

Vergaderjaar 2008–2009

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 218**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 maart 2009

Hierbij stuur ik u, mede namens de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, ten behoeve van het Algemeen Overleg op 25 maart 2009 met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat:

- De geannoteerde agenda van de Transportraad van 30 maart 2009;
- Een overzicht van de stand van zaken van EU-dossiers op het terrein van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.<sup>1</sup>

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

## **GEANNOTEEERDE AGENDA TRANSPORTRAAD 30 MAART 2009**

Hieronder vindt u een samenvatting van de onderwerpen van de Transportraad van 30 maart aanstaande. Overigens worden over de meeste onderwerpen momenteel nog onderhandelingen gevoerd in Brussel.

Tijdens deze Transportraad zal wederom gesproken worden over het voorstel tot herziening van de Eurovignetrichtlijn. Over dit voorstel zal geen besluitvorming plaatsvinden. Het Tsjechisch Voorzitterschap beoogt een debat over de externe kosten van congestie als heffingsgrondslag, het belangrijkste knelpunt in de onderhandelingen.

De Transportraad zal naar verwachting wel besluiten nemen over het voorstel voor een richtlijn inzake de uitsluiting van zelfstandige beroepschauffeurs van de arbeidstijdenrichtlijn en het voorstel tot wijziging van het Marco Polo-programma. Ik kan beide voorstellen ondersteunen.

Raadsconclusies zullen worden aangenomen over het actieplan voor de invoering van intelligente systemen (ITS) in Europa. Deze Raadsconclusies kan ik ondersteunen. ITS zal overigens één van de onderwerpen zijn van de informele Transportraad op 29 maart aanstaande.

Op het gebied van luchtvaart staat een aantal onderwerpen geagendeerd. Het Voorzitterschap zal de lidstaten informeren over de onderhandelingen met het Europees Parlement over de wijziging van de huidige Single European Sky wetgeving (SES II) en de wijziging van de EASA-verordening. Deze onderhandelingen verlopen voorspoedig. Tevens zal worden gesproken over SESAR: naar verwachting zal het ATM Masterplan worden goedgekeurd. In het ATM Masterplan wordt aangegeven welke concrete acties, maatregelen en onderzoeken op technisch/ operationeel gebied in de ontwikkelingsfase nodig zijn om in 2020 tot een veilig en efficiënt Europees luchtverkeersleidingsstelsel te komen. Ik kan instemmen met het ATM Masterplan.

Naar verwachting zullen de lidstaten akkoord kunnen gaan met ondertekening van het luchtvaartakkoord EU – Canada. Tijdens de Transportraad van oktober 2007 hebben de lidstaten de Europese Commissie mandaat verleend om met Canada te onderhandelen over een luchtvaartakkoord. Deze onderhandelingen zijn nu afgerond. Het Tsjechisch Voorzitterschap streeft er naar om het akkoord formeel te ondertekenen tijdens de EU – Canada top op 6 mei aanstaande.

Tenslotte staat er een aantal maritieme onderwerpen op de agenda. Een debat zal plaatsvinden over het voorstel tot een verordening inzake passagiersrechten voor de zee- en binnenvaart. Raadsconclusies zullen worden aangenomen over de mededeling van de Europese Commissie inzake strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018 en over de mededeling en actieplan van de Europese Commissie over de instelling van een Europese maritieme ruimte zonder grenzen. Met beide sets Raadsconclusies kan Nederland akkoord gaan.

### **Vervoer over land**

#### **Voorstel tot herziening van de Eurovignetrichtlijn**

– Voortgangsrapportage/debat

Tijdens de Transportraad zal geen besluitvorming plaatsvinden over het voorstel tot herziening van de Eurovignetrichtlijn maar zal slechts een

debat plaatsvinden. Dit debat zal gaan over het belangrijkste knelpunt in de onderhandelingen: de externe kosten van congestie als heffingsgrondslag.

Het voorstel tot herziening van de Eurovignetrichtlijn heeft tot doel het mogelijk te maken om in de tolgelden die worden geheven op zware vrachtwagens een bepaald bedrag op te nemen dat betrekking heeft op de door het vervoer veroorzaakte externe kosten van luchtverontreiniging, lawaaihinder en congestie. Om deze externe kosten zo goed mogelijk te weerspiegelen, wordt voorgesteld de hoogte van het tolgeld te variëren naar afgelegde afstand, de plaats en het tijdstip dat de wegen worden gebruikt. Dergelijke heffingen zullen, volgens de Europese Commissie, vervoersondernemingen ertoe aansporen schonere voertuigen te gebruiken, routes te kiezen waarop minder congestie is, de belading van vrachtwagens te optimaliseren en uiteindelijk efficiënter gebruik te maken van de infrastructuur.

Het voorstel verplicht niet tot het invoeren van een externe kosten heffing, maar indien een lidstaat een dergelijke heffing wenst in te voeren, dan dienen de bepalingen van de richtlijn gevolgd te worden.

#### *Stand van zaken*

Het voorstel tot herziening van de Eurovignetrichtlijn is momenteel nog niet rijp voor besluitvorming. De onderhandelingen in Brussel verlopen moeizaam. Belangrijkste knelpunt in de onderhandelingen betreft de externe kosten van congestie als heffingsgrond. Het Tsjechisch Voorzitterschap heeft dan ook besloten om over dit onderwerp tijdens de Transportraad een debat te laten plaatsvinden.

#### *Inzet Nederland*

Nederland heeft grote moeite met het opnemen van de externe kosten van congestie in de heffingsgrondslag, zeker indien niet tegelijkertijd ook de externe kosten van congestie voor personenauto's worden doorberekend. Het doorberekenen van congestiekosten aan vrachtwagens zal weinig tot niet bijdragen aan de vermindering van de congestie, indien een dergelijke maatregel niet tevens zou gelden voor personenauto's. In dat geval zouden de congestiekosten eenzijdig op de vrachtsector worden afgewenteld.

In algemene zin wordt de Nederlandse positie bepaald door de volgende uitgangspunten:

- Nederland is voorstander van het principe van het internaliseren van externe kosten, mits dit op een eerlijke en evenwichtige wijze gebeurt.
- De nieuwe richtlijn mag voor de Nederlandse plannen rond Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) geen belemmeringen opleveren. Het is voor Nederland dan ook van belang dat de richtlijn voldoende ruimte biedt voor de spreiding van het tarief naar tijd en plaats (spitstarief). Derhalve zet Nederland in op meer differentiatieruimte voor de infrastructuurheffingen ten opzichte van de bestaande richtlijn en de voorliggende voorstellen.
- De richtlijn moet de werking van de interne markt waarborgen: voorkomen moet worden dat het vrije verkeer van goederen en het «level playing field» worden verstoord door een lappendeken aan heffingen of exorbitant hoge tarieven.

#### *Gevolgen voor Nederland*

Het huidige Kabinet heeft geen concrete voornemens om een externe kostenheffing in te voeren. Indien Nederland op termijn de externe kosten van de vrachtsector wenst te internaliseren, dan lijkt het voor de hand te

liggen gebruik te maken van het systeem dat gebruikt zal gaan worden voor ABvM. Indien andere landen besluiten om een externe kostenheffing in te voeren, dan zal dat financiële consequenties hebben voor Nederlandse bedrijven in het internationale wegvervoer. Derhalve is van groot belang dat een dergelijke heffing op een proportionele en non-discriminatoire manier wordt geheven.

### **Voorstel voor een richtlijn inzake de uitsluiting van zelfstandige beroepschauffeurs van de arbeidstijdenrichtlijn**

#### **– Algemene oriëntatie**

Het onderhavige voorstel komt tegemoet aan de verplichting die de Europese Commissie krachtens richtlijn 2002/15/EG heeft. Deze richtlijn stelt grenzen aan de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen (beroepschauffeurs). Bij de vaststelling in 2002 werden zelfstandige beroepschauffeurs voorlopig uitgesloten van het toepassingsbereik van deze richtlijn. Tevens werd afgesproken dat uiterlijk 23 maart 2009 de Europese Commissie deze uitzondering zou heroverwegen. Het onderhavige voorstel geeft invulling aan deze verplichting. De Europese Commissie kiest er voor om zelfstandigen niet onder het toepassingsbereik van de richtlijn te brengen. Wel bevat de richtlijn een aanvulling op de definitie van mobiele werknemers. Deze aanvulling dient ervoor te zorgen dat een zuiverdere scheiding kan worden gemaakt tussen «echte» zelfstandige chauffeurs en zogenaamde «schijnzelfstandigen». Dit zijn chauffeurs die pretenderen zelfstandig te zijn, maar in de praktijk niet vrij zijn om hun arbeid naar eigen inzicht in te richten en voor een specifieke opdrachtgever rijden. Tevens wijzigt het voorstel de definitie van nachtarbeid en wordt een artikel over handhaving en informatie-uitwisseling geïntroduceerd.

#### *Stand van zaken*

Het voorstel is rijp voor besluitvorming. Het Tsjechisch Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een algemene oriëntatie. Dit lijkt haalbaar.

#### *Inzet Nederland*

Nederland kan zich vinden in het voorstel van de Europese Commissie waarin alleen «echte» zelfstandigen door een aanscherping van de definitie van «mobiele werknemers» uitgesloten blijven van de werkingsfeer van richtlijn 2002/15.

Nederland is principieel tegen het stellen van arbeidstijdenregels voor zelfstandig ondernemers. Daarnaast is Nederland van mening dat de eventuele positieve effecten van arbeidstijden voor zelfstandige chauffeurs niet opwegen tegen de nadelen in de vorm van een toename van administratieve lasten en een slechte handhaafbaarheid. Zelfstandigen dienen net als chauffeurs in loondienst wel te voldoen aan de rij- en rusttijdnormen van verordening 561/2006. De daarin voorgeschreven onderbreking van de rijtijd en de normen voor de dagelijkse en wekelijkse rust bieden ook de zelfstandige chauffeur een mate van bescherming en zorgen voor een primaire borging van de verkeersveiligheid.

#### *Gevolgen voor Nederland*

Het voorstel in zijn huidige vorm zal nauwelijks gevolgen hebben voor Nederland. De Nederlandse wetgeving en het Nederlandse systeem om zelfstandigen te scheiden van chauffeurs in loondienst sluiten aan op de eisen die het voorstel daaraan stelt.

## **Intermodale vraagstukken**

### **Voorstel tot wijziging van het Marco Polo-programma**

#### – Algemene oriëntatie

Het voorstel heeft tot doel de effectiviteit van het huidige Marco Polo programma te verbeteren en het beheer en uitvoering van het programma te vereenvoudigen. Het Marco Polo programma is een stimuleringsprogramma dat beoogt de congestie te verminderen door bevordering van vrachtvervoer per spoor, binnenvaart en de kustvaart. In 2008 heeft de Europese Commissie een evaluatie uitgevoerd naar het Marco Polo-programma. Uit deze evaluatie kwam naar voren dat er behoefte was aan een aantal wijzigingen van het programma, namelijk om:

- de deelname van kleine bedrijven te vergemakkelijken;
- de subsidiedrempels te verlagen;
- de steunintensiteit te verhogen, en
- de administratieve en uitvoeringsprocedures van het programma te vereenvoudigen.

Met onderhavig voorstel wordt het Marco Polo-programma op bovenstaande punten aangepast.

#### *Stand van zaken*

Het Tsjechisch Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een algemene oriëntatie. Dit lijkt haalbaar. Belangrijkste discussiepunt betreft nog de hoogte van de subsidiedrempels. Een aantal lidstaten wil deze drempels verder verlagen dan de Europese Commissie heeft voorgesteld.

#### *Inzet Nederland*

Nederland kan instemmen met de voorgestelde wijzigingen van het Marco Polo-programma. Nederland onderschrijft de doelstellingen en steunt inzet van de Europese Commissie om met deze wijziging de aantrekkelijkheid van het programma te vergroten. Om de betrokkenheid van lidstaten bij de uitvoering van het programma zeker te stellen, is mede op verzoek van Nederland, vastgelegd dat de lidstaten actief betrokken zullen zijn bij de selectie en toewijzing van projecten.

#### *Gevolgen voor Nederland*

Nederland heeft een verhoudingsgewijs grote transportsector. Verwacht wordt dan ook dat Nederland meer zal profiteren van de wijzigingsvoorstellen dan andere landen. Tevens kenmerkt de Nederlandse transportsector zich door veel eenmansbedrijven en een sterke binnenvaartsector. De eerste komen door de wijzigingsvoorstellen nu in aanmerking voor Marco Polo II, terwijl de drempel voor aanvragen vanuit de binnenvaart ook verlaagd zal worden.

### **Actieplan voor de invoering van intelligente vervoerssystemen (ITS) in Europa**

#### – Raadsconclusies

Het actieplan heeft tot doel een nieuwe impuls te geven aan de invoering en het gebruik van ITS-systemen in het wegverkeer. ITS staat voor de ontwikkeling en toepassing van informatie en communicatietechnologieën in de vervoerssector. Het actieplan benoemt zes terreinen waarop actie nodig is:

1. Optimaal gebruik van weg-, verkeer- en trajectinformatie;
2. Continuïteit van ITS-toepassingen voor verkeers- en goederenmanagement op de vervoerscorridors en in stedelijke gebieden;

3. Verkeersveiligheid en beveiliging van vervoerssystemen (*security-aspecten*);
4. Integratie van het voertuig in de vervoersinfrastructuur;
5. Bescherming en beveiliging van gegevens en aansprakelijkheidsaspecten;
6. Europese samenwerking en coördinatie inzake ITS.

In de Raadsconclusies verwelkomen de lidstaten het actieplan van de Europese Commissie en wordt aandacht gevraagd voor deelaspecten van het actieplan.

#### *Stand van zaken*

Over de Raadsconclusies bestaat in grote lijnen overeenstemming. Veel lidstaten, waaronder Nederland, wilden met de Raadsconclusies niet vooruitlopen op de tevens door de Europese Commissie voorgestelde richtlijn ITS, omdat nog niet helder is voor welke acties van het actieplan Europese regelgeving echt noodzakelijk is. Op dit punt zijn de Raadsconclusies aangepast. Over de richtlijn, behorende bij het actieplan ITS, wordt tijdens deze Transportraad geen besluit genomen. Mogelijk zal dit gebeuren tijdens de Transportraad van juni 2009. ITS zal overigens ook één van onderwerpen zijn van de informele Transportraad van 29 april 2009.

#### *Inzet Nederland*

Nederland kan de Raadsconclusies ondersteunen. Nederland deelt de mening van de Commissie dat innovatie in ITS een aanzienlijke bijdrage kan leveren aan de bevordering van een schoner, veiliger en efficiënter gebruik van het wegennet. Het actieplan sluit goed aan bij reeds bestaande communautaire programma's op dit vlak, zoals het «Intelligent Car Initiative», en past in de beleidsdoelstellingen van een duurzaam vervoerssysteem. Nederland verwelkomt als zodanig het actieplan ITS als goede basis om te komen tot een coherente en snellere invoering van ITS in Europa.

*Gevolgen voor Nederland Het actieplan en de Raadsconclusies hebben geen directe gevolgen voor Nederland. Over de richtlijn ITS wordt tijdens deze Transportraad geen besluit genomen.*

## **Luchtvaart**

### **Voorstel tot wijziging van de Single European Sky verordeningen teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren**

- Informatie van het Tsjechische voorzitterschap over de onderhandelingen met het Europees Parlement

De voorliggende wijziging van de huidige verordeningen inzake de Single European Sky (SES) heeft tot doel de prestaties van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren op punten als veiligheid, capaciteit, efficiëntie, kosten en milieuvriendelijkheid. Het voorstel bouwt voort op de SES-verordeningen die in 2004 in werking zijn getreden. Deze wetgeving heeft een kader vastgesteld voor een efficiënter gebruik en beheer van het Europese luchtruim, maar behoeft op een aantal punten verbetering. Die verbetering moet mogelijk gemaakt worden door een meer prestatiegedreven benadering. Dit houdt in dat bindende targets gesteld zullen worden op EU-niveau en op FAB (Functional Airspace Blocks) of nationaal niveau aan de prestaties van luchtverkeersdienstverleners. Een onafhankelijke toezichthouder zal deze prestaties moeten meten. Ook voorziet het

voorstel in aan een snellere realisering van de FAB's. Het streven is in 2012 over te gaan tot implementatie van de FAB's.

#### *Stand van zaken*

Op moment van schrijven vinden de laatste gesprekken het Europees Parlement plaats over het voorstel. Het Voorzitterschap zal hierover informatie verschaffen. De gesprekken met het EP hebben zich geconcentreerd op de prestatiedoelen, het instellen van een algemeen coördinator voor de FAB's en op het realiseren van gemeenschappelijke projecten die de modernisering van de luchtverkeerdienstverlening ondersteunen. Die modernisering wordt, naast de wijziging van de SES verordeningen, gedragen door het SESAR project. Een aanvaardbaar compromis is zeer nabij.

Wat betreft de kwestie Gibraltar, in de Transportraad van december 2008 nog een punt van discussie, hebben het Verenigd Koninkrijk en Spanje overeenstemming bereikt over een gemeenschappelijke clausule.

#### *Inzet Nederland*

In het algemeen is Nederland groot voorstander van het voorstel van de Commissie om te komen tot verbetering van de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel. De voor Nederland belangrijke zorgpunten zijn weggenomen. Dit betreft het waarborgen van voldoende beslissingsruimte voor lidstaten om prestatiedoelen vast te leggen en samen te werken in de FAB's. Het tweede zorgpunt dat is weggenomen betreft de evenwichtige financiering van gemeenschappelijke projecten zonder onredelijke extra lasten voor de luchtvaartmaatschappijen.

#### *Gevolgen voor Nederland*

Naar verwachting zal het voorstel bijdragen aan het verminderen van de kosten van luchtverkeersleiding, de congestie en uitstoot in ons luchtruim door het terugdringen van de fragmentatie van het luchtruim en het verbeteren van de verlening van luchtvaartnavigatiediensten.

#### **Wijziging verordening EASA**

- Informatie van het Tsjechische Voorzitterschap over de onderhandelingen met het Europees Parlement

Het voorstel heeft tot doel het communautaire kader voor de veiligheid van de burgerluchtvaart uit te breiden. Het huidige veiligheidskader beperkt zich tot luchtvaartuigen en de operaties die daarmee worden uitgevoerd. De voorgestelde uitbreiding legt de basis voor veiligheidsvoorwaarden voor luchtverkeersdienstverlening en voor luchthavens. Dit betekent tevens een uitbreiding van de bevoegdheden van EASA, het agentschap voor luchtvaartveiligheid.

#### *Stand van zaken*

Op moment van schrijven vinden de laatste besprekingen met het Europees Parlement over het voorstel plaats. Op een enkel klein verschil van inzicht na (de elementen van een onderzoek van de Europese Commissie naar geaccrediteerde certificatiebureaus), is een compromis zeer nabij.

#### *Inzet Nederland*

Nederland steunt het doel van het voorstel en is groot voorstander van de

beoogde harmonisatie van veiligheidsstandaarden. Het toelaten van geaccrediteerde instanties dient aan te sluiten op de bevoegdheden van de nationale inspectiediensten. Nederlands heeft tijdens de onderhandeling sterk gelet op de proportionaliteit van het voorstel. Nederland wilde daarmee voorkomen dat kleine luchthavens met zeer weinig vliegverkeer onnodig belast worden met Europese regeldruk. Deze luchthavens zullen uiteraard wel aan de nationale veiligheidseisen moeten blijven voldoen.

#### *Gevolgen voor Nederland*

Voor Nederland geldt dat de procedure rond het toezicht en de vergunningverlening niet wezenlijk zal veranderen.

#### **SESAR**

- Aannee Raadsbesluit inzake de goedkeuring van het ATM Masterplan van het SESAR-project
- Aannee Raadsresolutie inzake de goedkeuring van het ATM Masterplan van het SESAR-project

Het SESAR-project beoogt technologische harmonisatie en innovatie van de huidige luchtverkeersleidingsystemen in Europa te realiseren. Aldus zouden aanzienlijke kostenbesparingen moeten worden gerealiseerd, wordt de capaciteit vergroot en nemen de betrouwbaarheid en veiligheid van het luchtverkeer toe. Bovendien kan SESAR bijdragen aan een vermindering van de impact die vluchten hebben op het milieu.

In het ATM Masterplan wordt aangegeven welke concrete acties, maatregelen en onderzoeken op technisch/operationeel gebied in de ontwikkelingsfase nodig zijn om in 2020 tot een veilig en efficiënt Europees luchtverkeersleidingsstelsel te komen. Het Masterplan is opgesteld door een consortium bestaande uit vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen, luchtverkeerdienstverleners en luchthavens. Vanuit Nederland hebben LVNL, KLM, AAS (Schiphol) en NLR deelgenomen. Het ATM Masterplan kan in de loop der tijd worden aangepast aan nieuwe inzichten. In de voorliggende Raadsresolutie wordt ingegaan op de procedure van wijziging van het Masterplan en de betrokkenheid van relevante stakeholders, inclusief de lidstaten, daarbij. Andere belangrijke aspecten die behandeld worden in de Resolutie zijn het risicobeheer en de aansluiting van SESAR bij andere luchtverkeersleidingsystemen in de wereld.

#### *Stand van zaken*

Over het Raadsbesluit en de Raadsresolutie is in grote lijnen overeenstemming. Het Masterplan zal, na goedkeuring, worden overgedragen aan de SESAR Joint Undertaking (een publiek-privaat samenwerkingsverband) die verantwoordelijk is voor de uitvoering van het Masterplan.

#### *Inzet Nederland*

Nederland steunt de goedkeuring van het ATM Masterplan. Het plan geeft op transparante wijze inzicht in de belangrijke onderzoeksvraagstukken en de stappen die moeten worden genomen voor de implementatie van het Masterplan. Dankzij dit project hebben alle belanghebbende partijen uit alle onderdelen van de Europese luchtvaartwereld overeenstemming bereikt over de ATM ontwikkelingen die noodzakelijk zijn om het hoofd te kunnen bieden aan de uitdagingen die in de toekomst aan het luchtverkeer worden gesteld. In de onderhandelingen heeft Nederland aangedrongen op een gedegen risicomanagementplan. Nederland is tevreden over de voorliggende tekst van de Resolutie. Overeengekomen is dat de



Raad jaarlijks zal worden geïnformeerd over de uitvoering van het ATM Masterplan alsmede over het risicomangementplan.

#### *Gevolgen voor Nederland*

Invoering van een nieuwe generatie Europese luchtverkeersleidings-systemen zal ook voor Nederland leiden tot verbetering van de benutting van het luchtruim. Bovendien draagt SESAR bij aan een vermindering van impact die vluchten hebben op het milieu.

#### **Mogelijk: luchtvaartakkoord EU-Canada**

##### – Besluit tot ondertekening

Tijdens de Transportraad van oktober 2007 hebben de lidstaten de Europese Commissie mandaat verleend om met Canada te onderhandelen over een luchtvaartakkoord. Deze onderhandelingen zijn nu afgerond. Naar verwachting zullen de lidstaten tijdens deze Transportraad akkoord gaan met de ondertekening van het luchtvaartakkoord, behalve wellicht Duitsland.

Liberalisering van de luchtvaartmarkt met Canada zal tot economisch voordeel leiden voor luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, passagiers, transporteurs, de toeristenindustrie. Naar schatting van de Europese Commissie zal dit voor de passagiers alleen al een voordeel van 72 miljoen euro opleveren alsmede 3700 nieuwe banen. Daarnaast versterkt het de trans-Atlantische (economische) banden en sluit het aan bij de beoogde open luchtvaartruimte met de Verenigde Staten.

Indien het besluit tot ondertekening tijdens de Transportraad wordt aangenomen, zal de luchtvaartovereenkomst (naar verwachting) tijdens de EU-Canada Top op 6 mei a.s. te Praag ondertekend worden.

#### *Stand van zaken*

Naar verwachting kunnen de lidstaten akkoord gaan met ondertekening van het luchtvaartakkoord EU – Canada, behalve wellicht Duitsland. Duitsland heeft recentelijk aangegeven bezwaar te hebben tegen de wijze waarop de Europese Commissie haar mandaat zou hebben ingevuld. De Europese Commissie zou geen maximaal resultaat behaald hebben want de markt wordt niet volledig geopend door de luchtvaartovereenkomst.

#### *Inzet Nederland*

Nederland kan akkoord gaan met ondertekening van het luchtvaartakkoord. Canada kan beschouwd worden als gelijksoortige economie («like-minded country») en heeft een gelijkwaardige niveau van *safety* en *security*. Daarnaast wordt voorzien dat Nederland door een breed luchtvaartakkoord extra verkeersrechten kan binnenhalen die anderszins op bilaterale wijze niet verkregen hadden kunnen worden. Zo wordt door de luchtvaartovereenkomst een einde gemaakt aan de hoge administratieve lasten bij het indienen van tarieven en statistische informatie door de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Het is nog maar de vraag of Nederland dat bilateraal met de Canadezen had kunnen bewerkstelligen.

