
Vergaderjaar 2000–2001

21 501-09

Transportraad

21 501-10

Telecommunicatie- en Postraad

Nr. 125

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 maart 2001

Hierbij wil ik u de geannoteerde agenda aanbieden voor het transportdeel van de Transport- en Telecomraad van 4 en 5 april aanstaande. Het onderdeel transport wordt op 5 april behandeld.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Zeevervoer

Naar aanleiding van de ramp met de tanker *Erika* heeft de Europese Commissie een eerste pakket van maatregelen uitgebracht dat in de Transportraad van 20 en 21 december is besproken. Dit pakket met voorstellen tot beter toezicht op de inspectiebedrijven, uitgebreidere inspecties, strengere sancties in het kader van de havenstaatcontrole en uitfasering van enkelwandige tankers is door de Raad unaniem aangenomen.

De Commissie heeft tijdens de december-Raad een tweede pakket maatregelen gepresenteerd met de volgende onderdelen:

- een richtlijn betreffende de instelling van een gemeenschappelijk volgen informatiesysteem voor het maritieme verkeer
- een verordening betreffende de instelling van een schadevergoedingsfonds voor gevallen van olievervuiling
- een verordening voor de instelling van een Europees agentschap voor maritieme veiligheid.

De Raad stelde raadsconclusies vast betreffende nadere behandeling van de voorstellen. Hierin wordt ook ingegaan op de samenhang met internationale overeenkomsten en IMO.

In het oriënterende debat wordt over de maatregelen die in dit tweede pakket zijn voorzien, gesproken.

Richtlijn betreffende de instelling van een gemeenschappelijk volgen informatiesysteem voor het maritieme verkeer
– oriënterend debat

Dit eerste voorstel omvat feitelijk een uitbreiding van de bestaande richtlijn voor meldingen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen (93/75/EG). Het voorstel breidt rapportageplicht feitelijk uit tot alle typen schepen en legt de Lidstaten o.a. verplichtingen op ten aanzien van het voorzien in vluchthavens/gebieden voor schepen in ernstige moeilijkheden en logistieke voorbereidingen voor dergelijke situaties.

Nederland is voorstander van verbetering van informatie over het scheepvaartverkeer in Europese wateren, maar benadrukt ook het belang van een volledige implementatie van de huidige regelingen. Hiervan is nog niet altijd sprake.

De Commissie meent dat de stand der techniek het mogelijk maakt om met gebruikmaken van o.a. bestaande, in IMO-kader verplicht gestelde meldingsgebieden (dikwijls in combinatie met verkeersscheidingsstelsels) de meldingsverplichting uit te kunnen breiden tot alle scheepvaart.

Technologisch is nu inderdaad veel mogelijk. De omvang van de organisatie en de systemen die ingericht moeten worden om de rapportageverplichting in een effectief instrument om te zetten is echter zodanig dat een kosten-baten analyse gemaakt zou moeten worden.

Een hiaat in de voorgestelde regeling is dat met name in het Middellandse Zee gebied de in internationaal verband verplichte meldingsgebieden vrijwel ontbreken en dus de effectiviteit van de richtlijn daar zeer beperkt is. Tevens vormt de beperking van melding tot de voornaamste zeeroutes een probleem.

Het voorstel omvat verder voorschriften voor het uitrusten van schepen met z.g. Voyage Data Recorders, die deels vooruitlopen op in IMO-kader gemaakte afspraken.

Nederland zou zich in principe willen aansluiten bij de in IMO verband tot stand gekomen afspraken voor de uitrusting van nieuwe schepen. Onderzoek is nog gaande naar mogelijkheden om bestaande schepen met VDR's uit te rusten. Mogelijk zou Europees onderzoeksgeld beschikbaar gesteld kunnen worden om dat onderzoek te versnellen.

Verordening betreffende de instelling van een schadevergoedingsfonds voor gevallen van olievervuiling
– oriënterend debat

Dit voorstel behelst het instellen van een Europees fonds, bovenop het internationale regiem, om Europese slachtoffers van olieverontreiniging sneller en met hogere limieten schadeloos te stellen.

