
Vergaderjaar 1999–2000

21 501-09

Transportraad

Nr. 109

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 januari 2000

Hierbij wil ik u het verslag aanbieden van de Transportraad van 9 en 10 december 1999.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Maritiem vervoer

Geannoteerde Agenda

Stimulering kustvaart (short sea shipping)

– Resolutie

COM(1999) 317

Nederland hecht, naast het Finse voorzitterschap, groot belang aan het stimuleren van short sea als milieuvriendelijke modaliteit en wordt op Europees niveau gezien als een voorloper. Zo is in juli jl. de Voortgangsnota short sea shipping, getiteld «De Europese snelweg van de 21e eeuw», aan de Tweede Kamer gezonden. Hierin staat de beleidslijn met de bijbehorende activiteiten voor de komende jaren aangegeven. Tijdens het Nederlandse voorzitterschap van de Europese Unie van 1997 heeft Nederland dit thema ook op de agenda geplaatst. In de Raadsconclusies van de Transportraad van 18 juni 1997 is de Commissie verzocht om iedere tweejaar een voortgangsverslag voor te leggen om periodiek zicht te hebben op de resultaten van de acties ter bevordering van de kustvaart. In juli van dit jaar heeft de Commissie dit verslag gepresenteerd en voorzien van een aantal aanbevelingen. De ontwikkeling van de kustvaart is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de sector zelf, maar voor de overheden van de lidstaten en de Commissie is wel een taak weggelegd in het creëren van gunstige randvoorwaarden. Nederland kan de Resolutie met daarin veel aandachtspunten steunen, waarin onder meer de Commissie wordt verzocht de ketensamenwerking te verbeteren en na te gaan hoe knelpunten voor de kustvaart kunnen worden opgelost. Dit onderwerp is een «vals B-punt» op de Transportraad.

Verslag

De Transportraad heeft de resolutie zonder discussie aangenomen.

Horizontale maatregelen

Geannoteerde Agenda

Intermodaal vrachtvervoer

– Raadsconclusies

COM(1997) 243

COM(1999) 519

In 1997 heeft de Commissie een Mededeling uitgebracht onder de titel «Intermodaliteit en intermodaal vrachtvervoer in de Europese Unie», hierin werden verschillende tekortkomingen aangegeven van het intermodale vrachtvervoer in Europa, zowel op het gebied van de infrastructuur, de vervoersactiviteiten als de dienstverlening. In de Mededeling stonden een grote hoeveelheid verschillende verbeterpunten vermeld. De Commissie heeft geconstateerd dat de gemiddelde lengte van de vervoerstrajecten langer zijn geworden door de toenemende integratie van de economieën en het beter functioneren van de Interne Markt. Door de toegenomen lengte zijn de kansen verbeterd voor het opzetten van efficiënt intermodaal vrachtvervoer, ook omdat de overslagkosten minder doorslaggevend zijn.

In de nieuwe Mededeling van de Commissie wordt verslag gedaan van de voortgang die tot nu toe gerealiseerd is bij het uitwerken van de verschillende onderdelen van het actieprogramma uit 1997. De Commissie beveelt tenslotte vier nieuwe initiatieven aan:

- de ontwikkeling van nog beter geïntegreerde ITS (Intelligent Transport System)-toepassingen ter bevordering van het intermodaal vervoer,
- de ontwikkeling van toepassingen in de sfeer van de elektronische handel voor het intermodale vrachtvervoer,
- de uitbreiding van de activiteiten betreffende het beheer van de toeleveringsketen en de logistiek,
- het laten zien, onder meer door het opzetten van demonstratieprojecten, van de mogelijkheden van intermodaal vrachtvervoer in de vervoersketen.

In de Raadsconclusies die voor besluitvorming voor liggen, worden de voorgestelde initiatieven ondersteund. Tevens wordt de Commissie onder meer verzocht:

- In 2000 een voorstel te doen voor de herziening van Verordening 1107/70 (dit is het Europese raamwerk voor het toestaan van nationale steun aan intermodale projecten),
- een adequate opvolging te bewerkstelligen voor het PACT-programma (Pilot Actions for Combined Transport).

Nederland is van oudsher een voorstander van het stimuleren van intermodaal vervoer en kan dan ook de Raadsconclusies van harte onderschrijven. Dit onderwerp is een «vals B-punt» op de Transportraad.

Verslag

De Raadsconclusies zijn omgezet in een resolutie. De resolutie is zonder discussie door de Transportraad aangenomen.

Geannoteerde Agenda

Stand van zaken met betrekking tot GALILEO

- voortgangsrapportage door de Commissie

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

De Europese Commissie heeft op de Transportraad van 6 oktober 1999 een mandaat gekregen van de Raad om te onderhandelen met de Verenigde Staten en de Russische Federatie over nauwe samenwerking en/of coördinatie op het terrein van satellietnavigatie. De Commissie zal verslag doen van de eerste besprekingen die hebben plaats gevonden met beide landen. Deze besprekingen hebben zich vooral gericht op de samenwerking/afstemming met betrekking tot de benodigde internationale frequenties voor satellietnavigatie. Dit is urgent omdat tijdens de World Radio Conference in het jaar 2000 opnieuw afspraken gemaakt zullen worden over de internationale toedeling van frequenties. Tijdens de Transportraad zal ook het vraagstuk van de juridische basis van het Steering Committee wederom aan de orde worden gesteld door een enkele lidstaat (zie ook het verslag van de Transportraad van 6 oktober 1999). Naar verwachting zal de discussie beperkt blijven aangezien op dit moment in de definitiefase weinig nieuwe feiten zijn te melden.

Commissaris De Palacio heeft een toelichting gegeven op de voortgang in de definitiefase van Galileo op een aantal punten.

- 1) Juridische basis van stuurgroep; de stuurgroep krijgt als voorlopige rechtsbasis de rechtsbasis van een TEN-comité. Dit is een tussenoplossing totdat een definitief besluit over Galileo genomen zal zijn.
- 2) Medewerking en deelname van derde landen, zoals Canada, aan Galileo acht de Commissie wenselijk. Moeilijkheid bij het vorm geven aan de participatie van derde landen is dat het hier gaat om een politiek project, dat vanuit verschillende geldpotten, met verschillende regels, wordt gefinancierd. Voor samenwerking met derden zullen verschillende contracten afgesloten moeten worden. De Commissaris verwacht verder dat door de fusie tussen DG Energie en DG Transport van de Commissie er meer geld en capaciteit voor Galileo beschikbaar zal komen.
- 3) Frequenties zijn momenteel het belangrijkste onderwerp van de onderhandelingen met de Verenigde Staten en de Russische Federatie.
- 4) Voor de veiligheidsaspecten is een deskundigencomité opgericht.
- 5) Een kosten-batenanalyse zal gemaakt worden, zodra daarvoor capaciteit beschikbaar komt na de eerder genoemde fusie van de Directoraten-Generaal Energie en Transport.

