

Vergaderjaar 2008–2009

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 198

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 november 2008

Hierbij stuur ik u, mede namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, ten behoeve van het Algemeen Overleg op 2 december 2008 met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat:

- De geannoteerde agenda van de Transportraad van 9 december 2008;
- Een overzicht van de stand van zaken van EU-dossiers op het terrein van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.¹

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

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

**GEANNOTEEERDE AGENDA TRANSPORT, TELECOM EN
ENERGIERAAD
9 DECEMBER 2008
ONDERDEEL TRANSPORT**

Hieronder vindt u een samenvatting van de onderwerpen van de Transportraad van 9 december aanstaande. Overigens worden over de meeste onderwerpen momenteel nog onderhandelingen gevoerd in Brussel.

Op het gebied van de luchtvaart staat een aantal onderwerpen geagendeerd. Allereerst streeft het Voorzitterschap naar het bereiken van een algemene oriëntatie op het voorstel voor een verordening waarin de huidige Europese wetgeving met betrekking tot de Single European Sky wordt gewijzigd. Ik kan instemmen met het bereiken van een algemene oriëntatie. Voor Nederland staan er geen belangrijke punten meer open.

Ten tweede zal gesproken worden over het voorstel voor een verordening waarin de bevoegdheden van EASA (het Europese agentschap voor luchtvaartveiligheid) worden uitgebreid. Op moment van schrijven is nog niet bekend op welke wijze het Franse Voorzitterschap dit onderwerp wil behandelen. Waarschijnlijk zal het gaan om een voortgangsrapportage.

Tenslotte zullen er twee mandaten aangenomen worden die de Commissie machtigen om te onderhandelen met Tunesië en Algerije over luchtvaartakkoorden. Ik kan akkoord gaan met deze mandaten.

Belangrijk onderwerp op de Transportraad betreft de herziening van de Eurovignetrichtlijn. Op moment van schrijven is het nog onduidelijk of het zal lukken om een algemene oriëntatie te bereiken, zoals het Franse Voorzitterschap beoogt. De onderhandelingen in Brussel verlopen moeizaam en er staan nog veel punten ter discussie.

Een ander onderwerp waar nog veel discussie over is, is het voorstel voor een richtlijn betreffende grensoverschrijdende handhaving van verkeersveiligheid. De onderhandelingen over deze ontwerprichtlijn verlopen moeizaam. Gelet op de discussies die in de afgelopen maanden zijn gevoerd, is de kans niet groot dat tijdens de Transportraad van 9 december al een algemene oriëntatie kan worden bereikt, zoals het Franse Voorzitterschap beoogt.

Mogelijk zal het Franse Voorzitterschap tevens een poging doen om alsnog de Raadsconclusies over het pakket duurzaam vervoer aan te nemen. Dit is tijdens de Transportraad van 9 oktober 2008 niet gelukt. Het Voorzitterschap voert momenteel gesprekken met de lidstaten die niet konden instemmen met de Raadsconclusies.

Tenslotte staat er één maritiem onderwerp geagendeerd: een Raadsresolutie over de nadere invulling van het Europees LRIT datacentrum. LRIT is een wereldwijd identificatie- en lokalisatiesysteem voor de scheepvaart. Over deze Raadsresolutie wordt weinig discussie verwacht. Ook Nederland kan akkoord gaan.

Luchtvaart

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

– Algemene oriëntatie

Het Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een algemene oriëntatie. 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 heeft op een aantal punten verbetering nodig. Die verbetering moet mogelijk gemaakt worden door een meer prestatiegedreven benadering. Dit houdt in dat bindende targets gesteld zullen worden aan de prestaties van luchtverkeersdienstverleners. Een onafhankelijke toezichthouder zal deze prestaties moeten meten. Ook wordt aandacht besteed aan een verdere realisering van de *Functional Airspace Blocks* (FAB's). Het streven is in 2012 over te gaan tot implementatie van de FAB's.

Stand van zaken

Het voorstel is op moment van schrijven nog onderwerp van behandeling. Het bereiken van een algemene oriëntatie lijkt haalbaar. Wat betreft de realisering van de FAB's heeft Nederland op 18 november 2008 een intentieverklaring getekend voor het creëren van een luchtruimblok «Europe Central». Ik heb u hierover zeer recent een separate brief gestuurd.

Inzet Nederland

Nederland kan instemmen met de algemene oriëntatie. De voor Nederland belangrijke punten, zoals de zorg om een te grote bevoegdheid van de Commissie op dit terrein, zijn weggenomen. In het algemeen is Nederland groot voorstander van het voorliggende voorstel van de Commissie om te komen tot verbetering van de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel.

Gevolgen voor Nederland

Naar verwachting zal het voorstel bijdragen aan het verminderen van 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

– Partiële algemene oriëntatie/oriënterend debat/voortgangsrapportage

Het Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een partiële algemene oriëntatie/debat/bespreking stand van zaken. 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

Het voorstel is op moment van schrijven nog onderwerp van behandeling. Het is voornamelijk niet duidelijk in welke vorm het voorstel geagendeerd zal worden op de Transportraad. Waarschijnlijk zal het slechts gaan om een voortgangsrapportage.

Inzet Nederland

Nederland steunt het doel van het voorstel. Er is wel een aantal verbeteringen nodig. Het gaat daarbij in het bijzonder om het beperken van de bepalingen die verder gaan dan voor de veiligheid noodzakelijk zijn. De veiligheidseisen dienen bovendien concreter te worden geformuleerd. Tot slot vindt Nederland dat het voorstel voorziet in een te ruime bevoegdheid voor de Commissie om de veiligheidseisen in te vullen. Nederland staat hierin niet alleen.

Gevolgen voor Nederland

Het toezicht en de vergunningverlening veranderen niet wezenlijk, tenzij het voorstel zou leiden tot eisen die onvoldoende ruimte laten voor lokale milieuraanvoorwaarden. Nederland heeft op dat punt een voorbehoud aangetekend.

Onderhandelingsmandaten luchtvaartakkoorden Tunesië en Algerije

– Aanneaming

Het Voorzitterschap streeft naar het aannemen van twee mandaten voor de Europese Commissie om de onderhandelingen te starten met Tunesië en Algerije over luchtvaartakkoorden. Deze luchtvaartakkoorden passen binnen het streven om een Europees – Middellandse Zee luchtvaartruimte te creëren, waarbij – naast het verkrijgen van vrije markttoegang – naar convergentie met Europese regelgeving wordt gestreefd. In dit kader heeft de Europese Unie bijvoorbeeld reeds een akkoord afgesloten met Marokko en is een mandaat verschaft aan de Commissie om met Jordanië, Israël en Libanon te onderhandelen.

Stand van zaken

Over de onderhandelingsmandaten lijkt overeenstemming te bestaan.

Inzet Nederland

Nederland is akkoord met het verlenen van de mandaten aan de Commissie om de onderhandelingen te starten met Tunesië en Algerije. Dit past binnen het beleid om met buurlanden dergelijke brede luchtvaartakkoorden af te sluiten.

Gevolgen voor Nederland

De beoogde luchtvaartakkoorden doen niets af aan de reeds verkregen markttoegang op basis van de bilaterale luchtvaartovereenkomsten tussen Nederland en Tunesië Nederland en Algerije. De akkoorden zullen op bepaalde gebieden leiden tot meer markttoegang naarmate de convergentie met Europese regelgeving toeneemt.

Vervoer over land

Herziening Eurovignetrichtlijn

– Algemene oriëntatie

Het Franse Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een algemene oriëntatie op de herziening van de Eurovignetrichtlijn. 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. Een verplichte invoering van een externe kosten heffing lijkt, gezien het Europese krachtenveld, thans niet realistisch. De Commissie heeft wel aangegeven dit in 2013 te willen evalueren.

Stand van zaken

Over het voorstel is de afgelopen tijd veelvuldig gesproken in de Raadswerkgroep. Op moment van schrijven is het nog onduidelijk of het zal lukken om een algemene oriëntatie te bereiken op de Transportraad. Dit betreft een complexe materie en de onderhandelingen in Brussel verlopen moeizaam. Belangrijke openstaande punten betreffen:

- Toepassingsbereik op het gehele wegennet;
- Externe kosten van congestie als heffingsgrondslag;
- Differentiatieruimte voor infrastructuurheffingen;
- Oormerken van de opbrengsten.

Inzet Nederland

De Nederlandse positie wordt bepaald door de volgende uitgangspunten:

- Het Kabinet 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.
- 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.

De Nederlandse positie meer specifiek op de openstaande punten is als volgt:

Toepassingsbereik op het gehele wegennet

De Europese Commissie wenst met dit voorstel het toepassingsgebied uit te breiden van het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) naar het gehele wegennet. Diverse landen hebben bezwaren tegen deze uitbreiding. Nederland ziet voorsnog geen reden om zich te verzetten tegen deze voorgestelde uitbreiding van het toepassingsbereik, omdat ook de

Nederlandse plannen (ABvM) uitgaan van een beprijzingskader op het gehele wegennet.

Externe kosten van congestie als heffingsgrondslag

Nederland heeft moeite met het opnemen van de externe kosten van congestie in de heffingsgrondslag, indien niet tegelijkertijd ook de congestiekosten 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.

Differentiatieruimte voor infrastructuurheffingen

Nederland wenst voldoende ruimte voor 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. Daarbij wordt door Nederland continu onderstreept dat de herziening voldoende ruimte moet (blijven) bieden voor de Nederlandse plannen rond Anders Betalen voor Mobiliteit.

Oormerken van de opbrengsten

Het voorstel legt de verplichting op dat de gegenereerde opbrengsten uit de externe kostenheffing worden bestemd voor maatregelen die bijdragen aan duurzaam vervoer, bijvoorbeeld bronbeleid. Nederland wijst het uitgangspunt van het Europees oormerken van de nationale inkomsten af. Het verplicht oormerken van de nationale inkomsten druist in tegen de Nederlandse begrotingsregels en is in strijd met de geldende bevoegdheidsverdeling tussen de EU en de lidstaten. Nederland dringt erop aan dat de richtlijn een aanbeveling bevat over de besteding van de opbrengsten, maar niet een verplichting.

Daarnaast verdient het volgende punt mogelijk aandacht in de onderhandelingen: in de bijlage bij het voorstel worden maximum bedragen genoemd voor tarieven op basis van externe kosten van geluidsoverlast en luchtvervuiling, zogenaamde «caps» waarboven niet geheven mag worden. De Commissie lijkt daarbij evenwel toe te staan dat een lidstaat mag corrigeren voor de samenstelling van de vrachtwagenvloot, en dat op grond daarvan ook boven deze «caps» geheven zou mogen worden. Onduidelijk is op dit moment nog wat de effecten hiervan zouden zijn. Nederland geeft de voorkeur aan harde «caps», ten behoeve van een duidelijk en harmoniserend kader zodat landen geen onredelijke hoge tarieven kunnen heffen.

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.

Richtlijn betreffende grensoverschrijdende handhaving verkeersveiligheid

– Mogelijk: algemene oriëntatie

Het Franse Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een algemene oriëntatie op de richtlijn betreffende de grensoverschrijdende handhaving van verkeersveiligheid. De oorspronkelijke ontwerprichtlijn beoogt de handhaving van de verkeersveiligheid in de lidstaten te verbeteren door voor bepaalde verkeersovertredingen (snelheid, alcohol, gordel en roodlichtnegatie) die door EU-burgers in een andere lidstaat worden gepleegd, te komen tot uitwisseling van naam en adresgegevens van kentekenhouders. Hiervoor zal een elektronisch netwerk voor uitwisseling van gegevens worden opgericht.

Tijdens de behandeling van het voorstel in de Raadswerkgroep is discussie ontstaan over de gekozen rechtsgrondslag van het voorstel. Tijdens de Transportraad van 9 oktober 2008 heeft hierover een debat plaatsgevonden. Een groot aantal lidstaten was hierbij van mening dat de ontwerprichtlijn, in de oorspronkelijke vorm, niet onder de eerste pijler van het EG-verdrag past en dat met name vanwege de strafrechtelijke aspecten van het voorstel een rechtsinstrument onder de derde pijler de voorkeur verdient.

Stand van zaken

De onderhandelingen over de ontwerprichtlijn verlopen moeizaam. Het Franse Voorzitterschap heeft er voor gekozen om de rechtsgrondslag van de ontwerprichtlijn te handhaven maar het voorstel (grotendeels) te ontdoen van strafrechtelijke aspecten. De nu voorliggende ontwerprichtlijn beoogt enerzijds om, indien aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan (bijvoorbeeld indien er meer dodelijke slachtoffers zijn gevallen door eerder genoemde overtredingen dan in het voorgaande jaar), lidstaten te verplichten het aantal verkeerscontroles te verhogen en anderzijds om door middel van een elektronisch netwerk kentekengegevens uit te wisselen. Daarnaast is opgenomen dat het land waar de houder van een voertuig waarmee de overtreding is begaan woonachtig is, de boete moet innen die is opgelegd door de lidstaat waar de overtreding is begaan. Voor de nu voorliggende ontwerprichtlijn is, op moment van schrijven, geen brede steun. Enerzijds vanwege de verregaande afzwakking van het oorspronkelijk voorstel, anderzijds vanwege de juridische basis (meeste lidstaten prefereren onderbrenging bij derde pijler).

Inzet Nederland

Voor Nederland staat, in het kader van het verbeteren van de verkeersveiligheid, het bereiken van een akkoord voorop. De nu voorliggende richtlijn dekt echter niet meer de oorspronkelijke doelstelling, te weten het verhogen van de verkeersveiligheid door de het vergemakkelijken van de tenuitvoerlegging van sancties tegen bestuurders die een overtreding begaan in een andere lidstaat. Daarnaast is Nederland van mening, net als veel andere lidstaten, dat ook de nu voorliggende richtlijn elementen bevat van de derde pijler. Tevens is Nederland voorstander van het gebruik van Eucaris als bestaand elektronisch systeem voor gegevensuitwisseling. Hiermee wordt voorkomen dat er een nieuw, kostbaar systeem moet worden ontwikkeld.

Gelet op de discussies de afgelopen maanden in de Raadswerkgroepen, is het niet waarschijnlijk dat tijdens de Transportraad van 9 december a.s. een algemene oriëntatie kan worden bereikt.

Het huidige voorstel lijkt eerder een handhavingsverzwarende op te leveren voor reeds goed presterende landen als Nederland dan een verbetering van de verkeersveiligheid. Ook levert dit voorstel geen bijdrage aan het doel buitenlandse verkeersovertreders in Nederland aan te kunnen pakken.

Intermodale vraagstukken

Mogelijk: Pakket duurzaam vervoer

– Raadsconclusies

Het Franse Voorzitterschap streeft mogelijk (nogmaals) naar het aannemen van Raadsconclusies over het pakket duurzaam vervoer. Tijdens de Transportraad van 9 oktober is het niet gelukt om deze Raadsconclusies aan te nemen.

Het pakket duurzaam vervoer bestaat uit de mededeling «Strategie voor de internalisering van de externe kosten van vervoer», een mededeling over geluidsreducerende maatregelen voor bestaand spoomateriaal en een voorstel voor de wijziging van de Eurovignetrichtlijn. De Raadsconclusies gaan in op de eerste twee voorstellen. Het voorstel tot herziening van de Eurovignetrichtlijn wordt separaat besproken.

In de Raadsconclusies van 9 oktober onderschrijven de lidstaten de noodzaak voor het verduurzamen van het vervoer. Ook het principe van het internaliseren van de externe kosten wordt onderschreven. Op het gebied van spoorgeluid wordt de mededeling van de Commissie verwelkomd. De Raadsconclusies nodigen de Commissie uit om verschillende acties te ondernemen, onder meer om een debat op te starten over het vervolg van het Witboek Transport (dat in 2010 afloopt), te komen met nadere voorstellen op het gebied van het internaliseren van de externe kosten, strengere eisen te stellen op het gebied van bronbeleid, te komen met het Actieplan voor intelligente transportsystemen en het Actieplan voor stedelijke mobiliteit en nadere voorstellen te doen op het gebied van het reduceren van het spoorlawaai.

Stand van zaken

Het is tijdens de Transportraad van 9 oktober niet gelukt om Raadsconclusies aan te nemen. Het Voorzitterschap doet nu een nieuwe poging en voert gesprekken met de lidstaten die tijdens de Transportraad van 9 oktober niet konden instemmen met de Raadsconclusies.

Inzet Nederland

Nederland lijkt (wederom) akkoord te kunnen gaan met Raadsconclusies. De tekst van 9 oktober sluit in algemene zin aan op de Nederlandse inzet. Nederland kan het principe van het internaliseren van de externe kosten in de vervoersmodaliteiten ondersteunen. Het traject naar het internaliseren van externe kosten moet echter wel deel uitmaken van een bredere, geïntegreerde aanpak waarbij een mix van instrumenten gebruikt wordt, zoals bronbeleid en het investeren in kennis en innovatie. Ook dient bij de keuze van het doorberekenen van de externe kosten nauwkeurig in kaart te worden gebracht wat de feitelijke effecten van de maatregelen zullen zijn. Meer specifiek voor de binnenvaart heeft Nederland aangegeven dat eventuele voorstellen voor deze sector bestaande institutionele kaders dienen te respecteren.

Gevolgen voor Nederland

De Raadsconclusies zelf hebben geen gevolgen voor Nederland. De beoordeling van mogelijke nadere voorstellen hangt af van de wijze waarop de Commissie deze voorstellen zal vormgeven. Mogelijke extra lasten voor de vervoerssector zullen hierbij in het oog worden gehouden.

Zeescheepvaart

Europees LRIT datacentrum

– Aannee Raadsresolutie

Het Franse Voorzitterschap streeft naar het aannemen van een Raadsresolutie over de nadere invulling van het Europees LRIT datacentrum. LRIT is een wereldwijd identificatie- en lokalisatiesysteem voor de scheepvaart, verplicht vanaf 2008. Het LRIT-systeem kent een structuur van (diverse) datacentra. Landen hebben zich mondiaal – via de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) – verplicht de schepen onder hun vlag te laten rapporteren aan één datacentrum. De Europese lidstaten hebben gekozen voor de oprichting van een Europees datacentrum (een Raadsresolutie hierover is aangenomen tijdens de Transportraad van oktober 2007). De voorliggende Raadsresolutie is bedoeld om een aantal openstaande zaken met betrekking tot het Europees LRIT datacentrum te regelen waaronder de relatie van het datacentrum met de Landen en Gebieden Overzee van de EU, de relatie met derde landen alsmede de financiering van additionele LRIT rapportages (i.e de mondiaal niet-verplichte rapportages).

Stand van zaken

Over de Raadsresolutie lijkt in grote lijnen overeenstemming te zijn.

Inzet Nederland

Nederland kan akkoord gaan met de Raadsresolutie. In algemene zin ondersteunt Nederland de uitwisseling van LRIT-gegevens binnen een Europees LRIT datacentrum omdat dit mede een bijdrage kan leveren aan het verbeteren van de maritieme security en veiligheid in Europese wateren alsmede aan de bescherming van het mariene milieu in Europese wateren.

Overeenkomstig de Raadsresolutie uit 2007 biedt het Europese LRIT-datacentrum de mogelijkheid tot participatie van Landen en Gebieden Overzee van de EU in het Europees LRIT datacentrum. Een aantal Landen en Gebieden Overzee van de EU is inmiddels aangemeld voor deelname. Nederland heeft in overleg met de Nederlandse Antillen en Aruba (behorend bij de Landen en Gebieden Overzee van de EU) de Nederlandse Antillen en Aruba aangemeld voor deelname in het Europees LRIT datacentrum.

Gevolgen voor Nederland

De oprichting van het Europees LRIT-datacentrum heeft geen grote gevolgen voor Nederland. Het datacentrum zal bekostigd worden uit de Europese begroting. Dit geldt eveneens voor de mondiaal verplichte LRIT-rapportages van schepen die varen onder de vlag van een EU-lidstaat. De kosten worden geschat op enkele miljoenen euro's (zowel aanvangsinvestering als jaarlijkse operationele kosten). De modaliteiten voor uitwisseling en financiering van de additionele LRIT-rapportages (i.e de mondiaal niet-verplichte rapportages) zullen nog verder uitgewerkt

worden. Met de oprichting van en deelname aan het Europees LRIT-datacentrum voldoet Nederland aan de IMO-verplichtingen.