekking tot heffingen in relatie tot de kosten van verbetering van infrastructuur ten behoeve van de veiligheid. Oostenrijk en Frankrijk hebben gevraagd dit thema opnieuw te agenderen. Naar verwachting zal de Franse delegatie het aangekondigde memorandum presenteren.

Verslag

Frankrijk presenteerde het in juni 1999 toegezegde memorandum inzake vervoer door de Alpen. De Franse minister verzocht de lidstaten en de Commissie het Franse initiatief te steunen. Doel is drieledig:

- versterken van de veiligheid in tunnels door betere harmonisatie-afspraken;
- verschuiving van weg naar ander transport;
- afspraken omtrent de wijze waarop met transit-verkeer omgegaan moet worden.

Het memorandum somt concrete voorstellen op om deze doelen te bereiken. De Franse minister wilde tijdens deze Transportraad geen discussie over de concrete maatregelen. Oostenrijk sloot zich bij het memorandum aan en verzocht de Commissie de nodige initiatieven te nemen.

Europees Commissaris, mevrouw Loyola de Palacio, stelde dat zij het Franse initiatief op prijs stelde. Maatregelen moeten echter passen in het globale EU-beleid; ook andere gevoelige gebieden moeten dus kunnen profiteren van de eventueel te nemen maatregelen. De Franse zorgen plaatste zij in het huidig regelgevend kader: op gebied van TEN's, gevaarlijke stoffen, stimulering spoorwegen, gecombineerd vervoer liggen er de nodige voorstellen. Zij wees Frankrijk ook op het infrastructuurpakket spoor. De bestaande gremia (comités zoals betrokken bij uitvoering van het Zwitserland akkoord) dienen optimaal betrokken te worden bij het uitwerken van nieuwe maatregelen.

Het Voorzitterschap sloot dit onderwerp af door te stellen dat de Franse zorgen gedeeld worden door de lidstaten. Uit de Commissie-interventie bleek, zo stelde de Voorzitter, dat er al zeer veel gaande is binnen de Commissie en de Raad en dat hierop voortgebouwd dient te worden.

Het Millenniumprobleem in de transportsector

Geannoteerde Agenda

Conform het besluit van de Europese Raad in Keulen van juni 1999 heeft

de Europese Commissie (mede in vervolg op de eerdere behandeling van de millenniumproblematiek in de Telecomraad en de Transportraad) een zogenaamde «Groep op Hoog Niveau» ingesteld. Het accent van de werkzaamheden ligt daarbij op het zo gedegen mogelijk opsporen en ontsluiten van informatie zowel van landen als van maatschappelijk vitale sectoren. Nederland heeft de Europese Commissie verzocht om verslag te doen van de stand van zaken met betrekking tot de voorbereidingen op de millenniumwisseling in de transportsectoren. Tijdige informatievoorziening tussen lidstaten is van belang om eventuele risico's te voorkomen.

Verslag

Het Finse Voorzitterschap gaf aan dat dit belangrijke onderwerp sinds anderhalf jaar op de agenda van de Transportraad figureert en dat hij voornemens is ook in december de stand van zaken weer te bespreken. De Commissie deed kort verslag van een seminar over de situatie in het spoorvervoer. Het ziet er volgens de Commissaris naar uit dat de spoorwegen op schema liggen en de veiligheid in het spoorvervoer rond de eeuwwisseling gegarandeerd kan worden. Mevrouw De Palacio wees echter op de verantwoordelijkheid van de transportsector zelf; niet alleen voor spoorvervoer maar ook voor de overige sectoren.

Bevaarbaarheid van de Donau

Verslag

Zeer kort voor de Transportraad is dit onderwerp op verzoek van de Oostenrijkse delegatie toegevoegd aan de agenda van de Transportraad. Oostenrijk vroeg aandacht voor de problemen rond de bevaarbaarheid van de Donau. Door de strijd in Joegoslavië rond Novi Sad zijn drie bruggen verwoest, waardoor de Donau geblokkeerd is. De Donau-Commissie heeft het initiatief genomen om de bevaarbaarheid weer te herstellen. Een expertengroep onder leiding van Oostenrijk inventariseert momenteel de mogelijkheden. Hongarije, Kroatië en Slowakije hebben in een Gemeenschappelijke Verklaring gewezen op het gevaar van de huidige situatie en de noodzaak van maatregelen. Hongarije wijst in een non-paper niet alleen op de economische gevolgen van de blokkade maar tevens op het gevaar voor de veiligheid zodra de winter invalt: «...a large scale natural disaster may hit the region especially the southern part of Hungary and the border area of Croatia as well as the FRY itself, as a huge amount of ice may be accumulated upon the piles of wreckage, forming barriers across the river. During high waters these can cause devastating icy floods in large areas around the Danube..». Duitsland vroeg net als Oostenrijk aandacht voor de problemen maar wees tevens op het gevoelige karakter van eventuele interventie. De Commissie gaf aan diverse malen benaderd te zijn, o.a. door de Donau-Commissie. Zij kon echter niet anders melden dat de Commissie-diensten bezien welke mogelijkheden er bestaan om een constructieve bijdrage te leveren. Zij wees tot slot op het feit dat de Algemene Raad dit punt zal oppakken.

**TRANSPORT IN DE WTO
AIDE MEMOIRE VAN MINISTER T. NETELENBOS (VERKEER EN
WATERSTAAT), NEDERLAND**

Van 29 november tot en met 2 december 1999 vindt in Seattle de Derde Ministeriële Conferentie van de WTO plaats. Beoogd wordt daar het startschot te geven voor de volgende onderhandelingsronde. Diensten en Landbouw zijn onderdeel van de zogenaamde ingebouwde agenda van deze ronde.

Daarnaast zullen waarschijnlijk een aantal andere, bredere onderwerpen zoals investeringen, handelsfacilitatie en transparantie van overheidsaanbestedingen aan de orde gesteld worden. Het Nederlandse Ministerie van Transport zal een vertegenwoordiger naar Seattle sturen en hoopt dat ook andere lidstaten transportexperts de onderhandelingen in Seattle laten bijwonen. Nederland vraagt bij de Transportraad aandacht voor de transportbelangen die in deze ronde aan de orde zijn en voor de betrokkenheid van de Transportraad bij deze ronde.

Transportbelangen in de volgende ronde

Omdat de inzet van de EU er op gericht is priori geen enkele diensten-sector uit te sluiten van de onderhandelingen betekent dit voor transport dat de zeescheepvaart, de luchtvaart en inland transport hoogstwaarschijnlijk onderdeel zullen vormen van nieuwe ronde. Voor *zeescheepvaart* zijn eerdere onderhandelingen op niets uitgelopen en zou de nieuwe ronde tot de gewenste doorbraak kunnen leiden.

Als de opname van zeescheepvaart en auxiliary services in Gats zal leiden tot verdergaande liberalisering in de praktijk, kan dit een belangrijke vooruitgang betekenen voor de Europese zeescheepvaartsector. Naast het zeevervoer als zodanig zijn liberalisering van *havendiensten* en andere maritieme diensten (berging, off shore en bevoorrading) voor deze sector eveneens van belang. Voor *luchtvaart* kan de nieuwe ronde een zeer belangrijke en mogelijk ingrijpende betekenis hebben omdat het bilaterale stelsel dat deze sector nu kent ter discussie gesteld wordt en onderzocht gaat worden wat de mogelijkheden voor een multilateraal stelsel voor de luchtvaart. Tijdens het Commissie seminar over luchtvaart en de WTO zijn al verschillende onderwerpen bediscussieerd die in de nieuwe ronde aan de orde zouden kunnen komen, waaronder de liberalisering van luchtvaart en het verruimen van de mogelijkheden tot internationale investeringen in de luchtvaart. *Inland transport* is gegeven de geografische beperking een sector die minder aandacht zal krijgen maar ook hier spelen een aantal belangrijke aspecten zoals wat te doen met de MFN uitzonderingen voor het wegvervoer. Kortom, transport zal over de gehele breedte onderdeel zijn van de WTO ronde en het is van groot belang dat de Europese transportbelangen in deze onderhandelingen zorgvuldig en goed meegenomen worden.

Rol van de Transportraad

Inmiddels zijn de voorbereidingen voor de Derde Ministeriële Conferentie in Seattle in volle gang. Voor wat betreft transport is voor luchtvaart door DGVII een seminar georganiseerd met de industrie en de lidstaten en zal een tweede seminar volgende week dinsdag, 12 oktober volgen. Ook tijdens de Raadswerkgroepen vervoer over extern zeescheepvaartbeleid is het onderwerp WTO al enkele malen geagendeerd en bediscussieerd. Nederland is van mening dat het zeer goed is dat de Transportraad betrokken is ontwikkelingen met betrekking tot de nieuwe ronde voor zover deze transport betreffen. De inzet van de EU en de voortgang van de

onderhandelingen dienen derhalve regelmatig geagendeerd gedurende de duur van de nieuwe ronde. De Raadswerkgroepen vervoer zouden dan, in aanvulling op het werk in Comité 133 diensten, meer specifiek de voortgang op onder andere zeescheepvaart en luchtvaart kunnen bespreken.