
Vergaderjaar 1998–1999

21 501-09

Transportraad

Nr. 102

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 6 juli 1999

Graag wil ik u hierbij **het verslag** aanbieden van de Transportraad van **17 juni 1999**.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Geannoteerde Agenda

Inleiding: inwerkingtreding Verdrag van Amsterdam

Op 1 mei 1999 is het Verdrag van Amsterdam in werking getreden. Dit betekent dat op het terrein van transport de samenwerkingsprocedure is vervangen door de codecisieprocedure (instemmingsrecht voor het Europees Parlement en de Raad). Alleen ten aanzien van de Trans-europese Netwerken was de codecisieprocedure al van toepassing. Momenteel is er sprake van een overgangsfase: een nieuw Europees Parlement zal binnenkort aantreden en de codecisieprocedure is op het hele transportgebied van toepassing. Over een 23-tal voorstellen van de Europese Commissie heeft het Europees Parlement zich in eerste lezing al uitgesproken. Het nieuwe Europees Parlement dient deze eerste lezingen in het kader van de codecisieprocedure echter eerst opnieuw te bevestigen. Het is op dit moment nog onduidelijk wanneer en hoe dit zal gaan gebeuren. Dit betekent dat op de Transportraad van 17 juni 1999 nauwelijks definitieve besluitvorming zal kunnen plaats vinden. In theorie kan er alleen een besluit worden genomen over de resolutie inzake GALILEO, het herzieningsvoorstel voor de TEN's en over het arbeidstijdenvoorstel voor het wegvervoer. In het laatste geval is de eerste lezing al bekrachtigd door het EP, maar is besluitvorming niet te verwachten omdat de onderhandelingen in de Raad zich nog niet in een afrondende fase bevinden.

Geagendeerde onderwerpen:

Maritiem vervoer

Geannoteerde Agenda

Haven Ontvangst Installaties
(oriënterend debat)
COM (98) 452

Voor de zeescheepvaart is sinds geruime tijd het Marpol 73/78 verdrag van kracht dat is opgesteld door de Internationale Maritieme Organisatie. Doel van dit verdrag is het mariene milieu te beschermen tegen afvalstoffen, afkomstig van de zeescheepvaart. Dit verdrag legt o.a. vast onder welke condities schepen bepaalde afvalstoffen mogen lozen. Daarnaast verplicht het de landen die partij zijn bij Marpol 73/78 om voldoende voorzieningen in te richten in hun havens opdat alle schepen die deze havens aandoen, hun afval kunnen afgeven. Alle EU-landen die beschikken over zeehavens zijn partij bij dit verdrag.

De Europese Commissie beoogt met de richtlijn Havenontvangstinstallaties een betere bescherming van het mariene milieu te bereiken. Zo legt het Commissie voorstel de schepen die EU-havens aandoen, de verplichting op om hun afvalstoffen af te geven. Dit in tegenstelling tot het Marpol 73/78 verdrag, dat een dergelijke bepaling niet kent. Behalve de afgifteplicht bevat het voorstel nog een aantal andere elementen die moeten leiden tot een verdere verbetering van de afgifte van scheepsafvalstoffen en ladingresiduen:

De belangrijkste daarvan zijn:

- meldplicht: schepen moeten bij nadering van een EU-haven vooraf aangeven hoeveel en welke soorten van afvalstoffen aan boord zijn;
- indirecte financiering: alle schepen die EU-havens aandoen moeten voortaan gaan bijdragen in de kosten voor inzameling en verwerking van scheepsafvalstoffen;

- afvalbeheersplannen: elke haven moet beschikken over een plan dat is opgesteld in overleg met de gebruikers van de haven en waarin wordt aangegeven op welke manier de inzameling en verwerking van de afvalstoffenstroom afkomstig van schepen, binnen de haven is georganiseerd.
- verbetering van de naleving: de controlerende instanties in de EU-havens gaan o.a. informatie uitwisselen over het afgiftegedrag van schepen, hetgeen een efficiëntere en effectievere handhaving mogelijk maakt.

Nederland hecht grote waarde aan de totstandkoming van de Richtlijn. De richtlijn moet een van de hoekstenen gaan vormen van het Nederlandse beleid ten aanzien van de havenontvangstinstallaties. Dit beleid is vastgelegd in het rapport «Hoi's, zaken doen en laten» van de Commissie Havenontvangstinstallaties (Hoogland) en de voortgangsnota «Scheepvaart en Milieu, varen onder groene vlag».

De Nederlandse inzet bij het overleg in Brussel is dan ook gebaseerd op de noodzaak om tijdens de eerstkomende Transportraad een politiek akkoord te bereiken over de richtlijn.

Verslag

De Transportraad heeft een politiek akkoord bereikt over de richtlijn Haven Ontvangst Installaties. De discussie richtte zich op de al dan niet verplichte afgifte van afval in iedere haven en de wijze waarop het heffingensysteem wordt vorm gegeven. Het compromis van het Duitse Voorzitterschap werd uiteindelijk geaccepteerd. Dit betekent dat een schip onder bepaalde voorwaarden, zoals het bezitten van een hoogwaardige opslagcapaciteit niet in iedere haven dat het aandoet afval hoeft af te geven. Afgifte kan worden afgedwongen door een lidstaat indien er in de volgende haven onvoldoende faciliteiten voor afvalverwerking bestaan, de volgende bestemming onbekend is en/of dat er een risico tot lozing op zee bestaat. Ten aanzien van de heffingen voor het afgeven van afval is gekozen voor een gecombineerd systeem, dat wil zeggen dat een deel bestaat uit een indirecte heffing (te betalen door elk schip dat de betreffende haven aandoet) en een directe heffing (gerelateerd aan hoeveelheid en type afval dat wordt ingeleverd). De verhouding tussen beide delen is vrij gelaten. Dit meest controversiële deel van de richtlijn zal waarschijnlijk in het vervolg van de besluitvorming opnieuw ter discussie worden gesteld. Nederland is overigens voorstander van een systeem waarbij de indirecte bijdrage 75% van de kosten voor inzameling en verwerking dekt. Het resterende deel (25%) zou direct betaald moeten worden door het schip dat afval afgeeft.

