
Vergaderjaar 2001–2002

21 501-09

Transportraad

Nr. 138

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 november 2001

Hierbij zend ik u de geannoteerde agenda voor het onderdeel transport van de Transport- en Telecommunicatieraad van 6 en 7 december aanstaande. Het onderdeel transport wordt behandeld in de Raadszitting op 7 december 2001.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

MARITIEM VERVOER

Verordening tot oprichting van een Europees Agentschap voor de Maritieme Veiligheid (EMSA) – gemeenschappelijk standpunt

Het Europese Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA) moet een belangrijke rol gaan spelen bij het opstellen en wijzigen van communautaire wet- en regelgeving op het terrein van maritieme veiligheid en bij het toezicht op de naleving van bestaande wet- en regelgeving op dat gebied. Daarnaast krijgt dit agentschap de taak opleidingsactiviteiten te organiseren voor havenstaatcontrole en scheepsinspectie. Ook zal EMSA een rol krijgen bij het volgen van in de Gemeenschap erkende klassebureau's en het volgen van informatie ten aanzien van scheepvaartverkeer, activiteiten ter bevordering van harmonisatie van het toezicht op de veiligheid van scheepvaartverkeer en bijstand aan de kandidaat-lidstaten op het terrein van communautaire maritieme regelgeving. De toewijzing van de zetel kan tijdens de Europese Top van Laken aan de orde komen.

Op grond van de resultaten van de besprekingen op technisch niveau in de Raadswerkgroep kan worden geconstateerd dat er thans slechts enkele, mineure, openstaande punten resteren. Nederland stemt in met het bereikte resultaat en gaat er vanuit dat de Raad een gemeenschappelijk standpunt zal vaststellen.

Voorstel voor een richtlijn betreffende meldingsformaliteiten voor schepen bij aankomst in en vertrek uit havens in de Gemeenschap – aanneming

De richtlijn beoogt de afhandeling van de formaliteiten voor schepen in havens te vergemakkelijken. Door uniformering, harmonisering en vereenvoudiging van de formulieren kan een snellere afhandeling van schepen in havens in de Gemeenschap worden bereikt. Het voorstel neemt integraal vijf van de IMO standaard formulieren, zoals opgenomen in het IMO Facilitatie Verdrag, over. Deze formulieren hebben betrekking op het schip, de scheepslading, de bezittingen van de bemanning, de bemanningslijst en de passagierslijst bij een schip dat maximaal 12 personen mag vervoeren. Dit voorstel beëindigt de huidige praktijk van verschillende nationale varianten en nationale aanvullingen op de IMO standaard facilitatieformulieren. Het voorstel leidt tot vermindering van administratieve lasten.

Nederland staat, samen met de overige lidstaten, positief tegenover het vaststellen van een gemeenschappelijk standpunt voor dit voorstel voor een richtlijn.

HORIZONTALE VRAAGSTUKKEN

Witboek voor het Gemeenschappelijk vervoerbeleid tot 2010: het uur van de keuzes – stand van zaken

In tegenstelling tot eerdere voornemens van het Belgisch voorzitterschap is ook deze zitting van de Raad geen inhoudelijke bespreking van het witboek voorzien. De inhoudelijke discussie zal waarschijnlijk worden doorgeschoven naar een volgende vergadering van de Raad, onder Spaans voorzitterschap. Nederland heeft een volledige reactie op dit

witboek opgesteld. Deze kabinetsreactie is conform afspraak tijdens het Algemeen Overleg op 11 oktober 2001 inmiddels aan de Tweede Kamer der Staten Generaal toegestuurd bij brief van 16 november 2001 (DIZ/2001/784). Tevens is bij die gelegenheid afgesproken de reactie aan de orde te stellen in het Algemeen Overleg ter voorbereiding van de Transportraad op 7 december 2001. De reactie maakt duidelijk dat Nederland de probleemanalyse in het witboek steunt, maar niet de gekozen oplossingsrichting.

Nederland is kritisch over de modal shift doelstelling (realiseren van de verhouding tussen de modaliteiten in 2010 op het niveau van 1998), omdat deze doelstelling onvoldoende is voor het realiseren van een duurzaam vervoerbeleid voor zowel personen als goederen.

