

Vergaderjaar 2001–2002

21 501-09**Transportraad****21 501-10****Telecommunicatie- en Postraad****27 925****Terroristische aanslagen in de Verenigde Staten****Nr. 139****VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 21 december 2001

De algemene commissie voor Europese Zaken¹ en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat² hebben op 28 november 2001 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris De Vries van Verkeer en Waterstaat over:

- **het verslag van de Transport- en Telecommunicatieraad van 15/16 oktober 2001 (21 501-09, nr. 136 en 21 501-10, nr. 71);**
- **de agenda van de Transport- en Telecommunicatieraad van 6/7 december 2001 (21 501-09, nr. 138 en 21 501-10, nr. 72);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 7 november 2001 inzake overheidsdekking molestschade luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartgerelateerde bedrijven (27 925, nr. 23).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

1. Telecommunicatieraad

De heer **Bakker** (D66) heeft de indruk dat het recent getekende verdrag inzake cybercrime mede naar aanleiding van de aanslagen in de VS vergaande mogelijkheden biedt tot schending van de privacy zonder dat er sprake is van een concrete verdenking. Spoort dat verdrag wel met de EU-privacyrichtlijn?

De Nederlandse regering en de Kamer hebben een sterke voorkeur voor een «opt-in»-regeling voor ongevraagde e-mails, maar vanwege het standpunt van het Europees Parlement wordt nu blijkbaar gestreefd naar een «soft opt-in»-regeling. Wat is het verschil tussen die regeling en een echte «opt-in»-regeling? Zou Nederland zelf overigens toch een stap verder kunnen gaan?

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Halsema (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteyn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD),

Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walssem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th. A. M. Meijer (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Nicolai (VVD) en Crone (PvdA).

¹ Samenstelling:

Leden: Te Veldhuis (VVD), voorzitter, Weisglas (VVD), Scheltema-de Nie (D66), Van Middelkoop (ChristenUnie), Van Oven (PvdA), ondervoorzitter, Voûte-Droste (VVD), Hessing (VVD), Hoekema (D66), Marijnissen (SP), Verhagen (CDA), Rouvoet (ChristenUnie), De Haan (CDA), Koenders (PvdA), Van den Akker (CDA), Ross-van Dorp (CDA), Karimi (GroenLinks), Bussemaker (PvdA), Timmermans (PvdA), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Albayrak (PvdA), Eurlings (CDA), Van Baalen (VVD) en Molenaar (PvdA).

Plv. leden: Verbugt (VVD), Blaauw (VVD), Dittrich (D66), Van den Berg (SGP), Valk (PvdA), Wilders (VVD), Remak (VVD), Ter Veer (D66), Van Bommel (SP), Van Ardenne-van der Hoeven (CDA), De Graaf (D66), Van der Hoeven (CDA), Waalkens (PvdA), Balkenende (CDA), Cörüz (CDA), M. B. Vos (GroenLinks), Feenstra (PvdA), Zijlstra (PvdA), Harrewijn (GroenLinks), Geluk (VVD), Visser-van Doorn (CDA), Örgü (VVD), Gortzak (PvdA) en Crone (PvdA).

² Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA) en De Swart (VVD).

Op het punt van de bewaarplicht van verkeersgegevens vraagt de heer Bakker naar de actuele stand van zaken in de besprekingen.

Naar aanleiding van een persbericht van de heer Nicolai, waarin ervoor wordt gepleit om netwerksharing te bevorderen en om de 15-jarige UMTS-vergunning pas te laten ingaan wanneer daarvan gebruik kan worden gemaakt, vraagt de heer Bakker of die punten in Europees verband worden besproken en, zo ja, wat het Nederlandse standpunt daarover is.

De heer **Herrebrugh** (PvdA) bepleit een harde «opt-in»-regeling voor ongewenste e-mails, zodat de verzender van de e-mail bij het eerste, door de consument gelegde contact die consument automatisch toestemming moet vragen om hem e-mails over het desbetreffende onderwerp te mogen sturen.

De heer **Eurlings** (CDA) koppelt de discussie over de «opt-in»- of «opt-out»-regeling los van het feit dat de internationale discussie over terrorismebestrijding wellicht zal leiden tot aanscherping van de mogelijkheden bij verdenking: de consument moet via een harde «opt-in»-regeling kunnen voorkomen dat hij ongewenste e-mails krijgt.