Luchtvervoer

Geannoteerde Agenda

Vertragingen in het Europese luchtverkeer
(gedachtenwisseling)
COM (96) 57

De oorzaken van de vertragingen in Europa liggen vooral bij de verkeersgroei, de Kosovo-crisis, invoering van een nieuwe versie van het routenetwerk en problemen in het Frans/Zwitserse en Spaanse luchtruim. Daarnaast is de situatie op de luchthavens in Europa ook aanleiding tot toename van de vertragingen, o.a. gebrek aan start- en landingscapaciteit en beperkingen door milieumaatregelen. Verder voeren luchtvaartmaatschappijen vaak zonder enige coördinatie met de internationale planningsorganen voor ATC Europese vluchten uit vanaf regionale

vliegvelden, hetgeen ook beslag legt op de beschikbare capaciteit van luchtroutes in het Europese luchtruim.

De AEA en IATA pleiten voor een meer centrale aansturing van de Europese Verkeersleiding. Zij zijn van mening dat EUROCONTROL meer bevoegdheden zou moeten krijgen om besluiten af te dwingen. Deze organisatie zou ook een meer pro-actieve houding moeten kunnen aannemen. Het Duitse Voorzitterschap wil dan ook politieke aandacht voor deze problematiek en hoopt dat er nieuwe maatregelen zullen kunnen worden genomen. Dit zal echter op korte termijn moeilijk zijn te realiseren.

Commissaris Kinnock heeft in een brief laten weten dat het van belang is dat EUROCONTROL een sterkere positie krijgt en dat de toetreding van de Gemeenschap snel gerealiseerd zou moeten worden. Een belangrijk obstakel blijft volgens hem het feit dat nationale ATM-organisaties geen bevoegdheden willen overdragen aan het supranationale niveau. Hij verwijst naar het Witboek van de Commissie uit 1996 «Openstelling van het Europese luchtruim» over Air Traffic Management. De Commissie heeft een concept-werkprogramma voorgelegd. Op Europees niveau zou verder gewerkt kunnen worden aan een verbetering van de coördinatie en organisatie van de luchtverkeersbegeleiding. Er moet gekomen worden tot een eenduidig besluitvormingsorgaan voor luchtverkeersmanagement.

In het algemeen is Nederland voor een meer centrale rol van EUROCONTROL. Nederland steunt de correcte implementatie van het herziene EUROCONTROL verdrag en de toetreding van de Gemeenschap tot EUROCONTROL. Op dit moment heeft EUROCONTROL al een aantal maatregelen genomen die pas in 2001 resultaat zullen opleveren. Nederland steunt de overdracht van bevoegdheden van lidstaten om meer tot een netwerkplanning in Europa te komen. Nederland zal vanzelfsprekend graag meewerken aan oplossingen die bijdragen aan het verminderen van vertragingen in het Europese luchtruim, al is het niet realistisch om hoge verwachtingen te hebben voor de korte termijn.

Verslag

Na een discussie, waarbij een aantal delegaties hun bezorgdheid uitspraken over vertragingen in het luchtverkeer, heeft de Raad met unanimitéit een resolutie aangenomen waarin lidstaten onder andere worden opgeroepen om op nationaal niveau door te gaan met de acties tegen het toenemend aantal vertragingen in het Europese luchtruim. Daarnaast worden de lidstaten die ook lid zijn van EUROCONTROL opgeroepen om binnen EUROCONTROL de voorlopige invoering van het herziene verdrag actief te ondersteunen en bij te dragen aan het verbeteren van de effectiviteit van de EUROCONTROL organisatie. Op de korte termijn zal het voor het komende zomerseizoen moeilijk zijn om al concrete maatregelen te nemen. Duidelijk is in elk geval dat de EUROCONTROL-organisatie als centrale Europese instantie voor het beheer van het luchtverkeer versterkt dient te worden. Nederland heeft zijn zorgen uitgesproken over het groeiend aantal «files in de lucht». Het gaat niet alleen om efficiency-verbetering maar ook om de effecten op het milieu. De Europese Commissie is gevraagd om als aanzet voor een verdere discussie in de Raad een mededeling op te stellen waarin een inventarisatie plaats vindt van reeds getroffen maatregelen en bijkomende voorstellen kunnen worden gedaan voor mogelijke nieuwe initiatieven ter vermindering van vertragingen in het luchtverkeer. Het Voorzitterschap concludeerde dat het onderwerp onder Fins Voorzitterschap voor het eind van 1999 opnieuw zal worden geagendeerd.

Maatregelen betreffende alle transportmodaliteiten

Geannoteerde Agenda

Millenniumprobleem in de transportsector
(gedachtenwisseling)

Op de Transportraad van 29 maart heb ik het initiatief genomen om tijdens de lunch met mijn Europese collega's van transport het millenniumprobleem in de transportsector te bespreken. Voor de luchtvaart is een adequate aanpak het meest urgent, maar ook de scheepvaart vereist bijzondere aandacht.