Nederland is voorstander van verbetering van het internationale systeem voor compensatie van schade door olieverontreiniging. Het huidige internationale systeem omvat feitelijk twee lagen of zgn. tieren: het CLC-verdrag, wat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar regelt, en het Fondsverdrag (IOPCF), dat een uitkering mogelijk maakt vanuit een fonds waarin door de ontvangers van aardolie pro rata wordt bijgedragen. Aangezien recent een verhoging van de limieten van het fondsverdrag heeft plaatsgevonden die naar verwachting in 2003 van kracht wordt en er daarom voorlopig weinig draagvlak voor een verdere verhoging zal bestaan, kan verbetering van het systeem het beste door vorming van een z.g. derde tier in internationaal verband plaats vinden. Het Commissievoorstel voorziet in een dergelijke derde tier in Europees verband. In het tot stand komen van een Europees derde tier fonds schuilt echter het gevaar van twee (onder politieke druk) divergerende systemen, wat op den duur het voortbestaan van het internationale regime kan ondermijnen en uiteindelijk tot de demise daarvan kan leiden. De «rijke» landen zullen daarna weliswaar in staat blijven om al of niet in regionaal verband een compensatiesysteem in stand te houden, zij het tegen hogere kosten wegens het wegvallen van de brede internationale spreiding, de ontwikkelingslanden verliezen echter de mogelijkheid om zonder kosten of tegen geringe kosten mee te liften met een internationaal gedragen systeem. Nederland geeft daarom de voorkeur aan de creatie van een derde tier in het kader van het bestaande internationale regime. Het door de Commissie voorgestelde derde tier fonds voorziet evenals het fondsverdrag in financiering door de ontvangers van olie. Zolang er echter geen uitzicht bestaat op een snel tot stand komen van een dergelijke uitbreiding van het internationale regime zal Nederland zich constructief opstellen ten aanzien van een Europees fonds, zoals door de Commissie voorgesteld, mits daaraan een duidelijke limiet ten aanzien van de levensduur van dat fonds wordt verbonden (nl. tot het tot stand komen van een soortgelijk internationaal regime). Door dit fonds op de Europese agenda te plaatsen kan de discussie in internationaal verband worden gestimuleerd. Nederland zal derhalve gelijktijdig inzetten op een gezamenlijke Europese inspanning om in internationaal verband verbetering van het systeem van compensatie voor schade door olievervuiling te bewerkstelligen.

Verordening voor de instelling van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid
– oriënterend debat

Dit voorstel omvat de instelling van een Europees agentschap voor maritieme veiligheid.

Nederland is hier voorstander van, in elk geval voorzover de bevoegdheden van het agentschap zich beperken tot de uit bestaande richtlijnen voortvloeiende competenties van de Commissie. De concentratie van

Commissie-bevoegdheden uit bestaande richtlijnen alsmede bepaalde uitvoeringsverplichtingen van de lidstaten vanuit diezelfde richtlijnen binnen het agentschap biedt voordelen. Met name op de effectieve implementatie van de richtlijnen kan de instelling van het Agentschap een positieve uitwerking hebben.

Horizontale onderwerpen

Strategie voor de integratie van milieu en duurzame mobiliteit in het transportbeleid (follow-up Helsinki en Cardiff)
– Raadsresolutie

De voorliggende resolutie behelst een vervolg op en uitwerking van het in de Transportraad eerder aangenomen actieprogramma voor de integratie van milieu en duurzame mobiliteit in het transportbeleid. Een en ander maakt onderdeel uit van de breder EU-strategie gericht op integratie van milieubeleid met het beleid van de Unie op haar verschillende werkreinen, hetgeen in alle vakraden aan de orde komt. Tijdens de Europese Raad van Gothenburg zullen de inspanningen op de verschillende terreinen weer worden samengebracht en voorgelegd aan de regeringsleiders.

Nederland kan in algemene zin akkoord gaan met de voorliggende resolutie.

Daarin is mede op aandrang van Nederland een aantal belangrijke punten opgenomen waaronder het verzoek aan de Commissie om voorstellen te doen en initiatieven te nemen voor stiller en schoner vervoer over het spoor en de binnenwateren en op het terrein van de ontwikkeling en inzet van schone technologie en duurzame brandstoffen.