#### *Gevolgen voor Nederland*

Tot nu toe is Canada voor de Nederlandse luchtvaart een redelijk gesloten markt geweest, die zich kenmerkte door een aantal restricties op het gebied van tarieven en markttoegang. Een open luchtvaartruimte met Canada biedt – in vergelijking met het huidige bilaterale verdrag – grotere commerciële mogelijkheden voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, met name op gebied van beschikbare frequenties en toegestane bestem-

mingen. Ook wordt verwacht dat de toename van het aantal passagiers tussen Canada en de Europese Unie een positief economisch effect zal hebben op de luchthaven Schiphol.

## **Zeescheepvaart**

### **Voorstel tot een verordening inzake passagiersrechten zee- en binnenvaart**

– Voortgangsrapportage/debat

Het voorstel heeft tot doel bepaalde, nog niet eerder vastgelegde rechten van passagiers te waarborgen die over zee of binnenwateren reizen, inclusief gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit. Het voorstel is erop gericht minimumregels vast te stellen voor de informatieverstrekking aan alle scheepspassagiers vóór en tijdens hun reis, voor mogelijke oplossingen bij een onderbreking van de reis of in geval van vertragingen, voor klachtenbehandeling en voor de bijstand aan personen met beperkte mobiliteit. Het voorstel heeft betrekking op alle binnenlands en internationaal commercieel passagiersvervoer over zee en de binnenwateren tussen of in havens op het grondgebied van een lidstaat.

#### *Stand van zaken*

Het voorstel is nog niet rijp voor besluitvorming. Veel lidstaten, inclusief Nederland, hebben twijfels of de in het voorstel beschreven regels op zowel de zee- als de binnenvaart kunnen worden toegepast, gelet op de verschillen tussen beide sectoren (bijv. ten aanzien van de reisduur, grootte van het schip, havenfaciliteiten, en grootte van de onderneming). Hierover zal tijdens de Transportraad een debat plaatsvinden.

#### *Inzet Nederland*

Nederland staat in algemene zin positief tegenover het versterken van de rechten van passagiers in het vervoer maar vraagt bij het onderhavige voorstel wel aandacht voor uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid, voorkoming van onnodige administratieve lasten voor zowel bedrijfsleven als overheid. Nederland is, evenals de meeste lidstaten van oordeel dat het voorstel in de huidige vorm onvoldoende rekening houdt met de verschillende karakteristieken van resp. de zee- en binnenvaart.

#### *Gevolgen voor Nederland*

Nederland kent een omvangrijke vloot cruiseschepen, ferry's, rondvaartschepen, sportvissersschepen en traditionele zeilschepen, zowel in de zeevaartsector als in de binnenvaartsector. Veel van de elementen die zijn opgenomen in de voorgestelde maatregelen (e.g. informatieverstrekking, klachtenbehandeling) worden reeds door in de maritieme sector toegepast. Uitvoering van alle voorgestelde maatregelen voor de hele sector lijkt vooralsnog problematisch.

### **Mededeling inzake strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018**

– Raadsconclusies

De mededeling heeft tot doel de belangrijkste strategische doelstellingen voor het Europese zeevervoerssysteem tot 2018 voor te stellen en te bepalen op welke essentiële actierreinen de Europese Unie moet ingrijpen om onder meer het concurrentievermogen van de Europese scheepvaartsector te versterken, de veiligheid van de scheepvaart in stand te houden en tegelijk de milieuprestaties te verbeteren. De mededeling

bevat geen voorstellen voor concrete wet- en regelgeving, wel wordt een groot aantal aanbevelingen c.q. acties voorgesteld, deels gebaseerd op bestaand beleid. Scheepvaart is belangrijk voor de economische groei en welvaart van Europa. 80% van de wereldhandel verloopt via de zee, 40% van het Europese vrachtvervoer gaat via intra-Europese kustvaart (shortsea) en jaarlijks doen 400 miljoen passagiers Europese havens aan. Europa heeft een groot gemeenschappelijk belang bij het bevorderen van een veilige, schone en efficiënte scheepvaart alsmede bij het instandhouden c.q. verbeteren van het concurrentievermogen op lange termijn van de Europese scheepvaart op de wereldmarkten.

In de Raadsconclusies wordt onder meer gewezen op het belang van het versterken van het concurrentievermogen van de Europese zeevaart alsmede op het belang van goede uitvoering en handhaving van bestaande veiligheidsregelgeving en het verbeteren van de milieuprestaties van de zeevaart. Ook is er aandacht voor de maritieme arbeidsmarkt, gericht op het behoud van Europese zeevarenden op de vloot.