De Transportraad nam kennis van de voortgangsrapportage en in de discussie werd vooral het belang van goede samenwerking en afstemming ten aanzien van de benodigde frequenties onderstreept. Verder werd door Nederland en het Verenigd Koninkrijk nogmaals benadrukt dat voor de afweging voor het al dan niet door gaan van de vervolg(ontwikkelings)fase er een kosten-baten analyse moet voorliggen. Over het algemeen was er tevredenheid over de huidige voortgang.

Inland vervoer

Geannoteerde Agenda

Nieuwe ontwikkelingen voor de Europese spoorwegen

a) Infrastructuurpakket spoor

- Politiek Akkoord
COM (1995) 337
COM (1997) 34
COM (1998) 480

Zoals bekend, zijn er momenteel drie richtlijnen van kracht voor de marktordening van de spoorwegen in de Europese Unie:

- 91/440, hierin wordt minimaal de boekhoudkundige scheiding tussen vervoer en infrastructuur vereist en wordt toegang vereist voor internationale spoorwegdiensten uitgevoerd door combinaties van internationale vervoerders uit de onderscheiden lidstaten (dit zijn de zogeheten 91/440 diensten) en een gebruiksvergoeding voor al het spoorvervoer;
- 98/18, hierin worden de eisen voor een beroepsvergunning voor spoorvervoerders vastgelegd voorzover zij 91/440 diensten verrichten;
- 95/19, hierin worden globale eisen vastgelegd voor gebruiksvergoeding en capaciteitsmanagement, de reikwijdte is ook hier beperkt tot 91/440 diensten.

In 1996 heeft de Commissie (met steun van Nederland) vergeefs geprobeerd alle internationaal vervoer te liberaliseren. Met name Frankrijk heeft destijds gepleit voor een verdergaande harmonisering voordat er

geliberaliseerd wordt. Het infrastructuurpakket spoor beoogt deze harmonisering.

In het infrastructuurpakket spoor, de voorstellen die door de Europese Commissie op 30 september 1999 zijn uitgebracht, wordt voorgesteld deze bovenstaande drie richtlijnen te wijzigen:

- 91/440 vereist voortaan ook organisatorische scheiding van vervoer en infrastructuur en een scheiding tussen de infrastructuurbeheerder en de overheid. Voor het internationale goederenvervoer wordt over het gedefinieerde Europese goederenvervoer netwerk per spoor (TERFN) open toegang voor alle internationale goederenvervoerders voorgesteld;
- 95/18 de wederzijdse erkenning van beroepsvergunningen geldt voortaan voor alle spoorvervoer;
- 95/19 geeft basisregels voor gebruiksvergoeding/tarifering en capaciteitsmanagement voor al het spoorvervoer.

Het Finse voorzitterschap zet alles op alles om een politiek akkoord te bereiken. Het zal vooral van de politieke wil van de lidstaten afhangen of dit ook inderdaad haalbaar zal zijn. Om een goede indruk te geven van het infrastructuurpakket spoor en de resterende discussieonderwerpen voor de Transportraad, volgen hieronder de hoofdlijnen.

Toegangsrechten van spoorvervoerders, liberalisering:

- internationale samenwerkingsverbanden van spoorvervoerders hebben reeds toegang voor internationaal goederenvervoer en personenvervoer, ook het gecombineerde vervoer dient toegelaten te worden;
- voor het Trans Europese spoorweg goederen netwerk zou er een open toegang voor alle vervoerders van de Gemeenschap gerealiseerd dienen te worden. Dit zal nog uitgebreid onderwerp zijn van debat tijdens de Transportraad. Alle belangrijke internationale goederenvervoer routes, inclusief aansluitingen naar belangrijke havens en terminals, maken deel uit van dit nieuwe netwerk;
- lidstaten die verdere marktopening willen toekennen aan spoorvervoerders zouden dit moeten kunnen beperken tot vervoerders die een vergunning hebben in landen waar toegangsrechten van vergelijkbare aard zijn toegekend (reciprociteit). Dit zal eveneens uitgebreid onderwerp van debat zijn tijdens de Transportraad.

Institutionele vormgeving van de spoorwegen:

- De nationale overheid bepaalt, binnen het kader van de toegang van 91/440, eventuele markttoegang voor spoorvervoerders, subsidieert de infrastructuurmanager, geeft een beleidskader voor het opereren van de infrastructuurmanager en koopt spoorvervoer in (openbare dienstcontracten);
- De infrastructuurmanager dient onafhankelijk van de vervoerders te zijn en minimaal in bedrijfsvoering onafhankelijk van de overheid, verantwoordelijk voor onderhoud van de infrastructuur en zorgt voor de toelatingsfuncties, capaciteitsmanagement, gebruiksvergoeding, beroepsvergunning en veiligheidscertificering. De mate van scheiding tussen infrastructuurmanager en vervoerder(s) is ook een deelonderwerp voor het debat tijdens de Transportraad;
- De spoorvervoerder voert, eventueel in opdracht van de overheid, spoorvervoer uit en is afnemer van de diensten van de infrastructuurmanager waarvoor hij een gebruiksvergoeding betaalt;
- De richtlijn zal wellicht het concept van de Gemachtigde Aanvrager van spoorwegcapaciteit introduceren. Dit betekent dat naast spoorvervoerders ook contracterende overheden en verladers capaciteit mogen aanvragen en deze later overdragen aan een spoorvervoerder. In

hoeverre de Gemachtigde Aanvrager ook Europees erkend wordt, is onderdeel van het debat in de Transportraad;

- In een aanvrager van spoorcapaciteit ontevreden is over beslissingen van de Infrastructuurmanager staat de mogelijkheid van een snelle bezwaarprocedure open. Daarnaast blijft de weg naar de rechter open staan;
- Er wordt voorzien in een regulator (onafhankelijk van vervoerder en infrastructuurmanager). Een vervoerder kan in beroep gaan tegen beslissingen van de infrastructuurmanager indien de vervoerder van mening is dat deze zich niet houdt aan de betreffende Europese richtlijnen en nationale regelgeving.