Het Europees Parlement vindt terecht dat de tarieven van alle mobiele operators voor internationale roaming transparant moeten zijn en dat er sprake moet zijn van kostenoriëntatie. De internationale mobiele tarieven worden door de operators kunstmatig exorbitant hoog gehouden en moeten op Europees niveau aan paal en perk worden gesteld. Daarbij moet geen enkel verschil worden gemaakt tussen partijen met een aanmerkelijke marktmacht en partijen met minder marktmacht. Tot slot sluit de heer Eurlings zich aan bij de vraag van de heer Bakker over UMTS en vraagt hij welke concrete resultaten de EU voor ogen heeft op het punt van het communautair programma voor de veiligheid van internet.

De heer **Passtoors** (VVD) meent dat de «soft opt-in»-regeling voldoende waarborgen biedt tegen ongewenste e-mail. Het is echter de vraag of zij voldoende ruimte laat voor het commercieel gebruik van internet. Waarom is niet gekozen voor een sterkere nadruk op zelfregulering? Biedt ook de «opt-out»-regeling niet voldoende waarborgen? Betekent het voorliggende voorstel dat ook voor de gewone post een «opt-in»-regeling gaat gelden? Wat offline geldt moet immers ook online gelden. De heer Passtoors onderschrijft het standpunt van de regering over de veiligheid van netwerken en informatie en benadrukt ook met betrekking tot het Actieplan veilig internet het belang van zelfregulering.

Antwoord van de staatssecretaris

De **staatssecretaris** zal nagaan wat het verdrag inzake cybercrime precies inhoudt, waarna zij of de minister van Justitie de Kamer over dat verdrag en over de eventuele inhoudelijke verschillen met de privacy-richtlijn zal informeren.

Op het punt van een regeling ter voorkoming van ongewenste e-mail moet de Raad vanwege de codecisie van het Europees Parlement een nieuw voorstel formuleren dat ook voor dat parlement aanvaardbaar is. Voor zelfregulering bestond geen draagvlak. Het is van belang dat voor het eind van het jaar een regeling wordt getroffen, omdat anders het hek al van de dam is. Het op de Telecommunicatieraad voorliggende voorstel voor een «soft opt-in»-regeling houdt het volgende in: als een consument via een aankoop of een aanvraag van informatie eenmaal een relatie met een bedrijf heeft, mag dat bedrijf die consument best een e-mail sturen, mits de consument bij elke e-mail kan aangeven dat hij geen e-mails meer wenst te ontvangen; bedrijven waarmee een consument geen relatie

heeft, mogen hem geen ongeverraagde e-mails sturen. De regering wil zich niet buiten de onderhandelingen plaatsen door vast te houden aan een «harde opt-in»-regeling; voor SMS geldt de «harde opt-in»-regeling overigens wel. De mogelijkheid bestaat dat er op 20 december een additionele raad moet komen, omdat het Europees Parlement op 12 december hierover zal stemmen. Nederland mag zelf een stap verder gaan, maar gelet op het internationale karakter van de e-mails, heeft alleen een Europese regeling zin.

De bewaarplicht van verkeersgegevens blijft gebaseerd op de privacy-richtlijn, maar in de nationale wetgeving mag daar vanwege nationale veiligheid of terrorismebestrijding van afgeweken worden.

Een verplichting tot kostenoriëntatie voor de gehele internationale roaming zou strijdig zijn met de Open network provision (ONP): als marktanalyse uitwijst dat op een bepaalde markt geen sprake is van effectieve concurrentie omdat een bedrijf of een groep bedrijven daar de dienst uitmaakt, is dat in het ONP-systeem reden om afhankelijk van de markt ex ante regels op te leggen, bijvoorbeeld inzake transparantie en kostenoriëntatie. Voor doorbreking van dit systeem is in de EU geen meerderheid te vinden. Wel zal de markt van internationale roaming geanalyseerd moeten worden. Op basis van die door de Opta uit te voeren marktanalyse kunnen de operators zo nodig verplicht worden tot transparantie van de kosten of kostenoriëntatie.

De Europese Commissie heeft toegezegd dat de UMTS-markt zal worden geanalyseerd wanneer de laatste licenties zijn uitgegeven; alle licenties moeten voor 1 januari 2002 uitgegeven zijn. Op initiatief van Nederland zal in april 2002 over dit onderwerp een conferentie worden gehouden. In navolging van Duitsland zijn samen met de Mededingingsautoriteit en de Opta de voorwaarden geformuleerd waaronder het gezamenlijk uitrollen van een netwerk mogelijk is.

