

Vergaderjaar 2009–2010

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 259**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 februari 2010

Mede namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat bied ik u hierbij aan het verslag van de Transportraad van 17 december 2009. De volgende Transportraad zal plaatsvinden op 11 maart 2010. Een informele Transportraad vindt plaats op 12 februari 2010. Tijdens deze informele Raad zal gesproken worden over stedelijke mobiliteit en luchtvaart security.

### **Verslag Transportraad 17 december 2009**

De Raad bereikte een politiek akkoord op het voorstel tot een verordening inzake passagiersrechten in het busvervoer. De verordening bevat onder meer bepalingen op het gebied van toegankelijkheid, annulering of vertraging van een reis en aansprakelijkheid bij overlijden of letsel van passagiers en verlies of beschadiging van hun bagage.

De discussie tijdens de Raad concentreerde zich op de vraag wat de reikwijdte van het voorstel zou moeten zijn. Nederland heeft in de discussie aangegeven dat het toepassingsbereik van het voorstel beperkt zou moeten worden tot internationaal en lange afstandsvervoer. Het stads- en streekvervoer zou niet onder de reikwijdte van de verordening moeten vallen. Nederland heeft hierbij onderstreept dat dit een kwestie van subsidiariteit is.

In de uiteindelijke compromistekst is aan deze wens van onder meer Nederland tegemoet gekomen. Lidstaten kunnen het stads- en streekvervoer uitzonderen van de reikwijdte van de verordening, behalve op het punt van non-discriminatie. Ook het vervoersrecht voor mensen met beperkte mobiliteit dient gewaarborgd te worden. Een uitzondering op dit punt kan worden gemaakt indien de veiligheid hierbij in het geding komt of de noodzakelijke infrastructuur ontbreekt.

Het is niet gelukt om Raadsconclusies aan te nemen over de mededeling inzake een duurzame toekomst van vervoer: naar een geïntegreerd, technologiebeleid en gebruiksvriendelijk systeem. Uiteindelijk konden niet alle lidstaten instemmen met de tekst en zijn het voorzitterschapsconclusies

geworden. Over twee punten is uitgebreid gesproken. Allereerst over de begrippen «co-modality» en «modal shift». Uiteindelijk heeft het Voorzitterschap op dit punt gekozen voor een eerder (in 2006) door de Raad aanvaarde tekst waarin het belang van betere benutting en efficiënter gebruik van alle vervoersmodaliteiten wordt onderkend. Tweede discussiepunt betrof een zinsnede over het wegnemen van marktbelemmeringen. Ik heb aangegeven dat binnen de Europese Unie zoveel mogelijk marktbelemmeringen weggenomen dienen te worden. In dit kader heb ik bijzondere aandacht gevraagd voor het wegnemen van de huidige beperkingen op het gebied van cabotage die tot gevolg hebben dat vrachtwagens onnodig leeg door de Unie rijden, met de bijbehorende emissies en hinder. Ook op dit punt liepen de meningen uiteen.

De Raad bereikte zonder nadere discussie een algemene oriëntatie op het voorstel voor een verordening tot wijziging van verordening 1321/2004 inzake de beheerstructuren van de Europese programma's voor radionavigatie per satelliet. De Europese Commissie tekende een voorbehoud aan ten aanzien van de zeggenschap van de Commissie in de Raad van Bestuur van de GSA. Gezien haar verantwoordelijkheden voor de uitvoering van het Galileo-programma had de Commissie graag meer stemgewicht gekregen.

Het Voorzitterschap gaf de stand van zaken weer van de onderhandelingen over het voorstel voor een richtlijn tot vaststelling van het kader voor het toepassen van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer. Over het voorstel lijkt zowel binnen de Raad als met het EP overeenstemming te bestaan. In de compromistekst is een adequate betrokkenheid van nationale experts bij het ontwikkelen en vaststellen van technische specificaties en standaarden gewaarborgd. Ook aan een voor Nederland andere belangrijke wens – namelijk geen automatisch verplichte invoering van ITS systemen en toepassingen – is tegemoet gekomen. Omdat de onderhandelingen binnen de Raad – en parallel daaraan met het EP – voor deze Transportraad niet konden worden afgerond, kon er over het voorstel officieel nog geen akkoord worden bereikt. De verwachting is dat dit op korte termijn zal gebeuren.

Het Voorzitterschap gaf tevens kort de stand van zaken weer van de onderhandelingen over het voorstel voor een richtlijn inzake de heffingen voor de beveiliging van de luchtvaart. Gezien de openstaande punten, onder meer over de reikwijdte van het voorstel en de coherentie met de richtlijn luchthavengelden (aangenomen in 2008), was dit voorstel nog niet rijp voor besluitvorming. Behandeling van dit voorstel zal verder gaan onder Spaanse Voorzitterschap.

Het voorstel voor een richtlijn inzake meldingsformaliteiten voor schepen in Europese havens werd zonder discussie aangenomen. De Europese Commissie benadrukte dat het voorstel bijdraagt aan een vermindering van de administratieve procedures.

De Raad ging zonder discussie akkoord met het mandaat voor de Europese Commissie om onderhandelingen te starten met ICAO met het oog op de vaststelling van een kader voor nauwere samenwerking.

Tenslotte schetste de Europese Commissie de stand van zaken van de onderhandelingen met de VS over een tweede fase luchtvaartakkoord. Belangrijke voortgang is geboekt onder andere met betrekking tot de rol

van het gezamenlijk comité. De onderhandelingen op het gebied van investeringen en markttoegang verlopen echter stroef. Ook op het gebied van milieu moeten nog stappen worden gezet.

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