Spelregels voor capaciteitstoewijzing en gebruiksvergoeding

- De overheid kan een beleidskader opstellen met (indien gewenst gedetailleerde) regels omtrent gebruiksvergoeding (incl. tarieven) en capaciteitsmanagement (verdeling capaciteit over vervoerssegmenten);
- De tarieven voor gebruiksvergoeding zijn minimaal de marginale kosten van het spoor. Opslagen zijn mogelijk bij investeringsprojecten (HSL en Betuweroute) en voor het personenvervoer.
- Ook zijn opslagen mogelijk voor situaties waarbij de markt meer kan betalen dan de marginale kosten. Dit kan (binnen het nationaal kader) worden bereikt door opslagen voor individuele marktsegmenten, individueel onderhandelde contracten en een systeem van vaste en variabele heffingen;
- De hoogte van de gebruiksvergoeding kan verder worden bepaald door kortingen bij grootverbruik (de kortingen kunnen niet meer zijn dan de actuele besparingen van de infrastructuurmanager), een compensatie voor niet betaalde externe kosten in andere modaliteiten (milieu, veiligheid, infrastructuur). Over de precieze afbakening van opslagen en kortingen zal ook nog onderhandeld worden tijdens de Transportraad;
- De infrastructuurmanager stelt jaarlijks een netwerkverklaring op waarin het netwerk wordt beschreven en waarin, binnen het door de overheid gegeven kader, de regels voor gebruiksvergoeding en capaciteit voor dat jaar worden uitgewerkt, hierin bestaat dus enige beleidsvrijheid;
- De capaciteitstoewijzing dient te gebeuren op aanvraag 9 maanden voorafgaand aan de dienstregeling. De Infrastructuurbeheerder heeft het recht en de plicht een klein deel van de capaciteit te reserveren voor aanvragen die pas later zullen worden ingediend (m.n. goederenvervoer);
- Indien de aanvragen voor capaciteit – ook na overleg – niet verenigbaar zijn, kan er een schaarsteheffing (toeslag op de gebruiksvergoeding) voor die infrastructuur worden ingevoerd. Daarnaast kan via prioriteitsregels (beleidskader overheid plus netwerkstatement) de capaciteit worden verdeeld;
- Voor schaars verklaarde infrastructuur moet de Infrastructuurbeheerder een capaciteitsanalyse opstellen binnen 4 maanden en daarna binnen 6 maanden een capaciteitsvergrotingsplan opstellen. In het capaciteitsvergrotingsplan wordt zowel gekeken naar infrastructuuruitbreidingen als naar betere benuttingsmogelijkheden. De Infrastructuurbeheerder wordt echter niet verplicht tot investeren;
- De overheid kan de Infrastructuurmanager subsidiëren.

Het voorliggende EU Infrastructuurpakket spoor sluit op hoofdlijnen aan op de ontwerp-spoorwegwet en de concessiewet voor het spoorvervoer zoals die door de Ministerraad zijn aanvaard. Op een aantal punten is reeds geanticipeerd op het Infrastructuurpakket spoor (zoals het opstellen van een capaciteitsverklaring), op andere onderdelen moet het beleid nog

worden uitgewerkt (zoals het instellen van een regulator, beroepsinstantie).

De tarieven van de AMVB gebruiksvergoeding zijn, na een overgangsperiode, in overeenstemming met de voorgestelde EU richtlijnen.

Voor het invoeren van de reciprociteitsclausule in de voorgestelde Nederlandse wetgeving moet worden nagegaan in hoeverre deze in lijn is met de voorgestelde Europese richtlijnen. Dit hangt ook af van de uitkomst van de onderhandelingen in de Transportraad.

b) Interoperabiliteit van het conventionele spoornetwerk

– debat

c) Opheffen van knelpunten in de spoorinfrastructuur

– presentatie door de Commissie en gedachtenwisseling

De Mededelingen van de Commissie over interoperabiliteit van het conventionele spoornetwerk en over het opheffen van knelpunten in de infrastructuur zijn nog niet aangeboden aan de lidstaten. In zijn algemeenheid kan alvast gemeld worden dat ten aanzien van de interoperabiliteit Nederland altijd de Europese harmonisatie van beveiligings-systemen heeft benadrukt (ERTMS) en de aanpak van het geluid van spooormaterieel. Ook zullen maatregelen die de marktwerking ondersteunen op Nederlandse bijval kunnen rekenen. Naar verwachting zal het oplossen van infrastructuurknelpunten van het spoor een prioritair thema worden bij de herziening van de TEN-richtsnoeren. Voor Nederland mag dit in ieder geval niet ten koste gaan van de Essen-lijst met prioritaire infrastructuurprojecten.

Verslag

Na 13 uur debat bereikte de Transportraad unaniem overeenstemming over een Politiek Akkoord over het infrastructuurpakket spoor en over Raadsconclusies ten aanzien van interoperabiliteit van het conventionele spoor en de aanpak van infrastructuurknelpunten. Het tot stand brengen van dit compromis verliep moeizaam door de zeer uiteenlopende belangen van lidstaten, waarbij aan het einde van het debat fundamentele bezwaren van enkele delegaties werden opgelost door het geven van ruimhartige derogaties en afzwakkingen van de tekst. Ook de Commissie verlaagde aanzienlijk haar ambitie ten aanzien van de te behalen resultaten. Het akkoord behelst wel een wezenlijke stap vooruit om de spoorwegen Europees verder te ontwikkelen, maar is minder substantieel als Nederland idealiter zou hebben gewenst.

Het infrastructuurpakket houdt nu in:

De markttoegang wordt vrijgegeven op het Trans European Rail Freight Network (TERFN) met aansluitend vervoer (20% van de afgelegde kilometers of 50 km met de vrije keuze voor de langste afstand; gedurende 2 jaar gelden voor België en Luxemburg lagere kilometrages). Markttoegang tot het netwerk wordt gegarandeerd «ongeacht de exploitatiewijze van de spoorwegonderneming die op een markt wil opereren»; alleen door Frankrijk wordt dit uitgelegd dat samenwerking mag worden voorgeschreven. De Commissie heeft echter op Nederlands voorstel officieel verklaard: «(that the text of article 10, para 3 (91/440) in conjunction with the relevant recital) clearly establishes that a railway undertaking can carry out independently and without involvement of any other railway undertaking any international freight transport on the TERF network, provided that it meets the safety conditions». De vrijheid geldt ook voor toegang tot terminals en havens en de aan de spooractiviteiten verbonden dienstverlening ter plaatse.

In een van de overwegingen wordt opgenomen, dat lidstaten bij het verlenen van verdergaande rechten deze mogen beperken tot vervoerders uit lidstaten waar soortgelijke rechten worden verleend, mits deze beperking verenigbaar is met het Verdrag (reciprociteit).

Naast de reeds verplichte scheiding van de balansen moeten nu ook de winst- en verliesrekeningen worden gescheiden. Daarnaast moeten de «essentiële functies voor gelijkwaardige en non-discriminatoire toegang tot de infrastructuur» als hoofdregel worden toebedeeld aan organen die geen spoorwegactiviteiten bedrijven. Deze «essentiële functies» omvatten: voorbereiding van beslissingen en het nemen daarvan voor vergunningen voor spoorweg-ondernemingen (inclusief het verlenen van individuele vergunningen), beslissingen over toewijzen van treinpaden (inclusief de beoordeling van beschikbaarheid van treinpaden en het toewijzen van individuele treinpaden), beslissingen over infrastructuurheffingen en vaststellen van veiligheidsstandaarden. Binnen dit kader mogen bij de uitvoering wel spoorwegondernemingen worden ingeschakeld. Op Nederlands voorstel is opgenomen, dat tegen beslissingen in dit kader beroep mogelijk is bij een regulator, die op grond van het infrastructuurpakket spoor in iedere lidstaat zal moeten worden ingesteld. Bij wijze van uitzondering is de scheiding van essentiële functies niet nodig, indien een onafhankelijke rail regulator controleert dat de toegang tot de infrastructuur neutraal en non-discriminatoir geschiedt. De Commissie zal na 4 jaar evalueren of dit in de praktijk ook daadwerkelijk zo is.