De duur van de UMTS-vergunning was een van de grondslagen voor de op de veiling tot stand gekomen prijs. Wijziging van de duur van de vergunning zou dus neerkomen op het achteraf wijzigen van de veilingvoorwaarden. Dat geldt ook voor het achteraf besluiten tot een vorm van gespreide betaling of een niet-marktconforme rente. Een van de partijen die geen UMTS-frequentie heeft, heeft te kennen gegeven dat zij in een van deze gevallen direct een klacht in Brussel zal indienen. De veilingvoorwaarden bepaalden overigens wel dat de duur van de vergunning zou kunnen worden verlengd als de benodigde techniek niet tijdig beschikbaar zou zijn.

De huidige UMTS-situatie in Frankrijk is onduidelijk. Er is daar een ander systeem gekozen en er zijn nog vergunningen te vergeven. Zodra er meer duidelijkheid over deze situatie is, zal de Kamer daarover worden geïnformeerd.

2. Transportraad

De heer **Stroeken** (CDA) onderschrijft de steunmaatregelen ten behoeve van de luchtvaartmaatschappijen en de beveiligingsmaatregelen. De steunmaatregelen golden echter tot 24 november; welke regeling geldt er sindsdien?

Het is van groot belang dat alle luchtvaartmaatschappijen preventief beleid voeren ter bestrijding van alcohol- en drugsgebruik door vliegend personeel. Daarbij moeten ten minste dezelfde normen gelden als in het wegverkeer, maar eigenlijk zouden piloten, gelet op hun enorme verantwoordelijkheid, tijdens vluchten helemaal geen alcohol in hun bloed mogen hebben.

Met het oog op de concurrentiepositie van Nederland onderschrijft de heer Stroeken het kabinetsstandpunt over de vakbekwaamheidseisen voor beroepschauffeurs en de harmonisering van sociale ongelijkheden op het terrein van het wegvervoer.

De verbetering van de veiligheid in tunnels dient structureel te worden aangepakt, dus niet alleen door de rechtstreeks betrokken landen, maar ook door de landen die hier via hun transportsector grote belangen bij hebben.

Gelet op het belang van een duurzaam vervoersbeleid, staat de regering terecht kritisch tegenover het Witboek voor het gemeenschappelijk vervoerbeleid tot 2010. Het is onjuist om het wegverkeer de schuld van de problemen te geven. De bevordering van de binnenvaart en het railvervoer is wel van belang, maar is geen remedie voor alle kwalen. De Nederlandse aanpak gaat verder en is beter. Op het punt van het prijsbeleid moet niet verder worden gegaan dan de in Nederland gemaakte afspraken; er moet dus niet versneld worden gedifferentieerd naar tijd en plaats.

De heer **Herrebrugh** (PvdA) beschouwt de voorgenen beperking van de administratieve verplichtingen voor de zeescheepvaart als een aanzet tot een verdergaande vereenvoudiging van de formaliteiten, omdat het huidige aantal formulieren voor een oneigenlijke belasting zorgt. Het feit dat het nog steeds niet lukt om deze formaliteiten te stroomlijnen, biedt weinig vertrouwen in het stimuleringsprogramma voor intermodaal transport, inclusief «short sea shipping».

Het is onduidelijk waarom alleen voor de luchtvaartsector de financiële gevolgen van de terroristische aanslagen in de VS worden vergoed, want ook andere transportsectoren hebben te maken met aanzienlijke financiële effecten. Behoort ook het feit dat de premie voor de luchtvaartmaatschappijen slechts 50% bedraagt van de maandpremie die voor 17 september door de verzekeringsmaatschappijen in rekening werd gebracht, tot de steun aan de luchtvaartsector? Hoelang zullen de steunmaatregelen voor de luchtvaartsector overigens gelden?

De heer **Weekers** (VVD) pleit ervoor om de resultaten van de studie naar het Galileo-project zorgvuldig te evalueren voordat tot besluitvorming wordt overgegaan. Welke procedure zal op dit punt worden gevolgd?

De inzet van de regering op het punt van de vakbekwaamheidseisen voor beroepschauffeurs is goed, maar welk standpunt zal de minister innemen als het Nederlandse systeem niet wordt aanvaard?