Galileo
– Raadsresolutie

In de Transportraad van 20/21 december 2001 kon geen beslissing worden genomen om over te gaan naar de ontwikkelingsfase van Galileo (het door de Unie te ontwikkelen satelliet plaatsbepalings- en navigatiesysteem). De Commissie was van mening dat de Raad te veel voorwaarden stelde.

Op dit moment wordt gewerkt aan de resolutie over Galileo ten behoeve van besluitvorming in de Transportraad. De kern daarvan is dat de Raad besluit om dit jaar verder te werken aan diverse aspecten van Galileo en daarvoor een (beperkt) budget vrij te maken zodat eind dit jaar een beslissing kan worden genomen. Deze aspecten zijn: private financiering, de organisatievorm, de definitie van diensten, de veiligheid en de integratie van EGNOS¹. De behandeling van de resolutie in de raads werkgroepen is relatief voorspoedig verlopen. De standpunten van de diverse lidstaten zijn op zich vergelijkbaar met die in december 2000, maar de bereidheid tot compromissen is groter waardoor het aantal voetnoten zeer beperkt is gebleven.

Door Nederland is aangedrongen op belangrijke aanpassingen betreffende het expliciet opnemen dat Galileo geen militair signaal bevat en het stellen van een plafond te aan de benodigde publieke financiering.

De resolutie bevat de eis dat alle fases van ontwikkeling van Galileo een solide en transparante financiële basis moeten hebben. Om dit te bereiken vraagt de Raad aan de Commissie om:

- in juni aan de Raad heldere doelen en een kosten-baten analyse voor te leggen
- contacten met het bedrijfsleven voort te zetten en een tender-procedure op de zetten teneinde commitment voor private bijdragen te krijgen.

¹ European Geostationary Navigation Overlay System.

Luchtvaart

Milieu- en geluidseisen ICAO

– Raadsconclusies

ICAO zal in haar Council meeting van juni 2001 en haar Assembly van september 2001 besluiten nemen inzake milieumaatregelen. Tijdens de Raad liggen ontwerp Raadsconclusies voor die in grote lijnen acceptabel zijn voor Nederland.

De voor Europa belangrijke issues zijn:

- aanscherping geluidseisen nieuwe vliegtuigen
- verder onderzoek naar marktconforme maatregelen om de emissies te beperken
- uitfasering oude technologie vliegtuigen

Met name de ontwikkeling van een Europese strategie voor de voorbereiding van de ICAO Assembly is van groot belang. Hierin is het streven opgenomen om in ICAO-verband te komen tot een overeenkomst inzake uitfasering van lawaaiige vliegtuigen. Het houdt tevens de mogelijkheid open om Europese actie te ondernemen indien geen akkoord in ICAO wordt bereikt. Op het gebied van emissiebeperking is eveneens de mogelijkheid opengehouden voor «contracting states» om eigen maatregelen te nemen.

De te ontwikkelen Europese strategie is overigens ook van belang voor de lopende hushkits-arbitrage bij ICAO over het geschil tussen de VS en de lidstaten van de EU.

EASA

– voortgangsrapportage en oriënterend debat

In 1998 heeft de Commissie van de Transportraad het mandaat gekregen voor het opzetten van een internationale organisatie voor de veiligheid in de burgerluchtvaart (European Aviation Safety Agency, EASA). Tijdens de Transportraad van december 2000 heeft de Raad het voorstel tot oprichting van EASA als een EU-agentschap positief ontvangen. Het agentschap moet de opvolger worden van de JAA, het bestaande informele samenwerkingsverband tussen de luchthavenautoriteiten. EASA krijgt als belangrijkste taken de afgifte van typegoedkeuringen van vliegtuigen en producten, het opstellen van richtsnoeren daarvoor, advisering van de Commissie en het uitvoeren van inspecties bij lidstaten en ondernemingen (de exacte afbakening van taken en verantwoordelijkheden tussen lidstaten, EASA en Commissie is nog onderwerp van discussie).

Het voorzitterschap is van plan om een aantal vragen aan de Transportraad voor te leggen. Het gaat hierbij onder andere om de reikwijdte van EASA (de vraag is of ook vliegtuigen en producten in gebruik bij derde landen er onder moeten vallen)

- de bevoegdheid inzake benoeming van de uitvoerend directeur van EASA en de leden van Raden van Beroep
- inspecties van de lidstaten door EASA (modaliteiten van die inspecties, reikwijdte en juridische bescherming).