Ten aanzien van het niveau van de heffingen voor de infrastructuur is het principe van de marginale kosten vastgelegd. Echter, hierop zijn toeslagen mogelijk. Tevens is in de tekst volledige dekking van de infrastructuurkosten ook als doelstelling opgenomen, zij het met de beperking «voor zover de marktsituatie het kan dragen». De precieze strekking hiervan zal in de praktijk nog moeten blijken. De mogelijkheid om kortingen te verlenen is beperkt tot alleen de echte besparing op administratieve kosten; grote kwantumkortingen zouden namelijk kleine nieuwe marktpartijen direct in een slechte concurrentiepositie plaatsen.

Infrastructuurbeheerders moeten samenwerken en moeten internationale treinpaden aanbieden. Tevens moeten zij «verbeterplannen» maken, indien er sprake is van overbelaste spoorinfrastructuur. Er is een duidelijke procedure vastgelegd om aanvragen in te dienen voor treinpaden. Ontevreden aanvragers krijgen een snelle beroepsmogelijkheid.

Er komt een mogelijkheid bij de Commissie zaken aan de orde te stellen, waarvan een lidstaat meent dat de Richtlijnen niet goed worden toegepast. Tevens komt er een European Rail Observatory System, waarin de Commissie experts uit de lidstaten en het veld betreft bij de voorbereiding van verdere initiatieven.

Uitzonderingsregels voor het invoeren van (delen van) het infrastructuurpakket spoor werden opgenomen voor spoorwegondernemingen in Ierland en Griekenland (met een reciprociteitsconditie) en voor het vervoer door de Kanaaltunnel.

Tot slot, zijn er Raadsconclusies aangenomen over interoperabiliteit van het spoor en het wegwerken van knelpunten, waarin wordt vastgelegd dat de Raad zich met voorrang over deze onderwerpen zal gaan buigen.

Geannoteerde Agenda

Arbeidstijden wegvervoer
– voortgangsrapportage
COM (98) 662

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

Op dit moment is er een blijvende patstelling tussen de lidstaten die de «eigen rijders» wel onder de richtlijn willen laten vallen en de lidstaten, waaronder Nederland en het Finse voorzitterschap, die dit niet willen. Sinds de Transportraad van 6 oktober 1999 is er nauwelijks vooruitgang geboekt. Opties om de categorie «eigen rijders» verder in te perken, konden op onvoldoende steun rekenen van de lidstaten (waaronder Nederland). Het voorzitterschap zal kort de stand van zaken presenteren waarop wellicht een enkele lidstaat nog zal reageren.

Verslag

Het voorzitterschap presenteerde de stand van zaken in lijn met hetgeen is geschetst in de Geannoteerde Agenda. Het Portugese voorzitterschap gaf aan dat het zal proberen via bilateraal overleg een oplossing c.q. compromis te vinden. De Commissie zegde daarbij alle medewerking toe.

Luchtvervoer

Geannoteerde Agenda

Geluidsproblemen in de luchtvaart: perspectieven voor de korte en lange termijn

- briefing door de Commissie en/of (eventueel) voorstel voor het amenderen van Verordening 925/99 over de registratie en gebruik van bepaalde gecertificeerde vliegtuigen COM (1998) 549

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

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

Tijdens de laatste besprekingen tussen de Europese Commissie en de Verenigde Staten, heeft de Verenigde Staten geëist dat de EU-verordening moet worden ingetrokken, omdat anders de VS niet langer wil samenwerken met de EU in ICAO-verband. De Commissie wil vooralsnog de Verordening niet intrekken, maar zou onder bepaalde voorwaarden een nieuwe periode van opschorting kunnen accepteren. Het is op dit moment echter niet duidelijk welke beleidslijn de Commissie aan de lidstaten wil voorleggen op de komende Transportraad. Nederland wil graag dat de Verenigde Staten blijft meewerken in ICAO-verband om tot betere geluidsstandaarden te komen. Het behouden van de (eventueel nader uitgestelde) EU-verordening is hierbij behulpzaam. Bovendien, mocht er geen resultaat in ICAO-verband geboekt kunnen worden, dan is het belangrijk dat het Europese spoor direct actief kan worden opgepakt.

Verslag

Tijdens de lunch op 10 december heeft de Transportraad dit onderwerp besproken. Op basis van de discussie heeft het voorzitterschap voorzitterschapsconclusies gepresenteerd. Kernelementen hiervan zijn, dat:

- de Raad met tevredenheid kennis heeft genomen van de ontwikkelingen in ICAO-kader, met name het uiterlijk september 2001 willen bereiken van een nieuwe strengere geluidsstandaard (hoofdstuk 4) en het uitfaseren van de lawaaiigste hoofdstuk-3 toestellen. De huidige Europese wetgeving kan door dergelijke mondiale wetgeving vervangen worden, indien hierdoor een beter resultaat bereikt kan worden.
- de Raad met voorrang naar nieuwe wetgevende voorstellen van de Commissie zal kijken, die op grond van de positieve ontwikkeling in de verhouding met de Verenigde Staten wellicht zullen worden voorgelegd. De wenselijkheid van een snelle betrokkenheid van het Europees Parlement bij dit proces werd door de Raad onderstreept.

Geannoteerde Agenda

De oprichting van een Europese Luchtvaart Veiligheid Autoriteit (EASA)
– debat

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 om een internationale organisatie op te richten waarvan ook de Europese Gemeenschap lid wordt naast de volwaardige lidstaten van JAA. De onderwerpen voor de onderhandelingen zijn vastgelegd in onderhandelingsrichtsnoeren, die de blauwdruk vormen voor een toekomstige EASA Conventie. De Commissie wordt voor de onderhandeling bijgestaan door een Speciaal Comité, waarin de EU lidstaten vertegenwoordigd zijn.

Momenteel lopen de besprekingen over het ontwerp-Verdrag dat de Commissie heeft voorgelegd. De ontwerp-Conventie wordt door de leden

van het Speciaal Comité voldoende geacht om nu onderhandelingen met derde landen (niet EU-lidstaten) te beginnen. Terwijl bij het vaststellen van het mandaat twee jaar geleden door de Transportraad bewust gekozen is voor een aparte internationale organisatie, probeert de Commissie opnieuw het debat hierover te openen door alsnog te pleiten voor een Europees Agentschap. Dit is mede ingegeven doordat Ierland heeft aangegeven niet in te kunnen stemmen met directe werking van EASA regels. Ook voorzien een aantal lidstaten dat de nationale parlementen niet in zullen stemmen met een apart EASA Hof. Een dergelijk Hof is noodzakelijk in verband met de rechtsbescherming als EASA regels direct werken in de lidstaten.

De belangrijkste discussiepunten zullen derhalve zijn;

- Kunnen en willen lidstaten en de Gemeenschap zelf inderdaad wetgevende bevoegdheid overdragen aan een nieuwe internationale organisatie, zodat deze direct werkende regels op het terrein van luchtvaartveiligheid kan stellen?
- Kan de functie van het «EASA Hof» ook worden uitgevoerd door een andere bestaande instantie dan het Europese Hof van Justitie?