#### *Stand van zaken*

De Raadsconclusies worden momenteel nog besproken in de Raads werkgroep. Naar verwachting zal voorafgaand aan de Transportraad in grote lijnen overeenstemming worden bereikt over de tekst van de Raadsconclusies. De Raadsconclusies zullen waarschijnlijk dan ook niet meer uitgebreid besproken worden in de Transportraad.

#### *Inzet Nederland*

Nederland lijkt akkoord te kunnen gaan met de Raadsconclusies. Nederland heeft de mededeling van de Commissie verwelkomd. Nederland deelt de in de mededeling verwoorde ambitie van de Europese Commissie. Deze is voor een groot deel in lijn in is met de ambitie van Nederland zoals verwoord in de Beleidsbrief Zeevaart. Voor Nederland zijn in dit verband belangrijke onderwerpen een competitief staatssteunkader voor de zeevaartsector, een goed functionerende arbeidsmarkt, het verbeteren van de milieuprestaties alsmede het op de internationale agenda plaatsen van piraterij.

#### *Gevolgen voor Nederland*

De mededeling en de Raadsconclusies hebben geen directe gevolgen voor Nederland.

#### **Mededeling en actieplan over de instelling van een Europese maritieme ruimte zonder grenzen**

##### – Raadsconclusies

Met de mededeling en het actieplan beoogt de Europese Commissie het intra-Europese kustvervoer aantrekkelijker, efficiënter en meer concurrerend te maken en het milieu beter te beschermen door een aantal administratieve procedures te schrappen of te vereenvoudigen. Maritiem transport in de Europese Unie is onderworpen aan complexe administratieve procedures, zelfs wanneer vaartuigen alleen binnen de Europese Unie havens aandoen en hun lading enkel bestaat uit goederen die ressorteren onder de vrije Europese markt. Het gevolg is dat intra-EU maritiem transport van goederen geconfronteerd wordt met relatief hoge administratieve lasten en daarmee een nadelige concurrentiepositie heeft ten opzichte van andere transportmodaliteiten. De mededeling kent een actieplan met EU-maatregelen voor de korte termijn en voor de middellange termijn alsmede een aantal aanbevelingen voor de lidstaten. De voorgestelde maatregelen hebben onder meer betrekking op het vereenvoudigen

van douaneformaliteiten, de uitbreiding van elektronische gegevensuitwisseling en de invoering van één administratief loket. In de Raadsconclusies wordt onder meer het belang benadrukt van de vereenvoudiging van de administratieve formaliteiten voor schepen die tussen EU-havens varen en de uitbreiding van de elektronische gegevensuitwisseling.

#### *Stand van zaken*

De Raadsconclusies worden momenteel nog besproken in de Raads-werkgroep. Naar verwachting zal voorafgaand aan de Transportraad in grote lijnen overeenstemming worden bereikt over de tekst van de Raadsconclusies. De Raadsconclusies zullen waarschijnlijk dan ook niet meer uitgebreid besproken worden in de Transportraad.

#### *Inzet Nederland*

Nederland lijkt akkoord te kunnen gaan met de Raadsconclusies. Nederland heeft de mededeling van de Commissie verwelkomd. Nederland vindt het van groot belang dat de administratieve procedures voor de Europese kustvaart worden vereenvoudigd ter bevordering van het goederenvervoer langs de Europese kust. De doelstelling van de mededeling is in lijn met de Nederlandse inzet zoals verwoord in de Beleidsbrief Zeevaart.

#### *Gevolgen voor Nederland*

De Raadsconclusies als zodanig hebben geen directe gevolgen voor Nederland. Voorstellen die voortvloeien uit het bij de mededeling behorende actieplan mogelijk wel. Het kustvervoer is voor Nederland niet onbelangrijk: 60% van de Nederlandse reders is actief in dit segment. De Nederlandse kustvervoersector staat, gemeten in omvang van de vervoerde lading, in Europa na het Verenigd Koninkrijk en Italië op de derde plaats. Momenteel ligt het aandeel van het kustvervoer in het internationale goederenvervoer van en naar Nederland op ongeveer 20%. Nederland is overigens al actief bij het bevorderen van de kustvaart: zo kent Nederland sinds 2008 het Convenant Ladingregie Zeehavens dat is bedoeld om de logistieke keten geen onnodige vertraging en kosten op te laten lopen door de invoering van één loket voor het grensoverschrijdend goederenvervoer in de zeehavens.