
Vergaderjaar 2001–2002

21 501-09

Transportraad

Nr. 146

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 juli 2002

Hierbij stuur ik u het verslag van de Transportraad van 17 juni 2002.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

MARITIEM VERVOER

Geannoteerde agenda

Voorstel voor een richtlijn met specifieke stabiliteitsvoorschriften voor RoRo passagiersschepen
– oriënterend debat

Met dit wijzigingsvoorstel van richtlijn 98/18/EG betreffende veiligheidsvoorschriften en normen voor passagiersschepen wordt een vergelijkbaar veiligheidsniveau binnen de Gemeenschap bereikt voor roll on roll off (RoRo) passagiersschepen, die varen van of naar havens in de Gemeenschap. De stabiliteitseisen voor RoRo-passagiersschepen, die sinds 1997 gelden voor dit type schepen die Noordwest Europese havens aandoen, worden van toepassing op alle RoRo passagiersschepen van en naar alle havens van de Gemeenschap (ook Middellandse zeehavens en havens aan de Atlantische Oceaan). Deze verhoogde stabiliteitseisen zijn opgesteld naar aanleiding van de ramp met de Estonia en liggen vast in het zogenaamde Stockholm Agreement.

Nederland stemt in met dit voorstel, omdat harmonisering van de veiligheidsvoorschriften bijdraagt aan het voorkomen van oneerlijke concurrentie. Tevens is Nederland, vanuit het oogpunt van veiligheid van alle reizigers op zeereizen in Zuidelijk Europa, voorstander van deze aanpassing. Vanwege de hoge aanpassingskosten en het meestal verminderde laadvermogen na de aanpassing heeft Nederland geen bezwaar tegen eventuele overgangsbepalingen voor bestaande schepen. Nederland is wel tegenstander van afwijkende stabiliteitseisen voor RoRo-schepen in Zuidelijk Europa.

Voorstel voor wijziging van richtlijn 98/18/EG betreffende veiligheidsvoorschriften en normen voor passagiersschepen
– oriënterend debat

Dit voorstel betreft een aantal aanpassingen aan en aanvullingen op richtlijn 98/18/EG betreffende veiligheidsvoorschriften en normen voor passagiersschepen die opereren in de nationale vaart. Er wordt een nieuwe, op internet gebaseerde procedure voorgesteld om vaargebieden voor verschillende klassen schepen te publiceren. Daarnaast wordt voorgesteld de uitzonderingspositie (van vrijstelling) van bepaalde Griekse schepen te beëindigen. Het voorstel introduceert ook veiligheids- en toegankelijkheidseisen voor minder-validen. De wijzigingen betreffen tevens harmonisering van stabiliteitseisen en de toepassing van de vernieuwde norm (High Speed Code 2000) voor nieuwe hogesnelheidspassagiersschepen. Tot slot wordt voorgesteld om de procedure voor het doorvoeren van technische aanpassingen in de richtlijn in de toekomst te vereenvoudigen door het instellen van een regelgevend comité.

Nederland steunt in grote lijnen het wijzigingsvoorstel dat leidt tot verdere harmonisering van het veiligheidsniveau voor passagiersschepen binnen de Gemeenschap. Nederland zal een nuancerende bepleiten die vooral betrekking heeft op de reikwijdte van de nieuwe eisen voor minder-validen; die voorschriften zouden met name moeten gelden voor schepen die worden ingezet voor openbaar vervoer.

Verslag (over bespreking beide voorstellen)

De Commissie lichtte toe dat met deze voorstellen het Akkoord van Stock-

holm in het Gemeenschapsrecht wordt vastgelegd en dat met de wijziging van richtlijn 98/18/EG ook oude veerboten of veerboten die niet voldoen aan de eisen uiterlijk 2015 zullen zijn uitgefaseerd. De maatregelen die moeten worden genomen voor een veilige toegang van minder valide passagiers aan boord van passagiersschepen zullen van toepassing zijn op schepen die worden ingezet voor openbaar vervoer.

Op grond van de reacties van de lidstaten constateerde het Spaanse voorzitterschap dat de Raad, in afwachting van het advies van het Europees Parlement, een algemene oriëntatie kon vaststellen voor beide voorstellen. Voorts droeg de Raad COREPER (het Comité van permanente vertegenwoordigers) op het advies van het Europees Parlement te bespreken zodra dit beschikbaar is, zodat de Raad een gemeenschappelijk standpunt kan aannemen.

Voorstel voor een richtlijn betreffende liberalisering van havendiensten

– politiek akkoord

Geannoteerde agenda

Dit voorstel voor een richtlijn beoogt de liberalisering van technisch-nautische havendiensten (loodsen, slepen, afmeren), vrachtafhandelingsdiensten en passagiersdiensten, zoals het in- en ontschepen. Hiervoor introduceert het voorstel een open procedure, waarbij op basis van een aantal criteria aan een dienstverlener een vergunning kan worden verleend. Voorts wordt in het voorstel van de Commissie het begrip zelf-afhandeling geïntroduceerd. Tevens bevat het voorstel bepalingen, om de transparantie in de financiën van havenbedrijven te waarborgen, waaronder eisen voor een gescheiden boekhouding van enerzijds dienstverleners en anderzijds havenbeheerders.

Het aanvankelijke voorstel van de Commissie stuitte op een aantal bezwaren van de kant van Nederland en verschillende andere lidstaten, omdat met name de regels voor de vrachtafhandeling te diep ingrepen op het functioneren van de havens. Mede door toedoen van Nederland is echter een aantal belangrijke verbeteringen doorgevoerd:

- met betrekking tot de bevoegdheden van de havenbeheerder is bepaald dat deze masterplanner en regie-voerend orgaan in zeehavens blijft;
- de looptijd van contracten, die grote investeringen met zich meebrengen (zoals bij overslagmaterieel en onroerende goederen), is verlengd van 25 tot 36 jaar. Met het oog op de terugverdientijd zijn langlopende contracten nodig. Om diezelfde reden biedt het voorstel nu ook de optie van een verlenging met 10 jaar als er recent nog grote investeringen zijn gedaan en de optie dat op verzoek van de zittende ondernemer een vervroegde openbare procedure wordt gestart;
- wat betreft de bestaande contracten is er een overgangsregime geformuleerd waarin bestaande contracten, zonder verdere voorwaarden, aanzienlijk langer zullen mogen doorlopen dan aanvankelijk door de Commissie was voorgesteld. Dit kan tot oplopen tot maximaal 25 jaar na het van kracht worden van deze richtlijn, en in bepaalde gevallen wellicht nog langer. Voor technisch-nautische diensten en concessies, die leiden tot alleen investeringen in roerende zaken, zal waarschijnlijk 5 tot 10 jaar gaan gelden.

Op grond van deze verbeteringen heeft Nederland zijn bedenkingen tegen de liberalisering van vrachtafhandelingsdiensten bijgesteld.

Volgens het bijgestelde Commissievoorstel zal dus, in gevallen waarbij het aantal aanbieders beperkt is, het concessiemodel worden gebruikt.

Hierbij zullen via een open, niet-discriminatoire procedure haventerreinen moeten worden uitgegeven.