Nederland kan deze vragen bevestigend beantwoorden. Nederland blijft overigens sterk voorstander van een zo spoedig mogelijke oprichting van een Europese Luchtvaart Veiligheid Autoriteit met een zo breed mogelijk lidmaatschap.

Verslag

De Raad besprak de voortgang van de besprekingen over een ontwerp-verdrag voor de EASA, de Europese Luchtvaartveiligheidsautoriteit, die het bestaande JAA-samenwerkingsverband tussen een groot aantal Europese Rijksluchtvaartdiensten (Joint Aviation Authorities) moet vervangen.

In zijn laatste bijeenkomst had het speciaal comité dat de Commissie in de voorbereiding van het ontwerp-verdrag bijstaat, geconcludeerd dat de tekst van de ontwerp-Conventie voldoende was afgerond om in onderhandelingen met derde landen (niet EU-lidstaten) te worden besproken. Commissaris De Palacio wees op de problemen die lidstaten (Ierland bijvoorbeeld dat aangaf zonder verandering van de grondwet geen directe werking van EASA-regels te kunnen accepteren) met de opzet van het EASA-verdrag hebben. Zij voorzag dat de ratificatie jaren zal gaan duren. Daarom deed zij het voorstel om in plaats van een aparte intergouvernementele organisatie een EU-Agentschap op te zetten. Dat agentschap zou dezelfde taken kunnen krijgen als de EASA. De Commissaris zei binnenkort een voorstel voor zo'n Agentschap te kunnen indienen. Wanneer dit voortvarend wordt behandeld, zou nog volgend jaar een besluit over de noodzakelijke regeling kunnen worden genomen. Een aantal lidstaten spraken zich uit zowel voor de inzet van de Commissie als in sommige gevallen er tegen. De algemene stemming was echter dat de Transportraad zich graag laat overtuigen van de werkwijze die de Commissie voorstaat. Voorzitter Heinonen concludeerde dan ook dat de Transportraad het belang van een sterk en zo breed mogelijk Europees forum voor de veiligheidsregels andermaal had onderschreven. De Commissie zou zo spoedig mogelijk een gedetailleerde analyse van de problemen en van de eventuele alternatieve oplossingen aan de Raad moeten voorleggen. Ondertussen zou de Commissie al wel de besprekingen met derde landen kunnen beginnen.

Geannoteerde Agenda

(eventueel) Marktopeningsovereenkomst met de landen in Midden- en Oost-Europa

– gedachtenwisseling/voortgangsrapportage

De Commissie zal tijdens de Transportraad een voortgangsverslag geven over de bilaterale gesprekken die zij op dit moment met de betrokken landen (Letland, Slovenië, Bulgarije, Roemenië, Tsjechië, Hongarije en Polen) voert over Protocollen die per land het overgangsregime bevatten, alvorens deze landen volledig zullen meedoen in de «European Common Aviation Area».

Verwacht wordt dat uiterlijk in het voorjaar van 2000 overeenstemming zal worden bereikt over de bilaterale Protocollen en de multilaterale kaderovereenkomst die hieraan ten grondslag ligt.

Met een vijftal landen (Letland, Slovenië, Bulgarije, Roemenië, Tsjechië) heeft de Commissie inmiddels overeenstemming over een dergelijk Protocol bereikt. Hierin zijn, voor de betreffende landen separate maar in grote mate overeenkomende, tijdelijke overgangsbepaling opgenomen. Deze betreffen met name een uitstel op het gebied van markttoegang tot uiterlijk eind 2002. De komende weken zet de Commissie de bilaterale besprekingen voort. Met name Hongarije en Polen, die sterk neigen om de luchtvaartbesprekingen te willen koppelen aan de overige onderdelen van de toetredingsonderhandelingen, zullen waarschijnlijk voorlopig blijven vasthouden aan de wens om een langere overgangsperiode op markttoegangsgebied te krijgen, namelijk tot eind 2005. De Commissie en de lidstaten zijn in dit stadium niet bereid daarop in te gaan en zullen voorlopig vasthouden aan een zo veel mogelijk coherente en uniforme benadering.

Verslag

De lidstaten hebben tijdens de Transportraad kennis genomen van de voortgangsrapportage van de Commissie over de gevoerde besprekingen tot nu toe. Het voorzitterschap, nodigde namens de Transportraad, de Commissie uit om actief de onderhandelingen voort te zetten met het oog op een goede en snelle afronding.

Geannoteerde Agenda

Marktopeningsovereenkomst met Cyprus

– aanneming van het onderhandelingsmandaat

Op basis van een aanbeveling van de Commissie om onderhandelingen te openen met Cyprus, hebben de lidstaten het onderhandelingsmandaat voor de Commissie besproken. Het betreft het opzetten van een raamwerk voor samenwerking in de luchtvaart, waardoor Cyprus uiteindelijk in staat moet zijn om tot het Gemeenschappelijke Europese Luchtvaart gebied toe te treden (European Common Aviation Area), waarover momenteel ook onderhandelingen worden gevoerd met een aantal landen uit Midden- en Oost-Europa.

Het vaststellen van het mandaat zal een «vals B-punt» betreffen op de Transportraad, waar Nederland ook mee kan instemmen. Het mandaat betreft een aantal inhoudelijke uitgangspunten en richtsnoeren voor de verschillende subonderwerpen waarover onderhandeld gaat worden. Het gaat erom dat de Republiek Cyprus aan de marktvoorwaarden van de Europese Unie voldoet, waarbij het «acquis communautaire» de basis vormt. Inzet is komen tot een beperkte gefaseerde marktopening, waarbij aan elke fase voorwaarden worden gesteld met betrekking tot het voldoen aan EU-standaarden op het gebied van veiligheid-, milieu- en technische voorschriften. Tijdens de onderhandelingen moet ten alle tijden rekening worden gehouden met andere transportonderhandelingen met Cyprus en

met de ontwikkelingen in de politieke relatie tussen Cyprus en de Europese Unie.

Verslag

Het mandaat is als A-punt door de Transportraad aangenomen.

Geannoteerde Agenda

Mededeling over vertragingen in het luchtvervoer
– presentatie door de Commissie

De Commissie hoopt kort voor de Transportraad een nieuwe Mededeling over de vertragingproblematiek in het luchtruim aan te nemen, die op de Transportraad zal worden toegelicht. De Europese Commissie zal aandringen om op nationaal niveau te zorgen voor:

- het inrichten van dienstverlening in overeenstemming met de artikelen van het EU-verdrag inzake concurrentie en vrijheid van dienstverlening;
- een scheiding aan te brengen tussen dienstverlening en veiligheidsregulering en tussen veiligheidsregulering en economische regulering;
- het overnemen van Eurocontrol-regelgeving op het gebied van veiligheid, «performance», interoperabiliteit en kwaliteit in de wetgeving en toepassing ervan.

