

Vergaderjaar 2006–2007

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 106

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 september 2006

Hierbij stuur ik u, ten behoeve van het Algemeen Overleg op 11 oktober 2006 over de Transportraad van 12 oktober 2006:

- De geannoteerde agenda ten behoeve van de Transport, Telecommunicatie en Energieraad, onderdeel transport;
- Het verslag van de Transportraad van 9 juni 2006;
- Een overzicht van de stand van zaken van EU-dossiers op het terrein van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.¹

Separaat ontvangt u tevens een brief over de evaluatie van het Witboek Vervoer, zoals eerder aan u toegezegd. Wellicht dat wij deze brief ook kunnen bespreken tijdens het Algemeen Overleg van 11 oktober.

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

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

**GEANNOTEEERDE AGENDA TRANSPORT, TELECOM EN
ENERGIERAAD 12 OKTOBER 2006
ONDERDEEL TRANSPORT**

Hieronder vindt u in het kort de Nederlandse inzet op de belangrijkste punten van deze Transportraad.

Mede onder invloed van het recente luchtvaartincident in het Verenigd Koninkrijk streeft het Voorzitterschap naar een snel besluit over de verordening voor gemeenschappelijke regels op het terrein van **security in de burgerluchtvaart**. De Transportraad heeft hier in maart 2006 al een algemene oriëntatie op bereikt. Getracht wordt om ook snel tot een akkoord te komen met het Europees Parlement. Het belangrijkste punt dat nog openstaat betreft de financiering van de kosten van uitvoering van aanvullende maatregelen.

De Transportraad zal een aantal besluiten nemen met betrekking tot het **satellietnavigatiesysteem Galileo**. De statuten van de gemeenschappelijke onderneming en de Galileo Supervisory Authority (GSA) dienen te worden aangepast zodat de gemeenschappelijke onderneming per 31 december 2006 opgeheven kan worden en de GSA haar taken kan overnemen. Voorts zullen er Raadsconclusies worden aangenomen. De Commissie zal informatie verschaffen over de stand van zaken met betrekking tot de onderhandelingen over het concessiecontract. Nederland maakt zich zorgen over de manier waarop de onderhandelingen lopen nu slechts één bieder resteert en vragen ontstaan over de mate van risico dat deze bereid is te lopen. Het risico voor de publieke sector en daarmee de mogelijke kosten kunnen aanzienlijk hoger uitvallen indien hierover geen evenwichtige overeenstemming kan worden bereikt. Nederland zal het belang van tijdige informatie van de Raad blijven benadrukken, teneinde te voorkomen dat de Raad voor voldongen feiten zal worden geplaatst. Er zal nog geen beslissing worden genomen over de locatie van de GSA (waarvoor Noordwijk zich kandidaat heeft gesteld). Een besluit hierover wordt naar verwachting in december genomen.

Een debat zal plaatsvinden over de **evaluatie van het Witboek Transport** en de recent uitgebrachte mededeling van de Commissie over **logistiek**. Met betrekking tot de evaluatie van het Witboek verwijs ik graag naar mijn brief over dit onderwerp die ik u recent heb doen toekomen.

De Europese Commissie zal informatie verschaffen over de onderhandelingen met de Russische Federatie inzake **overvliegrechten over Siberië** en over de stand van zaken met betrekking tot het **EU-VS luchtvaartakkoord**. Totstandkoming van dit laatste heeft vanwege interne procedures binnen de VS vertraging opgelopen.

GEANNOTEEERDE AGENDA

Horizontale vraagstukken

Evaluatie Witboek Transport

- Gedachtewisseling

Doel van het voorstel

In 2001 heeft de Commissie het Witboek Vervoer «Het Europees vervoersbeleid tot 2010: tijd om te kiezen» uitgebracht. De Commissie is nu gekomen met een evaluatie van dit Witboek. Twee belangrijke koerswijzigingen kunnen worden aangemerkt in deze evaluatie waarmee de Commissie tegemoet is gekomen aan belangrijke Nederlandse uitgangspunten. Ten eerste erkent de Europese Commissie dat een meer flexibele set instrumenten noodzakelijk is voor het vervoersbeleid. Naast algemeen geldende Europese wetgeving wordt tevens gesproken over andere instrumenten zoals economische stimulansen, het uitwisselen van *best practices*, technologische integratie, geografische differentiatie door middel van regelgeving op maat of versterkte samenwerking. Beleid moet ook meer dan voorheen tot stand komen in een permanente dialoog met alle relevante partijen.

Daarnaast is de Commissie inhoudelijk tegemoet gekomen aan belangrijke Nederlandse uitgangspunten. In de evaluatie nuanceert de Commissie de *modal shift* doelstelling van het Witboek om in 2010 de verhouding tussen de modaliteiten op het niveau van 1998 te realiseren. Nederland heeft in het traject ter voorbereiding van de evaluatie, actief aangedrongen op deze nuancering aangezien *modal shift* alleen geen oplossing kan bieden voor problemen op het gebied van milieu en congestie. De Commissie spreekt nu over *co-modaliteit*. De Commissie erkent dat verdere groei van het wegvervoer onvermijdelijk is en dat een grootschalige verschuiving naar spoor en water niet reëel is. Meer nadruk wordt nu gelegd op het verminderen van de negatieve externe effecten van alle modaliteiten, via onder meer slimme logistiek, groene aandrijftechnieken, intelligente vervoerssystemen en initiatieven zoals een groenboek stedelijk vervoer.

Met betrekking tot de inzet van Nederland verwijs ik verder graag naar mijn brief over de evaluatie van het Witboek die ik u recent heb doen toekomen.

Mededeling logistiek

- Presentatie van de Commissie

Doel van het voorstel

In de mededeling onderstreept de Commissie de noodzaak tot optimalisatie van het Europese vervoerssysteem met behulp van geavanceerde logistieke oplossingen. De Commissie onderkent hierbij dat verbetering van de logistieke dienstverlening in de eerste plaats een zaak is voor het bedrijfsleven zelf. Echter, de overheid dient passende randvoorwaarden te creëren. Mogelijke acties die de Commissie in dit kader benoemt zijn onder meer:

- Definiëren van de huidige knelpunten met betrekking tot logistieke dienstverlening;
- Verder ontwikkelen van informatie – en communicatietechnologieën voor onder meer *tracking* en *tracing* van goederen en een beter beheer van vervoerssystemen;
- Verbeteren van opleidingen;
- Bevorderen en vereenvoudigen van multimodale ketens door onder meer te streven naar administratieve *one-stop shops* waar alle douane

(en andere) formaliteiten op coördineerde wijze kunnen worden afgehandeld.

- Harmoniseren van laadeenheden.

Op basis van de mededeling en na consultatie van alle relevante partijen streeft de Commissie er naar om in 2007 te komen met een Actieprogramma.

Stand van zaken

De Commissie zal een presentatie geven over de mededeling. Het Voorzitterschap beoogt tijdens de Transportraad van december 2006 Raadsconclusies over de mededeling aan te nemen. Ter voorbereiding daarop vindt op 5 oktober een seminar plaats voor de lidstaten en sectorpartijen, georganiseerd door het Voorzitterschap en de Commissie.

Inzet Nederland

De inzet van de Commissie sluit goed aan bij de Nederlandse aanpak, zoals verwoord in de Beleidsbrief Logistiek en *Supply Chains* (u toegekomen op 26 juni 2006, 29 644 nr. 68). De uitwerking is iets anders: de nadruk ligt bij de Commissie wat meer op het bevorderen van multimoedaal vervoer, in Nederland wat meer op de ontwikkeling van *supply chain management* (vooral via kennis en innovatie). *Supply chain management* (SCM) betreft de inrichting en het beheer van voortbrengingsketens en omvat zowel de goederenstromen als de informatiestromen en de financiële stromen. Belangrijk is dat ook de Commissie onderkent dat verbetering van de logistieke dienstverlening in de eerste plaats een zaak voor het bedrijfsleven zelf is. Bij de verdere behandeling van het onderwerp zal Nederland er voor waken dat de primaire verantwoordelijkheid bij het bedrijfsleven blijft liggen. Nederland zal voorts:

- waken voor een automatische reflex tot meer Europese regelgeving (door bijvoorbeeld terughoudend te zijn op het punt van het harmoniseren van laadeenheden en kwaliteitscertificaten);
- aansturen op een «bottleneck» analyse in overleg met het bedrijfsleven;
- de aandacht richten op de bevordering van kennis en innovatie in het bedrijfsleven, in het bijzonder door onderzoek en ontwikkeling op ICT-terrein;
- pleiten dat overheden vooral investeren in het versterken van de klantgerichtheid van de douane en overheidsinspecties door stroomlijning van overheidsinterventies in de supply chain en ontwikkeling van het elektronisch berichtenverkeer (one-stop shopping, papierloze douane);
- bij de ontwikkeling van SCM-competenties ook aan sturen op ketenbeveiliging (security) als kerncompetentie waarmee logistieke dienstverleners zich in Europa kunnen onderscheiden.

Gevolgen voor Nederland

Nederland heeft als handelsland belang bij verlaging van alle typen kosten die de handel ondervindt (zoals die van transport, douane, ICT-berichtenverkeer, verzekeringen en security). Europees beleid kan bijdragen aan een verlaging van deze kosten.

Verordening tot wijziging van de statuten van de Galileo gemeenschappelijke onderneming

- Algemene oriëntatie

Doel van het voorstel

De gemeenschappelijke onderneming Galileo (GJU) is opgericht voor het uitvoeren van de ontwikkelingsfase van Galileo en voor het voeren van de onderhandelingen met de private partij die het systeem gaat bouwen en exploiteren. Volgens de oorspronkelijke planning zouden beide taken van

de GJU in 2006 afgerond moeten zijn. Gezien de huidige stand van het Galileo-programma zal de ontwikkelingsfase evenwel niet voltooid zijn voor eind 2008 en zou de bestaansduur van de gemeenschappelijke onderneming eveneens tot dan moeten worden verlengd. Ook de contractonderhandelingen lopen nog.

De opvolger van de GJU, de Galileo Supervisory Authority (GSA) is reeds in 2005 opgericht. Dit betekent dat beide organisaties naast elkaar zouden bestaan, een onwenselijke en kostbare situatie. Het bovengenoemde voorstel heeft tot doel de statuten van de gemeenschappelijke onderneming Galileo zo te wijzigen dat het mogelijk wordt dat zij haar taken geleidelijk overdraagt naar de GSA waarna de gemeenschappelijke onderneming per 31 december 2006 wordt opgeheven.

Stand van zaken

Het voorstel van de Commissie wordt breed gesteund door de lidstaten.

Inzet Nederland

Nederland is sterk voorstander van de overdracht van de taken van de GJU naar de GSA. Dit om onnodige overlap van activiteiten te voorkomen. Hierbij is benadrukt dat de kennis zoveel mogelijk behouden moet blijven en dat door de GSA prioriteit gegeven moet worden aan een goede continuering van de contractonderhandelingen.

Verordening inzake de beheersstructuren van de Europese programma's voor radionavigatie per satelliet (Galileo)

– Algemene oriëntatie

Doel van het voorstel

Niet alleen de statuten van de gemeenschappelijke onderneming maar ook die van de GSA dienen te worden aangepast om het mogelijk te maken dat de GSA geleidelijk maar uiterlijk per 1 januari 2007 de activiteiten van de gemeenschappelijke onderneming overneemt. Het betreft met name taken op het gebied van de ontwikkelingsfase van Galileo en het voeren van de onderhandelingen met de beoogde concessiehouder. De GSA zal verantwoordelijk zijn voor het beheer van de publieke belangen van Galileo. In deze hoedanigheid zal zij tevens het concessiecontract ondertekenen. De GSA zal voorlopig zetelen in Brussel zolang er geen beslissing is gevallen over de plaats van de zetel. Verschillende lidstaten, waaronder Nederland (Noordwijk), hebben zich kandidaat gesteld voor de zetel van de GSA. Een beslissing over de definitieve locatie van de GSA zal naar alle waarschijnlijkheid op de Transportraad van december of de Europese Raad van december genomen worden.

Stand van zaken

Het voorstel van de Commissie wordt breed gesteund door de lidstaten.

Inzet Nederland

Nederland is sterk voorstander van de aanpassing van de statuten. Hierdoor kan de GSA de resterende taken van de GJU overnemen en kan deze organisatie worden opgeheven.

Mededeling van de Commissie over de stand van zaken betreffende het programma Galileo

– Raadsconclusies

De Commissie geeft in de mededeling een overzicht van de stand van zaken in de voortgang van het Galileo Programma. Aangegeven wordt dat Galileo het grootste industriële project is dat ooit op Europese schaal is opgezet en de eerste Europese Public Private Partnership (PPP) betreft. Galileo past binnen de Lissabonstrategie. De markt voor productie en

diensten voor satellietnavigatie bereikte in 2005 een omvang van 60 miljard euro met een jaarlijkse groei van 25%. In de EU zou Galileo voor een groei van 150 000 banen kunnen zorgen in onderzoek, toepassingen en diensten. De constellatie van Galileo maakt, eventueel in combinatie met het Amerikaanse GPS en Russische GLONASS systeem, een wereldwijde dekking mogelijk en een grotere precisie dan die van de nu operationele systemen. De ontwikkelingsfase van Galileo loopt tot begin 2009. De stationeringsfase betreft de bouw en lancering van de satellieten en de installatie van de aardse componenten en wordt voor 2009 en 2010 voorzien. De exploitatiefase zal eind 2010 van start gaan. In 2012 zou het systeem volledig operationeel moeten zijn.

Ontwikkelingsfase

De opdracht voor een bedrag van 1038 miljoen euro voor de resterende ontwikkelingsfase (validering) is in december 2004 gegeven en het beheer van deze fase ligt bij de European Space Agency (ESA). Het totale bedrag voor de ontwikkeling ligt op ongeveer 1500 miljoen euro waarvan de EU en ESA ieder de helft betalen. Deze fase dient voor het einde van 2008 te worden afgesloten. De lancering van de proefsatelliet GIOVE A heeft in het bijzonder het frequentiegebruik voor Galileo op succesvolle wijze veiliggesteld. Een tweede proefsatelliet, de GIOVE B zal worden gelanceerd eind 2006.

Onderzoeksprogramma

Al tien jaar maakt de voorbereiding op de bouw en het gebruik van Galileo deel uit van het Europese onderzoeksprogramma. Dit betreft niet alleen de technieken voor de infrastructuur maar ook de voorbereiding op de toepassingen ten behoeve van gebruikers. Naast toepassingen in verkeer en vervoer (onder meer vervoer dieren, gevaarlijke stoffen, waarschuwingsberichten) zijn deze projecten ook gericht op bijvoorbeeld geodesie, tijdsbeheer, opsporings- en reddingsdiensten. De GSA zal het Galileo-gedeelte van het zevende kaderprogramma nader invullen.

Toepassingen

In verschillende richtlijnen en verordeningen heeft de Commissie het gebruik van Galileo – als één van de mogelijke technieken – opgenomen. Verdere mogelijkheden hiertoe worden binnen de Commissie onderzocht. Eind 2006 zal de Commissie een Groenboek uitbrengen voor de toepassingen van Galileo.

Eén signaal is voorbehouden aan overheidsdiensten (Public Regulated Service – PRS). Het betreft een robuust signaal dat beter bestand is tegen interferentie en pogingen tot opzettelijk verstoren. Het gebruik zal door middel van cryptologie en sleutelmanagement worden gereguleerd. Voor het restrictieve gebruik is een mechanisme voorzien dat voortkomt uit het Gemeenschappelijk Optreden van de Raad (eerste en tweede pijler). De Commissie zal voor eind 2006 bij de Raad een plan indienen voor toegangsbeleid voor PRS.

Concessiecontract

De Gemeenschappelijke Onderneming (GJU) onderhandelt met een consortium over een concessiecontract voor 20 jaar. De hoofdlijnen van dit contract zijn, naar verwachting, eind 2006 uitonderhandeld. Inmiddels is de Galileo Supervisory Authority (GSA) opgericht die vanaf 1 januari 2007 de resterende onderhandelingstaak zal overnemen. De GJU zal begin 2007 worden opgeheven. De onderhandelingen spitsen zich toe op de verdeling van risico's. Vanaf eind 2006 zullen de voornaamste resultaten van de onderhandelingen bekend zijn. Deze worden aan de Raad en het Europees Parlement voorgelegd.

Financiering van het Programma

In juli 2004 heeft de Commissie een verordening voorgesteld voor een financieel kader 2007–2013. In april 2005 heeft de Raad het voorstel aanvaard met uitzondering van het budgettaire gedeelte. Het Parlement heeft in september 2005 zijn steun uitgesproken. In het voorstel van de Commissie was sprake van een EU bijdrage van 1 miljard euro. In de concept begroting is 900 miljoen euro opgenomen. De exacte bedragen die moeten worden vrijgemaakt voor de volledige duur van de concessie hangen af van de verdeling van de risico's en de financiële lasten die in het concessiecontract worden vastgesteld. De Commissie wordt bijgestaan door de Europese Investeringsbank.

Stand van zaken

Het Voorzitterschap beoogt Raadsconclusies over de mededeling aan te nemen.

Inzet Nederland

Nederland verwelkomt de mededeling van de Commissie. Galileo betreft een gecompliceerd programma met vele facetten. De mededeling geeft in algemene zin een goed overzicht van de stand van zaken in deze verschillende facetten.

Nederland zal bij de behandeling van de Raadsconclusies het belang van tijdige informatie aan de Raad blijven benadrukken. De Raad moet worden geïnformeerd over de uitkomst van de onderhandelingen op hoofdlijnen, waarbij alle financiële consequenties duidelijk in kaart zijn gebracht, alvorens een contract verder wordt uitonderhandeld.

Gevolgen voor Nederland

De Raad heeft eerder besloten dat de bouw en exploitatiefase gefinancierd moet worden uit de EU-begroting. Additionele bijdragen uit nationale begrotingen zijn niet aan de orde.

Mede aan de hand van het groenboek van de Commissie over mogelijke toepassingen van Galileo (verwacht in december) zullen ook Nederlandse partijen zich moeten buigen over de vraag welke kansen en mogelijkheden het Galileo-systeem in de toekomst kan bieden.

Tijdens het Algemene Overleg van maart 2006 heeft de Tweede Kamer verzocht te worden geïnformeerd over de stand van zaken in het Galileo-programma zodra meer bekend is over de totale kosten en eventuele kostenoverschrijdingen. Omdat tot op heden onvoldoende informatie is verstrekt over de te verwachten kosten (vanwege de vertraagde onderhandelingen), kon deze toezegging tot op heden niet gestand gedaan worden. Uiteraard zal deze informatie, zodra beschikbaar, met u gedeeld worden.

Stand van zaken onderhandelingen concessiecontract

– Informatie van de Commissie

De bouw en exploitatiefase wordt in de vorm van een Public Private Partnership aanbesteed, waarbij een contract voor 20 jaar zal worden gesloten. Zoals boven aangeven lopen momenteel onderhandelingen met het beoogd en als enig overgebleven consortium.

Deze onderhandelingen spitsen zich met name toe op de verdeling van de risico's. Wat betreft de totale kosten van Galileo is voor Nederland het bedrag zoals overeengekomen bij het akkoord over de nieuwe Financiële Perspectieven leidend. Voorts dient, zoals in de Raadconclusies van december 2004 is opgenomen, de Raad op de hoogte te worden gebracht van de resultaten van de onderhandelingen en dient hier met name aandacht te worden gegeven aan de risicoverdeling en de kosten, voordat het contract wordt getekend en kan worden overgegaan naar de operationele fase (bouw en exploitatie).

Namens de Europese Commissie heeft commissaris Barrot na de eerste onderhandelingsronde de Raad in maart 2006 en juni 2006 op hoofdlijnen geïnformeerd over de voortgang. Gezien echter de wens van de Commissie om meer financiële armslag voor Galileo en het tijdsbeslag van de onderhandelingen, moet gevreesd worden voor aanzienlijke kostenstijgingen. Op dit moment is de informatievoorziening over de onderhandelingen met het Consortium beperkt en heeft Nederland zorgen over de manier waarop de onderhandelingen lopen nu slechts één bidder (het consortium) resteert en vragen ontstaan over de mate van risico die deze bidder bereid is te lopen. Het risico voor de publieke sector en daarmee de mogelijke kosten kunnen dan ook aanzienlijk hoger uitvallen dan eerder was voorzien. Meer gedetailleerde informatie is hierover nu niet te geven omdat de onderhandelingen over de risicoverdeling in de komende maanden worden gevoerd. De Commissie heeft aangegeven dat de Raad voortdurend geïnformeerd zal worden over het verdere verloop van de onderhandelingen. Commissaris Barrot zal dit naar verwachting tijdens de Raad in oktober doen aan de hand van een zeer globale en voorlopige stand van zaken in de onderhandelingen. Nederland hecht sterk aan tijdige en volledige informatie van de Raad. Alleen op deze wijze kan worden voorkomen dat de Raad voor een voldongen feit wordt geplaatst aan het einde van de onderhandelingen (verwacht voor eind 2007).

Galileo: relaties met derde landen

- Informatie van de Commissie

Internationale samenwerking is een essentieel onderdeel van het Galileo-programma, dat mondiale ambities heeft. Samenwerkingsovereenkomsten zijn reeds ondertekend met China, Israël, Oekraïne, India, Marokko en Zuid-Korea. De overeenkomst met de Verenigde Staten voorziet in een algehele interoperabiliteit van het Europese en Amerikaanse systeem. Besprekingen worden gevoerd met een groot aantal andere landen. De Commissie zal hierover rapporteren.

Eind 2006 zal de Commissie opnieuw om een mandaat vragen voor onderhandelingen met derde landen. Hierbij zal ook de vraag aan de orde komen of, en zo ja, welke positie derde landen kunnen krijgen in het bestuurlijke apparaat voor het Galileo-systeem.

Luchtvaart

Voorstel voor gemeenschappelijke regels op het terrein van security in de burgerluchtvaart

- Politiek akkoord

Doel van het voorstel

De Commissie stelt voor om de bestaande Verordening 2320/02 op het gebied van veiligheid in burgerluchtvaart, die snel en onder druk van «11 september 2001» is uitgevaardigd, te harmoniseren en te vereenvoudigen. De voorgestelde maatregelen hebben o.a. betrekking op toegangs- en veiligheidscontroles, de wijze waarop vliegtuigen worden gecontroleerd, verboden goederen, categorieën van personen en goederen die aan speciale controles worden onderworpen of juist worden uitgezonderd. Daarnaast wil de Europese Commissie de reikwijdte van de verordening uitbreiden met de zogenaamde «*in-flight security*», de beveiliging aan boord van het vliegtuig. Hiermee zouden de Europese regels zowel de beveiliging op de grond als de beveiliging aan boord van het vliegtuig omvatten.

Stand van zaken

Over het voorstel is reeds een algemene oriëntatie bereikt op de

Transportraad van 27 maart 2006. Het Voorzitterschap streeft ernaar om ook snel tot een akkoord te komen met het Europees Parlement, mede onder invloed van het recente luchtvaartincident in het Verenigd Koninkrijk, en voert hierover inmiddels besprekingen met het Europees Parlement.

Het belangrijkste punt dat nog openstaat betreft de financiering van de kosten van uitvoering van de maatregelen. Het Europees Parlement heeft een amendement ingediend waarin wordt bepaald dat de lidstaten de kosten van eventuele strengere of aanvullende security maatregelen, die zij met gebruikmaking van hun nationale bevoegdheden kunnen opleggen in hun eigen land, zelf moeten betalen. Het gaat daarbij dus om maatregelen die verder gaan dan het verplichte pakket Europese maatregelen.

Inzet Nederland

Indien het overleg tussen de Raad en het Europees Parlement tot een compromisvoorstel leidt en het voorstel op de komende Transportraad ter besluitvorming wordt voorgelegd, dan zal ik mij dan laten adviseren over een standpuntbepaling (op moment van schrijven is het compromisvoorstel nog niet bekend). Gezien de gevoeligheid van dit onderwerp bij de meeste lidstaten zal het daarbij naar verwachting gaan om een sterk afgezwakt compromisvoorstel. Daarbij zal het streven om snel tot een akkoord te komen centraal staan.

Gevolgen voor Nederland

De gevolgen van het voorstel als zodanig zijn beperkt, omdat het hier uitsluitend om het vaststellen van de basisprincipes van de luchtvaartbeveiliging gaat. Waarschijnlijk zal de implementatieregelgeving die later op basis van de onderhavige verordening wordt vastgesteld, meer praktische gevolgen hebben.

Voor wat betreft de financiering moet het compromisvoorstel worden afgewacht. Hierbij zal het hoe dan ook gaan om de formulering van een *uitgangspunt* inzake de mogelijkheid van meebetalen door de nationale overheden. Een dergelijk uitgangspunt zal naar verwachting nog geconcretiseerd moeten worden in uitvoeringsregels die door de Europese Commissie ontwikkeld moeten worden.

EU-VS luchtvaartonderhandelingen

– Informatie van de Commissie

Stand van zaken

De in november 2005 gevoerde onderhandelingen tussen de EU en de VS hebben een positief resultaat opgeleverd. Er is sprake van een akkoord met dien verstande dat de VS nog een afzonderlijk nationaal traject t.a.v. «ownership and control» moet doorlopen. Dit voorziet in ruimere zeggenschapsbepalingen (control) in VS-luchtvaartmaatschappijen voor niet-VS investeerders. Dat wil zeggen dat bijv. EU-investeerders de feitelijke zeggenschap met betrekking tot economische aspecten van de luchtvaartmaatschappij kunnen krijgen. Het Department of Transport (DoT) van de VS heeft hiertoe een *Notice of Proposed Rule Making* (NPRM) gepubliceerd die deze ruimere zeggenschapsbepalingen mogelijk zou moeten maken. Dit heeft meer discussie opgeleverd dan voorzien en op 3 mei j.l heeft het DoT een aanvullende (Supplemental) NPRM uitgebracht. DoT's benadering is in algemene zin ongewijzigd gebleven. De SNPRM was vooral bedoeld als verduidelijking maar kende tevens enkele aanscherpingen. Ook de aanvullende NPRM heeft in het Congres veel weerstand opgeroepen.