Nederland is voorstander van een snelle uitbreiding van het werkterrein van EASA. Vooral nog is dit dus beperkt tot certificatie van vliegtuigen en producten. Het is de bedoeling dat EASA zich op termijn ook met andere aspecten van luchtvaartveiligheid gaat bezig houden, zoals vluchtuitvoering en vergunningen en wellicht ook met luchthavens en luchtverkeersbeveiliging. Nederland wil spoedig meer duidelijkheid over het tijdschema voor uitbreiding, mede gelet op een soepele overgang van JAA naar EASA. Nederland wil ook snel duidelijkheid over de mogelijkheden voor betrokkenheid van derde landen bij EASA, te weten de landen die geen EU-lid zijn en nu wel lid zijn van de JAA.

- Conventie van Montreal over de aansprakelijkheid van luchtvervoerders*
- *Raadsconclusies over de ratificatieprocedure*
 - *voortgangsrapportage aanpassing verordening*

In mei 1999 is het Verdrag van Montreal tot stand gekomen. Het is de bedoeling dat dit verdrag (dat overigens nog niet van kracht is) het Verdrag van Warschau (1929) gaat vervangen. Het Verdrag van Warschau beperkt de aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen jegens de passagiers en verladers. Een dergelijke beperking was indertijd nodig om de burgerluchtvaart zich te laten ontwikkelen. De huidige burgerluchtvaart heeft deze bescherming niet meer nodig. Daarom is het Verdrag van Montreal tot stand gekomen.

Het voorstel voor wijziging van de vigerende verordening betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen is bedoeld om deze in de pas te laten lopen met hetgeen is bepaald over verwonding en dood van passagiers, bagage en vertraging in het Verdrag van Montreal. Nederland vindt het van belang dat geen strijdigheden ontstaan tussen het verdrag van Montreal en het EU-recht.

De conclusies betreffende de ratificatieprocedure zijn bedoeld om de nationale parlementen van de EU-lidstaten op te roepen het verdrag van Montreal zo snel mogelijk te ratificeren, met als doel een gecoördineerde deponering van de akten van bekrachtiging vóór december 2002 te laten plaatsvinden.

Gemeenschappelijk Europees luchtruim

- *actieprogramma; presentatie door de Commissie (evt.)*

De Europese Commissie heeft de aangekondigde Mededeling nog steeds niet aangenomen vanwege het probleem rond Gibraltar. Gepoogd wordt dit probleem tijdens de Europese Raad op 23 en 24 maart uit de weg te ruimen. De Mededeling bevat een actieprogramma dat aansluit op het rapport van de Groep op Hoog Niveau en gaat hoogstwaarschijnlijk de volgende elementen bevatten:

- een regelgevend kader voor het realiseren van één luchtruim in Europa in 2004; de regelgeving zal gaan over de indeling en het beheer van het luchtruim alsmede over de eisen, inclusief de economische, die aan de luchtverkeersdienstverlening en de technische systemen worden gesteld;
- een comité, onder de eerste pijler (vervoersbeleid), dat zal bestaan uit civiele en militaire vertegenwoordigers, waarin overlegd zal worden over de civiele en militaire behoeften ten aanzien van het gebruik van het luchtruim.
- de taakafbakening tussen de EU en Eurocontrol, in die zin dat de EU verantwoordelijk zal zijn voor de kaderregelgeving en Eurocontrol door middel van een mandaat belast zal worden met de technisch/ operationele regelgeving.

Landvervoer

Voorstel voor een Verordening betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van openbare diensteseisen en de gunning van openbare dienstcontracten in het personenvervoer over de weg, het spoor en de binnenwateren

- *voortgangsrapportage*

De Commissie heeft een nieuw voorstel uitgebracht ter vervanging van de oude Verordening inzake openbare dienstverplichtingen (Verordening 1191/69). Ter verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer en in het licht van de in een aantal lidstaten gewenste verbetering van de concurrentie in de sector, wenst de Commissie duidelijke communautaire

regels op te stellen voor het openbaar vervoer. Het voorstel behelst een uitbreiding op de bestaande verordening, doordat ook bepalingen zijn opgenomen over de wijze waarop openbare dienstcontracten gegund moeten worden en hoe het personeel beschermd kan worden wanneer openbare dienstcontracten in andere handen overgaan.