De Commissie wil dat voor het goed verlopen van dit proces het lidmaatschap van de Gemeenschap van Eurocontrol zo spoedig mogelijk geregeld zal zijn, waardoor politieke sturing kan worden gegeven aan Eurocontrol. Daarbij wordt ook gewezen op de belangrijke rol van luchtvaartmaatschappijen en luchthavens bij het oplossen van de vertragingproblematiek.

Nederland is van mening dat de aanpak van de vertragingproblematiek vraagt om een nieuw Europees verkeersleidingsconcept, waarbij verregaande institutionele maatregelen noodzakelijk zijn. Nederland zal waarschijnlijk op hoofdlijnen de nieuwe Mededeling van de Europese Commissie kunnen steunen. De onderstaande drie punten wil Nederland in het komende Europese debat benadrukken:

1. Het komen tot het beheer van het Europese luchtruim als één geheel. Een centrale Europese aansturing, waarbij ook het militaire luchtruim is betrokken, zou grote efficiency kunnen opleveren. Het standpunt van de Europese Commissie dat Eurocontrol als centrale organisatie moet worden belast met beslissingen over de indeling en het gebruik van het luchtruim wordt gesteund. Hierbij geldt dan als uitgangspunt het verlenen van luchtverkeersdiensten in grensoverschrijdende luchtruimstructuren. UAC-Maastricht (Upper Air Control) kan als voorbeeld hiervan worden gezien.
2. Het opzetten van een Eurocontrol regelgevingsproces. Ook in dit opzicht steunt Nederland de oproep van de Commissie aan Eurocontrol om te komen tot een transparant regelgevingsproces. Alle partijen, met name ATC-organisaties (Air Traffic Control) en luchtvaartmaatschappijen moeten zich geïnteresseerd voelen aan de regelgeving en deze op hetzelfde moment ook implementeren. In dit verband is Nederland ook steeds voorstander geweest van toetreding van de Gemeenschap tot Eurocontrol, omdat de afdwingbaarheid van besluiten dan kan worden verbeterd.
3. Het aanbrengen van een scheiding tussen regelgeving en dienstverlening.

Nederland steunt het standpunt van de Commissie dat Eurocontrol zich moet gaan ontwikkelen tot een gezaghebbend regulerend en beleids-

bepalend orgaan dat ook besluiten neemt op het gebied van capaciteitsplanning.

Verslag

Commissaris De Palacio presenteerde de Mededeling die zij op 29 november 1999 heeft uitgebracht. Kernpunt van de Mededeling is de zorg om tot een daadwerkelijk gezamenlijk beheer van het luchtruim (a single sky) te komen. Naar het oordeel van de Commissaris is vooral de huidige institutionele structuur, die uitgaat van sterk nationale bevoegdheden, debet aan het alsmaar oplopen van de vertragingen. Commissaris De Palacio vond een politieke oplossing dan ook dringend nodig. De boodschap van de Commissaris was drieledig:

- De problemen moeten bij voorkeur in Eurocontrol worden opgelost. De strategie ATM 2000+ die de ministers van transport op 28 januari 2000 in hun Matse-bijeenkomst (diplomatieke conferentie van Eurocontrol) zullen aannemen kan daarvoor de basis leggen. De Commissaris zei kritisch te willen bezien of Eurocontrol, met die strategie, kan waarmaken dat het de problemen daadwerkelijk oplost. Anders zou de Commissie de optie naar voren willen schuiven van het opzetten van een EU-Agentschap.
- Om de daadkracht van Eurocontrol te versterken moet de EU snel toetreden tot het Eurocontrol-verdrag; het daarvoor nodige protocol zal op 27 januari 2000 worden ondertekend.
- Een groep op hoog niveau onder voorzitterschap van de Commissaris zelf zou deze boodschap moeten uitwerken en met oplossingen moeten komen. Het resultaat van de high-level group zou op de Transportraad in juni 2000 beschikbaar moeten zijn. De conclusies daarvan zouden daarna zo nodig aan de Europese Raad moeten worden voorgelegd.

Een aantal delegaties wezen op het belang om de aanpak die nu in Eurocontrol wordt gevolgd te ondersteunen. Die aanpak moet ook op een institutionele versterking van Eurocontrol zijn gericht. De bemoeienis van de EU zou complementair moeten zijn aan de besluitvorming in Eurocontrol in plaats van deze te beconcurreren.

De Finse Voorzitter, minister van Transport Heinonen, concludeerde dat de Raad met belangstelling had kennis genomen van de mededeling van de Commissie en van de aanvullende suggesties van Commissaris De Palacio. De high-level group fungeert als advieslichaam voor de Commissie bij het verder uitwerken van de mededeling. Lidstaten zullen zo snel mogelijk moeten aangeven welke civiele en/of militaire vertegenwoordigers namens de ministers van transport zitting nemen in de high-level group. Bij voorkeur al onder het volgende voorzitterschap, van Portugal, zal de Raad zich over de voorstellen moeten buigen.

Diversen

Geannoteerde Agenda

Economische gevolgen van de richtlijn over bemanningseisen
– presentatie door de Commissie

De Europese Commissie heeft in november een werkdocument uitgebracht over het economisch effect van de voorgestelde richtlijn voor het stellen van uniforme bemanningsvoorwaarden voor EU-werknemers en «derde landers» voor het geregeld personenvervoer over water en de veerdiensten. Nadat in april 1998 de Commissie een voorstel voor deze richtlijn bij de Raad heeft ingediend, is er een patstelling ontstaan tussen

de lidstaten. Een groep lidstaten wilde niet over deze richtlijn onderhandelen. Om de patstelling te doorbreken is de Commissie door het voorzitterschap gevraagd een rapport op te stellen waarin de economische effecten van het richtlijnvoorstel voor de EU-scheepvaart in kaart worden gebracht. Het werkdocument bevat de eindrapportage van de werkgroep die deze effecten in kaart heeft gebracht. In deze werkgroep zaten onder andere vertegenwoordigers van de ECSA (Associatie van reders van de Europese Gemeenschap) en de FST (Federatie van Transportarbeidersbonden in de Europese Unie). Volgens de Commissie zijn de effecten op de werkgelegenheid beperkt en zij zal derhalve waarschijnlijk vasthouden aan het richtlijnvoorstel. De werkgroep is er echter niet in geslaagd een gemeenschappelijk standpunt vast te stellen: voor een deel staan daarbij de werkgevers en werknemers tegenover elkaar.

Nederland blijft bezorgd over de negatieve effecten van het voorstel. De grootste gevolgen ondervindt de Noordzeemarkt. Kostenstijgingen zullen vooral het Deense DFDS treffen, dat ook een lijn exploiteert tussen IJmuiden en Newcastle, en de Nederlandse P&O North Sea Ferries. Zij worden beiden geconfronteerd met een kostenstijging van 6 miljoen euro per jaar (75% van het totaal). Ook is er een mogelijke strijdigheid met internationale regels, zoals de stand-still clause» van de WTO, doordat eenzijdig nationale/EU-arbeidsnormen worden ingesteld op internationale routes.