Harmonisatie van de maximumsnelheden voor het vrachtvervoer op de weg is, ook gelet op de snelheidsbegrenzers, van belang. Dat geldt ook voor harmonisatie van de gewichtsregels voor vrachtwagens, waarbij wel rekening moet worden gehouden met de Nederlandse belangen, zoals de kwaliteit van de Nederlandse wegen.

Ook de heer Weekers pleit voor beperking van de administratieve lasten voor de zeescheepvaart.

Tot slot vraagt de heer Weekers naar de stand van zaken ten aanzien van het meningsverschil tussen het Verenigd Koninkrijk en Spanje over het Europese luchtruim. Zal de minister zich inzetten voor een Europees luchtruim?

Antwoord van de minister

De **minister** merkt op dat het Witboek voor het gemeenschappelijk vervoerbeleid tot 2010 op de Transportraad van 7 december nog niet inhoudelijk zal worden besproken. Wel acht zij het van belang om daarover in januari met de Kamer overleg te voeren.

De regeling ter dekking van molestschade van de luchtvaartmaatschappijen is gecontinueerd tot 31 december. Het is aan de Ecofin-raad om te besluiten tot een verdere verlenging; daarbij kan worden gedacht aan een verlenging tot maart 2002, net als in de VS. Intussen wordt geprobeerd om in ieder geval een Europees, maar liever een mondiaal fonds in te stellen ter dekking van schade boven 500 mln dollar, omdat dergelijke

schadebedragen moeilijk te verzekeren zijn; onder dat bedrag moeten dan private verzekeringen gelden. Dat fonds moet worden gevoed door de luchtvaartsector en de passagiers, wellicht door opcenten op vliegtickets. In de ICAO-conferentie van januari 2002 zal over dit onderwerp worden gesproken.

De premiebetaling door de lidstaten in verband met de verzekerings-overeenkomsten geschiedt achteraf. De premie bedraagt cumulatief 0,35 dollar per passagier voor de dekking van 50 mln dollar tot 150 mln dollar; private verzekeringen dekken tot 50 mln dollar. Ook voor de dekking tussen 150 mln dollar en 1 mld dollar geldt een premie van 0,35 dollar per passagier; boven 1 mld dollar geldt een premie 0,25 dollar per passagier. De door de luchtvaartmaatschappijen te betalen vergoeding is voldoende om de risico-inschatting te dekken.

Ten behoeve van het level playing field in de luchtvaartsector is het van belang dat de lidstaten in verband met de gevolgen van de terroristische aanslagen in de eerste vier dagen na 11 september dezelfde steunmaatregelen nemen. De Europese Commissie zal de onderbouwing van de desbetreffende bedragen aan de hand van de door haar uitgevaardigde regels beoordelen. Als zij die onderbouwing onvoldoende acht, moet de luchtvaartmaatschappij terugbetalen. De steunmaatregelen ter voorkoming van faillissementen vallen niet onder deze regelingen; overigens is gebleken dat dergelijke maatregelen bijna nooit helpen. De steunmaatregelen gelden alleen voor de luchtvaartsector vanwege het belang van het behoud van de eigen Europese luchtinfrastructuur.

Het debat over het Europese luchtruim en de bijbehorende mandaatverlening aan de Europese Commissie verloopt nog steeds moeizaam. Een van de landen die hiervoor verantwoordelijk zijn, is Ierland, dat veel voordelen heeft van aparte regelingen met de VS. Er bestaat wel steeds meer besef dat dit probleem moet worden opgelost ter versterking van de Europese luchtvaartsector. Naar verwachting zal dat uiteindelijk wel tot een resultaat leiden, maar nog niet op de komende Transportraad. Gelet op de grote verantwoordelijkheid van piloten en op de vaak lange duur van de vluchten, zou er inderdaad geen sprake mogen zijn van alcoholresidu in het bloed als gevolg van alcoholgebruik op de voorafgaande dag.

Mede als gevolg van de recente ongevallen in het berggebied van Europa pakt de Europese Commissie het probleem van de tunnelveiligheid voortvarend aan. Alle lidstaten steunen een gemeenschappelijke aanpak, die ook kan leiden tot richtlijnen. Hoe snel vervolgens daadwerkelijk verbeteringen zullen worden aangebracht, hangt mede af van het aantal tunnels in een land en van de leeftijd van die tunnels. De resultaten van de onlangs door Nederland gehouden proef zullen in dit debat worden ingebracht; op nationaal niveau zullen zij overigens vertaald worden in de voorlichting.