De belangrijkste kanttekening die Nederland bij het voorstel plaatst is dat enerzijds het voorstel een relatief ruime uitzonderingsmogelijkheid kent, bijvoorbeeld onder bepaalde voorwaarden voor stedelijke netwerken (geen verplichting tot aanbesteding), terwijl anderzijds reciprociteitsregels expliciet verboden worden. Nederland is van mening dat het voorstel meer in balans zou zijn door bij het toestaan van uitzonderingen op aanbesteding ook de toepassing van reciprociteit toe te staan.

Tijdens de Raadsvergadering zal worden gepoogd overeenstemming te verkrijgen op enige hoofdpunten zoals de reikwijdte van de verantwoordelijkheid van de overheid voor het voorzieningenniveau, het regime voor geïntegreerde systemen (GVB's), de toelating van ondernemingen tot de aanbestedingsprocedure, de positie van het personeel en de maximale duur van contracten.

Nederland streeft naar aansluiting met het regime van de Wet personenvervoer 2000. Zo wordt het wenselijk geacht dat eisen worden gesteld aan reizigersinformatiesystemen, toegankelijkheid voor ouderen en gehandicapten en kaartintegratie. Ook geïntegreerde systemen moeten transparant worden aanbesteed. Een meedingende onderneming moet zijn toegelaten tot het beroep van ondernemer in het personenvervoer, doch behoeft niet noodzakelijkerwijs reeds over een vestigingsvergunning te beschikken. Conform de WP 2000 heeft het personeel van de gevestigde onderneming recht op bescherming en zou de maximumduur van contracten op 6 (i.p.v. voorgestelde 5) jaar gesteld moeten worden.

Het Zweedse voorzitterschap streeft ambitieus naar een gemeenschappelijk akkoord in de Transportraad van juni 2001.

Voorstel voor een Verordening inzake een uniform chauffeursattest – gemeenschappelijke oriëntatie

De Commissie heeft de invoering van een attest voor chauffeurs in het beroepsgoederenvervoer voorgesteld met als doel concurrentievervalsing door de niet-reglementaire inzet van chauffeurs van buiten de EU door Europese transportbedrijven in het intra-communautaire verkeer te voorkomen. Gebleken is dat de controle op de rechtmatigheid van de dienstbetrekking binnen de EU onvoldoende kan worden gerealiseerd. Een uniform Europees document zou de controle kunnen vergemakkelijken. Het attest wordt gekoppeld aan de communautaire vergunning voor toegang tot de markt. Het kan worden afgegeven als voldaan wordt aan de eisen terzake van tewerkstelling en opleiding. Uitgangspunt daarbij is dat de tewerkstelling (de arbeidsverhoudingen en de arbeidsvoorwaarden) door het recht van de lidstaat geregeld en gecontroleerd worden.

Tijdens de discussie in de voorgaande Transportraden is gebleken dat de meeste lidstaten de invoering van een uniform attest in beginsel steunen, maar dat de Raad een goede balans wenst tussen effectiviteit en administratieve belasting. Nederland deelt deze opvatting. In de Transportraad van december 2000 is besloten dat het attest alleen voor niet-EU chauffeurs gaat gelden. Daarmee is de administratieve- en controlelast beheersbaar. De Juridische Dienst van de Raad heeft verklaard dat beperking tot

niet-EU chauffeurs geen juridische problemen oplevert. Na evaluatie kan de Commissie voorstellen dat het attest ook voor EU-chauffeurs gaat gelden.