Verslag

Na de toelichting van de Commissaris hebben zowel de voor- als tegenstanders hun (bekende) standpunten wederom naar voren gebracht. In tegenstelling tot eerdere berichten, lijkt het erop dat het Portugese voorzitterschap dit thema niet serieus zal oppakken. Het is echter wel waarschijnlijk dat Frankrijk dit onderwerp onder het eigen voorzitterschap zal agenderen.

Geannoteerde Agenda

Rapport over transport en milieu indicatoren
– presentatie door de Commissie

Sinds het Verdrag van Amsterdam (zie artikel 6) en de Europese Raad van Cardiff wordt in de Europese Unie steeds meer aandacht geschonken aan de integratie van milieu in sectorbeleid. Om het proces van integratie te monitoren is er in 1998 opdracht gegeven om het idee van een op indicatoren gebaseerd «Transport and Environmental Reporting Mechanism» (TERM) uit te werken.

TERM zal bestaan uit een jaarlijks rapport over transport en milieu in Europa, gebaseerd op 27 indicatoren. Doel van TERM is antwoord te geven op een aantal beleidsmatige vragen: hoe kan de milieuprestatie van de transportsector verbeterd worden?, wat is de voortgang in het gebruik van de afgesproken technische maatregelen?, hoe kunnen de verschillende transportmodaliteiten efficiënter benut worden?, hoe kan beter gebruik gemaakt worden van schonere modaliteiten en hoe kan de vraag naar transport beïnvloed worden?

Tijdens de Transportraad zal de Commissie een eerste versie van het TERM rapport presenteren. Nederland hecht groot belang aan dit rapport en het gebruik van indicatoren voor het monitoren van de milieuprestaties van de transportsector. Nederland is tevens van mening dat op grond van

de resultaten van TERM onderzocht moet worden hoe kwantitatieve milieudoelstellingen voor de transportsector opgesteld kunnen worden.

Verslag

Tijdens de Transportraad heeft de Commissie een eerste versie van het TERM rapport aangeboden aan de Raad. Commissaris De Palacio benadrukte het belang van deze exercitie bij het formuleren van nadere milieu-doelstellingen. Lidstaten namen de Commissie-presentatie voor kennisgeving aan.

Geannoteerde Agenda

Innovatie forum

– presentatie door de Commissie

Tijdens de Informele Transportraad van 23 – 24 april is het onderwerp «Innovatie en mobiliteit» uitgebreid aan de orde geweest. Om een sterkere innovatie van de transportsector te bewerkstelligen werd een High Level Group ingesteld, het Innovatie Forum genoemd. Dit Forum heeft als taak meegekregen om de belemmeringen in de regelgeving die een effectieve innovatie en interoperabiliteit in de transportmarkt in de weg staan, te identificeren. Verder moeten er voorstellen worden gedaan om deze belemmeringen op te heffen om zodoende een goede integratie van het gehele verkeer- en vervoersysteem te bewerkstelligen.

Op 5 november jongstleden werden de bevindingen van het Forum gepresenteerd aan vertegenwoordigers uit de transportsector. Hierop werd door vertegenwoordigers van een dertigtal Europese organisaties op transportgebied, bedrijven, universiteiten en onderzoeksinstituten gereageerd. De Commissie is momenteel bezig met een uitgebreide analyse van deze bijdragen. In grote lijnen komt het hierop neer:

- het opheffen van de belemmeringen vereist een aantal gelijktijdige en coherente acties op een aantal gebieden. De resultaten hiervan zullen pas na langere tijd vruchten dragen.
- het creëren van een «level playing field» dat een directere interactie tussen alle spelers in het veld stimuleert, is de belangrijkste factor om verzekerd te zijn van innovatie op verkeer- en vervoergebied.
- ook zullen de overheden een aantal maatregelen moeten nemen, die aanzetten tot innovatie. Te denken valt aan het verkleinen van de barrière tussen de onderzoekers en de gebruikers van de onderzoeksresultaten middels een betere communicatie en informatieoverdracht. De (economische/commerciële) gebruikers zullen in een zeer vroeg stadium betrokken moet worden bij het onderzoeksproces.

De resultaten van de analyse van het Innovatie Forum en de reacties daarop uit «het veld» zullen worden gebruikt voor de eindrapportage van de High Level Group (Innovatie Forum) die in het voorjaar van 2000 gepresenteerd zal worden. Vervolgens zal de Commissie zich beraden op vervolgmaatregelen.

Verslag

De Commissie heeft aangekondigd volgend jaar met een definitief rapport te zullen komen waarin een actieplan zal zijn opgenomen.

Geannoteerde Agenda

Eurocontrol: onderhandelingen voor de toetreding van de Gemeenschap

– voortgangsrapportage door de Commissie

Over de tekst van het toetredingsprotocol zijn de betrokken partijen het bijna eens.

De Europese Commissie dringt aan op het organiseren van een diplomatieke Conferentie op de middag voorafgaand aan de MATSe vergadering van 28 januari 2000, ter ondertekening van dit Protocol. De Gemeenschap zelf kan formeel nog niet ondertekenen omdat in het onderhandelingsmandaat is gesteld dat de Transportraad eerst een besluit dient te nemen over het Protocol. Op dit moment is er alleen sprake van een onderhandelingsresultaat dat nog geformaliseerd dient te worden. De Commissie maakt zich zorgen over de lange termijn die nodig is voor ratificatie van het herziene Eurocontrol Verdrag en het Protocol en zal waarschijnlijk met suggesties komen om e.e.a. te versnellen. Nederland steunt een snelle toetreding van de Gemeenschap tot Eurocontrol omdat de Gemeenschap kan functioneren als «aanjager» voor het beter gaan functioneren van Eurocontrol.

Verslag

In een korte voortgangsrapportage maakte de Commissie melding van het feit dat de betrokken partijen het na een jaar onderhandelen bijna eens zijn over het toetredingsprotocol. De Europese Commissie dringt nu aan op het organiseren van een diplomatieke Conferentie op de middag voorafgaand aan de MATSE-vergadering (ECAC-ministers) van 28 januari 2000, ter ondertekening van dit protocol. Het daartoe benodigde formele besluit van de Raad wordt momenteel onder grote spoed voorbereid door de Commissie. De Commissie wil haast maken met ondertekening van het protocol en roept lidstaten op om ook alles in het werk te stellen om spoedige ratificatie van het herziene Eurocontrol Verdrag mogelijk te maken.

Geannoteerde Agenda

EU-VS dialoog op het terrein van de luchtvaart

- informatie van de Commissie m.b.t. de Chicago conferentie

Kort voor de Transportraad zal de conferentie «Aviation in the 21st century – Beyond open skies» in Chicago hebben plaats gevonden (van 5–7 december 1999). Daar zal voor een breed publiek, met actieve deelneming o.a. vanuit de Europese Unie, gesproken worden over o.a. marktwerking en deregulering, van bilateralisme naar multilateralisme, alliantievorming, mededinging, luchthaven- en luchtruiminfrastructuur (ATM), luchtvaartveiligheid en de technologische ontwikkeling in de luchtvaart. Vanuit de Europese Unie zullen de Transportministers uit Nederland, Duitsland, Frankrijk en Italië, alsook Commissaris de Palacio als sprekers op de Conferentie fungeren.