Het Amerikaanse Huis van Afgevaardigden heeft onlangs een amendement aangenomen, waardoor DoT de uiteindelijke regelgeving (*Final Rule*) niet kan implementeren. Vervolgens heeft de Senaatscommissie dit overgenomen. Nu moet de *Final Rule* nog door de gehele Senaat worden behandeld. Verwacht wordt dat dit niet voor de tussentijdse verkiezingen van het Congres in november zal gebeuren. DoT heeft derhalve besloten de *Final Rule* niet te finaliseren om niet (nog meer) kwaad bloed te zetten bij Congres. Volgens de Europese Commissie is het niet waarschijnlijk dat er voor het einde van het jaar een *Final Rule* zal komen.

Nederlandse inzet

Nederland zal de Commissie blijven steunen in haar streven snel tot een definitief akkoord te komen.

Gevolgen voor Nederland

Een OAA schept nieuwe mogelijkheden voor KLM-Air France (niet in de laatste plaats ten aanzien van financiering en schaalvergroting). Concreet betekent een OAA dat de alliantie KLM-Air France geen luchtvaartpolitieke belemmeringen zal ondervinden.

Indien de Raad een definitief akkoord zou verwerpen, kan dit op termijn negatieve gevolgen hebben voor het *Open skies* verdrag tussen Nederland en de VS. De Commissie heeft namelijk een inbreukprocedure tegen Nederland geopend met als inzet het opzeggen van *Open skies* verdrag. De procedure is hangende de onderhandelingen tussen de EU en de VS stilgelegd.

EU – Rusland – Overvliegrecchten Siberië

– Informatie van de Commissie

Stand van zaken

Commissaris Barrot zal rapporteren over de voortgang van de onderhandelingen met de Russische Federatie (RF) inzake de Trans Siberische Overvliegrecchten (TSR's).

De Raad heeft de Commissie in maart een mandaat gegeven om onderhandelingen te starten, welke zich beperken tot het afschaffen van de verplichte heffingen door de Russische Federatie op de overvliegrecchten van Europese luchtvaartmaatschappijen over Siberië op vluchten van en naar Azië. Het mandaat is in de tijd beperkt en is gekoppeld aan de beslis-sing over toetreding van de Russische Federatie tot de WTO.

Tot nu toe verlopen de onderhandelingen zeer stroef met name omdat de Russische Federatie geen haast heeft met het dossier. De Commissie wil de kwestie opgelost hebben voor de EU-Rusland top in november.

Gevolgen voor Nederland

Afschaffing van de verplichte betalingen zal KLM enkele tientallen miljoenen euro's per jaar schelen en bijdragen aan het normaliseren van de luchtvaartrelatie met Rusland.

**VERSLAG OP BASIS VAN DE GEANNOTEEERDE AGENDA
TRANSPORT, TELECOM EN ENERGIERAAD 9 JUNI 2006
ONDERDEEL TRANSPORT**

Samenvatting verslag Transportraad 9 juni 2006

Een politiek akkoord werd bereikt op de verordening inzake openbaar vervoerdiensten. Tevens werd een algemene oriëntatie bereikt op de richtlijn inzake een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en op de verordening betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europees luchtvaartstelsel SESAR. Raadsconclusies werden aangenomen op het gebied van verkeersveiligheid en binnenvaart. Tenslotte verschaft de Europese Commissie informatie over de stand van zaken met betrekking tot Galileo, de onderhandelingen met de VS over een luchtvaartakkoord en de onderhandelingen met de Russische Federatie inzake de overvliegrechten over Siberië.

Hieronder vindt u in het kort de Nederlandse inzet op de belangrijkste punten van deze Transportraad

Het belangrijkste onderwerp op deze Raad betreft de **verordening inzake openbaar vervoerdiensten**. Het Voorzitterschap streeft naar een politiek akkoord op dit dossier.

Nederland ondersteunt dit streven. De verordening betreft een eerste stap naar meer transparante en meer competitieve gunning/aanbesteding van OV- diensten in Europa. Daarnaast creëert de kaderzettende verordening een *level playing field* in Europa doordat oneerlijke concurrentie van bedrijven die profiteren van een beschermde markt tegen gehouden kan worden. Met de Wp2000 heeft Nederland vooruitgelopen op de verordening openbaar vervoerdiensten en is de aanbestedingsverplichting voor OV – m.u.v. het Hoofdrailnet (HRN) – reeds vastgelegd. Met de huidige tekst die voorligt zal de verordening weinig gevolgen hebben voor de Nederlandse regelgeving.

Tevens beoogt het Voorzitterschap het bereiken van een algemene oriëntatie over het voorstel voor de aanpassing van de **richtlijn inzake een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart**. Nederland heeft als kust-, haven- en vlaggenstaat belangen bij dit voorstel en vindt dat de voorgestelde wijzigingen tot verbetering kunnen leiden ten opzichte van de bestaande richtlijn.

Ook over het voorstel voor een verordening betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europees luchtverkeerbeveiligingssysteem **SESAR** hoopt het Voorzitterschap een algemene oriëntatie te bereiken. Nederland is sterk voorstander van SESAR en is van mening dat er een noodzaak bestaat om in SESAR de krachten van alle betrokken partijen te bundelen.

De Europese Commissie zal informatie verschaffen over de onderhandelingen met de Russische Federatie inzake **overvliegrechten over Siberië** en over de stand van zaken met betrekking tot het **EU-VS luchtvaartakkoord**. Totstandkoming van dit laatste heeft vanwege interne procedures binnen de VS vertraging opgelopen tot later dit jaar.

Over het **actieprogramma voor de binnenvaart «Naiades»** en de tussentijdse evaluatie van het **actieprogramma verkeersveiligheid** zullen Raadsconclusies worden aangenomen. Nederland kan instemmen met deze conclusies.

Het Voorzitterschap zal de voortgang toelichten inzake de dossiers **Galileo** en **Havenstaatcontrole**. De discussie over havenstaatscontrole blijkt met name moeizaam als het gaat over de verhouding tussen de plannen van de Commissie en het in ontwikkeling zijnde inspectieregime in het kader van het *Paris MoU on Port State Control*. Nederland is – als één van de grootste havenstaten binnen de EU en een navenant zware inspectielast – van mening dat er geen twee verschillende inspectieregimes moeten ontstaan.

De publicatie over de aangekondigde evaluatie van het **Witboek Transport** is verschoven is naar eind juni.

Landvervoer

Herzien voorstel voor een verordening inzake openbaar vervoerdiensten (weg- en spoor)

- Politiek akkoord

Doel van het voorstel

Het voorstel voor een verordening inzake openbaar vervoerdiensten voor personenvervoer beoogt een transparant kader te bieden voor de toekenning en compensatie van vervoerscontracten. Het voorstel is o.a. uitgebracht naar aanleiding van de uitkomsten van het Altmark-arrest van 2003 waarin werd vastgesteld dat de concurrentieregels van de interne markt ook van toepassing zijn op openbaar vervoer.

In de verordening wordt vastgelegd dat openbaar vervoerdiensten in beginsel openbaar aanbesteed dienen te worden. Echter, hierop kunnen uitzonderingen (onderhandse gunning) gemaakt worden:

- wanneer de vervoerdienst conventioneel spoor betreft;
- de OV-diensten worden uitgevoerd door een «interne exploitant» (een wettelijk onderscheiden entiteit waarover de competente autoriteit complete controle uitoefent) voorzover dit mogelijk is gemaakt in de nationale regelgeving van de lidstaat;
- wanneer sprake is van een klein contract dan wel een noodsituatie (bijvoorbeeld na faillissement).

Bij onderhandse gunning van spoorvervoer geldt dat een exploitant die over een door een bevoegde autoriteit gegund contract beschikt, door een andere bevoegde autoriteit *mag* worden uitgesloten van openbare aanbesteding op zijn grondgebied. Bij onderhandse gunning door een lokale overheid aan een «interne exploitant» (vergelijkbaar met een GVB in Nederland) geldt dat deze per definitie niet mag meedingen naar aanbestedingen elders.

