

GEANNOTEEERDE AGENDA EU TRANSPORTRAAD 31 MAART 2011

Hieronder vindt u een samenvatting van de onderwerpen van de Transportraad van 31 maart 2011.

Het Hongaars Voorzitterschap streeft naar een algemene oriëntatie op het voorstel voor toegang tot de Public Regulated Service (PRS) van het Galileo programma. Mocht dit niet lukken, zal een voortgangsrapportage worden besproken. PRS betreft een robuust signaal voor plaats- en tijdbepaling dat alleen beschikbaar is voor overheden en door deze overheden geautoriseerde gebruikers.

De Raad zal conclusies aannemen over een tussentijdse evaluatie van de Europese satelliet- en navigatieprogramma's EGNOS en Galileo. Nederland is teleurgesteld dat, ondanks herhaalde oproepen tot kostenbeheersing, er toch sprake is van een hoog bedrag aan meerkosten voor het volledig afbouwen van EGNOS en Galileo. De Commissie wordt in de Raadsconclusies verzocht om mogelijke kostenbesparingen te onderzoeken en maatregelen te presenteren om kostenoverschrijdingen in de toekomst te voorkomen. Mede op verzoek van Nederland is tevens in de conclusies opgenomen dat de discussie over de meerkosten niet vooruitloopt op de onderhandelingen over de volgende meerjarenbegroting van de Europese Unie.

Over het voorstel tot herziening van de verordening over het Europees maritiem veiligheidsagentschap (EMSA) zal een voortgangsrapportage voorliggen en een debat worden gevoerd. Het voorstel beoogt zowel de huidige rol van EMSA op onderdelen te verduidelijken, alsmede het takenpakket uit te breiden. EMSA richt zich op het ondersteunen van de Commissie en de lidstaten op het gebied van maritieme veiligheid, maritieme beveiliging en het voorkomen van verontreiniging door schepen.

De Raad zal een besluit aannemen om de EU te machtigen toe te treden tot het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene. Dit Verdrag bevat internationale afspraken inzake aansprakelijkheid en compensatie bij vervoer van passagiers en bagage over zee.

Op het gebied van luchtvaart staan twee onderwerpen geagendeerd. De Raad zal naar verwachting akkoord gaan met het onderhandelingsresultaat tussen de EU en de ICAO voor verdere samenwerking. Tevens zal de Raad een mandaat voor de Commissie goedkeuren om met Zwitserland te onderhandelen over een aanpassing van de reeds bestaande luchtvaartovereenkomst. In deze luchtvaartovereenkomst zouden ook intra-Europese cabotagerechten moeten worden opgenomen.

Tenslotte zal onder agendapunt 'diversen' de Commissie naar verwachting het Witboek Vervoer presenteren. Dit document is op moment van schrijven nog niet beschikbaar. Een debat over het Witboek Vervoer is pas voorzien tijdens de Transportraad van juni.

Intermodale vraagstukken

Besluit van de Raad en het Europees Parlement inzake toegang tot de Public Regulated Service (PRS) Galileo

- Algemene oriëntatie / voortgangsrapportage

Het voorstel bevat gedetailleerde regels voor de toegang tot één van de diensten die het Europese systeem voor satellietnavigatie Galileo zal genereren: een robuust signaal voor plaats- en tijdbepaling dat alleen beschikbaar is voor overheden en door deze overheden geautoriseerde gebruikers (PRS). Door middel van encryptie en het beschikbaar stellen van sleutels zal het gebruik van deze dienst worden gereguleerd. De Raad heeft in oktober 2006 aan de Commissie gevraagd deze regels op te stellen. Het voorstel laat de Raad, de Commissie en de lidstaten vrij in het gebruik van PRS. Wel dient dit gebruik te passen in het door de Raad vastgestelde kader dat Galileo een civiel systeem is onder civiele controle.

Stand van zaken

Het Hongaars Voorzitterschap streeft naar een algemene oriëntatie op dit technisch complexe voorstel, maar of dit gaat lukken valt nog te bezien. In dat geval zal er een voortgangsrapportage worden besproken.

Inzet Nederland

Nederland staat positief tegenover het voorstel. Nederland is voorstander van het aannemen van eenduidige regels voor het gebruik van PRS, omdat hiermee duidelijk wordt binnen welke kaders deze dienst van Galileo kan worden gebruikt. Nederland hecht daarbij aan het respecteren van het civiele karakter van Galileo en de interoperabiliteit met het Amerikaanse GPS. In de huidige versie van de onderhandelingstekst zijn deze punten op bevredigende wijze opgenomen.

Gevolgen voor Nederland

Nederland zal in een later stadium bepalen of gebruik gemaakt zal worden van PRS. Hiervoor is overleg gestart met publieke en private partijen die in belangrijke mate mede afhankelijk zijn van het gebruik van (de tijdfunctie van) satellietnavigatie en/of verantwoordelijk zijn voor het veiligheidsaspect van dit gebruik. Conclusies uit dit overleg kunnen leiden tot een besluit tot gebruik van PRS.

Tussentijdse evaluatie van de Europese satelliet- en navigatieprogramma's EGNOS en Galileo

- Raadsconclusies

Begin dit jaar heeft de Europese Commissie een tussentijds verslag gepubliceerd over de stand van zaken van de Europese GNSS¹ programma's EGNOS² en Galileo.

¹ Global Navigation Satellite System

Het verslag bevat een terugblik op de periode na 2007 en geeft een vooruitblik naar de exploitatiefase van Galileo. De Commissie schetst een positief beeld van de voortgang. EGNOS is operationeel en is sinds 2 maart gecertificeerd voor het gebruik in de luchtvaart. Voor Galileo vindt in 2011 de lancering van vier satellieten plaats waarmee het systeem wordt getest. Tevens is een groot deel van de bouw van Galileo aanbesteed, waaronder de bouw van veertien satellieten. De Commissie zal pas later dit jaar een concreet voorstel presenteren waarin nadere invulling zal worden gegeven aan de exploitatiefase en de bijbehorende financiering.

Een belangrijk onderdeel van de tussentijdse evaluatie is de financiële status van beide programma's. In aanvulling op het huidige budget van €3,4 miljard is voor de periode na 2014 een extra bedrag nodig van €1,9 miljard om de systemen volledig te kunnen afbouwen. Daarbij komen de jaarlijkse operationele kosten. Deze zullen na 2014 geleidelijk oplopen tot €800 miljoen per jaar.

De Commissie is programmamanager en daarmee primair verantwoordelijk voor het budgetbeheer. De Commissie wijt de voornaamste kostenoverschrijdingen met name aan:

- De kosten voor de reorganisatie van het programma waartoe in 2008 is besloten. Deze zijn hoger uitgevallen dan begroot. Dit betreft o.a. kosten uit contractwijzigingen en kosten die voortkomen uit de opgelopen vertraging als gevolg van de reorganisatie.
- Onvoldoende concurrentie bij de aanbesteding van enkele werkpakketten van Galileo. Dit heeft o.a. tot aanzienlijk hogere kosten geleid bij de aanbesteding van het werkpakket voor de lanceringen.
- Actuele inzichten over veiligheidseisen en de implementatie hiervan in het ontwerp en de bouw van het systeem.

Bij de meeste lidstaten bestaat onverminderd brede steun voor de verdere bouw en exploitatie van de GNSS programma's. De Raadsconclusies zijn positief over de geboekte voortgang en onderschrijven het belang van EGNOS en Galileo voor Europa. Mede op verzoek van Nederland is in de Raadsconclusies nadrukkelijk opgenomen dat de Commissie wordt verzocht kostenbesparingsmogelijkheden te onderzoeken en maatregelen te presenteren om kostenoverschrijdingen in de toekomst te voorkomen. Tevens is in de Raadsconclusies opgenomen dat de discussie over de meerkosten niet vooruitloopt op de onderhandelingen over de volgende Europese meerjarenbegroting.

Stand van zaken

Er bestaat op hoofdlijnen overeenstemming over de Raadsconclusies.

Inzet Nederland

Nederland is teleurgesteld dat, ondanks de voortdurende oproepen tot kostenbeheersing, er toch sprake is van een hoog bedrag aan meerkosten voor het volledig afbouwen van EGNOS en Galileo.

² European Geostationary Navigation Overlay Service

Nederland heeft in de onderhandelingen er dan ook steeds op aangedrongen dat de Commissie moet worden verzocht om kostenbesparingsmogelijkheden te onderzoeken en maatregelen te presenteren om kostenoverschrijdingen in de toekomst tegen te gaan. Bovendien is Nederland van mening dat de discussie over de meerkosten niet vooruit mag lopen op de onderhandelingen over de volgende Europese meerjarenbegroting.

Gevolgen voor Nederland

De Raadsconclusies hebben geen directe gevolgen voor Nederland. De Commissie schat de sociaal- economische opbrengsten van EGNOS en Galileo voor de eerstvolgende 20 jaar tussen de 60 en 90 miljard euro. Het Nederlands bedrijfsleven is actief bij zowel de ontwikkeling van GNSS-toepassingen als de bouw van Galileo.

Maritiem

Wijziging verordening tot oprichting van EMSA

- Voortgangsrapportage / debat

Het voorstel tot wijziging van de verordening tot oprichting van het Europees maritiem veiligheidsagentschap (EMSA) beoogt zowel de huidige rol van EMSA op onderdelen te verduidelijken, als mede het takenpakket uit te breiden. EMSA richt zich op het ondersteunen van de Commissie en de lidstaten met betrekking tot maritieme veiligheid, maritieme beveiliging en het voorkomen van verontreiniging door schepen. De Commissie baseert zich bij de uitbreiding van taken vooral op het derde maritieme veiligheidspakket³ en noemt als aanleiding voor het herzieningsvoorstel verder de nieuwe thema's uit de vijfjarenstrategie 2010-14 van EMSA en de aanbevelingen van de Raad van Bestuur naar aanleiding van de vijfjaarlijkse evaluatie van EMSA uit 2007. Tenslotte stelt de Commissie rekening te hebben gehouden met internationale en Europese ontwikkelingen.

Naast de uitvoering van het derde maritieme veiligheidspakket heeft de voorgestelde verduidelijking en uitbreiding van taken onder andere betrekking op: de ondersteuning door EMSA in internationale organisaties als IMO; de rol van operationele diensten als Safe Sea Net⁴ ten behoeve van het geïntegreerd maritiem beleid van de EU en het interoperabel maken van de daarvoor bestaande systemen; bestrijding van mariene verontreiniging van off- shore olie- en gasinstallaties; technische samenwerking met derde landen en assistentie van de Commissie bij inspecties onder verordening 725/2004 (security).

³ Zevental maatregelen ter verdere verbetering van de veiligheid op zee naar aanleiding van het vergaan van de olietanker "Prestige" voor de Spaanse kust in 2002. Het pakket omvat de richtlijn monitoring, de verordening aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers, de richtlijn verzekering van scheepseigenaren, de richtlijn havenstaatcontrole, de vlaggestaatrichtlijn, de richtlijn ongevalonderzoek en de Verordening classificatiemaatschappijen.

⁴ SafeSeaNet is een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en is voorgeschreven in de richtlijn monitoring (onderdeel van het derde pakket maritieme veiligheid). Het dient ter verhoging van de maritieme veiligheid, de bescherming van het mariene milieu en de efficiëntie in het scheepvaartverkeer en het zeevervoer en verbindt alle nationale systemen (per 30 november 2010 verplicht).

Stand van zaken

Het voorstel is nog niet rijp voor besluitvorming. Tijdens de Raad ligt een voortgangsrapportage voor en zal een debat worden gevoerd. Naar verwachting zal de discussie vooral gaan over het helder en eenduidig afbakenen van de taken van EMSA. In het Commissievoorstel is op tal van punten gekozen voor een ruime opzet en worden de taken van EMSA onvoldoende helder gedefinieerd.

Inzet Nederland

Nederland acht het van belang de EMSA-verordening te herzien, met name naar aanleiding van de nieuwe taken die voortvloeien uit het derde maritieme veiligheidspakket. Tegelijkertijd blijven de lidstaten op grond van internationale verdragen zoals het VN-zeerechtverdrag, zelf verantwoordelijk voor de maritieme veiligheid, maritieme beveiliging en het voorkomen van verontreiniging door schepen. Een heldere omschrijving van de taken en verantwoordelijkheden van EMSA is nodig om dubbelingen en inefficiënties te voorkomen.

Gevolgen voor Nederland

Herziening van de EMSA Verordening heeft weinig directe gevolgen voor Nederland. De herziening moet leiden tot een beperkte uitbreiding van taken, vooral als gevolg van het derde maritieme veiligheidspakket, en tot verduidelijking van de rolverdeling.

Toetreding EU tot het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene

- Aannee Raadsbesluit

Het voorstel voor een Raadsbesluit beoogt de EU te machtigen toe te treden tot het Protocol van 2002 van het Verdrag van de Athene. Dit is een internationaal verdrag inzake aansprakelijkheid en compensatie bij vervoer van passagiers en bagage over zee. Onderdelen van dit verdrag zijn overgenomen in de EU verordening inzake de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen (Vo 392/2009). Op deze terreinen heeft de EU dan ook exclusieve bevoegdheid. Voor de resterende onderdelen van het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene, met name inzake afgifte en erkenning van verzekeringscertificaten, blijven de lidstaten bevoegd en dienen de lidstaten ook zelf toe treden. Toetreding van de EU en de lidstaten is noodzakelijk om het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van kracht te laten worden.

Stand van zaken

Over het Raadsbesluit bestaat in algemene zin overeenstemming.

Inzet Nederland

Nederland kan akkoord gaan met het Raadsbesluit.

Gevolgen voor Nederland

Dit besluit is nodig om tijdige ratificatie van het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene door de EU en lidstaten mogelijk te maken.

Luchtvaart

Ondertekening en toepassing van het memorandum voor samenwerking tussen de EU en de ICAO

- Aanneame Raadsbesluit

In december 2009 heeft de Commissie een mandaat gekregen om te onderhandelen met de ICAO over verdere samenwerking. Het voorliggende Raadsbesluit beoogt het onderhandelingsresultaat tussen de EU en de ICAO voor verdere samenwerking formeel te bekrachtigen. In het memorandum wordt afgesproken de samenwerking tussen de EU en ICAO nader vorm te geven door een verbeterde informatiestroom, het verlenen van technische bijstand en samenwerking met betrekking tot het ontwikkelen van regelgeving. De aandacht gaat hierbij in eerste instantie met name uit naar veiligheidsvraagstukken (safety). Eén van de mogelijke vormen van samenwerking is het detacheren van Europese experts op voor de EU belangrijke dossiers. In de toekomst zal het memorandum worden uitgebreid met samenwerkingsafspraken op het gebied van security, milieu en ATM (luchtverkeersleiding).

Stand van zaken

Over het Raadsbesluit bestaat overeenstemming.

Inzet Nederland

Nederland kan instemmen met het Raadsbesluit en steunt het streven naar verdere samenwerking tussen de EU en ICAO.

Gevolgen voor Nederland

Het memorandum van samenwerking heeft geen directe gevolgen voor Nederland.

Onderhandelingsmandaat aanpassing luchtvaartovereenkomst met Zwitserland

- Aanneame Raadsbesluit

Het voorstel voor een Raadsbesluit beoogt de Commissie een mandaat te verlenen om de onderhandelingen met Zwitserland te starten over een aanpassing van de reeds bestaande luchtvaartovereenkomst. In deze luchtvaartovereenkomst zouden ook intra-Europese cabotagerechten moeten worden opgenomen. Voorwaarde voor het toestaan van de cabotagerechten voor Zwitserland is dat het EU acquis goed en snel wordt geïmplementeerd door Zwitserland.

Stand van zaken

Over het onderhandelingsmandaat bestaat overeenstemming.

Inzet Nederland

Nederland kan instemmen met het onderhandelingsmandaat.

Gevolgen voor Nederland

Naar verwachting zal het toestaan van intra-Europese cabotagerechten voor Zwitserland met name gevolgen hebben voor de directe nabuurlanden. Voor Nederland heeft de uitbreiding geen noemenswaardige consequenties.