



**RAAD VAN
DE EUROPESE UNIE**



15472/04 (Presse 345)

(OR. en)

PERSMEDEDELING

2629e zitting van de Raad

Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Brussel, 9-10 december 2004

Voorzitter **de heer Laurens Jan BRINKHORST**
Minister van Economische Zaken

mevrouw Karla PEIJS
Minister van Verkeer en Waterstaat

van Nederland

P E R S

Wetstraat 175 B – 1048 BRUSSEL Tel.: +32 (0)2 285 8239 / 6319 Fax: +32 (0)2 285 8026
press.office@consilium.eu.int <http://ue.eu.int/Newsroom>

15472/04 (Presse 345)

1
NL

Voornaamste resultaten van de Raadszitting

*Wat telecommunicatie betreft, heeft de Raad in eerste lezing overeenstemming bereikt over een communautair programma "**Safer Internet Plus**", conclusies aangenomen over de strijd tegen "**spam**", alsook over de lopende voorbereidingen over de **Wereldtop over de informatie-maatschappij**. De Raad heeft ook een resolutie aangenomen over de toekomst van de **informatie- en communicatietechnologieën**, als bijdrage tot het debat over de tussentijdse evaluatie van de strategie van Lissabon tijdens de voorjaarsbijeenkomst van de Europese Raad.*

*De Raad heeft ingestemd met de overgang naar de stationerings- en de exploitatiefase van de programma's voor het **wereldwijd satellitnavigatiesysteem (GNSS)** en heeft de belangrijkste kenmerken van het systeem bevestigd.*

*De Raad heeft overeenstemming bereikt over een algemene oriëntatie met betrekking tot de **bevoegdverklaring van treinbestuurders** in de Gemeenschap.*

*De Raad heeft conclusies aangenomen over **verkeersveiligheid**.*

*Op luchtvaartgebied heeft de Raad een algemene oriëntatie bepaald inzake een communautaire vergunning voor luchtverkeersleiders en een gedeeltelijk politiek akkoord bereikt over de harmonisering van de **technische voorschriften en administratieve procedures** voor **commercieel vervoer met vliegtuigen (EU-OPS)**. De Raad heeft besloten de Commissie te machtigen met **Marokko en de landen van de Westelijke Balkan** onderhandelingen over luchtvaart-overeenkomsten te openen.*

*Met betrekking tot scheepvaart heeft de Raad overeenstemming bereikt over de uitvoering van **internationale veiligheidsvoorschriften voor schepen** in de Gemeenschap en communautaire voorschriften ter vergemakkelijking van de **erkenning van bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden**.*

INHOUD¹

DEELNEMERS.....	5
 BESPROKEN PUNTEN	
TELECOMMUNICATIE	7
– SAFER INTERNET PLUS	7
– STRIJD TEGEN "SPAM" - Conclusies van de Raad	8
– TOEKOMST VAN DE ICT - Conclusies van de Raad	10
– WERELDTOP OVER DE INFORMATIEMAATSCHAPPIJ (WSIS) - Conclusies van de Raad	16
ZEEVERVOER	21
– INTERNATIONALE VEILIGHEIDSMANAGEMENTCODE	21
– BEWIJZEN VAN BEROEPSBEKWAAMHEID VOOR ZEEVARENDEN	22
– HAVENDIENSTEN.....	23
– VERONTREINIGING DOOR OLIE: CIVIELRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID EN SCHADEVERGOEDING VOOR SLACHTOFFERS	24
VERVOER OVER LAND.....	25
– BEVOEGDVERKLARING VAN TREINBESTUURDERS	25
– VERKEERSVEILIGHEID - Conclusies van de Raad	27
– TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN VOOR BINNENSCHEPEN	33
INTERMODALE VRAAGSTUKKEN	34
– WERELDWIJD SATELLIETNAVIGATIESYSTEEM - Conclusies van de Raad.....	34