*Aangepast voorstel voor een Richtlijn inzake de weekend rijverboden voor zware vrachtwagens
– gemeenschappelijke oriëntatie*

Op aandringen van verscheidene lidstaten, waaronder Nederland, heeft de Europese Commissie een aangepast voorstel uitgebracht voor de harmonisatie van rijverboden voor vrachtwagens. Het oorspronkelijke voorstel werd in het voorjaar van 1998 gepresenteerd, maar stuitte op een weerstand bij een blokkerende minderheid. Het aangepaste voorstel voorziet in een ruimer tijdvenster waarbinnen lidstaten rijverboden mogen toepassen (was alleen op zon- en feestdagen vanaf 7 uur tot 22 of 24 uur; wordt van zaterdagavond 22 uur tot zondagavond 22 uur, met de mogelijkheid om in de zomerperiode de rijverboden al op zaterdagochtend 7 uur in te laten gaan). Alle thans bestaande rijverboden mogen worden gehandhaafd.

Verder specificieert het aangepaste voorstel duidelijker dat de EU-richtlijn alleen betrekking heeft op het internationale vrachtvervoer over het trans-Europese wegennet en is de notificatieverplichting aangepast.

Nederland betreurt dat door de aanpassing van het voorstel het toegestane tijdvenster voor rijverboden aanzienlijk is verruimd. Niettemin wil Nederland dat een plafond voor de rijverboden wordt ingesteld. Nederland hecht aan het handhaven van de in Annex 1 opgenomen uitzonderingen voor noodzakelijk wegvervoer en pleit ervoor ook beladen wagens, die op de terugweg zijn naar de thuisbasis, hierin op te nemen.

Het belang van afspraken over de maximaal toegestane duur van rijverboden is ook gelegen in het feit dat hiermee grenzen worden gelegd aan de rijverboden die mogelijk te zijner tijd nieuwe toetreders tot de Europese Unie willen hanteren. In de richtlijn is voorzien dat een werkgroep zal worden ingesteld als platform voor evaluatie van de effecten van de richtlijn en uitwisseling van ervaringen met rijverboden. Hieruit kunnen te zijner tijd verdergaande Commissie-voorstellen voortkomen.

Overeenstemming in de Raad lijkt nog veraf. Voor veel lidstaten gaat het nieuwe Commissie-voorstel ook nog te ver.

*Voorstel voor de aanpassing van richtlijn 91/671/EEG inzake het verplichte gebruik van veiligheidsriemen en type-goedgekeurde kinderzitjes
– gemeenschappelijke oriëntatie*

Het voorstel beoogt de gordeldraagplicht uit te breiden tot vrachtauto's en bussen (zoals dat in Nederland overigens al geldt), dit ook kenbaar te maken en de veiligheidssituatie van kinderen te verbeteren. Het laatste aspect wordt onder andere bereikt door strenge normen vast te stellen voor de kwaliteit van kinderzitjes en de bevoegdheid van lidstaten in te perken om in hun wetgeving uitzonderingen op te nemen voor de gordeldraagplicht of het verplichte gebruik van kinderbeveiligingssystemen.

Het oorspronkelijke voorstel is inmiddels op een aantal punten van de nodige amenderingen en uitzonderingsmogelijkheden voorzien, omdat veel landen praktische problemen voorzagen. Nederland staat achter de nu geformuleerde voorstellen.

Commissie-aanbeveling over het maximaal toelaatbare alcoholpercentage in bloed van bestuurders van motorvoertuigen
– raadsconclusies

In 25% van de dodelijke verkeersongevallen hebben bestuurders een alcoholpromillage dat hoger ligt dan het per land verschillende wettelijke toegestane promillage. Er wordt uitgegaan van 10 000 doden als gebruik van alcohol in het verkeer. Dit leidde ertoe dat de Commissie in 1988 een voorstel indiende voor een richtlijn betreffende het toegestane maximale alcoholconcentratie in het bloed van voertuigbestuurders, met als doel om een limiet van 0,5 mg/ml bloed in de gehele Gemeenschap vast te stellen. Dit voorstel werd door een aantal landen geblokkeerd met een beroep op het subsidiariteitsbeginsel.

In juli 1999 heeft het Comité Vervoer van het EP een verzoek aan de Europese Commissie gedaan tot een nieuw voorstel, waarin beter tot uiting zou komen welke vorderingen gemaakt zijn bij de beoordeling van de maatregelen die nodig zijn om het overmatig drinken van bestuurders tegen te gaan. De Commissie is van oordeel dat nationale en Europese acties tegen alcohol in het verkeer, het meest gebaat zijn met een Europees geharmoniseerde regeling van het wettelijk toegestane alcoholpromillage in het bloed.