Zowel bij aanbesteding als bij gunning dient een openbaar dienstcontract te worden opgesteld waarin op transparante wijze wordt vastgelegd wat de prestaties van de exploitant zullen zijn en welke overheidsbijdrage (in de vorm van een compensatie dan wel een exclusief recht) hier tegenover staat. De verordening spreekt van een overheidsbijdrage die overeenkomt met de werkelijke kostprijs van de diensten plus een redelijke winst. De transparantie-eisen moeten leiden tot een beter functionerende, beter vergelijkbare OV-markt in Europa.

Stand van zaken

Het Voorzitterschap beoogt te komen tot een politiek akkoord. De discussie spitst zich met name toe op de reciprociteit voor spoor, transparantie inzake onderhands gegunde contracten, de overgangstermijnen, de maximale duur van contracten en de uitzondering van kleine contracten. De discussie over reciprociteit en transparantie voor onderhands gegunde spoorcontracten zijn duidelijk aan elkaar gerelateerd: een aantal landen wenst meer transparantie en meer reciprociteit, terwijl andere landen tegenstander zijn van vergrote transparantie en meer reciprociteit. Voor de discussie over reciprociteit vs transparantie voor onderhands gegunde spoorcontracten geldt dat Nederland van mening is dat een juridisch houdbare oplossing gekozen dient te worden. Nederland kan het oorspronkelijke voorstel hiertoe steunen, wat betekent dat beide partijen in de discussie iets zullen moeten toegeven. Dat voorstel houdt in dat spelers met een beschermde thuismarkt in de tweede fase van de overgangperiode kunnen worden uitgesloten van aanbestedingen. Nederland kan daarnaast instemmen met een proportionele verhoging van de maximale omvang van kleine contracten die worden uitgezonderd

van aanbesteding indien hiermee tot een politiek akkoord gekomen kan worden.

Inzet Nederland

Nederland streeft naar het bereiken van een politiek akkoord op de Transportraad van 9 juni. De verordening betreft een eerste stap naar meer transparante en meer competitieve gunning/aanbesteding van OV-diensten in Europa. Daarnaast creëert de kaderzettende verordening een *level playing field* in Europa doordat oneerlijke concurrentie van bedrijven die profiteren van een beschermde markt tegen gehouden kan worden.

Nederland is tevreden over:

- het algemene uitgangspunt van transparantie en concurrentie;
- de handhaving van eigen beleidsruimte (personeel, aanbesteding GVB);
- een eerlijker level playing field;
- de mogelijkheid om zowel reeds aanbestede en onderhands gegunde contracten uit te dienen (zoals de Hoofdrailnetconcessie).

Gevolgen voor Nederland

Met de Wp2000 heeft Nederland vooruitgelopen op de verordening openbaar vervoerdiensten en is de aanbestedingsverplichting voor OV – m.u.v. het Hoofdrailnet (HRN) – reeds vastgelegd. Met de huidige tekst die voorligt zal de verordening weinig gevolgen hebben voor de Nederlandse regelgeving. Zo sluiten bijvoorbeeld de eisen inzake transparantie en compensatie voor onderhands gegunde contracten goed aan bij de verlening van de Hoofdrailnetconcessie.

Verslag

Het Voorzitterschap lichtte het laatste compromispakket toe, waarin meer ruimte werd geboden voor onderhandse gunning, maar waarin ook meer transparantie en maatregelen voor een level playing field werden geboden. Na een lange tafelronde en een iets aangepast compromisvoorstel (waarin onder meer expliciet wordt vermeld dat alle aanbestedingen in overeenstemming met het gemeenschapsrecht moeten gebeuren) kon het Voorzitterschap concluderen dat de Raad met gekwalificeerde meerderheid tot een gemeenschappelijk standpunt was gekomen.

Verkeersveiligheid: tussentijdse evaluatie verkeersveiligheid

– Raadsconclusies

Doel van het voorstel

In 2003 heeft de Transportraad de doelstelling van het Europese Actieprogramma voor Verkeersveiligheid onderschreven om in 2010 te komen tot een reductie van 50% in het aantal verkeersdoden in de Europese Unie. De tussentijdse evaluatie van het actieprogramma wijst uit dat deze doelstelling zonder aanpassingen niet zal worden gehaald. Dit ligt voor een groot deel aan het aantal verkeersdoden in de nieuwe lidstaten. Op grond van de tussentijdse evaluatie verkeersveiligheid en de informele transportraad van 2/3 maart in Bregenz (die in het teken stond van verkeersveiligheid) heeft het Voorzitterschap raadsconclusies opgesteld. In de raadsconclusies wordt onder meer gesproken over: het extra beschermen van kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers en fietsers, het gebruik van (waar zinvol) intelligente infrastructuurvoorzieningen zoals variabele snelheidsaanwijzingen en de veiligheid van voertuigen door het ontplooiën van nieuwe technologische initiatieven. Verder wordt gesproken over een gezamenlijke Europese bewustwordingscampagne ter bestrijding van risicofactoren voor ongevallen, zoals vermoeidheid van de bestuurder of rijden onder invloed en over een initiatief van de Commissie om een Europese verkeersveiligheidsdag in te stellen.

Inzet Nederland

Voor Nederland is verkeersveiligheid een belangrijke prioriteit. Wel dient bij elk initiatief bekeken te worden op welk niveau (communautair of nationaal) dit het beste opgepakt kan worden. Daarnaast ziet Nederland ook veel in het delen van ervaringen en best practices. Op verzoek van Nederland wordt een Europese verkeersveiligheidsdag gekoppeld aan de VN-dag in datzelfde teken, die in 2007 voor het eerst zal plaatsvinden. Ten aanzien van een Europese bewustwordingscampagne is Nederland van mening dat de uitwerking van een dergelijke campagne moet plaatsvinden door de lidstaten zelf.

Verslag

De Raadsconclusies werden zonder discussie aanvaard. Commissaris Barrot kondigde aan spoedig voorstellen te zullen presenteren over verbetering van infrastructuurveiligheid, voertuigveiligheid, het voeren van lichten overdag en verbetering van de aanpak van grensoverschrijdende verkeersovertredingen.

Mededeling betreffende de bevordering van de binnenvaart (Actieprogramma «Naiades»)

– Raadsconclusies

Doel van het voorstel

Op 17 januari jl. heeft de Europese Commissie een ambitieus actieprogramma gepubliceerd dat tot doel heeft de binnenvaart in Europa te stimuleren, teneinde het potentieel van deze sector zo optimaal mogelijk te benutten.

Vanwege het grensoverschrijdende karakter van de binnenvaart dienen zowel de lidstaten als de Gemeenschap actie te ondernemen. De mededeling beschrijft vijf terreinen waarop actie ondernomen zou moeten worden, te weten: markt, vloot, banen en vaardigheden, imago en infrastructuur. Deze terreinen worden in een actieplan verder uitgewerkt. De acties zijn onder te verdelen in wettelijke maatregelen (met name harmonisatie van bestaande wetgeving), beleidsmaatregelen (zoals het aanstellen van een TEN-coördinator voor de binnenvaart) en ondersteuningsmaatregelen (zoals het stimuleren van het gebruik van milieuvriendelijke technologieën). Voor de uitvoering van het programma zal nauw moeten worden samengewerkt met nationale en regionale overheden, riviercommissies en de Europese industrie.

In een apart hoofdstuk komt de institutionele discussie kort aan bod. De huidige organisatiestructuur van de binnenvaart in Europa wordt gekenmerkt door verschillende organisaties.

Vier opties worden gepresenteerd voor vernieuwing van het institutionele kader: :

- Versterking van de samenwerking tussen bestaande organisaties;
- Toetreding van de EU tot de CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart) en DC (Donau Commissie);
- Oprichting van een intergouvernementele Pan-Europese verdragsorganisatie voor de binnenvaart;
- Communautair kader.

Stand van zaken

Het voorzitterschap streeft naar aanname van raadsconclusies over de mededeling van de Commissie. Belangrijke discussiepunten tijdens de onderhandelingen over deze conclusies vormden de oproep aan de Europese Commissie om te komen met een voorstel voor een Innovatiefonds en het geven van extra aandacht aan binnenvaart in het TEN programma, onder andere door het overwegen van het benoemen van een zogenaamde TEN-coördinator voor de binnenvaart.

Op 16 mei jl. heeft te Bazel een conferentie plaatsgevonden van de ministers van de Rijnvaartlanden. Daar is overeenstemming bereikt om ten aanzien van het institutionele vraagstuk een versterkte samenwerking tussen CCR, EU en andere relevante internationale organisaties na te streven. Een passage van deze strekking is in de concept-Raadsconclusies opgenomen.

Nederlandse inzet

Nederland is verheugd over de grotere politieke Europese betrokkenheid bij binnenvaart en kan de Raadsconclusies ondersteunen.

Gevolgen voor Nederland

Zestig procent van het goederenvervoer van Nederland naar andere Europese landen (en vice versa) verloopt via de binnenvaart en is hiermee een modaliteit van essentieel belang voor de haven van Rotterdam. Met een betere vaarwegeninfrastructuur in de ons omringende landen kan Rotterdam blijven groeien en daarmee de Nederlandse economie stimuleren.

Schonere binnenvaartschepen kunnen bijdragen aan het behalen van de normen op het gebied van luchtkwaliteit.

Verslag

De Raadsconclusies werden ongewijzigd door de Raad vastgesteld. Nederland onderschreef de conclusies en drong aan op de snelle aanstelling van een TEN-coördinator voor de binnenvaart. Tevens heeft Nederland aangegeven dat indien de Commissie nieuwe wetgeving overweegt, ook gekeken zou moeten worden naar wetgeving die kan verdwijnen. Zo zou de binnenvaart moeten kunnen werken met één vervoerdocument.

Horizontale vraagstukken

GNNS (Galileo)

- stand van zaken concessieonderhandelingen: informatie door de Commissie

De Commissie zal de lidstaten informeren over de procedure voor de voortgang van de onderhandelingen met de beoogde concessiehouder voor het satellietnavigatie programma Galileo. De onderhandelingen liggen nog op schema. De Commissie zal zeer binnenkort een voorstel met basiselementen voor de concessie-overeenkomst van het consortium ontvangen.

Tijdens de lunch zal worden gesproken over samenwerking met niet-EU landen en over de criteria voor de vestiging van de GSA. Momenteel hebben zes landen zich officieel kandidaat gesteld voor de GSA: Griekenland (Athene), Spanje (Barcelona), Frankrijk (Straatsburg), Italië (Rome), Verenigd Koninkrijk (Cardiff) en Nederland (Noordwijk).

Het satellietnavigatieprogramma Galileo bevindt zich in de ontwikkelingsfase die tot en met 2008 zal duren. De Raad heeft eerder besloten dat de bouw- en exploitatiefase van Galileo in de vorm van een *Public Private Partnership* zal worden uitgevoerd. Voor het selecteren van een «operator» is een tender uitgeschreven. In een aantal stappen is uiteindelijk een consortium geselecteerd dat een breed industrieel draagvlak heeft in de EU. Dit consortium bestaat uit een fusie van twee partijen die uiteindelijk zijn overgebleven in de tenderfase.

Zoals afgesproken tijdens het vorige AO zal de Kamer zo spoedig mogelijk, mede naar aanleiding van een nog te publiceren mededeling van de

Commissie, nader worden geïnformeerd over het verloop van het Galileo-project.

Verslag

Commissaris Barrot informeerde de Raad in zeer algemene termen over de stand van zaken met betrekking tot de onderhandelingen met de concessiehouder. Grootste discussiepunt daarin blijft nog steeds de risico-verdeling tussen private en publieke partijen. Desalniettemin verwachtte Commissaris Barrot dat het tijdpad gerespecteerd kan worden en dat begin 2007 een akkoord getekend kan worden. Hij beloofde de Raad en het Europees Parlement tijdig een overzicht van de voorziene risico-verdeling toe te sturen.

Zeescheepvaart

Maritiem veiligheidspakket

a) Havenstaatcontrole

– Voortgangsrapportage

Doel van het voorstel

De hoofddoelstelling van het voorstel is de introductie van een effectiever inspectiesysteem van buitenlandse schepen in Europese havens waarbij de nadruk vooral zal liggen op het inspecteren van hoog-risico («substandard») schepen. De bestaande kwantitatieve benadering (25% gecontroleerde schepen per lidstaat) wordt vervangen door een meer kwalitatieve en globale benadering op EU-niveau. Het voorstel is van toepassing op de EU-landen maar de gehanteerde berekeningen en normen zijn gebaseerd op de prestaties binnen de regio van het Memorandum van Parijs (PMOU). De PMOU regio omvat buiten alle EU kuststaten ook Rusland, Canada (oostkust), IJsland, Noorwegen en Kroatië. Bij de invoering van een nieuw inspectieregime wordt gestreefd naar een 100% toezicht binnen het PMOU-gebied waarbij elk schip dat een PMOU-haven binnenloopt door één van de PMOU-lidstaten geïnspecteerd wordt. De huidige verplichting voor lidstaten tot inspectie van 25% van buitenlandse schepen in havens leidt tot ongeveer 80% toezicht binnen het PMOU-gebied. In het voorstel wordt nadrukkelijk van de spreiding van de inspectieverplichting over de PMOU landen gesproken, anders dan dat alleen van spreiding over de EU landen wordt uitgegaan.

Daarnaast moet het voorstel onder meer de mogelijkheden tot het weren van schepen in Europese havens uitbreiden en versterken. Door het ontbreken van internationale verdragen dienaangaande is deze voorziening slechts verplichtend voor de EU landen en niet voor de non-EU landen van het PMOU.

Het Europese agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) moet de nodige hulp bieden ten aanzien van een samenhangende en doeltreffende uitvoering van de richtlijn.

Tenslotte voorziet het voorstel in een nadere harmonisatie en standaardisatie van de training van havenstaatscontrole inspecteurs.

Stand van zaken

Het Voorzitterschap zal rapporteren over de voortgang van de besprekingen. Die bleken met name moeizaam tussen lidstaten en de Europese Commissie als het ging over de verhouding tussen de voorliggende plannen van de Commissie en het in ontwikkeling zijnde Nieuwe Inspectie Regime (NIR) in het kader van het Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. In dit kader heeft de Europese Commissie wensen geuit op het gebied van selectie criteria en inspectie plaatsen die verder gaan dan de lidstaten willen. Deze baseren zich hierbij op toename werklast, efficiency en ontbreken van directe noodzaak. Te denken valt hierbij aan invoering van een criterium op basis van de prestaties van een

scheepseigenaar, klachten en meldingen van loodsen, het met positief gevolg doorlopen van een vrijwillige IMO vlaggenstaat audit. Als additionele geografische plaats van inspectie wil de Commissie ankerplaatsen opnemen.

Over het tevens parallel te introduceren inspectie-informatiesysteem is ook nog géén overeenstemming. De Commissie heeft aangegeven dat de ontwerpcriteria voor een dergelijk systeem van het PMOU niet alle EU aspecten afdekken. Voor de lidstaten is het van groot belang dat er één informatie systeem komt die zowel EU als PMOU afdekt en voor iedereen toegankelijk is.

Verder punt van discussie is het standpunt van de Commissie over training en examinering van inspecteurs. De Commissie wil een naar een supranationaal systeem waaraan de inspecteurs hun bevoegdheid tot inspecteren ontlenu; de lidstaten willen slechts ondersteuning van de Commissie bij het verzorgen van trainingen en daarna de bevoegdheid tot inzet zelf in handen houden.

Nederlandse inzet

Uitgangspunt voor Nederland is dat het nieuwe EU inspectieregime niet uiteen mag lopen met het regime dat momenteel binnen het PMOU on Port State Control wordt ontwikkeld. Voorkomen moet worden dat er twee inspectieregimes naast elkaar gaan bestaan. Daarbij streeft Nederland naar het gebruik van één database met scheeps- en inspectiegegevens en is het voorstander van het gebruik van de database van het Nieuwe Inspectie Regime van het PMOU daarvoor. Tot slot dient het voorstel niet te resulteren in een toename van de huidige inspectielasten voor Nederland. Nederland staat in beginsel ook voor het behoud van het samenwerkingsverband PMOU waarin naast alle EU kuststaten ook een vijftal niet-EU landen deelnemen. Deze niet-EU landen garanderen dat de gehele kustlijn van de Arctische Zee tot en met de Zwarte Zee gedekt is via geharmoniseerde controle op een aantal risicovolle transportstromen (bijv. olietransporten vanuit Rusland).

Ten aanzien van de training en opleiding staat Nederland positief tegenover harmonisatie van materialen en methodieken maar is tegen het centraal examineren. Inzet van personeel is een competentie van de lidstaten.

Gevolgen voor Nederland

Nederland verzorgt als één van de grootste havenstaten binnen de EU relatief veel inspecties en heeft daarom veel belang bij dit voorstel. Of Nederland verschuivingen in aantallen en soorten inspecties kan opvangen binnen de huidige capaciteit hangt af van de invulling van het nieuwe inspectie regime. De impactstudie naar het Nieuwe Inspectie Regime (NIR) van het Paris MoU toont aan dat aan dat de huidige inspectie capaciteit volstaat. Om deze uitkomst te bereiken zal het NIR voorstel echter niet mogen veranderen en moet het nieuwe EU regime het NIR één op één overnemen. In Nederland geregistreerde schepen, welke grotendeels binnen Europa opereren, ondergaan zowel relatief als absoluut erg veel inspecties. Gelet op de in het NIR voorgestelde selectie criteria voor inspectie waarbij meer rekenschap wordt gehouden met de prestaties van de afzonderlijke vlaggenstaten is het de verwachting dat met invoering van het Nieuwe Inspectie Regime deze inspectiedruk aanzienlijk kan afnemen.

Verslag

Het Oostenrijkse voorzitterschap verklaarde dat de landen van het Paris MOU nog geen overeenstemming hebben bereikt over een Nieuw Inspectie Regime en dat besluitvorming in de Raad daarop wachtte.

Vanwege het late tijdstip en het feit dat de meeste ministers de zaal inmiddels verlaten hadden, vonden geen inhoudelijke interventies plaats.

b) richtlijn inzake een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart

– Algemene oriëntatie

Dit voorstel – onderdeel van het derde EU pakket inzake maritieme veiligheid – moet de bepalingen van de bestaande Richtlijn inzake een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (2002/59/EG) verder aanscherpen en verduidelijken. Eén van de doelstellingen van het voorstel is om een helder juridisch kader te ontwikkelen inzake de toevluchtsoorden voor schepen in nood. Daarmee moet onder meer helderheid worden gecreëerd over de autoriteit die verantwoordelijk is voor het aanwijzen van toevluchtsoorden. Elke lidstaat dient een onafhankelijke autoriteit aan te wijzen die bevoegd is om te besluiten over toelating van schepen tot deze toevluchtsoorden.

Het voorstel moet verder garanderen dat lidstaten aangesloten zijn op het EU-brede informatiesysteem (SafeSeaNet, beheerd door het Europese Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA)) dat onder andere inzicht moet bieden in de bewegingen van schepen met gevaarlijke lading in Europese wateren. Om de veiligheid van vissersschepen (met lengte groter dan 15 meter) in Europese wateren te vergroten wordt daarnaast voorgesteld deze schepen verplicht uit te rusten met een zgn. automatisch identificatie systeem (AIS).

Stand van Zaken

Het voorzitterschap streeft naar een politiek akkoord. Eén van de uitstaande punten in dit dossier is onder meer de financiering van de voorgestelde verplichte uitrusting van AIS op vissersschepen. Vanuit het Europees Visserij Fonds zal medefinanciering mogelijk zijn. Voorwaarde daarbij is dan wel dat lidstaten eveneens in de kosten bijdragen. Voor met name een aantal zuidelijke lidstaten met grote vissersvloeden levert de kosten van de verplichte uitrusting met AIS nog problemen op, voor Nederland speelt dit minder. Een ander uitstaand punt betreft de onafhankelijkheid van de autoriteit die bevoegd is om te besluiten over toelating van schepen tot toevluchtsoorden. Voor Nederland is het hier van belang dat het hierbij moet gaan om een instantie/autoriteit die zelfstandig beslissingen kan nemen.

Inzet Nederland

Nederland heeft als kust-, haven- en vlaggenstaat belangen bij dit voorstel. Nederland vindt dat de voorgestelde wijzigingen tot enige verbetering kunnen leiden ten opzichte van de bestaande richtlijn.

Met uitzondering van het voorstel voor verplichte uitrusting van AIS voor vissersvaartuigen lijken de voorgestelde wijzigingen zonder grote infrastructuurle of administratieve ingrepen in Nederland te kunnen worden ingevoerd. Nederland beschikt reeds over een systeem voor elektronische data-uitwisseling en is voorstander van gebruikmaking door de lidstaten van SafeSeaNet. Daarnaast kent Nederland reeds procedures inzake het toelaten van schepen in moeilijkheden.

Verslag

Commissaris Barrot benadrukte dat dit voorstel een essentieel onderdeel van het derde pakket uitmaakt. Voor wat betreft de openstaande punten van discussie onderstreepte de Commissaris het belang van de Automatische Identificatiesystemen voor vissersschepen vanaf 15 meter, wijzend op de levens die daarmee gespaard zouden kunnen worden. Daarnaast eiste hij duidelijkheid rond de toevluchtsoorden: lidstaten dienen zich optimaal

voor te bereiden en de onafhankelijkheid van de bevoegde autoriteit die schepen in nood naar een toevluchtsoord dirigeert, dient expliciet vastgelegd te worden in de richtlijn.

Het Voorzitterschap concludeerde vervolgens dat een meerderheid van de lidstaten zich kon scharen achter het voorzitterschapcompromis (onder meer het verplichten van AIS voor vissersschepen vanaf 15 meter). Een aantal landen sprak zich nog uit tegen behandeling van de voorstellen over maritieme veiligheid als één pakket.

Luchtvaart

Mededeling en verordening betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europees nieuw generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR)

- Algemene oriëntatie

Doel van het voorstel

Het voorstel heeft tot doel de voorbereiding en de uitvoering van de ontwikkelingsactiviteiten van de tweede fase van het SESAR project te streamlijnen. Het SESAR project voor de realisering van een nieuwe generatie luchtverkeersleidingssystemen in Europa te bevorderen vormt de technologische poot van het Single European Sky initiatief. Een op te richten gemeenschappelijke onderneming (GO) krijgt in deze tweede, ontwikkelingsfase van het SESAR-project een centrale regiefunctie toebedeeld bij het beheer van de beschikbare onderzoeksbudgetten en de bevordering van publiek-private samenwerking. De GO bewaakt de noodzakelijke coherentie tussen de onderzoeks-, ontwikkelings- en validatieactiviteiten. Belangrijke financieringsbronnen zijn het 7de Kaderprogramma, het TEN-T budget en de bijdrage van EUROCONTROL.

Het SESAR-project wordt in drie fasen uitgevoerd. De eerste fase is de definitiefase, die eind 2005 is opgestart en tot doel heeft om in 2008 een Air Traffic Management (ATM) masterplan – de routekaart voor de verdere ontwikkeling en implementatie – op te leveren. De tweede fase is de ontwikkelingsfase, vanaf 2008, waarin de nadruk ligt op onderzoek, ontwikkeling en validatie. De (derde) implementatiefase omvat de periode 2014–2020.

Dit voorstel voor de oprichting van een Gemeenschappelijke Onderneming loopt in feite vooruit op de afronding van de huidige definitiefase van het project. Tijdige oprichting van de GO moet een naadloze overgang van definitiefase naar ontwikkelingsfase zeker stellen.

Stand van zaken

Beoogd wordt om tijdens de Transportraad te komen tot een algemene oriëntatie.

De discussie heeft zich tijdens de onderhandelingen toegespitst op:

- de taken en bevoegdheden van de Gemeenschappelijke Onderneming;
- de rolverdeling tussen de verschillende organen van de Gemeenschappelijke onderneming;
- de financiële onderbouwing (met name de financiering vanuit de sector);
- de rol en betrokkenheid van de sector (luchtvaartmaatschappijen, luchtverkeersleidingorganisaties en luchthavens)
- de rol van Eurocontrol
- de zeggenschap van de lidstaten.

Nederlandse inzet

Nederland is sterk voorstander van het SESAR-project en is met de

Commissie van mening dat er een noodzaak bestaat om in SESAR de krachten van alle betrokken partijen te bundelen. Alleen op Europese schaal kunnen de verwachte capaciteitsproblemen in het luchtruim (ook voor Schiphol) op termijn worden opgelost. Wel hecht Nederland groot belang aan een duidelijk commitment van de sector, in het bijzonder de luchtverkeersleidingorganisaties, om het project mee te financieren. De rol van Eurocontrol is zodanig ingevuld dat bij deze organisatie, die als *founding member* deel gaat uitmaken van de Gemeenschappelijke onderneming, optimaal gebruik zal worden gemaakt van de daar aanwezige expertise, waarbij het risico van belangenverstremming zoveel mogelijk wordt vermeden. Nederland pleit ervoor om de zeggenschap van de lidstaten te versterken door uitbreiding van de taken van het Single Sky Comité, opgericht bij de Kaderverordening(EG) No 549/2004.

Verslag

Zonder veel discussie konden de lidstaten instemmen met de algemene oriëntatie.