Ook de technisch-nautische diensten (loodsen, slepers, roeiers) vallen onder het werkingsgebied van dit voorstel. Het is echter onzeker of het concessieregime gaat werken voor deze diensten, omdat er een groot aantal voorwaarden (onder meer over veiligheid en werkgelegenheid) in de tekst van het voorstel is ingebouwd. Op grond van deze wijzigingen accepteert Nederland dat de bepalingen ook van toepassing zijn op de technisch-nautische diensten.

Voor concrete soorten zelfafhandeling (een dienst wordt bijvoorbeeld door een reder zelf uitgevoerd), met name als dit gebeurt aan boord van een schip of aan wal, blijft in hoge mate het nationale recht gelden. De bestaande mogelijkheid van uitzondering van loodsplicht (het zogenaamde Pilotage Exemption Certificate) valt wel onder het zelfafhandelingsbegrip, maar zal gewoon blijven gelden.

De voorgestelde bepalingen voor het doorzichtiger maken van de boekhoudingen van havenbedrijven en dienstverleners en de scheiding van deze twee categorieën zijn ontleend aan de bestaande Transparantierichtlijn.

Tot slot heeft de Europese Commissie toegezegd nieuwe wettelijke of andere maatregelen op te stellen die ingaan op de problematiek van de concurrentie tussen havens. Nederland heeft steeds benadrukt dat op dit punt maatregelen (zoals de richtsnoeren voor staatssteun aan havens) nodig zijn. Immers, momenteel bestaat binnen de Gemeenschap weinig helderheid over staatssteun in zeehavens en Nederland pleit op dit punt voor een «eerlijk speelveld».

Verslag

De Raad heeft tijdens de vergadering over een aantal belangrijke openstaande punten overeenstemming bereikt:

- de lengte van de vergunningen. De maximumtermijn voor vergunningen, die niet gepaard gaan met grote investeringen, is van 6 op 10 jaar gebracht. De termijnen voor nieuwe contracten worden 10, 15 en 36 (+10) jaar; deze termijnen gelden ook vanaf het in werking treden van de richtlijn voor bestaande contracten. Voor nieuwe havens kan een vergunning worden gegeven voor 36 jaar met een verlengingsmogelijkheid van 10 jaar, of in één keer voor 40 jaar;
- voor loodsdiensten is de termijn opgetrokken naar 10 jaar;
- ten aanzien van de zelfafhandeling is verduidelijkt dat de richtlijn niet zal kunnen leiden tot lagere normen op het terrein van gezondheid, veiligheid en sociale omstandigheden en dus geen afbreuk doet aan nationale wetgeving;
- de implementatietermijn is gehandhaafd op 2 jaar.

Nadat bijna alle lidstaten ook de overige reserves hadden opgeheven stelde het voorzitterschap vast dat de Raad met gekwalificeerde meerderheid een politiek akkoord had bereikt. Als de tekst van het voorstel is bijgewerkt en aangepast, zal tijdens een komende zitting van de Raad een gemeenschappelijk standpunt worden vastgesteld. Dit zal vervolgens, in het kader van de medebeslissingsprocedure, aan de Raad worden toegestuurd voor tweede lezing.

Programma Marco Polo; voorstel voor een verordening voor een stimulerings-programma om milieuprestaties voor het goederenverkeer te verbeteren (intermodaal transport inclusief short sea shipping)
– algemene oriëntatie

Geannoteerde agenda

Het programma Marco Polo wordt in het Witboek Gemeenschappelijk Vervoerbeleid 2010 aangekondigd als opvolger van het stimulerings-programma voor gecombineerd vervoer PACT (Pilot Actions for Combined Transport). Marco Polo staat open voor alle relevante voorstellen die het «modal shift» principe als uitgangspunt hanteren, zoals het opstarten van nieuwe diensten die zullen leiden tot aanzienlijke verschuivingen van vervoer over de weg naar andere modaliteiten. De Commissie verwacht dat dit programma vervoer per spoor zal stimuleren. Tevens wil de Commissie ook voorstellen ondersteunen die structurele belemmeringen in de intermodale markt opheffen en daarmee 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. Het gaat om internationale projecten. Het programma loopt van 2003 tot en met 2010. Het voorgestelde budget bedraagt € 115 miljoen.

Nederland, evenals de andere lidstaten, verwelkomt initiatieven op het terrein van intermodaal vervoer die een samenhangend logistiek en infrastructuur netwerk kunnen bevorderen. Maar ten aanzien van het budget moet worden opgemerkt dat de voorgestelde € 115 miljoen niet spoort met het staand kabinetsbeleid met betrekking tot de prioriteitstelling in de EU-begroting. De kabinetslijn is dat bij voortzetting van een prioritair meerjarenprogramma het budget reëel neutraal wordt gehouden. Omdat voor de voorloper PACT € 30 miljoen beschikbaar was, zou het budget volgens Nederland maximaal € 38 miljoen mogen zijn. De kwestie van de begroting zal zeker onderwerp van gesprek zijn tijdens de vergadering van de Raad. Ook kan een kanttekening worden gemaakt bij de sterke gerichtheid op het «modal shift» uitgangspunt. Volgens Nederland, gesteund door enige andere lidstaten, is «modal shift» alleen onvoldoende voor het realiseren van een duurzaam vervoerbeleid. Er moet gewerkt worden aan de verbetering van milieuprestaties van alle modaliteiten. Een project dat schoner en efficiënter wegvervoer bewerkstelligt, kan in dit opzicht meer resultaat opleveren dan een «modal shift» project. Inmiddels is er overeenstemming bereikt om ook projecten, die bijdragen aan duurzaam vervoer (zoals projecten gericht op betere benutting van bestaande infrastructuur), onder het Marco Polo programma te laten vallen. Tevens moeten er voldoende garanties worden ingebouwd om onaanvaardbare concurrentievervalsing zo veel mogelijk te voorkomen. Tot slot acht Nederland het, met het oog op voldoende toegankelijkheid van dit programma, nodig de subsidiedrempels aan te passen tot een realistisch niveau.

Verslag

De Raad heeft het voorstel voor een verordening voor de instelling van een financieel instrument ter stimulering van de overheveling van het vrachtvervoer over de weg naar andere, meer milieuvriendelijke vervoerswijzen besproken. Daarbij heeft de Raad zich met name gebogen over de vraagstukken inzake het beschikbare budget voor dit stimulerings-

programma en de minimale subsidiedrempels die voor de verschillende categorieën acties moeten worden bepaald.

Het debat maakte duidelijk dat de standpunten van de lidstaten ver uiteen lagen. Pogingen, van onder andere Nederland, om toe te werken naar een compromis hadden geen succes. De Raad heeft besloten op dit dossier terug te komen nadat het Europees Parlement zijn advies in eerste lezing heeft uitgebracht in het kader van de medebeslissingsprocedure.

Witboek gemeenschappelijk vervoerbeleid tot 2010: Het uur van de keuzes

– Raadsconclusies

Geannoteerde agenda

Het Witboek gemeenschappelijk vervoerbeleid 2010 is in september 2001 gepubliceerd. Het Spaans voorzitterschap heeft deze vergadering van de Raad een inhoudelijke bespreking van het witboek voorzien en beoogt de discussie af te ronden door vaststelling van Raadsconclusies. Nederland heeft eind vorig jaar een volledige reactie op dit witboek opgesteld. Deze kabinetsreactie is conform afspraak tijdens het Algemeen Overleg op 11 oktober 2001 toegestuurd aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal en tijdens het Algemeen Overleg op 7 maart 2002 besproken.

De kabinetsreactie 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.

Nederland constateert dat de concept-Raadsconclusies van de hand van het Spaanse voorzitterschap een meer genuanceerd beeld geven van de effectiviteit van het modal shiftbeleid. Ook schenken de conclusies relatief veel aandacht aan het rekening houden met geografische verschillen en cohesie binnen de Gemeenschap. Voor Nederland mag de toonzetting nog wel wat kritischer zijn en dient te worden benadrukt dat er veel meer en wellicht meer effectieve mogelijkheden zijn om milieuproblemen en congestie te beperken. Naar verwachting zal er een aantal punten tijdens de vergadering nader worden afgestemd, bijvoorbeeld milieuprestaties van de verschillende modaliteiten en kruisfinanciering.

Verslag

Het voorzitterschap beoogde Raadsconclusies vast te stellen om richting te geven aan de belangrijke onderwerpen die het Witboek behandelt. Vanzelfsprekend zou enige flexibiliteit moeten worden betracht, zodat er ruimte zou blijven voor de een verschillende aanpak in de verschillende landen. Maar nadat de ministers hun mening hadden gegeven over de geagendeerde concept-conclusies, constateerde de Spaanse voorzitter dat de lidstaten aanzienlijke verschillen van mening behielden. De voorzitter zag af van verdere pogingen het eens te worden over Raadsconclusies (waarvoor unanimiteit vereist is) en besloot de tekst, met enkele wijzingen op basis van het gevoerde debat, vast te leggen in voorzitterschapsconclusies (zie bijlage 1).

Voorstel voor een wijziging van de beschikking van het Europees Parlement en de Raad over communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (TEN's)

– politiek akkoord

De herziening van de richtsnoeren voor de toekenning van subsidies voor projecten in het kader van de trans-Europese Netwerken (TEN's) komt mede voort uit een besluit van de Europese Raad in Gothenburg, die heeft opgeroepen tot grotere aandacht voor openbaar vervoer, spoorwegen, binnenvaart, kustvaart, intermodaal vervoer en efficiënte interconnectie. Het proces van deze (partiële) herziening dient, conform de conclusies van de Europese Raad in Barcelona, uiterlijk in december 2002 te zijn afgerond. Het betreft onder meer het opnemen van de prioriteiten, die voortvloeien uit het Witboek gemeenschappelijk vervoerbeleid 2010. Het proces van de voor 2004 geplande algehele herziening van de TEN's zal zijn gericht op het verwerken van de gevolgen van de uitbreiding van de Unie.

De Nederlandse prioriteiten in de uitbouw van de trans-Europese netwerken liggen met name in de spoorverbindingen voor grensoverschrijdend goederenvervoer, het completeren van de HSL-verbindingen, de ontwikkeling van de binnenvaart en betere benutting van de bestaande infrastructuur. Het Spaanse voorzitterschap beoogt deze vergadering op Raadsniveau overeenstemming te bereiken over nieuwe prioriteiten. Naast de vergrote aandacht voor goederenvervoer per spoor bepleit Nederland om ook kustvaart en binnenvaart als prioritaire aandachtsgebieden te bestempelen.

De Transportraad zal in ieder geval discussiëren over de prioriteiten «cross natural barriers» en «prioriteit voor het goederenvervoer op het spoor».

Tegelijk met het herzieningsvoorstel heeft de Commissie ook een aanvulling voorgesteld van de lijst van projecten van bijzonder belang (Annex III van de Richtsnoeren). Deze lijst is oorspronkelijk vastgesteld door de Europese Raad tijdens de top van Essen in 1994 en vervolgens besproken tijdens de Europese Top in Dublin in 1996. Projecten die op deze lijst staan krijgen voorrang bij de mogelijke toekenning van subsidie. Het Spaans voorzitterschap heeft geïnventariseerd welke projecten volgens de lidstaten ook als prioritair project aangemerkt zouden moeten worden.

Nederland acht in beginsel een aanvulling van de lijst van Essen op dit moment niet opportuun. Het ligt meer voor de hand om in 2004 bij de dan geplande uitgebreide herziening van de richtsnoeren nieuwe beleidsprioriteiten te stellen en in het verlengde daarvan de lijst van Essen opnieuw integraal te bekijken. Slechts enkele lidstaten steunden het voorstel van de Commissie voor aanvulling van de lijst van Essen. Een aantal andere landen, waaronder Nederland, heeft te kennen gegeven dat de lijst van Essen ongewijzigd moet blijven maar dat – indien hier een politiek akkoord over bereikt kan worden – eventuele nieuwe prioritaire projecten in een Annex IV opgenomen zouden kunnen worden. Nederland heeft, onder voorbehoud van zijn positie ten aanzien van aanvulling van de lijst op zich, de volgende projecten gemeld: de grensoverschrijdende goederenverbindingen (IJzeren Rijn en VERA), de Maasroute en de Zuiderzee Lijn.

Verslag

Tijdens de vergadering heeft de Raad vooral gedebatteerd over de wijziging van de prioriteiten en de milieu-effectbeoordelingen als ook over de lijst van prioritaire projecten. Dit zijn projecten waaraan de Gemeenschap extra belang hecht.

Bij de afronding van dit agendapunt heeft de Raad COREPER opgedragen het voorstel verder te bespreken, zodat de Raad zich hierover tijdens een komende zitting kan uitspreken. In dit verband zij tevens opgemerkt dat de Europese Raad van Sevilla op 14 en 15 juni jl. heeft opgeroepen om met voortvarendheid verder te werken aan de herziening van de communautaire richtsnoeren voor trans-Europese vervoersnetwerken. Eerder, in Barcelona, heeft de Europese Raad hiervoor eind 2002 als deadline gesteld.

Twee aanbevelingen om de Commissie te machtigen onderhandelingen met de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) en met de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) te openen en te voeren betreffende de voorwaarden en modaliteiten van de toetreding van de Gemeenschap tot ICAO en IMO

Verslag

Het Spaans voorzitterschap introduceerde dit agendapunt door aan te geven dat recente ontwikkelingen in de luchten scheepsvaart het belang van de aanbevelingen van de Commissie onderstrepen. De Commissie gaf een toelichting op de belangrijkste elementen van deze aanbevelingen, die tot doel hebben de Commissie te machtigen onderhandelingen te openen en te voeren over de voorwaarden en modaliteiten van toetreding van de Gemeenschap tot ICAO en IMO. Volgens de Commissie zou volledige deelneming van de Gemeenschap binnen deze twee organisaties de Gemeenschap in staat moeten stellen haar verplichtingen beter na te komen en beter toe te zien op de samenhang van het communautaire en het internationale recht.

Geen van de lidstaten heeft het woord gevoerd naar aanleiding van de toelichting van de Commissie. De Raad heeft dit onderwerp naar COREPER verwezen om een begin te maken met de bespreking van deze voorstellen.

LUCHTVAART

**Voorstel Kaderverordening voor het creëren van een Gemeenschappelijk Europees Luchtruim
– oriënterend debat**

Geannoteerde agenda

Als gevolg van de toenemende congestie in het luchtruim van Europa heeft de Europese Commissie in 1999 het initiatief genomen om een gemeenschappelijk luchtruim tot stand te brengen. Uitgangspunt is dat in 2004 het Europese luchtruim, althans wat betreft de EU-lidstaten, zal zijn omgevormd tot een gemeenschappelijk luchtruim dat valt onder één EU-wetgevingsregiem. Hiertoe is een verordening ontwikkeld, die het institutionele raamwerk zal bieden voor de realisering van het gemeenschappelijk luchtruim en drie specifieke verordeningen, die betreffen:

- de organisatie en het gebruik van het luchtruim en relevante procedures, zoals één vluchtinformatiegebied en (grensoverschrijdende) functionele luchtruim blokken;
- verlening van luchtnavigatiediensten, inclusief autorisatie en tarievenstelsel;
- interoperabiliteit Europese ATM netwerk.

Het Spaans voorzitterschap heeft aangegeven tijdens de vergadering van de Raad met behulp van «general guidelines» van gedachten te willen

wisselen over de belangrijkste kwesties, die in het kader van het Single Sky dossier in de afgelopen vijf maanden uitvoerig aan de orde zijn gekomen. Dit zijn: de einddatum, de economische regelgeving, het Single Sky Comité, de relatie met Eurocontrol, de militaire kwesties en de organisatie en het gebruik van het luchtruim. Het Spaanse voorzitterschap heeft zich voorgenomen om op grond van de uitkomsten van de discussie de «general guidelines» te gebruiken als kader voor de te volgen marsroute om te komen tot een gemeenschappelijk luchtruim.

Met betrekking tot de einddatum is Nederland van mening dat deze in lijn moet zijn met de conclusie hierover van de Europese Raad in Barcelona, te weten: «de besprekingen van het pakket Commissie voorstellen moeten voor eind 2002 actief worden voortgezet, zodat het besluit inzake de realisering van het gemeenschappelijk luchtruim in 2004 kan worden genomen.»

Nederland bevestigt het ontwikkelen van economische regelgeving voor luchtverkeersdienstverlening, maar dan wel tegen de achtergrond van het gestelde in de verordening inzake de verlening van luchtvaartnavigatiediensten (dus met prikkels om de efficiency te verhogen en de harmonisatie te bevorderen).

Voor het bepalen van een standpunt over de vraag of het Single Sky Comité regels kan stellen met betrekking tot soevereine bevoegdheden en tot militaire aangelegenheden acht Nederland de toegezegde analyse van de Juridische Dienst van de Raad noodzakelijk. Nederland acht de betrokkenheid van derde landen en Eurocontrol, die wordt geregeld in het huiselijk reglement, zeer gewenst.

Nederland deelt de opvatting van het Spaanse voorzitterschap met betrekking tot de noodzaak tot effectieve samenwerking tussen de militaire instanties en de lidstaten en tot een effectief mechanisme voor de militaire aspecten in het besluitvormingsproces alsmede tot de bevoegdheid van de lidstaten voor het nemen van maatregelen voor het garanderen van voldoende luchtruim voor trainingsdoeleinden. Het Nederlandse standpunt over het al dan niet opnemen van (een) vrijwaringsclausule(s) in de voorstellen van de Commissie zal afhangen van het aan de Juridische Dienst gevraagde advies hierover.

Tot slot zij opgemerkt dat Nederland voorstander is van een indeling van het luchtruim op basis van operationele behoeften, hetgeen het instellen van functionele blokken noodzakelijk maakt. Voor de juridische basis van de voorgestelde indeling en het gebruik van het luchtruim acht Nederland het advies van de Juridische Dienst van de Raad noodzakelijk.

In het algemeen is voor de verdere voortgang in de werkzaamheden aan het pakket Commissie voorstellen het juridisch advies van essentieel belang.

Verslag

Het Spaans voorzitterschap lichtte de geformuleerde voorzitterschapsconclusies (zie bijlage 2) over dit agendapunt toe:

- de Raad heeft kennis genomen van de besprekingen die onder het Spaans voorzitterschap zijn gevoerd over de totstandbrenging van een gemeenschappelijk Europees luchtruim;
- het voorzitterschap constateerde dat de lidstaten de verwezenlijking van een gemeenschappelijk Europees luchtruim binnen de daartoe door de Europese Raad van Barcelona gestelde termijn (eind 2004) kunnen steunen;
- de toetreding van de Gemeenschap tot EUROCONTROL, waarover in deze zitting van de Raad een politiek akkoord is bereikt, is een belang-

- rijke stap vooruit in de richting van de totstandkoming van een gemeenschappelijk Europees luchtruim
- het voorzitterschap constateerde dat een ruime meerderheid van de lidstaten de voorgestelde richtsnoeren kan steunen, waarin de belangrijkste elementen van de tot nu toe verrichte werkzaamheden betreffende het pakket van het gemeenschappelijk Europees luchtruim aan de orde komen
- de richtsnoeren vormen een degelijke basis voor de toekomstige werkzaamheden.

Na deze toelichting door de voorzitter herhaalde een aantal lidstaten kort zijn fundamentele bezwaren tegen de voorstellen van de Commissie over een gemeenschappelijk Europees luchtruim, maar zij verzetten zich niet tegen de voorgestelde conclusies, omdat het voorzitterschapsconclusies zijn.

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

Geannoteerde agenda

Deze richtlijn moet bijdragen aan de 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 tot het melden van voorvallen 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. Door de toegankelijkheid van de database voor deze betrokken partijen zal er een uitwisseling van aan veiligheid gerelateerde informatie binnen de EU plaatsvinden. 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, zoals overigens de meeste lidstaten, instemmen met het tot nu toe bereikte resultaat. En Nederland verwacht, nu Spanje en het Verenigd Koninkrijk een oplossing hebben gevonden voor de aanpak van de Gibraltarkwestie, dat de Raad deze vergadering een gemeenschappelijk standpunt kan vaststellen. Overigens, het compromis dat het VK en Spanje hebben bereikt, houdt in dat de luchthaven van Gibraltar tot nader wordt uitgesloten van de toepassing van de EG-verordeningen en -richtlijnen.

Verslag

Zonder verder debat heeft de Raad unaniem een gemeenschappelijk standpunt aangenomen over het voorstel voor een richtlijn die de veiligheid van het luchtvervoer moet verbeteren door het verzamelen van meldingen van voorvallen in de burgerluchtvaart die ongelukken hadden kunnen veroorzaken. Het gemeenschappelijk standpunt zal aan het Euro-

pees Parlement worden toegestuurd voor een tweede lezing in het kader van de medebeslissingsprocedure.

Voorstel voor een verordening over registratie van statistische gegevens over passagiers-, vracht- en postvervoer door de lucht – politiek akkoord

Verslag

Dit voorstel voor een verordening over luchtvaartstatistiek is bedoeld om adequate cijfers over vervoer door de lucht te verkrijgen, die als statistische basis kunnen dienen voor de ontwikkeling van het communautair luchtvaartbeleid. Ook dit voorstel maakt deel uit van de dossiers die kunnen worden afgehandeld dankzij de overeenstemming die Spanje en het Verenigd Koninkrijk hebben bereikt met betrekking hun geschil over de luchthaven van Gibraltar. Zonder enige discussie heeft de Raad een politiek akkoord bereikt over deze ontwerpverordening. Nadat de tekst is bijgewerkt, zal tijdens een volgende zitting van de Raad een gemeenschappelijk standpunt worden aangenomen. Dit zal aan het Europees Parlement worden toegezonden voor tweede lezing in het kader van de medebeslissingsprocedure.

Voorstel voor een besluit van de Raad over de toetreding van de Gemeenschap tot Eurocontrol – aanneming

Geannoteerde agenda

De toetreding van de Gemeenschap tot Eurocontrol zal leiden tot synergie tussen beide organisaties. Eurocontrol bezit de onontbeerlijke, technische kennis en deskundigheid voor de onderbouwing van de technische Europese regelgeving; de Gemeenschap beschikt over de instrumenten om de ontwikkelde regelgeving dwingend te kunnen opleggen aan de EU-lidstaten. Met de toetreding moet de Commissie de verplichtingen die uit dit lidmaatschap van Eurocontrol voortvloeien, respecteren (voorkoming van duplicering), zonder afbreuk te doen aan haar recht van initiatief. Bij het opstellen van de technische uitvoeringsmaatregelen moet de Commissie Eurocontrol inschakelen.

Nederland stemt in met de toetreding tot Eurocontrol.

Verslag

De Raad heeft een politiek akkoord bereikt over het besluit over de ondertekening door de Gemeenschap van het protocol van toetreding tot EUROCONTROL (de Europese Organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart) en de voorlopige toepassing daarvan. Over de inhoud zijn de lidstaten het eens, maar om procedurele redenen is nog enige tijd ingeruimd voor lidstaten om hun nationale parlement te kunnen raadplegen. Vervolgens zal het besluit spoedig tijdens een komende zitting van de Raad worden aangenomen, zodat dit toetredingsprotocol kan worden ondertekend.

Voorstel voor een verordening voor de bescherming tegen subsidiëring en oneerlijke tariefpraktijken bij de levering van luchtdiensten vanuit landen die geen lid zijn van de Europese Gemeenschap – presentatie door de Commissie

Verslag

Op grond van dit voorstel moet de Gemeenschap maatregelen kunnen nemen tegen luchtvaartmaatschappijen van bepaalde landen, die of subsidie krijgen of oneerlijke tariefpraktijken hanteren. Het voorstel bepaalt dat ingeval van een klacht van de sector of op initiatief van de Commissie een onderzoek moet plaatsvinden. Als daaruit blijkt dat uit de subsidies of oneerlijke tariefpraktijken schade voortvloeit voor de communautaire luchtvaart, kunnen voorlopige en definitieve corrigerende maatregelen worden genomen om verdere schade te voorkomen. Dergelijke maatregelen zouden de vorm aannemen van belastingen, die bij verordening zullen worden opgelegd.

De Raad heeft kennisgenomen van de toelichting door de Commissie en heeft COREPER opgedragen te starten met de bestudering van het voorstel.

Verzekeringen in de luchtvaart na de gebeurtenissen van 11 september 2001

– informatie van de Commissie

Verslag

De Commissie heeft de Raad geïnformeerd over het voornemen om het stelsel van steun aan de luchtvaart dat is ingevoerd na de terroristische aanslagen van 11 september 2001 te verlengen tot 17 augustus 2002, met vervolgens de mogelijkheid van een verlenging met nog eens twee maanden. Immers, ook de Verenigde Staten zetten de verzekeringssteun voorlopig voort.

Ook werden de lidstaten door de Commissie geïnformeerd over de stand van de besprekingen over de instelling van een fonds voor onderlinge risicowaarborging voor de luchtvaartmaatschappijen («Eurotimes»). Dit fonds zou in actie moeten komen in geval van schade voor een bedrag tussen de 50 miljoen euro en 1 miljard euro. Het fonds zou met name moeten worden gefinancierd door de maatschappijen.

Op grond van het gevoerde debat heeft het voorzitterschap de volgende conclusies getrokken:

- iedere oplossing moet voorzien in voorwaarden die de markt niet onnodig beperken en waarin de risico's voor de regeringen zo gering mogelijk zijn. In deze omstandigheden wordt het nodig geacht de stelsels voor wederzijdse waarborging grondig te bestuderen.
- De Commissie wordt verzocht de initiatieven van de AEA (Association of European Airlines) en de voorstellen van ICAO uitvoerig te analyseren teneinde voor de volgende zitting van de Raad de nodige voorstellen uit te werken voor een gezamenlijke aanpak van de lidstaten, binnen de grenzen van de toepasselijke voorschriften inzake mededinging en staatssteun.

De lidstaten hebben ingestemd met deze voorzitterschapsconclusies.

LANDTRANSPORT

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

– oriënterend debat

Dit wijzigingsvoorstel moet leiden tot vereenvoudiging van de bestaande regelgeving op het gebied van rij- en rusttijden in het wegvervoer (Vo 3820/85). De doelstellingen van het voorstel zijn: het bevorderen van uniforme toepassing van de regels, het mogelijk maken invoering van de digitale tachograaf en het aanpassen van de regelgeving aan nieuwe ontwikkelingen in het wegvervoer. Het voorstel reduceert het aantal uitzonderingen. Daarnaast bevat het voorstel de optie om overtredingen, die zijn begaan in een van de lidstaten, in een andere lidstaat te bestraffen.

Dit voorstel hangt samen met de nieuwe richtlijn arbeidstijden in het wegvervoer, die in december 2001 tot stand is gekomen. 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: een bestuurder mag ten hoogste zeven en een half uur rijden met een onderbreking van ten minste 30 minuten. Een andere bepaling in het voorstel geeft aan dat de normale wekelijkse rusttijd moet bestaan uit een ononderbroken rusttijd van tenminste 45 uren.

De normen voor rij- en rusttijden voor het professionele transport van personen en goederen vormen een belangrijke basis voor de verkeersveiligheid binnen Europa en dragen bij aan de bescherming van de chauffeurs zelf. Ook moeten de geharmoniseerde afspraken er voor zorgen dat er binnen de Unie geen distorsie van het level playing field ontstaat, doordat vervoerders andere regels toepassen.

Nederland heeft altijd aangegeven positief te staan tegenover een voorstel, dat de veiligheid bevordert en waarbij daadwerkelijk invulling wordt gegeven aan het beginsel van harmonisatie van regelgeving op dit terrein en toepassing daarvan. Daarnaast moet worden gewezen op de noodzaak om rekening te houden met reeds bestaande regelgeving en de sociale aspecten. Ook is het belangrijk om een evenwichtige balans te vinden tussen enerzijds een vereenvoudiging van de verordening en anderzijds een heldere normstelling met het oog op geharmoniseerde handhaving, waarbij tevens rekening wordt gehouden met de wens van het bedrijfsleven voor behoud van flexibele normen.

Verslag

Dit agendapunt is van de agenda voor deze zitting van de Raad geschrapt.

Voorstel voor wijziging van richtlijn 91/671/EEG betreffende verplicht gebruik van veiligheidsriemen en type-goedgekeurde kinderzitjes – politiek akkoord

Geannoteerde agenda

Het voorstel tot herziening van richtlijn 91/671/EEG behelst ten eerste een vermindering van het aantal uitzonderingsmogelijkheden op de gordel-draagplicht en het verplichte gebruik van kinderbeveiligingssystemen in personenauto's en bestelauto's, ten tweede uitbreiding van de gordel-draagplicht tot vrachtwagens en bussen en ten derde strengere normen voor kinderzitjes ter verhoging de kwaliteit daarvan.

Nederland kan, evenals naar verwachting alle andere lidstaten, instemmen met het bereikte compromis dat ook nog de twee laatste knelpunten oplost. Het ene knelpunt had betrekking op het verplicht gebruiken door alle inzittenden -als zij zich op hun zitplaats bevinden- van de veiligheidssystemen, waarmee bussen zijn uitgerust. Vooralsnog hoeven de lidstaten deze verplichting alleen te hanteren voor inzittenden van 3 jaar en ouder. De Commissie zal – op grond van een nog uit te voeren onderzoek naar de vraag of het dragen van een gordel door kinderen onder de 3 jaar veiliger is dan het dragen van geen gordel – zonodig later met een voorstel voor aanpassing komen. Het tweede knelpunt betrof de vraag of in geval van incidenteel vervoer over korte afstand bij het ontbreken van voldoende kinderbeveiligings-systemen kinderen vanaf 3 jaar achter in personenauto's en bestelauto's mochten worden beveiligd door een gordel voor volwassenen. Zonder een dergelijke uitzondering zou het vervoer van andere dan de eigen kinderen vrijwel onmogelijk worden.

Verslag

De Raad heeft tijdens de zitting de tekst nog op één punt gewijzigd: de uitzonderingsmogelijkheid voor schoolbussen werd gebonden aan een kortere maximumperiode: twee jaar na de uiterste datum van omzetting van de richtlijn in plaats van 6 jaar na publicatie. In de praktijk komt dit neer op een uitzonderingspositie van 5 jaar in plaats van 6 jaar.

Vervolgens constateerde het Spaans voorzitterschap, nadat de lidstaten niet verder intervenieerden, dat de Raad een politiek akkoord had bereikt. Als de tekst is bijgewerkt, zal de Raad tijdens een volgende zitting het gemeenschappelijk standpunt formaliseren. Dat gemeenschappelijk standpunt zal aan het Europees Parlement voor tweede lezing worden aangeboden in het kader van de medebeslissingsprocedure.

Voorstel voor een Verordening voor een ecopuntensysteem voor vrachtverkeer in transit door Oostenrijk voor het jaar 2004

Geannoteerde agenda

Op verzoek van de Europese Raad van december 2001 heeft de Commissie een voorstel voor een verordening gemaakt voor de verlenging van het ecopuntensysteem. Deze verordening moet het zogenaamde Protocol 9, dat aan het eind van 2003 afloopt, vervangen. De Europese Top heeft dit besluit genomen in het licht van de tunnelongelukken in Zwitserland (Gotthard) en Frankrijk (Mont-Blanc).

Nederland heeft altijd de voorkeur gehad voor het uitwerken van een duurzaam alternatief, in plaats van verlenging van het bewerkelijke ecopuntensysteem. Nu het ecopuntensysteem toch tijdelijk wordt verlengd, zet Nederland zich in om de verlenging in 2004 tot 1 jaar te beperken en de nog verdere opties voor verlenging te voorkomen. Daarnaast constateert Nederland dat Oostenrijk de toezegging van uitbreiding van spoorwegcapaciteit, vastgelegd in Protocol 9, niet is nagekomen. In het bijzonder moeten er voor de Brenner corridor drastische capaciteitsuitbreiding komen, realistische boekings- en wachtperiodes en betere faciliteiten voor de chauffeurs. Nederland is voorstander van het opnemen van een geactualiseerde verplichting van Oostenrijk om voor eind 2004 te voorzien in een substantiële kwalitatieve en kwantitatieve uitbreiding van de railcapaciteit. Verder vindt Nederland dat alle vervoer moet meewerken aan de reductie van de uitstoot, dus niet alleen het transitovervoer dat slechts 10% uitmaakt van de vervoersprestatie in Oostenrijk.

Tot nu heeft Nederland het kunnen redden om het aantal gewenste transitoritten te maken, dankzij distributiemaatregelen voor de beschikbare punten met het gevolg dat steeds schonere vrachtwagens ingezet worden. Het aantal punten blijft echter jaarlijks dalen t/m 2003. Het ziet er naar uit dat dit jaar een tekort kan gaan optreden.

Algemene met het transitoverkeer door de Alpen verband houdende vraagstukken
– oriënterend debat

De problematiek inzake de verbindingen door de Alpen (verminderde capaciteit van de wegverbindingen door de Alpen) is tijdens de zowel tijdens de vergadering van de Raad in december 2001 als in maart 2002 aan de orde geweest. Vooral Italië discussieert stevig over de problematiek van transitoverkeer door de Alpen. Het is immers voor de Italiaanse industrie van vitaal belang om goede verbindingen te houden met de handelspartners ten noorden van de Alpen. Italië vreest door de capaciteitsvermindering, als gevolg van de ongevallen in tunnels in de afgelopen periode, afgesneden te worden van de economie van Noord-Europa.

Nederland onderkent de problematiek rondom de verbindingen door de Alpen en heeft al in de Transportraad van 7 december 2001 een notitie uitgereikt waarin wordt gewezen op het belang van het gebruik van andere vervoersmodaliteiten dan wegvervoer. Nederland is van mening dat naast de importantie van versnelde ontwikkeling van spoorcorridors, het ook belangrijk is om verder te werken aan de ontwikkeling van overige alternatieven, waaronder kustvaart en binnenvaart (zogenaamde blauwe corridors). Weliswaar zijn de binnenvaart en de kustvaart niet in alle gevallen een oplossing voor de Alpenproblematiek, maar deze modaliteiten kunnen op termijn wel bijdragen aan een verbreding van de keuzemogelijkheid voor verladers en logistieke dienstverleners op de Europese Noord-Zuid routes. Nederland is tevens van mening dat beschikbare capaciteit voor het wegvervoer optimaal moet worden benut; hiervoor is een Alpenbrede aanpak nodig. De voorgenomen invoering van extra vakantie-rijverboden in Oostenrijk, de wachttijden bij de douaneafhandeling in Zwitserland, het gedwongen uitwijken naar andere routes bij filevorming bij douaneposten in Zwitserland en de wachttijden als gevolg van het eenrichtingsverkeer door tunnels zorgen voor extra belasting voor de resterende capaciteit. Terwijl spreiding gewenst is, zorgen juist deze beperkingen voor concentratie in het wegvervoer.

Verslag (over beide punten)

De Raad heeft uitvoerig gedebatteerd over de algemene problematiek van het vrachtwagenvervoer door de Alpen en het voorstel voor een verordening over de toepassing van het ecopuntensysteem. Het voorzitterschap constateerde vervolgens dat de Raad geen oplossing kon vinden en dat de Raad er nota van had genomen dat de lidstaten met de grootste betrokkenheid bij deze problematiek (Duitsland, Italië en Oostenrijk) in juli op het hoogste niveau zullen gaan onderhandelen teneinde de verdere besprekingen in te Raad te vergemakkelijken.

WITBOEK: HET EUROPESE VERVOERSBELEID TOT HET JAAR 2010 – Conclusies van het voorzitterschap

«Het voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie, dat zich hiervoor baseert op de onder het Belgische voorzitterschap gevoerde besprekingen, het in de Raad van 26 maart gevoerde debat over verscheidene aspecten van het Witboek, en de conclusies van de Europese Raden van Göteborg en Barcelona:

1. Deelt de bezorgdheid van de Commissie over de huidige situatie binnen de vervoerssector, waarvan het evenwicht op een aantal punten is verstoord en die het steeds moeilijker heeft om te voldoen aan de eisen van de samenleving, en is het wat betreft de belangrijkste aspecten ervan eens met de doelstellingen van het Witboek dat een modern vervoerssysteem uit milieu-, economisch en sociaal oogpunt duurzaam moet zijn en tevens de algemene concurrentiekracht van de Europese Unie moet versterken.
2. Erkent dat het vervoer een centrale rol heeft gespeeld in de ontwikkeling van de Europese economie en de totstandbrenging van de interne markt en benadrukt dat het vervoersbeleid erop gericht zou moeten zijn duurzame economische groei en ontwikkeling te blijven bevorderen.
3. Is van mening dat de Gemeenschap moet waarborgen dat het vervoersbeleid bijdraagt aan de doelstellingen cohesie en convergentie, alsook aan het principe van het vrije verkeer op het grondgebied van de Europese Unie.
4. Herhaalt dat de integratie van milieuaspecten en de voortgang op de weg naar een duurzaam vervoerssysteem nieuwe kansen voor het bedrijfsleven kunnen inhouden, sociale vooruitgang kunnen brengen, de economische groei kunnen stimuleren en nieuwe banen kunnen creëren, zonder dat dit noodzakelijkerwijze gepaard gaat met een toename van het verkeer en de negatieve gevolgen daarvan.
5. Erkent dat het Witboek op een juist tijdstip komt, gezien de ontwikkeling van het vervoerssysteem in de EU en de noodzaak om, rekening houdend met de definitieve consolidatie van de interne markt en de evenwichtige en duurzame ontwikkeling van dit systeem, de werking ervan te waarborgen. Meent echter dat voor de toepassing ervan de noodzakelijke afwegingen moeten worden geïntegreerd, zodat rekening wordt gehouden met de verscheidenheid aan geografische, regionale, economische en sociale situaties in de lidstaten van de huidige en van de uitgebreide Europese Unie.
6. Is van oordeel dat om de in het Witboek voorgestelde doelstellingen te bereiken zeer uiteenlopende maatregelen nodig zijn, die de veiligheid in de verschillende vormen van vervoer verbeteren en/of bevorderen, met inbegrip van de daarmee verbandhoudende sociale aspecten, de kwaliteit van de dienstverlening voor de gebruikers, ondermeer door de congestieniveaus te verlagen, en tot een grotere mate van doorzichtigheid voor de exploitanten leiden, alsook tot een waarachtige integratie van de doelstellingen van algemeen belang.
7. Is van mening dat het in het Witboek beschreven nieuwe evenwicht tussen de vormen van vervoer moet leiden tot een geheel van uiteenlopende maatregelen, die in hoofdzaak gericht zijn op de bevordering van de vanuit het oogpunt van milieu en economische doeltreffendheid beste vormen van vervoer. Met het oog daarop wordt de Commissie verzocht de kennis omtrent de relatieve doeltreffendheid van de verschillende vormen van vervoer te blijven vergroten. Bij de ontwikkeling van een duurzaam vervoerssysteem zouden de milieu-prestaties van alle vormen van vervoer en de onderdelen daarvan

- moeten worden verbeterd door middel van beleidsmaatregelen en/of door snellere toepassing van nieuwe technologieën.
8. Neemt nota van het feit dat het voorstel voor de herziening van de TEN's-richtsnoeren thans besproken wordt en dat de Commissie voornemens is in 2004 een voorstel voor een nieuwe herziening in te dienen; geeft zijn volledige steun aan de ontwikkeling van de trans-Europese netwerken en legt daarbij speciale nadruk op de noodzaak knelpunten weg te werken, ervoor te zorgen dat natuurlijke barrières worden overwonnen, als ook beter gebruik te maken van de bestaande infrastructuur, en benadrukt dat de door de Europese Raden van Essen en Dublin vastgestelde prioritaire projecten moeten worden voltooid. Het voorzitterschap spreekt zijn bezorgdheid uit over de bestaande financiële problemen en zou verdere voorstellen van de Commissie om het gebruik van privé-kapitaal voor de verwezenlijking van de projecten te bevorderen op prijs stellen.
 9. Neemt met belangstelling kennis van het voornemen van de Commissie om een voorstel in te dienen voor een kaderrichtlijn over het in rekening brengen van het gebruik van de infrastructuur voor alle vormen van vervoer.
 10. Is van mening dat de toepassing van de «wederzijdse financiering», die in het Witboek wordt onderzocht als een nieuw en vernieuwende mogelijkheid voor de financiering van infrastructuur, nog op ernstige bezwaren van enkele lidstaten stuit, maar door andere lidstaten wordt beschouwd als een nieuw en interessant concept dat nader gezien moet worden, en door de lidstaten op vrijwillige basis kan geschieden onder eerbiediging van de beginselen van non-discriminatie en evenredigheid; en verzoekt derhalve de Commissie en de lidstaten deze nieuwe vorm van financiering nader te bestuderen, rekening houdend met de kosten die al door de gebruikers van de infrastructuur gedragen worden.
 11. Stelt zich met de Commissie een verbetering ten doel van de veiligheid van het vervoer in het algemeen en stelt zelf als doel dat het aantal verkeersdoden op de weg voor 2010 aanzienlijk wordt teruggebracht. Het voorzitterschap benadrukt dat het van belang is de veiligheid in tunnels en voor kwetsbare weggebruikers te vergroten, en zou graag zien dat de Commissie verder werk verricht op het gebied van de veiligheid van het vervoer, waaronder behoorlijke vorderingen met de sociale harmonisering, en de handhaving daarvan in de sector-wegvervoer. Het verzoekt de Commissie, ten einde deze ambitieuze doelstelling te bereiken, te komen met maatregelen waarvan bekend is dat ze tastbare resultaten opleveren, met name niet-wetgevende initiatieven. Dergelijke maatregelen omvatten de bevordering van de ontwikkeling en toepassing van nieuwe technologieën en maatregelen om de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke goederen verder te verbeteren. Het onderstreept tevens de belangrijke rol die de lidstaten en de Gemeenschap te vervullen hebben door samen te werken bij de handhaving van wetten die belangrijke verkeersveiligheidsvraagstukken betreffen, de bevordering van beter rijgedrag en de aanleg van veiliger wegen.
 12. Erkent de noodzaak om de infrastructuur voor het wegvervoer verder te ontwikkelen waar andere vormen van vervoer op grond van een objectieve analyse geen realistisch alternatief kunnen zijn.
 13. Is het met het Witboek eens dat de wetgevingsprocedure om de spoorwegen tot nieuwe bloei te brengen, moet worden voortgezet en onderschrijft met name de doelstelling het goederenvervoer per spoor verder te ontwikkelen. Verbindt zich er derhalve toe op grond van een verslag van de Commissie over de werking van het eerste spoorwegpakket de werkzaamheden in verband met het tweede pakket, dat onder meer interoperabiliteiten strenge veiligheidsnormen omvat, voort te zetten, zoals gesteld is in de conclusies van de Europese Raad

van Barcelona, alsmede rekening houdend met de punten 36 en 42 van die conclusies.

14. Stemt in met de initiatieven en betreffende de bevordering van het zeevervoer over korte afstanden en van de binnenscheepvaart, teneinde de capaciteit en de uit milieuoogpunt positieve impact van deze vervoerswijzen te vergroten. Van deze maatregelen worden als de belangrijkste beschouwd die betreffende de vergemakkelijking van de intermodaliteit en de samenwerking tussen havens, alsmede de verbetering van de huidige administratieve procedures – waaronder de douaneprocedures – en de milieuprestatie van de sector.
15. Wijst op het belang van de toetreding van de Gemeenschap tot EURO-CONTROL, en verbindt zich er toe om voor eind 2002 de besprekingen over het pakket Commissievoorstellen actief voort te zetten zodat de besluiten kunnen worden genomen betreffende de totstandbrenging van het gemeenschappelijke luchtruim in 2004.
16. Benadrukt dat het belangrijk is dat de vervoerssector zich verder inspant om de verplichtingen die voortvloeien uit de recente bekrachtiging van het Kyoto-protocol door de Europese Gemeenschap en de lidstaten te helpen vervullen. Is in dit verband ingenomen met de aanneming van het zesde milieuactieprogramma.

Het voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie verheugt zich erover dat de Commissie al een aantal voorstellen heeft ingediend en verzoekt de Commissie met het bovenstaande rekening te houden bij verdere wetgevende of andere initiatieven die zij ter uitwerking van de richtsnoeren van het Witboek denkt te nemen.»

RICHTSNOEREN VOOR DE TOTSTANDBRENGING VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK EUROPEES LUCHTRUIM**1. Streefdatum**

De bespreking van het pakket Commissievoorstellen moet tot eind 2002 actief worden voortgezet, zodat de besluiten genomen kunnen worden en het gemeenschappelijk Europees luchtruim in 2004 een feit kan zijn. Vóór eind 2004 moeten ook de voornaamste communautaire en nationale begeleidende maatregelen vastgesteld zijn, zodat het voor de werking van het gemeenschappelijk Europees luchtruim noodzakelijke regelgevingskader op dat moment van kracht is.

2. Toepassing van economische regelgeving

De lidstaten zullen de exclusieve bevoegdheid hebben om hun verrichters van luchtverkeersdiensten aan te wijzen. Deze verrichters hebben een natuurlijk monopolie en mogen, in tegenstelling tot de nevendiensten, niet aan mededinging worden onderworpen. Omdat de verrichters van luchtverkeersdiensten een monopolie hebben, moeten zij, om het algemeen belangende behoeften van de gebruikers te weerspiegelen, worden onderworpen aan regels en evaluaties.

De haalbaarheid van exploitatie van de nevendiensten in een markt-omgeving moet worden bekeken in het licht van de intrinsieke kenmerken van deze diensten.

De verrichters van zowel luchtverkeersdiensten als nevendiensten moeten voldoen aan bepaalde essentiële normen, waaronder veiligheidsnormen, die op communautair niveau moeten worden geharmoniseerd en die de certificeringsvereisten vormen waardoor wederzijdse erkenning mogelijk wordt.

3. Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim

Bij de uitvoering van de verordeningen voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim dient de Commissie te worden bijgestaan door een comité, het «Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim». De keuze van procedures voor de aanneming van uitvoeringsmaatregelen moet per geval worden geregeld in de specifieke verordeningen overeenkomstig het besluit van de Raad terzake (Besluit 1999/468/EG). Men is het erover eens dat de «regelgevingsprocedure» de gebruikelijke procedure dient te zijn.

Bij de benoeming van hun vertegenwoordigers in het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim moeten de lidstaten beseffen dat voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim effectieve integratie van militaire deskundigheid nodig is.

In het reglement van orde van het Comité voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim moet worden bepaald hoe Europese landen en derde landen die met de Gemeenschap zijn verbonden door een overeenkomst op het terrein van de luchtvaart, bij de werkzaamheden van het Comité worden betrokken, en hoe Eurocontrol desgewenst kan worden geraadpleegd.

4. Betrekkingen met Eurocontrol

Eurocontrol beschikt over technische kennis en knowhow waarmee de Gemeenschap zoveel mogelijk haar voordeel moet doen.

De nakende toetreding van de Gemeenschap tot Eurocontrol zal het kader tot standbrengen waarbinnen zich synergieën tussen de Gemeenschap en Eurocontrol kunnen ontwikkelen. Na deze toetreding zal de Gemeenschap de verplichtingen moeten nakomen die het lidmaatschap van Eurocontrol met zich meebrengt, waardoor dubbel werk zou worden voorkomen.

Het initiatiefrecht van de Commissie staat niet ter discussie. In dit licht moet de Commissie zich bij de opstelling van de uitvoeringsvoorschriften voor de specifieke verordeningen – baseren op de binnen Europol ontwikkelde benadering en er zo veel mogelijk naar streven om, voor onderwerpen ten aanzien waarvan Eurocontrol relevante deskundigheid bezit, de technische basis voor die voorschriften van Eurocontrol te verkrijgen.

5. Militaire aangelegenheden

Om te komen tot een doeltreffend gebruik van het luchtruim, ondermeer door toepassing van het beginsel van een soepel gebruik van het luchtruim, en omdat besluiten over civiele aangelegenheden ook gevolgen kunnen hebben voor de militaire verantwoordelijkheden, moeten de strijdkrachten bij de totstandbrenging en werking van het gemeenschappelijk Europees luchtruim worden betrokken.

Voor een goede werking van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, is een doeltreffende onderlinge samenwerking van de militaire autoriteiten van de lidstaten van het hoogste belang. Bovendien dient er een efficiënte manier te zijn waarop de strijdkrachten kunnen worden betrokken bij de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, en de resultaten van de genoemde samenwerking tussen de militaire autoriteiten tot uiting kunnen komen bij het besluitvormingsproces aangaande het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

Geen van de in de context van het gemeenschappelijk Europees luchtruim vast te stellen maatregelen mag de nationale defensie of de bewaking van het grondgebied hinderen of afbreuk doen aan de bevoegdheid van de lidstaten om hun strijdkrachten te beheren.

Door de daartoe bevoegde instanties zullen maatregelen worden getroffen om te voorzien in de behoeften die de strijdkrachten zouden kunnen hebben ten gevolge van de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

6. Organisatie en gebruik van het luchtruim

Het concept «gemeenschappelijk Europees luchtruim» dient te worden ondersteund door de invoering van functionele en de nationale grenzen overschrijdende luchtruimblokken op basis van initiatieven die door alle betrokken lidstaten worden genomen en goedgekeurd.

In samenwerking met Eurocontrol en met de luchtverkeersdiensten moeten nauwkeurige criteria en werkmethodes worden ontwikkeld voor de herindeling van het bovenste luchtruim, in het bijzonder voor de instelling van functionele luchtruimblokken.

Algemeen gesproken is de harmonisering van de voorwaarden waaronder luchtvaarnavigatiediensten worden verricht, een element dat van wezenlijk belang is voor de goede werking van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

Tenslotte zal het beginsel van het gemeenschappelijk Europees luchtruim eerst op het bovenste luchtruim worden toegepast. In het licht van de geboekte vooruitgang zal de toepassing ervan later tot het onderste luchtruim worden uitgebreid.»