Commissaris De Palacio zal waarschijnlijk mondeling verslag doen van haar impressie van deze conferentie.

Verslag

Commissaris De Palacio gaf na haar deelname aan de op initiatief van VS-minister van transport Slater georganiseerde conferentie «Aviation in the 21st century – Beyond open skies» (5–7 december 1999) een korte impressie van de succesvolle wijze waarop de bijeenkomst in Chicago is verlopen en de onderwerpen die er aan de orde zijn gesteld. Ze gaf te kennen in het bijzonder de goede samenwerking met de op de conferentie aanwezige delegaties uit de lidstaten zeer op prijs te hebben gesteld. De Commissie is ervan overtuigd dat in de verdere discussie over bilateraalisme versus multilateralisme de Gemeenschap het initiatief niet in

handen van de VS moet laten liggen. De Commissie is voornemens het zowel aan VS-zijde als door meerdere lidstaten (waaronder Nederland) en luchtvaartindustrie reeds positief ontvangen idee van een Common Aviation Area EU-VS op korte termijn verder uit te werken. Nadere voorstellen op dit terrein zullen in een volgende bijeenkomst van de Raad ter bespreking worden voorgelegd.

Geannoteerde Agenda

Mededeling over luchtvervoer en milieu
– presentatie door de Commissie

In 1998 heeft de Commissie een Consultation Paper uitgebracht onder de titel «Air-Transport and the Environment». Hierin werden een aantal beleidsalternatieven voorgesteld voor technische standaarden op het gebied van geluid en emissies, economische instrumenten en regelgeving en richtsnoeren inzake de relatie tussen vrije markttoegang en milieu-restricties, lokale milieu-maatregelen, onderzoek en milieu-convenanten. Door de lidstaten en de sector zijn meerdere suggesties gedaan. De Commissie heeft toen aangekondigd met een nieuwe Mededeling te komen die een verdere uitwerking van de diverse beleidsalternatieven zou omvatten. De thans geannoteerde «Mededeling luchtvervoer en Milieu» is nog niet aan de lidstaten aangeboden.

Verslag

De lidstaten hebben niet gereageerd op de presentatie van de Commissie. De Mededeling was dan ook slechts zeer kort voor de Transportraad beschikbaar. Het Finse voorzitterschap stelde dat deze mededeling zowel op concrete vraagstukken rond kerosine-accijns ingaat als op het lange termijn beleid dat de Gemeenschap na zou moeten streven in internationaal en waar nodig Europees kader. Onder het Portugese voorzitterschap zal de Raad de Mededeling verder behandelen.

Geannoteerde Agenda

Onderhandelingen met Roemenië over het EU-transitoakkoord
wegvervoer
– interventie van de Griekse delegatie

Sinds enige tijd wordt er met een aantal landen uit Midden- en Oosteuropa onderhandeld over een transitowegakkoord. Deze akkoorden betekenen een eerste stap tot het regelen van het internationaal wegvervoer tussen de EU en niet-EU landen o.a. door het beschikbaar stellen van een aantal transitovergunningen. Het dossier begon in 1992 vol ambitie: een multilateraal akkoord tussen de EU en de meeste van de MOE landen (tot Georgië aan toe). In de loop der jaren is het oorspronkelijke voorstel voor een akkoord afgezwakt tot een transito-akkoord met drie landen. Het gaat hier dus om een bescheiden eerste stap om het wegvervoer te regelen (alleen transito en niet bilateraal en derde landen vervoer). Er is nog steeds weerstand bij de lidstaten om de Commissie mandaat te geven om het wegvervoer in zijn geheel te regelen met deze landen.

Het eerste ontwerp voor een akkoord dateert van december 1992. Met Bulgarije is het transito akkoord gearafeerd op 4 december 1998 en het akkoord met Hongarije is gearafeerd op 8 april 1999. Met Roemenië is het akkoord nog niet gearafeerd. Roemenië heeft een aantal aanvullende eisen gesteld voor het verstrekken van vergunningen. Door de onhandige opstelling dreigt er geen akkoord gesloten te worden tussen de EU en

Roemenië. Naar verwachting zal de Griekse minister de Transportraad vragen enig geduld en begrip op te brengen. Een akkoord met Roemenië is voor Griekse vervoerders immers van groot belang. Nederland steunt de Commissie in haar opvatting dat Roemenië niet anders behandeld moet worden dan Hongarije en Bulgarije. Nederland is voor een zo spoedig mogelijke parafering van het akkoord met Roemenië.

Verslag

De Griekse minister van transport vroeg te streven naar een akkoord met Roemenië en de onderhandelingen ook mee te nemen in het kader van de uitbreidingsbesprekingen. Een akkoord met Roemenië is voor Griekse vervoerders immers van groot belang. Commissaris De Palacio gaf aan het Griekse verzoek serieus te nemen en zal o.a. een brief sturen aan haar collega voor uitbreiding, Commissaris Verheugen, om aldus de onderhandelingen ook in uitbreidingskader op te brengen. Zij gaf tevens aan dat indien Roemenië zich blijft opstellen zoals tot op heden de Commissie met Bulgarije en Hongarije alleen verder zal gaan.

Verslag

Bevaarbaarheid van de Donau

Dit punt is toegevoegd op Nederlands verzoek. Nederland heeft de lidstaten verzocht het uiterste te doen om acties die gericht zijn op het opheffen van de blokkades in de Donau te ondersteunen. Bijgaand «aide memoire» is uitgedeeld. Commissaris De Palacio stelde dat zij de Nederlandse interventie ondersteunde echter dat het een zaak betrof van de Ministers van Buitenlandse zaken en aldus niet thuishoort op de Transportraad. Minister Netelenbos gaf aan te beseffen waar de bevoegdheden liggen maar verzocht toch haar collega's intern bij de bevoegde collega's steun voor dit punt te vragen.

Het volgende Aide Memoire is uitgedeeld:

«At this very moment the situation on the Danube near Novisad is unchanged: there is still a lot of debris from the destroyed bridges in the water and the winter season is at the door-step.

The Danube Commission has prepared a plan to clear the river from this debris as soon as possible. I am convinced that the main line of this plan is good and practical and therefore deserves support so it can be executed in a short time. A quick realisation of the plan will prevent humanitarian and/or ecological problems such as flooding, due to expected ice-walls in the river in the coming months.

We must prevent that the execution of the plan comes to a dead end because of complicated official procedures. We have to act now! I am confident that you, my colleagues, have the same view on the matter.

I therefore in particular call upon the European Commission to take the necessary measures at the highest level in an urgent way to act swiftly. I request the Commissioner to take as soon as possible all necessary steps to clear the Danube in order to prevent calamities in that part of Europe, which in addition would make it also possible to resume river navigation.»