Op het punt van de vakbekwaamheidseisen voor beroepschauffeurs bestaat steun voor de Nederlandse benadering. Nederland zal pleiten voor harmonisatie van de maximumsnelheden, maar die lijkt op korte termijn politiek niet haalbaar, zeker op het punt van het personenvervoer. Mede vanwege de gevolgen voor het milieu langs de snelwegen is het overigens de vraag of een maximumsnelheid van 90 km/uur voor het vrachtvervoer voor Nederland aanvaardbaar is. Voor de snelheidsbegrenzer leidt het uitblijven van harmonisatie er inderdaad toe dat bij grensoverschrijding verschillende regels van toepassing zijn; ook de komende uitbreiding van de EU pleit ervoor om op dit punt toch vrij snel tot harmonisatie te komen.

Ook ten aanzien van de aslast van vrachtwagens is harmonisatie van belang, maar daarbij dient rekening te worden gehouden met de draagkracht van de wegen; de Engelse wegen kunnen bijvoorbeeld minder gewicht verdragen dan de Nederlandse. Dit punt is al een paar keer besproken, maar is niet geagendeerd voor de komende Transportraad.

Nederland is er voorstander van dat de scheepvaart wordt gereguleerd door de International Maritime Organization (IMO) en is dus tegen het opstellen van eigen regels door de Europese Commissie. Momenteel geeft elke lidstaat een andere uitleg aan de IMO-regels met betrekking tot standaardformulieren in de zeescheepvaart; er zijn ook lidstaten die zich niet aan de bestaande regels houden. Daarom wordt geprobeerd om binnen Europa tot harmonisatie te komen, opdat deze IMO-regels in alle Europese havens dezelfde uitwerking hebben. Het daarop gerichte voorstel wordt door de Nederlandse reders onderschreven. Het is inderdaad van belang om er vervolgens in IMO-kader voor te zorgen dat de scheepvaart niet te veel last ondervindt van de regels; wellicht kan een systeem worden ontworpen waarin de scheepvaart als het ware zichzelf reguleert aan de hand van kwaliteitsvoorschriften, maar daar voelt de scheepvaartsector zelf momenteel niet veel voor.

Op nationaal niveau wordt al heel lang met de douane gesproken over een snellere afhandeling van de «short sea shipping»; vorig jaar zijn daar afspraken over gemaakt. Mede vanwege de problematiek van de tunnelveiligheid is het van belang om de concurrentiepositie van de scheepvaart ten opzichte van het wegtransport te versterken. Los van de discussie in Europees verband zal worden nagegaan of de afhandeling in Nederland nu inderdaad sneller verloopt.

Samen met het Verenigd Koninkrijk en Duitsland heeft Nederland altijd sceptisch gestaan ten opzichte van de financiële basis van het Galileo-project. De door PriceWaterhouse Coopers (PWC) uitgevoerde studie rechtvaardigt die scepsis. De Europese Commissie meent dat voor de ontwikkelingsfase 1,2 mld euro nodig is, maar PWC gaat uit van 1,35 mld euro; de stationering van satellieten kost volgens de Europese Commissie vrijwel niets, terwijl PWC uitgaat van 0,8 mld euro; daarnaast gaat PWC uit van operationele kosten ten bedrage van 2,5 mld euro tot 3 mld euro.

Bovendien verwacht de Europese Commissie veel inkomsten omdat Galileo veel beter zou zijn dan het GPS-systeem, maar het GPS-systeem is gratis en het is maar de vraag of gebruikers ineens willen gaan betalen; de scheepvaartsector en de luchtvaartsector geven geen enkele indicatie dat zij daartoe bereid zijn. Door dit alles bestaat het risico dat de Europese Commissie in de verleiding komt om via regulering gedwongen winkelnering te creëren. Bovendien zijn de financiële gevolgen, ook voor Nederland, onzeker en kan het project ten koste gaan van het TEN-budget, waaruit het spoor en de binnenvaart moeten worden gefinancierd. Er zijn meer landen die zich zorgen maken over het project, ook al is er helaas in zekere zin sprake van een scheiding tussen de zuidelijke en de noordelijke lidstaten. Zoals het er nu naar uitziet, zou het zeer onverantwoord zijn om de overgang naar de ontwikkelingsfase goed te keuren. Het project zal overigens eerst in de Ecofin-raad aan de orde komen.

De voorzitter van de algemene commissie voor Europese Zaken,
Te Veldhuis

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Blaauw

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers