

Verslag Informele Transportraad, Napels, 4-5 juli 2003

Deze eerste Informele Raad van het Italiaanse semester was gewijd aan de ontwikkeling van de Europese transportinfrastructuur, één van de prioriteiten van het Italiaanse Voorzitterschap. Aan de vergadering werd deelgenomen door alle lidstaten en kandidaat-lidstaten, inclusief Turkije. Bijna alle lidstaten waren op ministersniveau vertegenwoordigd en de Europese Commissie door mevrouw De Palacio.

De discussie vond plaats tegen de achtergrond van:

- de Mededeling van de Commissie over de ontwikkeling van de Trans-Europese transportnetwerken (nieuwe financieringsvormen en – coördinatiemechanismen)
- het rapport van de Groep op Hoog Niveau onder leiding van Karel van Miert over nieuwe TEN-richtsnoeren (criteria voor TEN-subsidies) en nieuwe prioritaire projecten. Dit rapport was op 30 juni officieel aangeboden aan de Commissie;
- het initiatief van de Italiaanse minister van Transport Tremonti, gericht op het bevorderen van private deelname in infrastructuurinvesteringen, met name via een grotere en meer risicodragende van de Europese Investeringsbank;
- de ter vergadering uitgedeelde Commissiecommunicatie over de ontwikkeling van een Euro-Mediterraan transport netwerk.

Tijdens de werksessie van 4 juli werd een tour de table gehouden. Voorzitter Lunardi legde in zijn inleiding de nadruk op het belang van de infrastructuur voor de economische ontwikkeling van het uitgebreide Europa en van de Euro-Mediterrane regio. In zijn woorden: van een geografische naar een geo-economische structuur. Hij verwelkomde uitdrukkelijk het Van Miert rapport als een evenwichtige basis voor de verdere besluitvorming. Verdere accenten waren: de balans tussen Noord-Zuid en Oost-West vervoersassen; het belang van Alpendoorgangen (25 % BNP EU in regio's rond Alpen: Zuid-Oost Frankrijk, Zuid-Duitsland, Noord-Italië); kernprobleem is de financiering – daarvoor is PPS nodig, kruisfinanciering/wegvervoerheffingen en nieuwe financiële instrumenten; de balans tussen perifere en transitobelangen.

Commissaris De Palacio kondigde aan dat zij voor eind september een nieuw voorstel zal doen voor herziene richtsnoeren en prioritaire projecten, mede op basis van het Van Miert rapport. Zij riep de Raad op het voorstel met spoed te behandelen, omdat al veel tijd verloren was gegaan (doordat de Raad het eerdere Commissievoorstel uit 2001 niet had willen aanvaarden). De Commissaris wees op twee obstakels voor de voortgang van de TEN-projecten: de financiering en de afstemming tussen nationale overheden. Dit laatste is met name bij grensoverschrijdende projecten een probleem. Onzekerheid over de besluitvorming en het bouwtempo bij de burens maakt het ook moeilijk PPS-partners (PPS; Publiek Private Samenwerking) aan te trekken. Om dit te ondervangen zou Palacio met EU garanties die dit risico afdekken willen werken en o.a. voor grensoverschrijdende projecten de maximale TEN-bijdrage willen optrekken van 10 naar bijvoorbeeld 20%.

In de Commissie-mededeling is het voorstel opgenomen de coördinatie van de TEN-projecten te versterken door coördinatieteams (“a very lightweight mechanism”, verzekerde Palacio) op te zetten per grensoverschrijdende project. In de loop van vijf jaar zou dit kunnen doorontwikkelen naar een “Europese structuur” die investeerders kan werven en fondsen kan beheren. Wat betreft de financiering, benadrukte De Palacio de behoefte aan een substantiële verhoging van het TEN-budget.

In de tour de table die volgde, was een aantal rode lijnen te herkennen. In de eerste plaats betoonden bijna alle delegaties zich ingenomen met het Van Miert rapport dat geroemd werd als evenwichtig en een goede basis voor het komende Commissievoorstel. Enkele toetredende landen prezen Van Miert bovendien voor de wijze waarop hij hen ruimte had gegeven en gestimuleerd tot een volwaardige rol in de Groep. Veel landen stemden in met het idee van Van Miert, elke 5 jaar een review te doen en aanpassing van de prioritaire projecten gemakkelijker te maken.

Een aantal landen maakte kritische opmerkingen, waaronder uiteraard de landen die in de High Level Group niet hadden ingestemd. Luxemburg en België, omdat de upgradering van het spoor Brussel-Luxemburg als onderdeel van de HSL Brussel-Straatsburg niet is opgenomen in lijst 1 als prioritair project. Griekenland, omdat de Ionisch-Adriatische intermodale corridor op lijst 3 in plaats van lijst 1 terecht is gekomen.

Veel, met name toetredende, landen wezen op het belang van de pan-Europese corridors die zijn vastgesteld in Helsinki in 1997. De Commissie zou terdege rekening moeten houden met deze corridors en de toen afgesproken planningssystematiek, vooral in het licht van de noodzakelijke aansluiting van de TENs bij de “nieuwe burens” van de EU. Verder benadrukten de lidstaten aan de Middellandse Zee sterk het belang van het Euro-Mediterrane transportnetwerk.

Een groot aantal landen land riep op tot intensivering van het beleid tot bevordering van short sea shipping. Onder de vlag “motorways of the sea” besteedt ook Van Miert hieraan aandacht. Binnenvaart werd door minder landen genoemd: Nederland en Roemenië.

Alle lidstaten deelden de analyse dat de grootste obstakels bij de implementatie van de TENs de financiering en de coördinatie van projecten zijn. Wat dit laatste betreft was de overgrote meerderheid niet enthousiast over een Europese structuur van een Agency, zeker niet als dit ten koste zou gaan van de bevoegdheden van de lidstaten die hoe dan ook de grootste betalers blijven. Wel was er steun voor een vrijwillige vorm van versterkte coördinatie bij grensoverschrijdende infrastructuurprojecten.

Over de financieringsproblematiek waren de meningen verdeeld. PPS werd door alle landen genoemd als belangrijk punt. Het VK meldde dat daar de helft van alle transportinfrastructuur privaat wordt gefinancierd, maar waarschuwde voor overspannen verwachtingen: ‘it has to be paid for in the end of the day’; hetzij door belastingen, hetzij door gebruiksheffingen. Ten aanzien van innovatieve financiering (Tremonti en Commissie-mededeling: EIB-betrokkenheid vergroten, Europese garanties, ed.) waren de reacties verdeeld. Verschillende sprekers benadrukten dat het hier grotendeels bevoegdheden van de ministers van Financiën betreft. Kruisfinanciering werd door de meeste ministers die daarop ingingen, gesteund.

Minister Peijs onderstreepte dat modal shift geen panacee is en mag niet leiden tot niet te rechtvaardigen en contraproductieve verhoging van de kosten van het wegvervoer. De EU zou zich behalve op modal shift moet richten op het verbeteren van de efficiency van alle modaliteiten, o.a via een versnelde transitie naar duurzaam vervoer. Verder vroeg Nederland aandacht voor de bijdragen die ITS, binnenvaart en short sea kunnen leveren aan het oplossen van de Europese mobiliteitproblemen.

Verder werden door een aantal landen specifieke punten gemaakt, veelal vanuit hun specifieke nationale belangen. Zo vroegen de perifere en armere (kandidaat)lidstaten om aandacht voor hun problemen.

Tijdens de tweede sessie op 5 juli gaf Commissaris De Palacio een presentatie van de nieuwe Mededeling over het Mediterrane transportnetwerk. Dit was een uitvloeisel van het 'Barcelona proces'. De verbindingen met de buurlanden moesten operationeel worden gemaakt. Er worden drie elementen genoemd:

- 1) planning van prioriteiten
- 2) zoeken naar fondsen
- 3) werken aan de integratie.

Ad 1: voor het mediterrane gebied zouden net als in Oost-Europa corridors moeten worden vastgesteld in het kader van MEDA. Dit zou door middel van een ministeriële bijeenkomst moeten worden bezegeld. Een belangrijk concept was het verder uitwerken van de 'Motorways of the seas' voor deze regio.

Ad 2: de verschillende financiële bronnen werden kort toegelicht: EIB, donorcoördinatie PPS, ontwikkelingsfondsen.

Ad 3: De Palacio stelde voor met de verbindingen met de Maghreb-landen te beginnen. Het netwerk zou een concrete bijdrage vormen aan de stabiliteit in de regio.

Tenslotte presenteerde de Italiaanse voorzitter Lunardi de tekst van het "Charter van Napels". Dit document is als communiqué van het voorzitterschap naar buiten gebracht (tekst van Charter is bijgevoegd; zie bijlage 1).

CHARTER OF NAPLES

The Informal Council of Ministers of Transport of the European Union, held in Naples on 4-5 July 2003, examined and discussed a series of issues regarding the development of the trans-European transport network in an enlarged European Union.

Ministers noted the report by the High Level Group on the TEN-T and welcomed the intention of the Commission to rapidly present a proposal to revise the TEN-T guidelines building on the report, urging for this proposal to be adopted as soon as possible.

Ministers recalled the importance of the trans-European transport network to interconnect the national networks, facilitate trade exchanges, link peripheral areas, overcome natural barriers, fill missing links and thus improve competitiveness and cohesion in the enlarged European Union. In this context, they underlined the importance of the Motorways of the Seas.

Ministers noted that certain transport infrastructure of the network must be considered within their appropriate European dimension given in particular their cross-border nature and therefore going beyond the responsibility of individual Member States, bringing benefits for the Union as a whole.

In this respect, some Ministers welcomed with interest the Communication “Developing the TEN-T: new financing” and invited the Commission to further develop the details of the options for new financing which were outlined in this Communication.

In particular, Ministers stressed the need to improve the coordination between Member States and asked the Commission to examine the possible initiatives for this purpose, in the context of the revision of the guidelines.

Ministers noted with great interest the Communication of the Commission on the development of the Euro-Mediterranean transport network. Indeed, with the enlargement of the European Union, the Mediterranean Sea acquires a new role.

Ministers invited the Council to review the state of progress on the debate on the trans-European transport network at its session in October.

GEANNOTEEERDE AGENDA TRANSPORTRAAD OP 9 OKTOBER 2003

ZEEVERVOER

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende beveiliging van schepen en havens (security-verordening) - algemene oriëntatie

Naar aanleiding van de aanslagen van 11 september 2001 zijn tijdens de diplomatieke conferentie van IMO (Internationale Maritieme Conferentie) in december 2002 regels vastgesteld op het gebied van de beveiliging (security) van de zeescheepvaart en de havens. Met dit voorstel voor een verordening over beveiliging van schepen en havens beoogt de Europese Commissie de relevante hoofdstukken van het IMO verdrag (SOLAS/Safety of Life at Sea), dat is uitgebreid met een nieuwe International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code), om te zetten in Gemeenschapsrecht. De ISPS Code bestaat uit een verplicht deel en een deel met aanbevelingen. De Commissie stelt voor om het verplichte deel geheel en het deel met aanbevelingen partieel om te zetten in Gemeenschapsrecht.

Nederland is voorstander van uniforme, internationale regelgeving. Internationale regelgeving vermindert de kans op willekeur ten opzichte van Nederlandse schepen in buitenlandse havens. Ook wordt de internationale concurrentiepositie van onze reders en de regionale concurrentiepositie van onze havens op die manier het beste gewaarborgd en er zal minder "substandard security" optreden. Het voorstel, dat de Commissie heeft gepresenteerd, is in grote lijnen acceptabel voor Nederland. Tijdens de vergadering van de Raad zal het Italiaans voorzitterschap aansturen op politieke overeenstemming over dit voorstel. Met het oog daarop zal de discussie zich toespitsen op een paar specifieke aspecten. Een discussiepunt is de reikwijdte van de richtlijn: zijn alle beveiligingsmaatregelen ook van toepassing op binnenlands zeevervoer? Verder heeft de Raad nog geen overeenstemming bereikt over de informatieverplichting die aan schepen zou kunnen worden opgelegd. Tenslotte zal de Raad zich moeten uitspreken over de vraag of internationaal overeengekomen aanpassingen van regels automatisch in de Europese regelgeving kunnen worden overgenomen.

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties, inclusief strafrechtelijke sancties voor milieumisdrijven - oriënterend debat

Dit voorstel van de Commissie betreft in de eerste plaats omzetting van de geldende internationale lozingsvoorschriften ter voorkoming van verontreiniging van het mariene milieu door schepen op in Gemeenschapsrecht en voorziet in nadere regels voor de handhaving, ook bij overtredingen begaan op volle zee. In de tweede plaats bepaalt dit voorstel dat overtredingen van lozingsregels strafbare delicten zijn en het geeft richtsnoeren voor de op te leggen straffen. Hoewel de lidstaten deze strenge normen op mondiaal niveau zijn overeengekomen, is de naleving van de eisen volgens de Commissie voor verbetering

vatbaar. Dit richtlijnvoorstel moet daarom meer dan voorheen in een afschrikkende en preventieve werking voorzien voor een keten van daarvoor verantwoordelijke personen die invloed kunnen uitoefenen voor het al dan niet opzettelijk lozen van schadelijke stoffen vanaf schepen. In de afgelopen periode heeft dit voorstel tot discussie geleid over de vraag in hoeverre op Gemeenschapsniveau de lidstaten een (strafrechtelijk) handhavingsinstrumentarium kan worden voorgeschreven. Inmiddels heeft het Italiaans voorzitterschap in juli 2003 een aangepaste voorstel gepresenteerd. In dit aangepaste voorstel zijn alle rechtstreekse verwijzingen naar het strafrecht -zoals te vinden in het oorspronkelijke voorstel- verwijderd. Tevens wordt voorgesteld deze verwijzingen naar het strafrecht onder te brengen in een apart kaderbesluit.

Nederland heeft als kust-, haven- en vlaggenstaat nadrukkelijk een belang bij effectieve en uniforme uitvoering en handhaving van maatregelen op het gebied van de bevordering van de maritieme veiligheid en op het gebied van de bescherming van het mariene milieu (MARPOL-Verdrag). Nederland heeft de bepalingen van dit verdrag door middel van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de bijbehorende AMvB's (Algemene Maatregelen van Bestuur) in de Nederlandse wetgeving opgenomen. Nederland steunt in beginsel de uitgangspunten van de Commissie voor dit richtlijnvoorstel en het aangepaste voorstel van het Italiaanse voorzitterschap. Tijdens deze vergadering van de Raad zal het Italiaans voorzitterschap proberen te achterhalen hoe de lidstaten aankijken tegen dit voorstel. Daartoe zullen zij een aantal vragen aan de lidstaten voorleggen die betrekking zullen hebben op de relatie van de richtlijn tot de strafrechtssystemen van de lidstaten en tot het MARPOL- en het Zeerechtverdrag (UNCLOS). Na deze vergadering van de Raad zal in Raadswerkgroepverband op basis van een herzien voorstel van het voorzitterschap verder overleg plaatsvinden over de richtlijn, onder inachtneming van de antwoorden op de genoemde vragen van het Italiaans voorzitterschap.

HORIZONTALAAL ONDERWERP

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad over de herziening richtsnoeren TENS (Trans Europese Netwerken) - presentatie door de Commissie

Na de mislukte, gedeeltelijke herziening van de richtsnoeren en de lijst van prioritaire projecten in 2002, is de Commissie een algehele herziening van de richtsnoeren TENS gestart. Aanleiding voor deze algehele herziening zijn de uitbreiding van de Europese Unie en de inpassing van de nieuwe inhoudelijke prioriteiten die volgen uit het Witboek, "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen", en uit besluiten van de Europese Raad. Het herzieningsvoorstel zal mede zijn gebaseerd op de resultaten van een onderzoek naar transportstromen in Europa, dat in opdracht van de Commissie is uitgevoerd, en het rapport van High Level Group onder leiding van Van Miert, die door de Commissie was ingesteld om een beperkt aantal prioritaire projecten op de hoofdverbindingssassen in Europa vast te stellen. Kenmerkend voor prioritaire projecten is dat deze met voorrang in aanmerking komen voor gedeeltelijke financiering uit de financiële middelen voor TENS.

Zoals het er nu naar uitziet komt het nieuwe voorstel met de algehele herziening van de TENS en een nieuwe lijst van prioritaire projecten, die de huidige lijst moet vervangen, op 1 oktober a.s. voor vaststelling in het College van Commissarissen aan de orde. Het voorstel betreft een aanvulling op het voorstel uit 2001 (gedeeltelijke herziening) dat niet door de Commissie is ingetrokken. Als alle Commissarissen instemmen met het voorstel, zal het nog diezelfde dag worden aangeboden aan de Raad en het Europees Parlement.

De TENS-herziening is een belangrijk dossier voor Nederland, omdat goede Europese vervoercorridors een essentiële voorwaarde vormen voor het vanuit Nederland opererende (vervoerende) bedrijfsleven. Tevens wordt vanuit de TEN-middelen een financiële bijdrage geleverd aan Nederlandse projecten die deel uit maken van de Europese vervoercorridors. De Nederlandse belangen op het gebied van ontwikkeling van de kustvaart, de binnenvaart en het spoorvervoer zijn in voldoende mate opgenomen in het rapport Van Miert. Hetzelfde kan worden gezegd van de nadruk op systemen voor een betere benutting van infrastructuur en een vlottere afhandeling van goederenstromen (inclusief wegvervoer). Nederland zal het komende Commissievoorstel beoordelen op grond van bovenstaande belangen.

LUCHTVAART

Externe relaties luchtvaart

**a) Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende onderhandelingen over en de tenuitvoerlegging van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen
- politiek akkoord**

b) terugkoppeling over de 1^e ronde onderhandelingen EU-VS op 1-2 oktober 2003

ad a) Verordening

Ter naleving van de uitspraak van het Europese Hof van 5 november 2002 hebben de Lidstaten en de Europese Commissie afspraken gemaakt over de wijze waarop de geconstateerde gebreken in de huidige luchtvaartverdragen met derde landen het beste kunnen worden hersteld. Het gaat allereerst om de traditionele eigendomsclausules die zich niet verhouden tot het vrije recht op vestiging in de EU en vervolgens om het feit dat de Gemeenschap op een aantal onderwerpen in die verdragen bevoegd is. De lidstaten en Commissie hebben besloten tot het volgende pakket maatregelen:

- een mandaat voor EU-VS onderhandelingen over een open Transatlantische luchtvaartmarkt;
- een horizontaal mandaat voor de Commissie om - naast de Lidstaten - de fouten in de huidige bilaterale verdragen te herstellen en
- een Verordening over luchtvaartonderhandelingen van de Lidstaten met derde landen.

In deze vergadering van de Raad is het de bedoeling om politieke overeenstemming te bereiken over laatstgenoemde Verordening, nadat de Raad op 5 juni 2003 hierover slechts van gedachten had gewisseld.

De verordening zorgt er voor dat, waar er terreinen zijn van exclusieve competentie van de lidstaten (zoals de verkeersrechten), alsmede terreinen van exclusieve competentie van de Gemeenschap, er een kader komt voor de wijze waarop de Lidstaten zullen omgaan met de onderhandelingen met derde landen. Daartoe is in het voorstel geregeld of, wanneer en hoe dergelijke verdragen kunnen worden afgesloten, inclusief de mogelijkheid dat afspraken worden gemaakt over onderwerpen die tot de bevoegdheid van de Gemeenschap behoren, alsmede de mogelijkheid dat afspraken worden gemaakt over marktverruiming, ook als onderdelen van het verdrag niet of nog niet geheel conform Europees recht zijn. Beide mogelijkheden worden door Nederland begroet als pragmatische oplossingen, immers het is in het belang van de Gemeenschap dat de industrie de dienstverlening kan continueren. Als onderdeel van de regels is een notificatiesysteem afgesproken dat de Europese Commissie de mogelijkheid biedt om toe te zien op de onderhandelingen. Daarnaast zijn afspraken gemaakt die erop zijn gericht te garanderen dat de lidstaten op een transparante en non-discriminatoire wijze omgaan met de onderhandelingen. Het betreft bijvoorbeeld de informatieverschaffing vanuit de lidstaten, maar minstens zo belangrijk ook de verdeling van rechten onder EU carriers, wanneer in een luchtvaart verdrag met een derde land slechts een beperkt aantal rechten kon worden uitgewisseld.

Nederland steunt, evenals de andere lidstaten, de totstandkoming van deze verordening die samen met het EU-VS mandaat en het horizontale mandaat een evenwichtig pakket van maatregelen vormt om enerzijds de juridische problemen op te lossen die door het Europese Hof zijn geconstateerd en anderzijds de belangen van de Gemeenschap te dienen bij het bestendigen en uitbouwen van de luchtvaartrelaties met landen buiten de EU.

Ad b) EU - VS

Op 1 en 2 oktober 2003 vindt in Washington de eerste onderhandelingsronde plaats tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten over een Transatlantisch alomvattend luchtvaartverdrag. De agenda, die door de Europese Commissie met de VS is overeengekomen, is uitgebreid en bevat alle onderwerpen die door de lidstaten en de Commissie van belang worden geacht. Tijdens deze eerste ronde zal moeten blijken of de VS voldoende belangstelling hebben om daadwerkelijk over al die onderwerpen tot een vergelijk te komen.

Nederland is in principe geen voorstander van een beperkt akkoord, daar waar Nederland al over een zogenaamd 'open skies' verdrag met de VS beschikt en prefereert fundamentele gesprekken met de VS boven een snelle/beperkte deal.

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad over bescherming unfaire prijspraktijken van luchtvaartmaatschappijen uit 3^e landen

- politiek akkoord

De voorgestelde regeling biedt de mogelijkheid om actie te ondernemen tegen oneerlijke concurrentie door luchtvaartmaatschappijen uit derde landen op routes van en naar de Gemeenschap als gevolg van door die landen verleende handelsverstoringende subsidies. Ook voorziet de regeling in maatregelen tegen oneerlijke tariefpraktijken van luchtvaartmaatschappijen onder overheidscontrole. De regeling geeft aan dat ingeval van een klacht van de sector of op initiatief van de Commissie een onderzoek moet plaatsvinden. Wanneer daaruit blijkt dat uit de subsidies of oneerlijke tariefpraktijken schade voortvloeit voor de communautaire luchtvaart kunnen voorlopige en definitieve corrigerende maatregelen worden genomen om verdere schade te voorkomen. Dergelijke maatregelen (betalingen, maar ook andere passende maatregelen) worden bij verordening opgelegd.

Het Italiaans voorzitterschap wil politieke overeenstemming bereiken. Nederland en de meeste overige lidstaten steunen het voorstel. Nederland vindt dat het voorstel vooral een politieke waarde heeft. Zo'n regeling kan als dreiging dienen, als stok achter de deur. Een vergelijkbare regeling voor de zeevaart is destijds ook als zodanig met succes gebruikt. Nederland onderkent wel dat de praktische toepassing moeilijk kan zijn.

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad over verzekeringseisen voor luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartgerelateerde ondernemingen

- politiek akkoord

De directe aanleiding voor dit voorstel is de aanslagen in de Verenigde Staten op 11 september 2001. Verzekeraars hebben toen de dekking van luchtvaartmaatschappijen voor oorlogshandelingen en terrorisme substantieel verminderd. Het voorstel beoogt een geharmoniseerde aanpak voor verzekeringseisen aan communautaire en niet communautaire luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartexploitanten te bewerkstelligen, waarbij louter over Europees grondgebied overvliegende luchtvaartuigen zijn inbegrepen. Dit voorstel gaat daarmee verder dan de thans geldende verordening 2407/92, die alleen betrekking heeft op communautaire luchtvaartuigen. Het voorstel regelt welke dekking de verzekering voor schade aan passagiers, bagage, vracht en post, en derden moet bieden. Gezien de gebeurtenissen in de VS op 11 september 2001 wordt het noodzakelijk geacht dat onder de dekking van verzekeringen tegen aansprakelijkheid voor schade aan passagiers, bagage, vracht en post in beginsel ook oorlogshandelingen en/of terrorisme moeten blijven vallen.

Nederland en vrijwel alle lidstaten staan in beginsel positief tegenover dit voorstel. Het Italiaans voorzitterschap streeft deze vergadering politieke overeenstemming na.

LANDVERVOER

Voorstel voor een richtlijn tunnelveiligheid in het trans-Europese wegennet - politiek akkoord

Dit voorstel stelt minimum veiligheidseisen vast voor alle tunnels langer dan 500 meter, die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet. Het voorstel bevat regels voor beheer, uitrusting en onderhoud van tunnels. Daarnaast worden ook aan voertuigen die door deze tunnels rijden veiligheidseisen gesteld. Zo moeten bussen en vrachtwagens uitgerust zijn met brandblusapparatuur. In eerste instantie bevat het voorstel maatregelen gericht op het voorkomen van ongelukken. Als zich toch ongevallen voordoen bevat het voorstel maatregelen waardoor mensen in een tunnel zichzelf beter kunnen redden. De richtlijn heeft betrekking op bestaande en op nieuwe tunnels. Binnen 10 jaar moeten alle bestaande tunnels aan de veiligheidseisen voldoen. Gezien de vele tunnels in Italië en Oostenrijk wil de Commissie deze landen 5 jaar extra geven.

Het onderwerp tunnelveiligheid heeft in Nederland hoge politieke prioriteit. In 2001 is aan de Tweede Kamer een Wet tunnelveiligheid in het vooruitzicht gesteld. Onlangs heeft de Tweede Kamer vooruitlopend op dit wetsvoorstel een beleidsvisie ontvangen met een voorstel voor de juridische verankering inclusief de uitkomst van de consultatieronde onder betrokkenen. Deze beleidsvisie anticipeert zo goed mogelijk op het voorstel voor de Europese richtlijn over tunnelveiligheid.

Nederland kan, zoals ook de andere lidstaten, instemmen met het nu bereikte resultaat. De voorgestelde richtlijn bevat minimale eisen waaraan Nederland in de meeste gevallen ruimschoots voldoet. Op sommige aspecten verkiest Nederland hogere veiligheidsdoelen; hiertoe biedt de richtlijn ruimte. Eerdere bedenkingen van de lidstaten, waaronder Nederland, tegen de gedetailleerdheid van de organisatorische voorschriften van het voorstel zijn niet meer actueel, omdat in het voorstel voor deze richtlijn die strikte voorschriften inmiddels zijn geherformuleerd. Voorts zijn er zijn harde bepalingen opgenomen over verplichte implementatieplannen en periodieke voortgangsrapportages aan de Commissie om er voor te zorgen dat de alle tunnels die onder deze richtlijn vallen ook tijdig zullen voldoen aan de gestelde eisen.

Voorstel voor herziening van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (herziening Eurovignetrichtlijn) - presentatie door de Commissie

Dit voorstel behelst een wijziging van richtlijn 1999/62/EG, de zogenaamde Eurovignetrichtlijn. Het voorstel richt zich op een communautair kader voor gebruiksheffingen voor het goederenvervoer over de weg. Vanuit oogpunt van eerlijke concurrentie en het vrije verkeer van goederen is het een ongewenste ontwikkeling als zich in de Gemeenschap een lappendeken vormt van nationale, geïsoleerde initiatieven van tolsystemen en gebruiksheffingen. De Commissie stelt daarom een kader voor waarbinnen de lidstaten een

gebruiksheffing kunnen invoeren, die een betere afspiegeling is van de kosten die het goederenvervoer over de weg met zich meebrengt. Het voorstel biedt de mogelijkheid om de heffingen te differentiëren naar type motorvoertuig, tijd en plaats, waardoor de kosten van de verschillende soorten gebruikers beter in de prijs van het transport tot uitdrukking zullen komen. Tijdens deze vergadering van de Raad zal de Commissie in eerste instantie het voorstel toelichten. En op de vraag van het Italiaans voorzitterschap om een reactie van de lidstaten, is van de lidstaten een eerste reactie op hoofdlijnen waarschijnlijk.

Nederland staat in eerste instantie constructief tegenover het voorstel van de Commissie. Maar voor een definitieve standpuntbepaling is nadere gedachtevorming vereist. De richtlijn maakt immers een aantal principiële keuzes, zoals: de koppeling tussen opbrengsten uit een gebruiksheffing en de daadwerkelijke uitgaven voor infrastructuur, verkeersveiligheid en geluidwerende maatregelen. Aandacht is vereist voor de uitwerking op een aantal principiële hoofdpunten zoals het vrijwillige karakter van de gebruiksheffing, de tariefgrondslagen en de rechtsgrondslag. Op een aantal punten zoals bijv. het soort wegen waarop de richtlijn van toepassing is, biedt de richtlijn onvoldoende duidelijkheid. De Commissie zal worden gevraagd hieromtrent nadere toelichting te geven. Eveneens is nadere toelichting vereist ten aanzien van de verplichte aanwending van de opbrengsten en het toezicht op de tarieven en uitgaven door in elke lidstaat een nieuw in het leven te roepen nationaal toezichthoudend orgaan.

DIVERSEN

- Binnenvaart (River Information Services)

Het onderwerp binnenvaart/River Information Services (RIS) komt op verzoek van Nederland onder het agendapunt 'diversen' aan de orde. Nederland heeft een notitie voor de Raad opgesteld waarin het belang van RIS wordt benadrukt en waarin richting de Commissie wordt aangegeven dat het belangrijk is dat de Commissie nog dit jaar met een voorstel voor een richtlijn over RIS komt.

Tijdens de Pan-Europese binnenvaartconferentie in september 2001 in Rotterdam zijn onder andere afspraken gemaakt over het optimaliseren van het verkeers- en vervoersmanagement door het ontwikkelen van het Pan-Europees RIS (River Information Services). RIS is een in Europees verband ontwikkeld samenhangend pakket van informatiediensten en afspraken over samenwerking om het verkeers- en vervoersmanagement ten behoeve van de binnenvaart te optimaliseren. Het RIS-concept is zowel voor de overheid (Verkeer en Waterstaat) als voor de sector van belang. Door het faciliteren en implementeren van het door overheid en marktpartijen uitwisselen van informatie en het gemeenschappelijk gebruik van communicatie-infrastructuur en technieken draagt RIS bij aan een betrouwbaar en veilig verkeer en vervoer over water, aan een optimale benutting van de infrastructuur en aan een verbetering van de bedrijfsvoering van zowel overheid als bedrijfsleven.

Buiten Nederland wordt ook in diverse andere Europese landen (België, Duitsland, Oostenrijk en Frankrijk) op nationaal niveau gewerkt aan de implementatie van RIS. Afstemming op

Europees niveau is dan ook van groot belang. Schip, lading en informatie stoppen immers niet bij de grens. In diverse internationale fora loopt reeds overleg over technische standaarden en zijn standaarden vastgesteld waarlangs de verschillende nationale initiatieven moeten worden ontwikkeld. Verankering van RIS in een Europese richtlijn is de volgende stap. Derhalve heeft V&W RIS als een van de prioriteiten voor het Nederlandse EU-voorzitterschap op de agenda gezet, zodat er onder het Nederlands voorzitterschap in de tweede helft van 2004 politieke overeenstemming kan worden bereikt. Inmiddels werkt op dit moment een ad-hoc werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van Nederland, Frankrijk, Duitsland en Oostenrijk maar ook van DG-TREN, aan de totstandkoming van een tekst voor een zogenaamde 'kaderrichtlijn'. Wil het onderwerp echter kans van slagen hebben onder het Nederlands voorzitterschap, dan is het wel zaak dat de Commissie nog dit kalenderjaar een voorstel aan de Raad en het Europees Parlement aanbiedt.