Sinds het uitkomen van het witboek is gebleken dat veel andere lidstaten, om uiteenlopende redenen, het nut en het effect van de modal shift doelstelling betwijfelen.

(eventueel) Marco Polo; voorstel voor een verordening voor een stimuleringsprogramma voor intermodaal transport inclusief short sea shipping
– presentatie door de Commissie

Met het nieuwe programma «Marco Polo» beoogt de Commissie te voorzien in een opvolger voor het zogenaamde PACT-programma uit 1992 (pilot-actieprogramma voor gecombineerd vervoer) dat in december 2001 afloopt. De scope van «Marco Polo» is breder dan bij PACT. Aangezien «Marco Polo» beoogt de totale verwachte groei van het wegvervoer op te vangen met alternatieve modaliteiten, moet het programma alle segmenten van de goederenvervoersmarkt bedienen. Het is bedoeling dat Marco Polo open staat voor alle relevante voorstellen die vracht van de weg overhevelen naar andere vervoersmodaliteiten. Hierbij kan worden gedacht aan initiatieven van partijen op de logistieke markt van nieuw op te starten diensten, die zullen leiden tot aanzienlijke verschuivingen van vervoer over de weg naar andere modaliteiten, zonder dat deze vanuit technologisch oogpunt vernieuwend hoeven te zijn. Tevens wil de Commissie onder de noemer van «Marco Polo» voorstellen ondersteunen die de hele intermodale vervoersketen verbeteren. De derde pijler van dit nieuwe programma richt zich op ondersteuning van innovatieve vormen van samenwerking en het wereldkundig maken van goede praktijken in de sector. Nadrukkelijk zullen in dit verband de voordelen van zeevervoer over korte afstanden onder aandacht worden gebracht. De verwachting is dat het Marco Polo-programma in 2003 in werking zal treden.

Deze zitting van de Raad is alleen een presentatie over Marco Polo van de Commissie geagendeerd.

GALILEO

- **conclusies van de Raad over het deblokken van het resterend budget (450 MEURO) uit de TENs-middelen**
- **voorstel voor een verordening van de Raad tot oprichting van een gemeenschappelijke onderneming met bijbehorende statuten**

De Raad op 20–21 december 2000 kon geen beslissing nemen om over te gaan van de definitiefase naar de ontwikkelingsfase van het project Galileo. Dit behelst de ontwikkeling van een Europees plaatsbepalings- en navigatiesysteem. In de vergadering van de Raad op 5 april 2001 is bepaald dat onder randvoorwaarden kan worden overgegaan tot de

ontwikkelingsfase. Tijdens deze zitting van deze Raad zal daarom een beslissing moeten worden genomen over:

1. de overgang naar de ontwikkelingsfase van het werelddekkende satellietplaatsbepalings- en navigatiesysteem (Galileo);
2. de maximale publieke financiële bijdrage en
3. de beheerstructuur.

Over de definitie van de te leveren diensten heeft in Raad van 28 juni 2001 besluitvorming plaatsgehad.

1. de overgang naar de ontwikkelingsfase

Het Nederlandse standpunt over de Raadsresolutie die de overgang naar de ontwikkelingsfase zal goedkeuren wordt met name bepaald door de geloofwaardigheid van een goede financiële onderbouwing van de stationerings- en exploitatiefase. Naast eerdere kosten-batenanalyses speelt ook de studie inzake economische levensvatbaarheid van de stationerings- en exploitatiefase van het Galileo-project, uitgevoerd door PriceWaterhouseCoopers (PWC), een belangrijke rol bij het bepalen van het definitieve Nederlandse standpunt. Deze studie zal in de derde week van november worden gepubliceerd.

Nederland is van mening dat uit deze studie een beeld moet ontstaan over de kosten, de haalbaarheid van en de vraag naar de verschillende diensten, evenals een beeld over de inkomstenstroom en de wijze waarop deze tot stand komt. De PWC-studie moet antwoord geven op de vraag of de aannames en verwachtingen in de mededeling van de Commissie over Galileo reëel zijn. De kosten van het project worden geschat op 3,2 miljard euro. De kosten tijdens de ontwikkelingsfase van 2001 tot en met 2005 van 1,1 miljard Euro (50/50 verdeling EU en ESA) zouden voor wat betreft het EU-deel moeten worden betaald uit Europese budgetten (TENs en onderzoeksbudget) en via het budget van de Europese ruimtevaartorganisatie ESA. Tijdens de realisatiefase van 2006 tot en met 2007 zouden private partijen 1,5 miljard euro moeten bijdragen en zouden de resterende 600 miljoen euro worden gefinancierd via de EU en ESA. De omvang van de markt voor GALILEO zou volgens de mededeling in 2015 oplopen tot circa 22 miljard euro. De diensten kunnen variëren: van gebruik in auto's (grootste markt), in combinatie met telecommunicatiediensten tot cartografische toepassingen. Van groot belang wordt ook het strategisch voordeel voor Europa geacht (geen afhankelijkheid van het Amerikaanse GPS).

2. de maximale publieke financiële bijdrage

Mits aan een aantal randvoorwaarden wordt voldaan, is er brede steun in de Europese Unie voor de overgang naar de ontwikkelingsfase en voor de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming. Nederland is van mening dat in de Raadsconclusies, conform de resolutie van april 2001, het benodigde bedrag aan publieke middelen uit het Gemeenschapsbudget voor de stationerings- en operationele fase expliciet vermeld moet worden. Momenteel is onduidelijk hoeveel steun Nederland voor dit standpunt zal krijgen.

Eveneens zal Nederland benadrukken dat eventuele private financiële middelen in mindering gebracht moeten worden op de publieke middelen. Een mogelijk surplus aan middelen moet worden teruggestort in de betreffende EU-fondsen, o.a. voor het TEN-budget.

3. de beheerstructuur

Een voorstel voor een verordening met bijbehorende statuten voor de instelling van een beheersstructuur in de vorm van een gemeenschappelijke onderneming ligt eveneens voor. Met betrekking tot de verdere

vormgeving van de beheersstructuur hecht Nederland zowel aan een effectieve politieke controle door de lidstaten als aan een vormgeving van de gemeenschappelijke onderneming (GO). Participatie van de private sector in de besluitvormingsstructuur van de gemeenschappelijke onderneming gedurende de ontwikkelingsfase moet met name voor de leveranciers van systemen en andere hardware niet mogelijk zijn. Belangenverstrengeling kan op deze wijze worden voorkomen. Daarnaast wil Nederland participatie door de private sector op andere manieren, bijvoorbeeld door participatie in tenders met risicodragend kapitaal, stimuleren. Nederland ijvert verder voor een eenduidig (EU en ESA), financieel en operationeel management door de gemeenschappelijke onderneming, met behoud van de ESA-regels in de uitvoering.

LUCHTVAART

Economische situatie in de luchtvaartsector – stand van zaken

De economische gevolgen voor de luchtvaartsector van de terroristische aanslagen in de VS zijn groot. Niet alleen in de VS, maar ook in Europa heeft de luchtvaart te kampen met een sterk afgenomen vervoersvraag en stijgende kosten (o.a. van security-maatregelen en hogere verzekeringspremies). De Europese luchtvaartmaatschappijen hebben, in navolging van de Amerikaanse maatschappijen, aangedrongen op steunmaatregelen van de lidstaten en Europese instanties.

Tijdens vergadering van de Raad zal de stand van zaken worden besproken, met aandacht voor de economische ontwikkelingen in deze sector en de criteria voor steunmaatregelen. Tijdens de vergadering van de Raad op 16 oktober 2001 heeft de Raad besloten tot het toestaan van verlening van staatssteun voor geleden schade die direct is gerelateerd aan de aanslagen in de VS in de eerste 4 dagen na 11 september 2001, toen het VS-luchtruim gesloten was. Schadecompensatie over de periode na de eerste vier dagen na de aanslagen is eveneens mogelijk; maar op uitdrukkelijke voorwaarde dat de Europese ondernemingen uit de luchtvaartsector kunnen aantonen dat de geleden schade een direct gevolg is van de aanslagen.

Nederland acht het een goede zaak dat de economische gevolgen van de aanslagen in kaart worden gebracht en ook mogelijke maatregelen worden geïnventariseerd. Belangrijk aandachtspunt voor Nederland is behoud van een «level playing field» op de interne luchtvaartmarkt en op de transatlantische markt.

De Raad zal mogelijk tijdens deze vergadering weer van gedachten wisselen over een mandaat voor de Commissie voor onderhandelingen over een EU open-skies akkoord met de Verenigde Staten. Een aantal lidstaten heeft nog steeds bezwaren tegen verlening van een volledig mandaat waarvan ook markttoegang deel moet uitmaken. Een besluit zal dan ook in deze vergadering van de Raad nog niet haalbaar zijn. Nederland hoopt dat er snel Raadsconclusies worden geformuleerd en vastgesteld waarin een allesomvattend onderhandelingsmandaat voor de Europese Commissie is neergelegd.

Veiligheidsvraagstukken in de burgerluchtvaart – stand van zaken

Na de terroristische aanslagen op 11 september jl. zijn verschillende internationale organisaties (EU, ICAO en ECAC) begonnen met een inhaalslag en aanscherping op het gebied van beleidsvorming voor urgente maatregelen voor de *security*- en *safety* vraagstukken in de burgerluchtvaart.

a. Voorstel voor een verordening voor een of meer veiligheidsmaatregelen – oriënterend debat

Het voorstel heeft als algemeen doel zorg te dragen voor een hoog niveau van beveiliging in de burgerluchtvaart. Aanvullende doelstelling is om het vrije verkeer van personen te vergemakkelijken door uniforme handhaving van gemeenschappelijke normen en een basis te verschaffen voor de uniforme implementatie van veiligheidsbepalingen, die zijn neergelegd in het Annex 17 bij het Verdrag van Chicago en ECAC-document 30. Dit moet bereikt worden door het vaststellen van gemeenschappelijke normen voor beveiligingsmaatregelen op luchthavens en van technische specifieke eisen aan de apparatuur voor de security-controles. Voor de uitvoering van de maatregelen neemt iedere lidstaat een nationaal beveiligingsplan aan en wijst de instantie aan voor de coördinatie en monitoring van de implementatie van het beveiligingsplan.

Nederland steunt het aannemen van een verordening voor het implementeren van gemeenschappelijke security-normen die in het pan-Europese verband van de ECAC zijn opgesteld. Het Nederlandse security systeem is gebaseerd op het uniform toepassen van dezelfde normen. De EU heeft hierbij zonder meer een rol, waarbij wel dient te worden voorkomen dat conflicterende systemen ontstaan door competentieverschillen. Verder wil Nederland dat de reikwijdte wordt beperkt. Het voorstel is doorgeschoten in de zin dat nu tot het allerkleinste vliegveldje onder de richtlijn gaat vallen. In termen van veiligheidsanalyse/risico is dit overbodig, zeker omdat bij aankomst op grotere luchthavens in Nederland alsnog een volledige «security check» plaats vindt. Ook dient het «Europese audit systeem», dat op grond van de Europese Raadsconclusies zal worden ontwikkeld, goed afgestemd te worden met bestaande audits in ECAC- en ICAO-verband.

b. rapportage van de pluridisciplinaire ad hoc groep over aanvullende maatregelen – presentatie

Naar verwachting zal de ad hoc groep aanbevelen dat de EU-maatregelen in dit verband een minimum kader zouden moeten vastleggen, waarbij individuele lidstaten altijd de mogelijkheid moeten hebben extra maatregelen te nemen als daarvoor aanleiding is. Verder zal de ad hoc groep aangeven dat nieuwe maatregelen voor het aanpakken van de nieuwe vorm van dreiging, vooral op het terrein van «safety», nader onderzoek verdienen. Ook onderzoekt de ad hoc groep thans de opstart van een beveiligings-auditprogramma, dat in lijn moet liggen met ECAC- en ICAO-voorstellen op dit vlak.

c. Voorbereiding ICAO-conferentie over de burgerluchtvaartveiligheid

Tijdens de ICAO-Assembly, van 29 september tot en met 5 oktober 2001, is besloten om onder de vlag van ICAO snel een high level conference over veiligheid (security) te houden. De president van de ICAO-council heeft

aangegeven dat hem een «actie georiënteerde» conferentie voor ogen staat. Tijdens de vergadering van de ICAO-Council op 26 november 2001 zal de datum voor de conferentie worden bepaald. De voorbereidingen voor deze conferentie zijn momenteel in volle gang.

Nederland heeft, naast een aantal andere lidstaten, het belang van deze (ministeriële) conferentie over veiligheid benadrukt. Tevens heeft Nederland aangegeven dat deze conferentie op korte termijn moet plaatsvinden.

Voorstel voor een richtlijn betreffende incidentmeldingen in de burgerluchtvaart
– gemeenschappelijk standpunt

Deze richtlijn moet leiden tot verhoging van het veiligheidsniveau van de burgerluchtvaart, door middel van een betere verspreiding binnen Europa van de kennis over voorvallen die zich in de luchtvaart hebben voorgedaan. De richtlijn verplicht aangewezen functionarissen voorvallen te melden aan de autoriteit of de autoriteiten die in de lidstaat zijn belast met de uitvoering van deze regeling. De bevoegde autoriteit(en) slaan de gemelde voorvallen op in een database. Die database bevat ook gegevens over ongevallen en serieuze incidenten in de zin van Richtlijn 94/56/EC betreffende ongevallen- en incidentenonderzoek in de luchtvaart. De bevoegde autoriteiten en de overige luchtvaartautoriteiten in de andere EU-landen krijgen toegang tot de database. Hierdoor vindt een uitwisseling van aan veiligheid gerelateerde informatie binnen de EU plaats. Wanneer informatieverstrekking aan derden (de burgers, luchtvaartmaatschappijen etc.) aan de orde is, bepalen de wettelijke regels van het land in kwestie c.q. van de Commissie of en in welke mate bepaalde gegevens een zodanig vertrouwelijk karakter dragen dat zij niet openbaar gemaakt kunnen worden. Tenslotte moedigt de richtlijn de EU-lidstaten aan een systeem van vrijwillige en vertrouwelijke melding van voorvallen op te zetten. De inrichting daarvan valt buiten het reikwijdte van deze regeling.

Nederland kan in grote lijnen instemmen met het tot nu toe bereikte resultaat en gaat er van uit dat een gemeenschappelijk standpunt kan worden bereikt, mits Spanje zijn voorbehoud (als gevolg van de Gibraltarkwestie) intrekt.

Voorstel voor een richtlijn betreffende veiligheidseisen en vakbekwaamheid van cabinepersoneel
– politiek accoord

De Commissie heeft, mede op basis van bestaande JAA-normen (Joint Aviation Authorities), een aparte richtlijn voor veiligheidseisen betreffende training van cabinepersoneel opgesteld. Het richtlijnvoorstel harmoniseert de eisen voor de veiligheidstrainingen voor cabinepersoneel en introduceert een brevet voor cabinepersoneel. Dit voorstel vermindert de verschillen tussen lidstaten ten aanzien van vakbekwaamheidseisen voor cabinepersoneel.

Nederland onderschrijft het belang van veiligheid en eerlijke concurrentie en kan de totstandkoming van uniforme eisen voor de initiële training van cabinepersoneel steunen. Nederland is het echter eens met het VK dat het effectiever en zuiverder is om deze eisen niet in een afzonderlijke richtlijn vast te leggen maar in het hieronder genoemde voorstel inzake JAR-OPS.

Voorstel tot wijziging van Verordening nr. 3922/91 en de overname van de JAR-OPS

– politiek akkoord

Het voorzitterschap hoopt een politiek akkoord te bereiken over het voorstel tot wijziging van Verordening 3922/91. Dit voorstel beoogt integrale overname van technische voorschriften en administratieve procedures, die in het kader van de Joint Aviation Authorities (JAA) zijn opgesteld, in geharmoniseerde Europese regelgeving. Het betreft in dit geval de veiligheidsregels inzake vergunning tot vluchtuitvoering, zoals vastgelegd in de zogenoemde JAR-OPS, de operationele voorschriften van de JAA (Joint Aviation Authorities).

Nederland stemt in met de invoering van JAR-OPS in het Gemeenschapsrecht. Hierbij tekent Nederland aan dat efficiënte aanpassing van de veiligheidsregels -bijvoorbeeld als gevolg van nieuwe technologische ontwikkelingen- van eminent belang is. Ook moet nadrukkelijk rekening worden gehouden met de taken die de Europese veiligheidsorganisatie EASA zal gaan uitvoeren. Verder is Nederland er voorstander van om, zoals bij het vorige onderwerp aangegeven, de eisen inzake training van cabinepersoneel in het voorstel over JAR-OPS op te nemen.

Voorstel voor een richtlijn betreffende operationele restricties op luchthavens

– toelichting door de Commissie

Tijdens deze vergadering van de Raad zal de Commissie een toelichting geven op het voorstel voor een richtlijn voor operationele restricties op luchthavens binnen de EU waaraan zij op dit moment werkt. Deze richtlijn moet de zogenaamde «hushkit»-verordening, die onderwerp van arbitrage is bij ICAO in verband met klachten van de VS, gaan vervangen. De nieuwe richtlijn moet passen binnen de afspraken die zijn gemaakt tijdens de meest recente ICAO-Assembly van 25 september tot en met 5 oktober 2001. Die afspraken doen recht aan de milieu-ambities van de Europese Gemeenschap: aanscherping geluidseisen van nieuwe vliegtuigen, voldoende flexibiliteit voor Staten inzake operationele beperkingen voor lawaaiige vliegtuigen en het openhouden van de optie dat de Gemeenschap eenzijdige maatregelen tegen emissies kan nemen. De afspraken geven de mogelijkheid om op nationaal niveau maatregelen te nemen om aan de specifieke omstandigheden van nationale luchthavens het hoofd te kunnen bieden.

Nederland zal met belangstelling kennis nemen van de toelichting van de Commissie en zal de werkzaamheden met betrekking tot de totstandkoming van deze richtlijn nauwgezet en kritisch volgen. Er moet voor worden gewaakt dat de lidstaten op grond van de nieuwe richtlijn niet minder flexibiliteit krijgen voor het nemen van milieumaatregelen dan volgens de nieuwe ICAO-afspraken. Een aantal lidstaten waaronder het Verenigd Koninkrijk, België, Oostenrijk en Duitsland zijn medestanders. De Commissie, daarbij gesteund door voornamelijk Frankrijk en Spanje, is bereid tot zo'n minder flexibel Europees kader om toe te geven aan de VS-wensen teneinde tot een akkoord te komen inzake de hushkit arbitrage.

Voorstel voor een richtlijn betreffende de vakbekwaamheid van beroepschauffeurs in het goederen- en het personenvervoer over de weg

– oriënterend debat

Het voorstel van de Commissie betreft een verplichte, Europees geharmoniseerde beroepsopleiding voor chauffeurs in het zware wegverkeer (goederen en personen) ter verbetering van de verkeersveiligheid en ter bevordering van milieuvriendelijker rijden. Ook wordt opwaardering van het chauffeursvak beoogd. Het voorliggende voorstel is sterk geënt op de Franse systematiek (basisopleiding voor toetreders en met een verplichte vijfjaarlijkse opfriscursus).

Bij de behandeling van het voorstel in de Raadswerkgroep is op belangrijke onderdelen inmiddels voortgang geboekt. Zo lijkt het mogelijk om het Nederlandse systeem, waarbij het accent ligt op de exameneisen, aanvaard te krijgen onder de gelijktijdige mogelijkheid dat lidstaten die dat wensen ook als optie kunnen kiezen voor het verplicht stellen van geharmoniseerde opleidingseisen. Nederland streeft er naar dat vervolgopleidingen een facultatief karakter blijven behouden en dat de mogelijkheid van *training on the job* in het opleidingstraject wordt meegenomen. Verder is een punt van aandacht de uitvoeringsproblematiek die voortvloeit uit de wens om de vakbekwaamheideisen aan chauffeurs uit de lidstaten ook te laten gelden voor chauffeurs uit derde landen die werkzaam zijn of willen worden voor ondernemers uit de lidstaten.

Voorstel voor een wijziging van verordening 3820/85 betreffende de harmonisering van bepaalde sociale ongelijkheden op het terrein van wegvervoer

– toelichting door de Commissie

Het recent gepresenteerde voorstel van de Commissie beoogt de bestaande regelgeving op het gebied van rij- en rusttijden in het wegvervoer (Vo 3820/85) te vereenvoudigen om daarmee een uniforme toepassing en handhaving in de Lidstaten te bevorderen. Het aantal uitzonderingen is gereduceerd en het wordt mogelijk om overtredingen, die zijn begaan in een van de Lidstaten in een andere Lidstaat te bestraffen. De doelstellingen zijn: bevorderen uniforme toepassing van de regels, mogelijk maken invoering van de digitale tachograaf en aanpassing regelgeving aan nieuwe ontwikkelingen in het wegvervoer. Dit voorstel hangt samen met de nieuwe richtlijn arbeidstijden in het wegvervoer, waarover momenteel de conciliatieprocedure loopt tussen de Raad en het Europese Parlement. De nieuwe richtlijn arbeidstijden wegvervoer regelt zaken op het gebied van arbeidstijden, zoals regels ter beperking van nachtarbeid en invoering van een werkweek van gemiddeld 48 uren. Ook wordt hierin bepaald dat lidstaten maatregelen moeten nemen voor «een passende rusttijd». De nieuwe verordening rij- en rusttijden bevat o.a. specifiekere voorschriften inzake «passende rusttijden», bijvoorbeeld dat een bestuurder ten hoogste zeven en een half uur mag rijden met een onderbreking van ten minste 30 minuten of dat de normale wekelijkse rusttijd moet bestaan uit een ononderbroken rusttijd van tenminste 45 uren.

Nederland heeft altijd aangegeven positief te staan tegenover een voorstel waarbij daadwerkelijk invulling wordt gegeven aan het beginsel van harmonisatie van regelgeving en toepassing daarvan. Belangrijk daarbij is het vinden van een evenwichtige balans tussen enerzijds vereenvoudiging van de verordening en anderzijds heldere normstelling met het oog op geharmoniseerde handhaving.

Voorstel voor een wijziging van richtlijn 92/6/EEG betreffende het gebruik van snelheidsbegrenzers
– oriënterend debat

Op grond van veiligheidsoverwegingen is Nederland altijd een groot voorstander geweest van verplichte snelheidsbegrenzers. Bij de invoering van snelheidsbegrenzers voor zware vrachtwagens in 1992 was Nederland een van de actiefste voorbereiders en bepleiters. Het wijzigingsvoorstel houdt een uitbreiding in van snelheidsbegrenzers naar kleine vrachtwagens en kleine personenbussen, die zwaarder zijn dan 3,5 ton. Naast veiligheidsoverwegingen spelen nadrukkelijk ook milieuoverwegingen een rol bij dit wijzigingsvoorstel.

Tijdens de bespreking van het wijzigingsvoorstel op technisch niveau in de Raadswerkgroep is belangrijke voortgang geboekt. Nederland heeft zich in die fase met succes sterk gemaakt om vroeg aangeschafte schone, milieuvriendelijke voertuigen (EURO 3 voertuigen) niet te discrimineren ten opzichte van laat gekochte EURO 2 voertuigen (geen inbouw van snelheidsbegrenzers in EURO 3-voertuigen aangeschaft voor 1 oktober 2001). Nederland is positief over het tot nu toe bereikte resultaat.

Veiligheid in tunnels
– toelichting door de Commissie

Nadat de Raad bij eerdere tunnelrampen (Mont Blanc-, Tauern- en de ski-tunnel (Kaprun)) heeft gesproken over tunnelveiligheid, vormt ongetwijfeld de recente ramp in de Gotthardtunnel voor de Commissie aanleiding te rapporteren over de vorderingen van de werkzaamheden sinds de vorige toelichting over dit onderwerp in december 2000.

De initiatieven van de Commissie beogen vooral verhoging van het veiligheidsniveau voor gebruikers van tunnels. Hierbij kan worden gedacht aan bijvoorbeeld categorisering van gevaarlijke stoffen die al dan niet in tunnels toelaatbaar zijn, extra aandacht in rijopleidingen voor transport door tunnels en betere en meer uniforme signalering in tunnels. Ook in het witboek vervoer suggereert de Commissie geharmoniseerd veiligheidsbeleid voor tunnels.