Externe betrekkingen luchtvaart

- EU-VS luchtvaartonderhandelingen

- Informatie van de Commissie

Stand van zaken

De in november 2005 gevoerde onderhandelingen tussen de EU en de VS hebben een positief resultaat opgeleverd. Er is sprake van een akkoord met dien verstande dat de VS nog een afzonderlijk nationaal traject t.a.v. «ownership and control» moet doorlopen. Dit voorziet in ruimere zeggenschapsbepalingen (control) in VS-luchtvaartmaatschappijen voor niet-VS investeerders. Dat wil zeggen dat bijv. EU-investeerders de feitelijke zeggenschap met betrekking tot economische aspecten van de luchtvaartmaatschappij kunnen krijgen. Het Department of Transport (DoT) van de VS heeft hiertoe een *Notice of Proposed Rule Making* (NPRM) gepubliceerd die deze ruimere zeggenschapsbepalingen mogelijk zouden moeten maken. Dit heeft meer discussie opgeleverd dan voorzien en op 3 mei j.l heeft het DoT een aanvullende (Supplemental) NPRM uitgebracht. DoT's benadering blijft in algemene zin ongewijzigd. De SNPRM is vooral bedoeld als verduidelijking maar kent tevens enkele aanscherpingen. Zo blijkt dat VS burgers die aandelen met stemrecht bezitten in – of in het bestuur zitten van – een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij een veto-recht behouden over iedere beslissing van niet-VS aandeelhouders. Hiermee is tevens een nieuwe 60-dagen termijn ingegaan waarbinnen belanghebbenden op de SNPRM kan reageren. Dit heeft tot gevolg dat een besluit in de transportraad op zijn vroegst in oktober genomen kan worden.

Nederlandse inzet

Nederland zal de Commissie blijven steunen in haar streven snel tot een definitief akkoord te komen. Resultaat op de inhoud van de SNPRM is van ondergeschikt belang.

Gevolgen voor Nederland

Een OAA schept nieuwe mogelijkheden voor KLM-Air France (niet in de laatste plaats ten aanzien van financiering en schaalvergroting). Concreet betekent een OAA dat de alliantie KLM-Air France geen luchtvaartpolitieke belemmeringen zal ondervinden.

Indien de Raad een definitief akkoord zou verwerpen, kan dit op termijn negatieve gevolgen hebben voor het *Open skies* verdrag tussen Nederland en de VS. De Commissie heeft namelijk een inbreukprocedure tegen Nederland opgestart met als inzet het opzeggen van *Open skies* verdrag.

De procedure is hangende de onderhandelingen tussen de EU en de VS stilgelegd. Het is echter onduidelijk wat de Commissie gaat doen indien de SNPRM door de Raad wordt verworpen.

Verslag

Commissaris Barrot lichtte de achtergrond van de vertraging in de VS toe. Commissaris Barrot rekent erop dat een akkoord in het najaar mogelijk is. Het Voorzitterschap constateerde dat de Raad nota nam van de informatie van de Commissie, dat de Raad wachtte op de Final Rule vóór een besluit te nemen omdat nu te veel onduidelijkheid bestaat en sprak de hoop uit dat de evaluatie van de final rule het mogelijk maakt in het najaar tot een akkoord met de VS te komen.

- EU – Rusland – Overvliegrecchten Siberië
 - Informatie van de Commissie

Stand van zaken

De Europese Commissie zal rapporteren over de voortgang van de onderhandelingen met de Russische Federatie inzake de overvliegrecchten over Siberië.

De Raad heeft de Commissie in maart een mandaat gegeven om onderhandelingen te starten die zich beperken tot het afschaffen van de heffingen op de overvliegrecchten over Siberië. Het mandaat is in de tijd beperkt tot de beslissing over toetreding van de Russische Federatie tot de WTO.

Gevolgen voor Nederland

Afschaffing van de verplichte betalingen zal KLM enkele tientallen miljoenen euro's per jaar schelen en bijdragen aan het normaliseren van de luchtvaartrelatie met Rusland.

Verslag

Commissaris Barrot verklaarde dat Rusland heeft toegezegd dat vanaf 2013 de compensatoire bepalingen gestopt zullen zijn en dat alle heffingen dan transparant en non-discrimatoir zullen zijn. De Raad nam hiervan zonder discussie kennis.

Diversen

Uitbreiding bevoegdheden EASA

- Voortgangsrapportage

Doel van het voorstel

De verordening heeft tot doel de bevoegdheden van het EASA (Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart) uit te breiden. EASA is reeds bevoegd op het gebied van de luchtwaardigheid van vliegtuigen. EASA geeft op dit terrein certificaten van goedkeuring af waaruit blijkt dat vliegtuigen voldoen aan de vastgestelde EU-normen. Voorts controleert EASA de afgifte van goedkeuringen door nationale instanties. Met de nieuwe verordening krijgt EASA er nieuwe taken bij op het gebied van:

- De veiligheidsstandaarden voor de vluchtuitvoering. EASA zal nadere regels op dit gebied uitwerken, gebaseerd op reeds bestaande afspraken binnen de JAA (Joint Aviation Authorities, samenwerkingsverband van de nationale luchtvaartautoriteiten).
- Brevet voor piloten. EASA gaat er op toezien dat deze brevetten voldoen aan de Europese eisen op het gebied van kennis, vaardigheden en taalbeheersing. Daarnaast zal EASA nieuwe eisen voor piloten uitwerken. Het agentschap zal nauw samenwerking met de nationale autoriteiten die verantwoordelijk blijven voor de uitvaardiging van brevetten.

- De vluchtoperaties in EU-landen met luchtvaartuigen die in derde landen zijn geregistreerd. Exploitanten uit derde landen die commerciële luchtvaartactiviteiten uitoefenen in de EU moeten kunnen aantonen dat zij aan de EU-regels voldoen middels een certificaat. EASA gaat dit certificaat verlenen.

Daarnaast zijn in het voorstel enkele aanpassingen met betrekking tot het toezicht en beheer van EASA opgenomen. Het gaat hierbij onder meer om een voorstel tot aanpassing van de bestuursstructuur en het vergemakkelijken van de mogelijkheid om een deel van de taken uit te besteden aan erkende bureaus.

De reden waarom de Europese Commissie voorstelt om de bevoegdheden van EASA uit te breiden is dat de handhaving van regels momenteel uiteenlopend worden uitgevoerd door de lidstaten. Hierdoor is er geen uniform veiligheidsniveau in de EU. Daarnaast verstoort dit de werking van de interne markt.

Stand van zaken

Het voorstel is een aantal keer in de raads werkgroep besproken maar is nog niet gereed voor besluitvorming. De belangrijkste discussiepunten zijn:

- De categorieën van commerciële vluchten die onder de werking van de verordening vallen. Verschillende landen, waaronder Nederland, pleiten voor een uitzondering van de «kleine» type vluchten, zoals reclamevluchten en fotovluchten met kleine toestellen.
- De bevoegdheid voor de EASA om veiligheidsattesten te verlenen aan luchtvaartmaatschappijen uit derde landen die van en naar een luchthaven in de Gemeenschap vliegen. Deze bevoegdheid staat op gespannen voet met het internationale uitgangspunt dat de landen waar de luchtvaartmaatschappijen zijn gevestigd voor de veiligheids-certificaten en het daarbij behorende toezicht verantwoordelijk zijn.
- Een verandering van de bestuursstructuur van het agentschap. De Commissie wil in dat bestuur net zoveel stemmen kunnen uitbrengen als het totaal van de stemmen van de lidstaten
- Handhaving van het compromis van 2004 in de Raad over de ontwerpverordening die naar aanleiding van het amendement-Simpson (werken rusttijden voor piloten en de brevetten voor cabinepersoneel) is opgesteld. Deze verordening is in tweede lezing behandeling bij het EP
- De termijn waarop de uitbreiding van de bevoegdheid kan plaats hebben. Nederland en andere lidstaten willen dat de financiële problemen bij het agentschap eerst zijn opgelost.

Inzet Nederland

De Nederlandse luchtvaart is, gezien het internationale karakter ervan, bij uitstek gebaat bij een harmonisatie van de veiligheidsvoorwaarden voor de vluchtuitvoering. Evenwel is het de vraag of de EASA thans reeds klaar is voor de uitbreiding van taken. Bij de invoering van de harmonisatie dient te zijn gewaarborgd dat de EASA voldoende is uitgerust om haar taken op efficiënte wijze en tegen redelijke kosten uit te voeren. De luchtvaart is niet gebaat bij een bevoegdheid van de EASA om veiligheids-certificaten aan luchtvaartmaatschappijen uit derde landen uit te reiken. Een zodanige bevoegdheid kan te gemakkelijk tot een ontwikkeling leiden waarbij de Europese luchtvaartmaatschappijen aan vergeldingsmaatregelen van derde landen worden onderworpen.

Verslag

Het nieuwe voorstel voor uitbreiding van de bevoegdheden van EASA werd niet toegelicht. Het Voorzitterschap hoopte dat het volgende Voorzitterschap dit spoedig op de agenda zou zetten.