Voor het beperken van de risico's van het millenniumprobleem in de luchtvaart is elk land afhankelijk van de mate waarin andere landen zich voorbereiden. Dit betreft zowel de vliegtuigen als de luchtverkeersbegeleiding als de luchthavens. Vanzelfsprekend dienen de Europese luchthavens voorbereid te zijn op de millenniumwisseling, maar ook zouden de EU-lidstaten gezamenlijk dienen op te treden tegen vliegtuigmaatschappijen uit derde landen die zich onvoldoende hebben ingezet het millenniumprobleem te verhelpen. De Commissie adviseert om in dit geval vergunningen voor de maatschappijen in te trekken. Bij de scheepvaart dienen de vlaggestaat en de havenstaat de nodige inspanningen te verrichten. Het is een gemeenschappelijk belang van alle EU-lidstaten en -havens informatie uit te wisselen over de eisen die aan rederijen op dit vlak worden gesteld, alsmede het beleid dat wordt gevoerd met betrekking tot het toelaten van schepen tot havens. In internationaal verband is overigens een checklist opgesteld voor reders en kapiteins aan de hand waarvan gecontroleerd kan worden of de nodige voorzorgsmaatregelen getroffen zijn.

Het Duitse Voorzitterschap heeft naar aanleiding van mijn initiatief een kleine questionnaire uitgestuurd. De resultaten hiervan zullen worden besproken tijdens de Transportraad. Van belang in breder verband is het rapport van de Commissie dat wordt voorbereid voor de Europese Raad van Keulen. In dit rapport wordt een stand van zaken voor alle sectoren gepresenteerd met een overzicht van de activiteiten die op dit moment ondernomen worden en gebieden waarop additionele maatregelen nodig zijn.

Verslag

Commissaris Kinnock gaf aan dat de bijdragen van de lidstaten, zoals die via de questionnaire zijn aangeleverd, uiterst bruikbaar zijn om inzicht te krijgen omtrent de noodzaak om extra maatregelen te treffen en noodmaatregelen op te stellen. Hij verwees naar de tijdens de Top van Keulen ingestelde «Groep op Hoog Niveau» die overzicht zal moeten houden over de diverse sectoren, waaronder transport. In de mededeling van de Europese Commissie zoals aangeboden aan de Top van Keulen is de meest actuele stand van zaken weergegeven. De Commissie zal de bijdragen van de lidstaten, die ten behoeve van de discussie op deze Transportraad waren ingeleverd, nader analyseren en eventueel met vervolgacties komen. Nederland gaf aan dat het Voorzitterschap er goed aan heeft gedaan via een questionnaire beter inzicht te krijgen in de stand van zaken in diverse lidstaten. Nederland verzocht het aanstaande Finse Voorzitterschap dit punt tevens op de Transportraad van 6 oktober te plaatsen, om zodoende aandacht te blijven behouden voor de millenniumproblematiek. Het Duitse Voorzitterschap onderschreef dit verzoek en vertrouwt erop dat Finland de Nederlandse suggestie overneemt.

Geannoteerde Agenda

Uitbreiding TEN's naar havens en terminals
(gemeenschappelijk standpunt)
COM (97) 681

Conform een toezegging in de richtsnoeren voor de TENs (1692/96/EG) heeft de Commissie een wijzigingsvoorstel uitgebracht waarmee getracht wordt de positie van zeehavens binnen de TENs te verduidelijken. In de oorspronkelijke richtsnoeren is weliswaar een artikel gewijd aan zeehavens, maar duidelijke selectiecriteria en een cartografische weergave (zoals voor de luchthavens) ontbreken.

De Commissie maakt van de gelegenheid gebruik om tevens de multimodale component van de TENs aan te scherpen door ook aandacht te vragen voor binnenhavens en intermodale overslagpunten.

De discussie in het kader van de Raad heeft er toe geleid dat het voorstel zich nu hoofdzakelijk beperkt tot zeehavens. Om te bepalen of een project van gemeenschappelijk belang is, wordt een indeling van zeehavens in drie categorieën voorgesteld (op basis van het overslagvolume of aantal passagiers). Vervolgens wordt per categorie een nadere omschrijving gegeven van het type projecten dat als project van communautair belang zou kunnen worden aangemerkt. Deze omschrijvingen zijn echter ruim gedefinieerd. Hierdoor is de indeling weinig selectief. Nederland is voorstander van een meer eenduidige indeling, maar het huidige voorstel lijkt het maximaal haalbare resultaat te zijn.

Nederland kan akkoord gaan met het voorstel, onder de aantekening dat de toegevoegde waarde van het voorstel gering wordt geacht. Nederland betreurt dat in het voorstel geen of weinig aandacht meer geschonken dreigt te worden aan de positie van terminals. Ofschoon de praktische betekenis van de door de Commissie voorgestelde aanpassingen gering is, wordt met een prominentere positie van terminals in de TENs het belang van gecombineerd vervoer onderstreept.

Verslag

De Raad heeft met unanimitéit overeenstemming bereikt over aanpassing van de richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk voor de onderdelen zee- en binnenhavens. Hiermee is door de vaststelling van selectiecriteria en een cartografische weergave een nadere uitwerking gegeven van de belangrijke functie die deze knooppunten in het TEN-netwerk vervullen, zoals dat eerder ook al voor luchthavens is gedaan. Teleurstellend is het feit dat in deze wijziging niet is meegenomen een aanvulling op het multimodale karakter van het netwerk door middel van een versterking van de positie van intermodale overslaglocaties op het achterlandtraject. De Commissie had dat wel voorgesteld en is ook niet bereid om dit punt zomaar op te geven. De Commissie legde een verklaring af waarmee nog een opening voor de toekomst wordt geboden, ofwel in tweede lezing dan wel in het kader van de algehele herziening van de TEN-richtsnoeren en -prioriteiten in de komende maanden. Nederland is verheugd over de opstelling van de Europese Commissie.

Geannoteerde Agenda

GALILEO: een nieuwe generatie satelliet-navigatie diensten
(resolutie van de Raad) (dit onderwerp wordt behandeld tijdens de lunch)
COM (99) 54

De Commissie heeft in februari 1999 een Mededeling afgerond waarin wordt voorgesteld een autonoom Europees satellietnavigatie-systeem te ontwikkelen onder de naam GALILEO. Dit systeem is bedoeld voor multi-modaal gebruik (en daarnaast toepassingen buiten transport zoals visserij en geodesie), zou compatibel moeten zijn met het Amerikaanse GPS (Global Positioning System) en moet wereldwijde dekking bieden. GALILEO is bedoeld om te voorzien in de behoefte aan veilige en meer nauwkeurige navigatiemiddelen in de transportsector en biedt de mogelijkheid voor de Europese industrie om mee te profiteren van de markt voor satellietnavigatiecomponenten en -diensten. Ten behoeve van de operationalisering van GALILEO zou in een communautaire organisatiestructuur moeten worden voorzien met functie-onderscheiding: een politiek besluitvormingsniveau, een administratie, een operator, een coördinerende regelgevende functie (afstemming van gebruikersvoorschriften) en een consultatie mechanisme voor de gebruikers.

Na de eerste presentatie van de Mededeling van de Commissie op de Transportraad van 29 maart, is het onderwerp uitgebreid besproken tijdens de Informele Transportraad op 23 en 24 april 1999 te Dortmund. Tijdens deze bijeenkomst bleek dat een grote meerderheid van de lidstaten sterk voorstander is van het ontwikkelen van een autonoom Europees satellietnavigatiesysteem, waarbij industriepolitieke en strategische overwegingen van doorslaggevende betekenis zijn. Nederland (en tot op zekere hoogte het Verenigd Koninkrijk en Oostenrijk) heeft een aantal kritische opmerkingen geplaatst (onder andere over de financiering), zoals die ook in de Geannoteerde Agenda voor de Transportraad van 29 maart staan verwoord. Het Duitse Voorzitterschap heeft op grond van de Informele Transportraad een concept-resolutie opgesteld met betrekking tot de «definitiefase» van GALILEO. Het is de bedoeling dat in het komende jaar de randvoorwaarden in kaart worden gebracht en een antwoord wordt gekregen op de nog openstaande vragen met betrekking tot de ontwikkeling van een autonoom Europees satellietnavigatiesysteem. De technische vereisten zullen in samenwerking met ESA (European Space Agency) worden uitgewerkt. Op grond van de uitkomsten van de «definitiefase» zal eind 2000 door de Transportraad een besluit moeten worden genomen of een Europees satellietnavigatiesysteem al dan niet ontwikkeld zal moeten worden.

Gezien de grote steun in Europa voor de ontwikkeling van GALILEO heeft Nederland ervoor gekozen om de kritische opmerkingen van Nederlandse kant als randvoorwaarden in de resolutie in te brengen. De Nederlandse voorstellen zijn ook overgenomen. Het betreft de volgende elementen:

- onderstrepen van gebruikersbelangen en -behoefte als uitgangspunt voor GALILEO,
- zo spoedig mogelijk voorleggen van mandaten voor het voeren van onderhandelingen over samenwerking met de Verenigde Staten en de Russische Federatie,
- het verzoek aan de Commissie om een degelijke kosten-baten analyse voor te leggen, met aandacht voor het vraagstuk van de heffingen en de voorbereidingen voor Publiek-Private Samenwerking,
- de vraag aan de Commissie om alle lidstaten te laten profiteren van een Europees satellietnavigatiesysteem,
- het verzoek aan de Commissie om regelmatig te rapporteren over de voortgang, de definitieve beslissing over de ontwikkeling van GALILEO wordt pas genomen eind 2000.

Verslag

De bespreking over GALILEO begon tijdens de lunch. Een vertegenwoordiger van ESA deed verslag van de ontwikkelingen met betrekking tot

GALILEO zoals die de afgelopen tijd in ESA-verband zijn bereikt. De financiële middelen die nodig zijn voor de definitiefase (40 miljoen EURO) zijn ter beschikking gesteld.

Naast de elementen die door Nederland zijn ingebracht in de resolutie in de aanloop naar de Transportraad (zie Geannoteerde Agenda) werden door het Verenigd Koninkrijk nog enkele aanscherpingen van de tekst voorgesteld. Zo zal het realiseren van Publiek-Private samenwerking een belangrijke factor zijn voor de beslissing over het vervolgtraject. Eveneens is de Commissie gevraagd de resultaten van de werkzaamheden aan de Raad te rapporteren opdat zo snel mogelijk over de levensvatbaarheid van het project kan worden geoordeeld en er een vergelijking gemaakt kan worden met bestaande systemen en ontwikkelingen.

De resolutie werd met unanimititeit aangenomen. Gezien de inhoud van de resolutie alsmede het debat in de Transportraad is het zeer waarschijnlijk dat onder het Finse Voorzitterschap gesproken zal worden over de kosten-baten analyse van het project, alsmede over onderhandelingsmandaten ten behoeve van besprekingen met de Verenigde Staten en de Russische Federatie.

Inland vervoer

Geannoteerde Agenda

Arbeidstijden wegvervoer
(oriënterend debat)
COM (98) 662

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

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

De belangrijkste geschilpunten zijn:

Gelijkstelling van zelfstandigen en werknemers.

Het voorstel voorziet nu in het opnemen van zelfstandigen. Nederland is tegen een gelijkstelling van zelfstandigen aan werknemers. De Nederlandse Arbeidstijdenwet heeft geen betrekking op zelfstandigen. Er is geen belang voor hen hun arbeidstijd zorgvuldig te registreren, omdat zij

zelf voor hun eigen inkomsten dienen te zorgen. Bij werknemers is dit belang er wel omdat de werkgever hen hierover dient te betalen. Bovendien is er een groot uitvoeringsprobleem bij de controle op naleving door zelfstandig personeel. Daarnaast biedt de verordening 3820/85 ten slotte al een zekere waarborg voor de (verkeers)veiligheid door de rij- en rusttijden te reguleren. Een zevental lidstaten zijn tegen de gelijkstelling van zelfstandigen en werknemers.

Beperkingen op de nachtarbeid.

Zes Lidstaten, waaronder Nederland, hebben zich uitgesproken tegen de beperkingen op de nachtarbeid. Als argumenten worden de perifere geografische ligging van sommige landen genoemd en de mogelijke bijdrage van nachtarbeid aan congestievermindering. Nederland geeft de voorkeur aan de nachtarbeidbepalingen uit de kaderrichtlijn 93/104 omdat deze meer flexibiliteit geven in de vorm van derogatiebepalingen.

Omdat Nederland tegen het opnemen van zelfstandigen in het voorstel is en omdat de bepalingen in dit voorstel voor het wegvervoer verder gaan dan voor andere marktsectoren die onder de kaderrichtlijn 93/104 vallen, kan Nederland niet instemmen met het huidige voorstel. Gezien de nog bestaande verdeeldheid binnen de EU zal het moeilijk zijn een politiek akkoord te bereiken.

Verslag

Het Voorzitterschap constateerde dat er weliswaar enige vooruitgang is bereikt, maar dat echter de opvattingen met betrekking tot de hoofdpunten nog te ver uiteen liggen om tijdens de Transportraad van 17 juni tot een akkoord te komen. Het dossier werd voor verdere voorbereidingen terugverwezen naar het COREPER.

Geannoteerde Agenda

Infrastructuurpakket spoor
(oriënterend debat)
COM (95)337
COM (97)34
COM (98) 480

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

- een wijziging van richtlijn 91/440: een verdere invulling van de onafhankelijke status van de infrastructuurbeheerder. Voorzien moet worden in een gescheiden winst- en verliesrekening van infrastructuurbeheerder en exploitant(en) met een verdere splitsing naar personen- en goederenvervoer.
- wijziging van richtlijn 95/18: wederzijdse erkenning van exploitatievergunningen, niet meer alleen voor bepaalde categorieën internationaal spoorvervoer maar voor alle spoorvervoer;
- een nieuwe richtlijn over gebruiksvergoeding en treinpadallocatie (ter vervanging van de oude richtlijn 95/19). De vast te stellen gebruiksvergoeding voor het spoor dient kosten-gerelateerd te zijn, externe kosten kunnen verdisconteerd worden, evenals de schaarste van de infrastructuur. Het andere deel van de richtlijn gaat over treinpadallocatie/capaciteitstoewijzing, dit betreft spelregels voor het verdelen en reserveren van treinpaden. Beoogd wordt te komen tot een transparante en onafhankelijke capaciteitstoewijzing. Binnen een Europees kader kunnen de lidstaten bij schaarste op de infrastructuur

zelf beleidsregels stellen voor het verdelen van capaciteit over de verschillende vervoerssegmenten.

Nederland hecht waarde aan het bespreken tijdens de Transportraad van mogelijkheden om te komen tot verdere liberalisering van het internationale en nationale goederenvervoer per spoor. In deze context heeft Nederland herhaaldelijk gepleit voor het verder uitwerken van het begrip reciprociteit bij het openstellen van de markt. In eerste instantie wordt daarbij reciprociteit gedacht aan een te stellen eis aan sommige lidstaten die gevraagd hebben het infrastructuurpakket niet te hoeven implementeren. Als bedrijven uit deze landen actief willen worden in de EU dan zal het pakket alsnog in deze landen geïmplementeerd dienen te worden. Een gefaseerde openstelling van de goederenvervoermarkt per spoor zal wellicht leiden tot meer draagvlak bij de terughoudende lidstaten. Reciprociteit (gereguleerde wederzijdse marktopening) biedt echter weer meer garanties voor de lidstaten die verder willen met de liberalisering. Nederland wil aandringen op het maken van op z'n minst procedurele afspraken over volgens welk tijdpad (met einddatum) de discussie over liberalisering gevoerd zal worden in het kader van de Transportraad. Nederland steunt de doelstellingen van het infrastructuurpakket spoor. De organisatorische scheiding tussen infrastructuur en vervoer is gewenst en noodzakelijk. Het raamwerk voor de gebruiksvergoeding en capaciteitsmanagement biedt een goede basis voor Europese harmonisatie. Dit is uiteindelijk noodzakelijk voor toelating van nieuwe vervoerders. Nederland heeft wel problemen met het voorgeschreven instrumentarium voor het bereiken van de harmonisatie. In het algemeen wil Nederland de mogelijkheid behouden dat de overheid via publiekrechtelijke weg de gebruiksvergoeding en capaciteitsmanagement regelt. Het infrastructuurpakket veronderstelt meer vrijheden voor de infrastructuurmanager. Inmiddels zijn er belangrijke amendementen van Nederland aanvaard zodat de overheid volgens de huidige tekst nu bevoegd is de gedetailleerde regels t.a.v. de gebruiksvergoeding (incl. het tarief) en het capaciteitsmanagement vast te stellen. De overheid kan delen van deze bevoegdheden delegeren aan de infrastructuurmanager.

De discussie zal onder het Finse Voorzitterschap worden voortgezet. Nederland hoopt dat er op de Transportraad voorzitterschapsconclusies getrokken kunnen worden die richting geven aan het verdere debat over het infrastructuurpakket spoor.

Verslag

Basis voor het debat was een kort voor de Transportraad opgestelde gemeenschappelijke brief van de Duitse Voorzitter, minister Müntefering en Commissaris Kinnock, waarin zij een voorstel deden voor raadsconclusies over het totale infrastructuurpakket spoor en verdergaande liberalisering van het goederenvervoer per spoor.

De toon werd direct gezet door Frankrijk (gesteund door België, Luxemburg en Griekenland), dat het onderdeel liberalisering van de agenda wenste af te voeren. Als reden werd aangevoerd dat dit onderdeel niet in de werkgroep respectievelijk COREPER was voorbereid. Het Verenigd Koninkrijk en Nederland spraken zich voor handhaving op de agenda uit: een voorstel uit 1995 kon toch onmogelijk als onvoldoende voorbereid worden aangemerkt. Het Voorzitterschap besloot het agendapunt te handhaven. Commissaris Kinnock lichtte vervolgens de gezamenlijke brief verder toe: de ambities van de oorspronkelijke voorstellen blijven overeind staan, op enkele punten wordt qua timing gas terug genomen; het is hoog tijd dat de Interne Markt ook voor het spoor

wordt gerealiseerd; ook het EP, het ESC en het comité van de regio's steunen deze opvatting.

Spanje gaf aan dat gezocht zou moeten worden naar een compromisvoorstel waarbij sommige landen reeds aanvangen met liberalisering van het (goederen)spoorvervoer en andere landen starten met alleen openstelling van het transitovervoer. Door middel van een Europees in te stellen observatorium zou dan na een overgangperiode van bijvoorbeeld 4 jaar de richting voor de toekomst kunnen worden bepaald.

Het verzet tegen het onderdeel liberalisering was, ook na bespreking van het Spaanse compromisvoorstel, dermate sterk dat na een lang debat bleek dat alleen (persoonlijke) voorzitterschapsconclusies haalbaar bleken. De Voorzitter wenste zonder unanimiteit geen conclusies te trekken uit het debat, hierop was ook door de tegenstanders sterk aangedrongen. Door het lange debat over de liberalisering is slechts zeer kort over het infrastructuurpakket spoor zelf gesproken. Alleen over het vorm geven van de heffingen. Door Nederland is nogmaals aangegeven heffingen te willen op grond van marginale kosten, waarbij een schaarsteheffing slechts als optie mag worden opgenomen in het infrastructuurpakket spoor.

Aan het einde van het debat drong het Voorzitterschap bij het inkomende Finse Voorzitterschap aan dit dossier hoge prioriteit te geven, hetgeen ook werd toegezegd.

Diversen

Geannoteerde Agenda

EASA (European Aviation Safety Organisation)
(stand van de onderhandelingen)

In juni 1998 heeft de Transportraad de Commissie een onderhandelingsmandaat gegeven om een Europese Luchtvaartveiligheidsautoriteit (EASA) op te richten, die het bestaande informele samenwerkingsverband tussen een groot aantal Europese Rijksluchtvaartdiensten (Joint Aviation Authorities (JAA)) gaat vervangen. Het mandaat voorziet in onderhandelingen met een reeks landen, die nu reeds volwaardig lid zijn van de JAA. De onderwerpen voor de onderhandelingen zijn vastgelegd in onderhandelingsrichtsnoeren, die de blauwdruk vormen voor een toekomstige EASA Conventie. De Commissie wordt bijgestaan door een Speciaal Comité, waarin de EU lidstaten vertegenwoordigd zijn. Momenteel vinden de eerste besprekingen plaats over de ontwerp-Conventie die de Commissie heeft voorgelegd. De Commissie zal verslag doen van de stand van zaken. Voor het belangrijke hoofdstuk over jurisdictie en de rechtswerking is nog geen voorstel gepresenteerd door de Commissie. Daarvoor dient de Commissie nog contact op te nemen met het Europese Hof van Justitie. Dit dient bij voorkeur op korte termijn te gebeuren omdat dit belangrijk is voor de door de Lidstaten gewenste directe werking van veiligheidsregels.

Verslag

Sinds de laatste Transportraad is goede voortgang geboekt met het Verdrag voor de oprichting van een Europese organisatie voor de veiligheid in Europa (EASA). De Europese Commissie meldt dat derde landen klaar staan om met onderhandelingen te beginnen en verwacht bij een volgende zitting van de Raad melding te kunnen maken van een positief onderhandelingsresultaat.

EUROCONTROL
(stand van de onderhandelingen)

De Transportraad heeft in juni 1998 de Commissie een mandaat verleend om te onderhandelen over toetreding van de Gemeenschap tot de herziene Eurocontrol Conventie. Eurocontrol is een Europese organisatie voor samenwerking op het gebied van luchtverkeersbeveiliging. Doel is het tot stand brengen van een uniform systeem voor luchtverkeersbeveiliging in Europa. Al tijdens het Nederlandse Voorzitterschap van de Europese Unie heeft Nederland zich ingezet om de Europese Gemeenschap tot het Eurocontrol verdrag te laten toetreden. Lidmaatschap van de Gemeenschap vergroot de wederzijdse betrokkenheid en kan de doelmatigheid van beide organisaties ten goede komen. Het is de bedoeling dat besluiten van beide organisaties genomen worden als ware het een enkelvoudig beslisorgaan voor luchtverkeersbeveiliging in Europa. De Commissie zal verslag doen van de stand van zaken in de onderhandelingen.

Verslag

De onderhandelingsrondes tot nu toe vonden plaats in een open en constructieve sfeer. De Europese Commissie benadrukte haar bedoeling om EUROCONTROL te versterken, mede door de bezorgdheid van derde landen dat besluitvorming binnen de Europese Unie in feite de EUROCONTROL-besluitvorming zal bepalen. Commissaris Kinnock vroeg nogmaals de lidstaten om zich binnen EUROCONTROL constructief op te stellen, zodat zowel de toetreding van de Gemeenschap als de verdere versterking van EUROCONTROL zo spoedig mogelijk kan plaats vinden.

Geannoteerde Agenda

Resultaten van de diplomatieke conferentie voor de aanpassing van de Warschau Conventie (Montreal, 10 tot 29 mei 1999)
(verslag van de Commissie)

De International Civil Aviation Organisation (ICAO) heeft in mei 1999 een diplomatieke conferentie gehouden over herziening van het Verdrag van Warschau uit 1929 en daaraan gerelateerde regelingen. De conferentie heeft geresulteerd in een herziene conventie (hierna aan te duiden als Verdrag van Montreal) en is van toepassing op internationaal luchtvervoer van passagiers, bagage en vracht. Zo zal onder meer de aansprakelijkheid van een luchtvaartmaatschappij voor dood of verwonding van een passagier niet meer aan een limiet gebonden zijn. Daarnaast is ingeval van dood of verwonding van passagiers het aantal landen (jurisdicties), waarin zaken voor de rechter kunnen worden gebracht uitgebreid van vier naar vijf. De Commissie zal verslag doen van de belangrijkste uitkomsten van de diplomatieke conferentie en waarschijnlijk nogmaals de wens tot toetreding tot het Verdrag van Warschau onder de aandacht brengen.

Verslag

Commissaris Kinnock benadrukte het succes dat bereikt is tijdens de conferentie door het gecoördineerd optreden van de lidstaten. Het herziene Verdrag van Warschau is goed nieuws voor alle passagiers. Als volgende stappen wil de Commissie graag de nieuwe Conventie-tekst tekenen als publieke demonstratie van eenvormig optreden door Europa. De Commissaris houdt een pleidooi tot het gebruik maken van een

nieuwe mogelijkheid (als gevolg van de inwerking treding van het Verdrag van Amsterdam) om als Gemeenschap het gewijzigde Verdrag van Warschau mede te ondertekenen. De Commissie zal een ratificatie-procedure opstarten waarvoor instemming van de Raad en het EP noodzakelijk is. Daarnaast dienen de lidstaten snel dit nieuwe Verdrag te ratificeren.

Geannoteerde Agenda

Innovatie Forum
(verslag van de Commissie)

Het Duitse Voorzitterschap heeft op de Informele Transportraad, die op 23 en 24 april is gehouden te Dortmund, het onderwerp «Innovatie en mobiliteit» geagendeerd. Tijdens de vergadering heeft het Duitse Voorzitterschap de Commissie verzocht om voor de juni-raad een voorstel te formuleren voor de instelling van een «task force» c.q. High Level Group met als werktitel «innovatie, mobiliteit en werkgelegenheid» met een duidelijk mandaat en voor een beperkte periode.

Inmiddels is de Commissie aan het werk gegaan en heeft een Innovatie Forum opgezet, bestaande uit hoge ambtenaren vanuit de 15 lidstaten. Het mandaat van het Innovatie Forum luidt als volgt:

- het identificeren van belemmeringen in de regelgeving die effectieve innovatie en interoperabiliteit binnen de interne transportmarkt in de weg staan en het doen van voorstellen om deze belemmeringen op te heffen.
- voorstellen te doen voor het bevorderen van innovatie binnen alle vervoermodaliteiten om zodoende een goede integratie van het gehele verkeer- en vervoersysteem te bewerkstelligen.

Tijdens een eerste bijeenkomst het Innovatie Forum op 19 mei jongstleden werden er vijf soorten van barrières geïdentificeerd, namelijk:

- belemmeringen in de regelgeving (juridische barrières),
- technische restricties,
- financiële en commerciële belemmeringen,
- maatschappelijke belemmeringen,
- belemmeringen bij de beleidsvorming.

De problemen en oplossingen moeten verder uitgewerkt worden.

Tijdens de Transportraad zal de Commissie rapporteren over de plannen en verdere werkzaamheden van het Forum.

Verslag

Commissaris Kinnock deed verslag van de activiteiten die na de informele Raad in Dortmund (23–24 april 1999) zijn gestart. De Commissie heeft in mei een eerste bijeenkomst met regeringsexperts gehouden. De tweede bijeenkomst zal in juni plaats vinden. In de herfst zal een hearing met de industrie worden gehouden.

De Raad nam zonder discussie van dit verslag kennis.

Geannoteerde Agenda

EU-Zwitserland akkoord: verdeling van de quota voor het wegvervoer
(interventie van de Franse delegatie)

COM (99) 35

In de Transportraad van december 1998 is overeenstemming bereikt over een akkoord tussen Zwitserland en de Europese Unie, dat het vervoer van goederen en personen per spoor en over de weg regelt. Tot 2005 voorziet het akkoord in een contingent vergunningen voor vrachtwagens van 40

ton. Na die datum zijn er geen kwantitatieve beperkingen meer. In de vorm van een concept-verordening heeft de Commissie in februari van dit jaar een voorstel gedaan voor een verdeling van het contingent vergunningen tussen de lidstaten. De Commissie heeft zich daarbij gebaseerd op de bilaterale handel met Zwitserland en het omrijverkeer door Oostenrijk en Frankrijk.

Door het gebruik van inadequate statistieken en het feit dat het zogenaamde derde landen vervoer niet in de beoordeling van het Commissievoorstel is meegenomen valt het huidige verdelingsvoorstel voor Nederland niet goed uit.

Omdat eveneens in de concept-verordening wordt voorgesteld dat voor het jaar 2000 een uitvoerige telling zal worden gehouden kan de huidige voorgestelde verdeling worden gecorrigeerd. Dit is noodzakelijk. Op basis van de verordening moet voor 1 januari 2000 de uiteindelijke toedeling van de vergunningen hebben plaatsgevonden.

Om tot een eerlijke verdeling te komen heeft Nederland er alle belang bij dat een verordening wordt aangenomen op basis van een juiste methodiek. Naar verwachting zal Frankrijk aandringen op een spoedige behandeling van het voorstel van de Commissie in het kader van de Raad. Nederland kan dit ondersteunen.

Verslag

Frankrijk gaf aan dat het huidige voorstel van de Commissie (maart 1999) qua methode en uitkomst niet acceptabel is. Frankrijk herinnerde eraan dat de quota-verdeling een intrinsiek onderdeel uitmaakt van het akkoord met Zwitserland en drong aan op spoedige behandeling in de werkgroep. Nederland bevestigde ook dat de quota een belangrijk element vormde van het Zwitserland-akkoord. De belangen voor de Nederlandse wegvervoersector zijn groot. In het oorspronkelijk voorstel van de Commissie (januari 1999 COM(99) 35) is 7,9% van de vergunningen aan Nederland toebedeeld. Dit zou betekenen dat in 2000 Nederland 19 477 vergunningen zou krijgen oplopend tot 31 329 voor 2003 en 2004. Daarnaast zou Nederland nog 22 968 vergunningen krijgen voor de zogeheten lege ritten. Een eerste correctie van de Commissie leidt tot het toekennen van 10,5% van de vergunningen aan Nederland. Het aantal vergunningen voor lege ritten zou overigens hetzelfde blijven. Dit is echter nog steeds onvoldoende. Nederland wees op de noodzaak de huidige telling die plaats vindt zorgvuldig uit te voeren en deze als basis te nemen voor de uiteindelijke verdeling. Nederland vroeg de Commissie aan te geven wanneer de resultaten van de telling beschikbaar zijn. Ook enkele andere delegaties maakten duidelijk niet te kunnen leven met het huidige voorstel van de Commissie en drongen ook aan op spoedige behandeling in de werkgroep. Commissaris Kinnock stelde zich volledig bewust te zijn van het belang van de quota-verdeling en kondigde aan voor het eind van het jaar de resultaten van de momenteel in uitvoering zijnde tellingen beschikbaar te hebben.

Geannoteerde Agenda

Veiligheid in tunnels
(interventie van de Oostenrijkse delegatie)

Op het laatste moment, is naar aanleiding van de brand in de Tauern-tunnel in Oostenrijk dit onderwerp aan de agenda toegevoegd. De Oostenrijkse minister zal ingaan op de toedracht van het ongeluk en spreken over maatregelen. De Oostenrijkse Bondskanselier Klima heeft al opgeroepen tot het nemen van Europese maatregelen. Het Duitse Voorzitterschap zal in reactie hierop waarschijnlijk de Europese

Commissie verzoeken de mogelijke maatregelen in kaart te brengen. Er wordt gedacht aan strengere regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en uitwisseling tussen de lidstaten van «best practices».

Verslag

Op het laatste moment is dit onderwerp opgewaarderd en zodoende werd «Veiligheid in tunnels» als volwaardig agendapunt behandeld.

Het Voorzitterschap en de lidstaten betuigden hun medeleven aan de Oostenrijkse Minister Einem en aan de nabestaanden van de slachtoffers van de brand in de Tauerntunnel. De Voorzitter verwees naar de conclusies van Top van Keulen waarin de Transportraad wordt opgeroepen «het thema veiligheid in tunnels, met inbegrip van het vervoer van gevaarlijke goederen, te behandelen, om zo snel mogelijk aanbevelingen te kunnen doen voor de verbetering van de veiligheid en voor de verdere ontwikkeling in geheel Europa van uniforme hoge veiligheidsnormen».

Frankrijk kondigde aan met een memorandum te zullen komen waarin op een drietal terreinen voorstellen gedaan zullen worden: ten eerste: verbetering van de veiligheid van voertuigen, waaronder initiatieven m.b.t. vervoer van gevaarlijke stoffen; ten tweede: voorstellen met betrekking tot modal split waardoor veiligere transportmodi gestimuleerd zullen worden; ten slotte: ontwikkeling/coördinatie van corridors inclusief voorstellen met betrekking tot heffingen in relatie tot de kosten van verbetering van infrastructuur ten behoeve van de veiligheid.

Nederland gaf aan dit punt ook hoog op de Europese agenda te willen plaatsen. Daarbij moet zorgvuldig naar de resultaten van lopend onderzoek, zoals in OESO-verband gekeken worden alsmede naar ontwikkeling in ECE-verband. Daarbij zal een discussie over standaard (minimum) eisen en regelingen gevoerd moeten worden en moeten «best practices» in kaart gebracht worden. Nederland wees erop dat bijvoorbeeld een verbod op vervoer van gevaarlijke stoffen misplaatst is. In de recente ongelukken speelde vervoer van gevaarlijke stoffen nauwelijks een rol. Realistisch en effectieve maatregelen zijn nodig.

Commissaris Kinnock wees op het feit dat de ongelukken in de Mont Blanc en Tauern Tunnel slechts geringe gelijkenis vertonen. In geen van beide ongelukken hebben gevaarlijke stoffen een rol gespeeld. Hij verwierp de suggesties van met name EP-leden om tot een totaal verbod op gevaarlijke stoffen over de weg te komen. 10% van alle goederen vallen onder de categorie «gevaarlijk» (zoals bijvoorbeeld cosmetica en alcohol). Ook de Commissie benadrukte dat -hoe dramatisch de gebeurtenissen ook zijn geweest- realistisch met maatregelen voor tunnels dient omgesprongen te worden. De Commissie denkt aan (verbeterde) maatregelen met betrekking tot type-goedkeuring, rijvaardigheidskeuringen, inspecties langs de weg en het gebruiken van TEN-middelen voor verbetering van de veiligheid. Gedeeltelijk betekent dit laatste dus wijziging van bestaande regelgeving of prioriteitswijziging (TEN's). Het Duitse Voorzitterschap hoopt dat tijdens de volgende Transportraad dit thema opnieuw op de agenda zal staan.