Gezien de bezwaren tegen een richtlijn doet de Commissie in plaats daarvan een voorstel voor een aanbeveling voor een geharmoniseerde alcohollimiet van 0,5 promille.

Nederland is van mening dat een aanbeveling het minste is dat mogelijk moet zijn en gaat akkoord omdat een richtlijn (nog) niet mogelijk is. Aan lidstaten wordt geen beperking opgelegd om eventueel een lagere limiet in het algemeen of een lagere limiet voor specifieke categorieën van bestuurders aan te nemen. Dit sluit goed aan bij de discussie in ons land over het promillage voor beginnende bestuurders.

Gewicht en afmetingen van zware voertuigen (15-meter bussen)
– gemeenschappelijk standpunt

Het voorstel van de Commissie van 12 april 2000 beoogt de toelating van bussen met een lengte van meer dan 12 meter, het huidige maximum. Voor Nederland is deze aanpassing dringend gewenst. In het Commissievoorstel is de eis opgenomen dat bussen van 12m en langer altijd drie assen moeten hebben. Nederland tracht te bereiken dat dit aan de industrie wordt overgelaten, op basis van de configuratie van de bus. Een ontwerp-amendement van het Europees Parlement biedt hiervoor een goed aanknopingspunt. Nederland is verder voorstander van een maximum lengte van 15m. Indien akkoord moet worden gegaan met een kortere bus, dan wil Nederland bereiken dat beneden de 13,5m twee en daar boven drie assen worden opgenomen. Ook de maximum draaicirkel en uitzwaai worden in het voorstel op een voor Nederland bevredigende wijze geregeld.

Ecopunten
– presentatie rapport en voorstel Commissie

Op verzoek van Duitsland is ecopunten wegvervoer aan de agenda van de Raad toegevoegd. Gevraagd is een presentatie van het evaluatie rapport dat eind december 2000 door de Commissie aan de Raad is uitgebracht. Er worden geen discussie of onderhandelingen verwacht.

Het Hof van Justitie heeft recentelijk Oostenrijk gelijk gegeven in zijn zaak tegen de toekenning van ecopunten aan landen die het 108% plafond overschreden hadden. Nederlandse vervoerders hebben hiervan weinig

nadeel maar het vervoer door onder andere Duitse bedrijven door Oostenrijk wordt hierdoor zeer benadeeld.

Volgens het zogenaamde Protocol 9 van het toetredingsverdrag van Oostenrijk moest de Commissie voor het einde van 2000 een evaluatie rapport uitbrengen over de effecten van het ecopunten systeem. Dit rapport is nu beschikbaar.

Aanbevelingen van de Commissie:

- Het ecopunten systeem blijft in stand tot 31 december 2003
- De Commissie zal een voorstel maken om de 108% clausule uit het systeem te halen zonder afbreuk te doen aan de primaire doelstelling, namelijk de 60% reductie van de NO_x uitstoot.

Diversen

*Voorstel voor een Richtlijn over de opleiding van beroepschauffeurs voor goederen- en personenvervoer over de weg
– voortgangsrapportage door de Commissie*

De Europese Commissie heeft recentelijk een voorstel voor een Europese Richtlijn chauffeursvakbekwaamheid gelanceerd. Het voorstel is sterk geënt op de Franse systematiek (basisopleiding voor toetreders met een verplichte opfriscursus elke vijf jaar). Met het voorstel wordt beoogd het chauffeursvak op te waarderen; zo zal meer aandacht moeten worden besteed aan veiligheid en milieuvriendelijk rijden.

NL verwelkomt het voorstel. Het is een goede zaak dat alle chauffeurs in het zware wegvervoer (goederen en personen) over een adequate vakbekwaamheid beschikken. Over de concrete inhoud van het voorstel en ook over de rol van de overheid in deze moet echter nog goed worden nagedacht en gesproken met sociale partners. NL acht het niet verstandig gedurende deze Raad al *en détail* in te gaan op onderdelen van het voorstel. Er zijn nog te veel vragen en onduidelijkheden. NL is in ieder geval geen voorstander van door de lid-staten verplichte vervolgopleidingen. De vrijwillige opleidingen die in NL door sociale partners worden verzorgd, voldoen prima.