¹

- Wanneer de Raad verklaringen, conclusies of resoluties heeft aangenomen, wordt dat in de titel van het betrokken punt vermeld. De aangenomen teksten staan tussen aanhalingstekens.
- De documenten waarvan het nummer in de tekst wordt genoemd, staan op de internetsite van de Raad <http://ue.eu.int>.
- Besluiten ten aanzien waarvan verklaringen voor de Raadsnotulen zijn afgelegd die beschikbaar zijn voor het publiek, zijn aangegeven met een asterisk; de tekst van de verklaringen staat op de bovengenoemde internetsite van de Raad en is ook verkrijgbaar bij de Persdienst.

LUCHTVAART.....	38
– VERGUNNING VOOR LUCHTVERKEERSLEIDERS.....	38
– GEHARMONISEERDE COMMUNAUTAIRE VOORSCHRIFTEN OVER CABINEPERSONEEL EN VLIEGTIJDBEPERKING (EU-OPS).....	39
– EXTERNE BETREKKINGEN IN DE LUCHTVAARTSECTOR.....	40
DIVERSEN.....	41
– UITVOERING VAN DE EU-REGELGEVING INZAKE ELEKTRONISCHE COMMUNICATIE.....	41
– PLAATSING VAN NETWERKANTENNES.....	41
– MARITIEME VEILIGHEID: TOEPASSING VAN INTERNATIONALE INSTRUMENTEN.....	41
– DUURZAAM WEGVERVOER.....	41

ANDERE GOEDGEKEURDE PUNTEN

TELECOMMUNICATIE

– Eerste jaarverslag betreffende het radiospectrumbeleid in de EU - <i>Conclusies van de Raad</i>	42
– Voortgangsverslag van de Commissie over de R&TTE-richtlijn - <i>Conclusies van de Raad</i>	42
– Interoperabiliteit van digitale interactieve televisiediensten - <i>Conclusies van de Raad</i>	42

VERVOER

– Rij- en rusttijden voor beroepsbestuurders*.....	42
– Rijtijden en invoering van de digitale tachograaf *.....	43

EUROPEES VEILIGHEIDS- EN DEFENSIEBELEID

– Politiemissie van de EU in Kinshasa "EUPOL - KINSHASA".....	44
---	----

MILIEU

– Zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen*.....	45
---	----

TRANSPARANTIE

– Toegang van het publiek tot documenten.....	45
---	----

DEELNEMERS

De regeringen van de lidstaten en de Europese Commissie waren als volgt vertegenwoordigd:

België:

de heer Marc VERWILGHEN

minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en
Wetenschapsbeleid
minister van Mobiliteit

de heer Renaat LANDUYT

Tsjechische Republiek

de heer Vladimír MLYNÁŘ

de heer Milan ŠIMONOVSKÝ

minister van Informatica
minister van Verkeer

Denemarken:

de heer Jeppe TRANHOLKM MIKKELSEN

de heer Thomas EGEBO

plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger
staatssecretaris

Duitsland:

de heer Peter WITT

de heer Ralf NAGEL

plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger
staatssecretaris, ministerie van Verkeer en Bouw- en
Woonbeleid

Estland:

de heer Andrus ANSIP

minister van Economische Zaken en Verkeer

Griekenland:

de heer Anastasios NERATZIS

de heer Manolis KEFALOGIANNIS

de heer Mihail-Georgios LIAPIS

staatssecretaris van Verkeer
minister van Koopvaardij
minister van Verkeer

Spanje:

de heer Francisco ROS PERÁN

de heer Fernando PALAO

staatssecretaris van Telecommunicatie en
Informatiemaatschappij
secretaris-generaal

Frankrijk:

de heer Patrick DEVEDJIAN

de heer Gilles de ROBIEN

de heer Christian MASSET

toegevoegd minister van Industrie, ministerie van
Economische Zaken, Financiën en Industrie
minister van Infrastructuur, Verkeer, Ruimtelijke
Ordening, Toerisme en Zeezaken
plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger

Ierland:

de heer Peter GUNNING

de heer Martin CULLEN

plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger
minister van Vervoer

Italië:

de heer Maurizio GASPARRI

de heer Lucio STANCA

de heer Pietro LUNARDI

minister van Verkeer
minister zonder portefeuille, bevoegd voor Innovatie en
Technologie
minister van Infrastructuurvoorzieningen en van Vervoer

Cyprus:

de heer Costas IACOVOU

de heer Harris THRASSOU

Planbureau
minister van Communicatie en Openbare Werken

Letland:

de heer Ainārs ŠLESERS

vice-minister-president, minister van Verkeer a.i.

Litouwen:

de heer Valdemaras ŠALAUŠKAS

de heer Zigmantas BALČYTIS

staatssecretaris
minister van Verkeer

Luxemburg:

de heer Jean-Louis SCHILTZ

de heer Lucien LUX
de heer Nicolas SCHMITminister van Ontwikkelingssamenwerking en Humanitaire Acties, gedelegeerd minister van Communicatie
minister van Milieubeheer, minister van Vervoer
gedelegeerd minister van Buitenlandse Zaken en Immigratie**Hongarije:**de heer Kálmán KOVÁCS
de heer Egon DIENES-OEHM
de heer János KÓKAminister van Informatica en Communicatie
plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger
minister van Economie en Vervoer**Malta:**

de heer Censu GALEA

minister van Concurrentievermogen en Communicatie

Nederland:de heer Laurens Jan BRINKHORST
mevrouw Karla PEIJSminister van Economische Zaken
minister van Verkeer en Waterstaat**Oostenrijk:**de heer Walter GRAHAMMER
de heer Hubert GORBACHplaatsvervangend permanent vertegenwoordiger
vice-kanselier en minister van Verkeer, Innovatie en Technologie**Polen:**de heer Wojciech HALKA
de heer Krzysztof OPAWSKIonderstaatssecretaris, ministerie van Infrastructuur
minister van Infrastructuur**Portugal:**de heer Jorge BORREGO
de heer Nuno FERNANDES THOMAZstaatssecretaris van Verkeer
staatssecretaris van Maritieme Zaken**Slovenië:**

mevrouw Marjeta JAGER

plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger

Slowakije:

de heer Pavol PROKOPOVIČ

minister van Vervoer, Post en Telecommunicatie

Finland:mevrouw Leena LUHTANEN
mevrouw Nina VASKUNLAHTIminister van Verkeer
plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger**Zweden:**

mevrouw Ingrid HJELT AF TROLLE

plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger

Verenigd Koninkrijk:de heer Tony McNULTY
mevrouw Anne LAMBERTonderminister van Verkeer
plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger**Commissie:**mevrouw Viviane REDING
de heer Jacques BARROTlid
vice-voorzitter

BESPROKEN PUNTEN**TELECOMMUNICATIE**– ***SAFER INTERNET PLUS***

De Raad heeft met eenparigheid van stemmen een politiek akkoord in eerste lezing bereikt over een voorstel voor een beschikking betreffende de vaststelling van een communautair meerjarenprogramma ter bevordering van een veiliger gebruik van het internet en nieuwe online-technologieën voor de periode 2005-2008 (Safer Internet Plus), in de ingevolge het advies van het Europees Parlement gewijzigde versie, en besloten deze tekst voor bijwerking aan de juristen/vertalers voor te leggen met het oog op de aanneming ervan als I/A-punt tijdens een volgende zitting.

Dit programma is een voortzetting van het lopende programma Safer Internet, dat op het einde van dit jaar verstrijkt. Dit programma behelst de oprichting van een Europees netwerk van meldpunten, de aanmoediging van zelfregulering en gedragscodes, steun voor de ontwikkeling van filter- en beoordelingssystemen en de bevordering van bewustmakingsacties.

In het nieuwe voorstel staan continuïteit en versterking voorop teneinde, zowel kwantitatief als kwalitatief, nieuwe uitdagingen te kunnen aangaan; veel aandacht gaat uit naar de eindgebruikers, in het bijzonder ouders, opvoeders en kinderen. Het programma behelst vier actielijnen: bestrijding van illegale inhoud, aanpak van ongewenste en schadelijke inhoud, bevordering van een veiliger omgeving en bewustmaking. Bij alle vier maakt internationale samenwerking onlosmakelijk deel uit van de actie.

Wat de financiële bepalingen betreft, voorziet de compromistekst in een begroting van 45 miljoen euro voor de periode van 1 januari 2005 tot en met 31 december 2008, waarvan 20.050 miljoen euro bestemd is voor de periode tot en met 31 december 2006. De indicatieve verdeling van de uitgaven is als volgt:

1)	Bestrijding van illegale inhoud	25-30 %
2)	Aanpakken van ongewenste en schadelijke inhoud	10-17%
3)	Bevordering van een veiliger omgeving	8-12%
4)	Bewustmaking	47-51%

– ***STRIJD TEGEN "SPAM" - Conclusies van de Raad***

Nadat de voorzitter het document van het voorzitterschap over "spam" van 24 november 2004 (15148/04) had toegelicht, heeft de Raad conclusies over ongevraagde communicatie voor directmarketingdoeleinden of "spam" aangenomen:

"De Raad,

MEMOREERT

- de mededeling van de Commissie inzake ongevraagde commerciële communicatie of "spam"¹;
- de conclusies van de Raad van 8 maart 2004 over ongevraagde communicatie voor directmarketingdoeleinden of "spam".

IS VERHEUGD OVER

de activiteiten van de Commissie en het Nederlandse voorzitterschap op het gebied van "spam".

NEEMT NOTA VAN

het document van het voorzitterschap over "spam".

BENADRUKT

- het evoluerende karakter van "spam" en de toenemende bedreiging die ervan uitgaat voor de samenleving, onder meer als gevolg van aanvallen op elektronische communicatienetwerken en andere illegale activiteiten;
- het belang van de lopende multilaterale besprekingen in het kader van de strijd tegen "spam", onder meer in de context van de Wereldtop over de informatiemaatschappij van de Verenigde Naties en de recentelijk opgerichte Groep internetbeheer, en met name van het werk in de ITU en de task force "spam" van de OESO.

¹ COM (2004) 28.

VERZOEKT DE COMMISSIE:

- te evalueren of verschillen in de nationale wetgeving inzake privacy en elektronische communicatie, daaronder begrepen de wetten ter uitvoering van de Richtlijnen 2002/58/EG¹ en 95/46/EG², een obstakel zouden kunnen vormen voor effectieve grensoverschrijdende handhaving;
- de bestaande initiatieven ter verbetering van de samenwerking op het gebied van handhaving, gegevensuitwisseling en consumentenbescherming binnen de EU, met inbegrip van het informele netwerk van contactpunten van de voor "spam" bevoegde autoriteiten, voort te zetten;
- na te gaan of de komende financieringsprogramma's van de Gemeenschap gebruikt kunnen worden om de vooruitgang te consolideren die is geboekt bij het vinden van technische en andere oplossingen om de verspreiding van "spam" tegen te gaan;
- in samenwerking met de lidstaten, een actieve rol te spelen bij het verder ontwikkelen van de internationale samenwerking met derde landen.

VERZOEKT DE LIDSTATEN

- hun acties in bilaterale en multilaterale fora te coördineren;
- hun ervaringen inzake bewustmakingscampagnes en beste praktijken uit te wisselen.

VERZOEKT ALLE MARKTDEELNEMERS

- nauw met elkaar en met de overheid te blijven samenwerken in de strijd tegen "spam".

¹ PB L 201 van 31.7.2002, blz. 37.

² PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.

– ***TOEKOMST VAN DE ICT - Conclusies van de Raad***

Na op basis van een nota van het voorzitterschap van gedachten te hebben gewisseld over beleidsvraagstukken in verband met de toekomst van de informatie- en communicatietechnologieën (ICT), heeft de Raad de volgende resolutie aangenomen, die als bijdrage tot het debat over de tussentijdse evaluatie van de strategie van Lissabon tijdens de voorjaarsbijeenkomst van de Europese Raad bedoeld is en in het Publicatieblad zal worden bekendgemaakt.

"RESOLUTIE VAN DE RAAD over een blik op de toekomst van de informatie- en communicatietechnologie (ICT)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Ingenomen met de mededeling van de Commissie over de uitdagingen voor de Europese informatiemaatschappij na 2005, en met

de mededeling van de Commissie over mobiele breedbanddiensten,

Herinnerend aan

1. de conclusies van het voorzitterschap van de Europese Raad van Lissabon van 23-24 maart 2000;
2. de conclusies van het voorzitterschap van de Europese Raad van juni 2002, waarin de doelstellingen van het Actieplan e-Europa 2005 zijn goedgekeurd;
3. de resolutie van de Raad van 18 februari 2003 betreffende de uitvoering van het Actieplan e-Europa 2005;
4. de conclusies van het voorzitterschap van de voorjaarsbijeenkomst van de Europese Raad van 2003, waarin de lidstaten van de EU-15 werden opgeroepen om uiterlijk eind 2003 nationale breedbandstrategieën op te zetten;
5. de conclusies van de Raad van 20 november 2003 over de rol van de elektronische overheid voor de toekomst van Europa;
6. de conclusies van het voorzitterschap van de voorjaarsbijeenkomst van de Europese Raad van 2004, waarin wordt gewezen op de behoefte aan nieuwe strategieën op het gebied van elektronische communicatie;

7. de conclusies van de Raad van 8 maart 2004 over recente ontwikkelingen in de elektronische-communicatiesector in Europa, waarin het belang van ICT voor groei en concurrentievermogen wordt bevestigd;
8. de conclusies van de Raad van 8 maart 2004 over de evaluatie halverwege van e-Europa 2005, waarin wordt bevestigd dat de streefdoelen van e-Europa 2005 in de context van de uitbreiding geldig blijven;
9. de conclusies van de Raad van 10 juni 2004 over de herziening van het Actieplan e-Europa 2005 en de nationale breedbandstrategieën;
10. de conclusies van het voorzitterschap van de Europese Raad van 4-5 november 2004, waarin het verslag van de door de heer Kok voorgezeten Groep op hoog niveau met instemming werd begroet;
11. de beleidslijnen van de conferentie op hoog niveau van 29-30 september 2004 over Een blik op de toekomst van de ICT.

Erkendend dat:

1. om de doelstellingen van Lissabon van maart 2000 te helpen bereiken, er een duidelijke noodzaak op Europees en nationaal niveau bestaat om het beleid te evalueren en waar nodig te verbeteren, teneinde de introductie en de verspreiding van ICT in de gehele samenleving te vergroten;
2. de ICT-sector een belangrijke economische sector op zich is, die de informatietechnologie, de elektronische communicatie en de audiovisuele industrie omvat, met een aanzienlijk groeipotentieel voor de toekomst en waarvan het effect doorwerkt in welhaast alle andere economische activiteiten;
3. het gebruik van ICT een rechtstreeks en aanzienlijk effect heeft op de productiviteit en het concurrentievermogen van de Europese economie;
4. ICT een waardevol instrument is om de sociale en geografische samenhang en het burgerschap van een op integratie gericht Europa te stimuleren, om culturele identiteiten, sociale integratie en veeltaligheid te bevorderen, en om de transparantie van en de participatie in de samenleving te vergroten;
5. een alomvattend en holistisch ICT-beleid veel kan bijdragen aan de EU-doelstellingen voor groei, productiviteit en concurrentievermogen door hoogwaardige werkgelegenheid te scheppen, de algehele economische prestatie te verbeteren en de openbare diensten te moderniseren en tot een modernere werkwijze aan te zetten in zowel de openbare als de particuliere sector;

6. het beleid moet worden ontwikkeld in een permanente dialoog tussen de overheid, de particuliere sector en andere belanghebbenden, om op nieuwe ontwikkelingen op ICT-gebied te kunnen inspelen;
7. de EU baat zou hebben bij een innoverende, concurrerende ICT-sector op de snel groeiende en steeds concurrerder mondiale markten.

ACHT voor een alomvattend en holistisch ICT-beleid, de volgende punten van belang:

Een excellente ICT-sector en innoverende bedrijven

- we moeten blijven investeren in een solide O&O-terrein voor ICT, zowel in de openbare als in de particuliere sector, en de excellentie van Europa in O&O versterken door een gunstig wetenschappelijk, financieel en ondernemersklimaat te scheppen;
- er moeten ondersteunende randvoorwaarden worden bevorderd die het vrije verkeer van kennis en innovatie stimuleren en waarin onderzoekresultaten worden omgezet in toepassingen en producten met een meerwaarde;
- met name in het MKB moet een daadwerkelijke introductie worden gestimuleerd van de nieuwe praktijken van elektronisch zakendoen en de aanneming van nieuwe zakenmodellen om het potentieel van ICT te benutten.

ICT voor burgers en ICT-vaardigheden

- de toegang tot en de beschikbaarheid van ICT-diensten voor allen moet worden bevorderd, onder andere door een beter begrip te kweken van de potentiële voordelen van ICT en door een aanhoudende verbetering van gebruiksvriendelijke technologieën aan te moedigen en zo onder andere de digitale kloof te blijven bestrijden;
- er moeten maatregelen zoals e-leren worden aangemoedigd, om de e-vaardigheden voor allen verder te ontwikkelen, met name voor ouderen, mensen van beiderlei kunne en allerlei etnische en sociale groeperingen, om hen in staat te stellen ten volle te profiteren van de kansen die de informatiemaatschappij biedt;
- ICT moet verder worden geïntegreerd op de werkplek om de productiviteit en de kwaliteit van het werk te verhogen, en de ICT-component van opleidingen moet worden versterkt;
- er moeten strategische antwoorden worden gevonden voor arbeidsmigratie, onder andere door het aanpassingsvermogen van werknemers en ondernemingen en door flexibiliteit in combinatie met zekerheid op de arbeidsmarkt te bevorderen.

ICT voor openbare diensten

- er moet, waar passend op Europees niveau, een geïntegreerde aanpak van het gebruik van toepassingen van e-overheid worden overeengekomen en uitgevoerd, met name door de samenwerking en de uitwisseling van beste praktijken te bevorderen;
- er moet een alomvattende aanpak worden ontwikkeld, rekening houdend met de noodzaak van organisatorische aanpassing, om het potentieel van ICT te benutten om tot een beter presterende en efficiëntere openbare sector te komen, waarbij on-line diensten moeten worden toegesneden op de behoeften van bedrijven en burgers en de administratieve lasten moeten worden beperkt, met name rekening houdend met hetgeen nodig is voor grensoverschrijdende Europese diensten;
- er moeten diensten op Europese schaal worden ontwikkeld op het gebied van e-gezondheid, met bijzondere aandacht voor vraagstukken van normalisering en interoperabiliteit, om de aan patiënten geboden behandeling en zorg te optimaliseren.

Inhoud en ontwikkeling van producten en diensten

- de ontwikkeling en verspreiding van een rijke en creatieve inhoud moet worden bevorderd, bijvoorbeeld door hergebruik van overheidsinformatie aan te moedigen;
- waar nodig moeten belemmeringen voor de beschikbaarheid van inhoud op verschillende platforms worden weggenomen, door bijvoorbeeld het zoeken naar praktische oplossingen op het gebied van het beheer van digitale rechten aan te moedigen;
- de opkomst van nieuwe diensten op de uitgebreide interne markt moet worden geschraagd, door een ondersteunend regelgevingskader dat rekening houdt met nieuwe ontwikkelingen zoals technische innovatie;
- er moet, als reactie op het groeiend aantal op ICT gebaseerde toepassingen, een gunstig klimaat worden geschapen waarin het bedrijfsleven en de publieke sector zowel in Europa als wereldwijd doeltreffende, interoperabele oplossingen kunnen ontwikkelen, met name voor elektronische betaling, authenticering, identiteitsbeheer en beveiliging.

Ontwikkeling van netwerken

- er moet worden gezorgd voor een samenhangend, doeltreffend regelgevingskader voor elektronische communicatie, dat de concurrentie, investeringen en innovatie stimuleert;
- de ontwikkeling en het gebruik van open standaarden moeten worden bevorderd en de interoperabiliteit van netwerken en diensten moet worden verbeterd;
- rekening houdend met het beginsel van technologische neutraliteit moet grootschaliger gebruik en beschikbaarheid van breedband worden ondersteund, met name door concurrerende platforms en interoperabele netwerken te bevorderen;
- de verschillende modellen voor spectrumbeheer moeten continu worden beoordeeld om tot een meer flexibel en efficiënt gebruik van het spectrum op Europees en mondiaal niveau te komen, rekening houdend met de ontwikkeling van nieuwe en innoverende technologieën en met de methodologieën die gebruik maken van marktmechanismen.

Vertrouwen en beveiliging

- Er moet een samenhangende aanpak worden ontwikkeld die alle relevante, met vertrouwen samenhangende, vraagstukken omvat, en de cultuur van netwerk- en informatiebeveiliging moet worden versterkt om betrouwbare, efficiënte elektronische communicatie te bevorderen en bij te dragen tot de ontwikkeling van veilige trans-Europese diensten;
- er moeten maatregelen worden ontwikkeld ter bestrijding van illegale, schadelijke en ongevraagde inhoud op het internet, met name wat kinderen betreft, alsook van "spam", in samenwerking met alle belanghebbenden, ook op internationaal niveau;
- er moet worden gezorgd voor een passend niveau van netwerk- en informatiebeveiliging voor de introductie en het gebruik van nieuwe diensten en de goede werking van andere infrastructuren die afhankelijk zijn van ICT, rekening houdend met aspecten van vertrouwen en privacy.

VERZOEKT DE LIDSTATEN om hun strategische beleidslijnen en uitvoeringsinspanningen actief te herzien en te verbeteren, teneinde bij te dragen tot de nieuwe agenda voor de informatiemaatschappij vóór 2010;

VERZOEKT DE COMMISSIE

1. het regelgevingskader in het oog te blijven houden, in het licht van de huidige en toekomstige technologische en marktontwikkelingen, en indien nodig voorstellen in te dienen om het juiste regelgevingskader in stand te houden dat een doeltreffende concurrentie vergemakkelijkt en meer investeringen, meer innovatie, nieuwe diensten en lagere prijzen in de hand werkt;
2. het concurrentievermogen van de ICT-sector te analyseren en een begin te maken met de voorbereidende werkzaamheden, rekening houdend met het effect van ICT op de Europese economie, voor de follow-up van het actieplan e-Europa 2005 als belangrijk onderdeel van de nieuwe agenda voor de informatiemaatschappij na 2005;
3. in het komende voorstel voor het volgende kaderprogramma voor onderzoek het belang van ICT te erkennen.

VERZOEKT HET BEDRIJFSLEVEN om de markt te blijven voorzien van innoverende nieuwe ICT-toepassingen en -diensten en aantrekkelijke nieuwe inhoud te blijven produceren, onder andere door gebruik te maken van de Europese culturele verscheidenheid en veeltaligheid;

VERZOEKT ALLE BELANGHEBBENDEN om ICT verder te integreren in hun respectieve bezigheden, zodat de vruchten van ICT volledig kunnen worden geplukt;

LEGT deze resolutie VOOR als bijdrage aan het debat over de evaluatie halverwege van de strategie van Lissabon tijdens de voorjaarsbijeenkomst van de Europese Raad in 2005."

– **WERELDTOP OVER DE INFORMATIEMAATSCHAPPIJ (WSIS) - Conclusies van de Raad**

Op basis van een door het voorzitterschap opgestelde lijst van vragen, heeft de Raad een gedachtewisseling gehouden over de kernpunten van het WSIS¹-proces, met name de belangrijkste politieke vraagstukken voor de Europese Unie tijdens de tweede fase van de WSIS, alsmede de meest betekenisvolle overheidsbeleidskwesties betreffende het internetbeheer, waaronder het resultaat van de groep inzake internetbeheer.

Na de gedachtewisseling nam de Raad conclusies aan inzake "het omzetten van de beginselen van Genève in acties en de voorbereiding van de fase van Tunis". In de conclusies wordt ingegaan op de uitvoering van de in Genève gedane toezeggingen, alsmede op de EU-aanpak betreffende internetbeheer.

De Raad nam de volgende conclusies aan:

**"CONCLUSIES VAN DE RAAD
WSIS - Omzetten van de beginselen van Genève in acties
en voorbereiding van de fase van Tunis**

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

1. VERWELKOMT:

- de mededeling van de Commissie "Naar een mondiaal partnerschap in de informatiemaatschappij: Omzetten van de beginselen van Genève in acties", ten gevolge op de vroegere mededeling over de follow-up van de Wereldtop over de informatiemaatschappij (WSIS) die na de Geneefse fase (10-12 december 2003) was opgesteld.

2. REKENING HOUDENDE MET:

- Resolutie 73 van de Internationale Unie voor Telecommunicatie die in 1998 in Minneapolis is aangenomen;
- de Millenniumverklaring van de Verenigde Naties van september 2000;

¹ De eerste fase van de WSIS op het niveau van de staatshoofden en regeringsleiders vond in december 2003 in Genève plaats. Tijdens deze fase werden twee documenten aangenomen: de beginselverklaring en het actieplan. De tweede fase van de Top is gepland voor 16-18 november 2005 in Tunesië. Deze tweede voorbereidende vergadering van de Tunis-fase vindt plaats van 17 tot en met 25 februari.

- Resolutie 56/183 betreffende de WSIS, die op 21 december 2001 door de Algemene Vergadering van de VN is aangenomen;
- het gemeenschappelijk standpunt ACS-EU van 10 december 2003 inzake de informatiemaatschappij voor ontwikkeling;
- de beginselverklaring en het actieplan die tijdens de top van Genève van 12 december 2003 zijn aangenomen.

3. BEVESTIGT NOGMAALS:

- de belangrijke gevolgen van de informatie- en communicatietechnologieën (ICT) voor de samenleving in het algemeen en voor de burger in het bijzonder;
- de kansen die ICT, als instrument voor het delen van kennis en informatie, wereldwijd bieden voor duurzame economische groei, sociale samenhang¹, en politieke en culturele ontwikkeling in een informatiemaatschappij voor iedereen;
- het recht op vrijheid van mening en meningsuiting, evenals het recht om meningen te koesteren zonder inmenging en om inlichtingen en denkbeelden te vragen, te ontvangen en te verstrekken via alle media en ongeacht grenzen;
- de toezegging om de digitale kloof om te vormen tot digitale mogelijkheden voor iedereen;
- de blijvende inzet van de EU voor multilateralisme als bepalend beginsel van haar extern beleid.

4. HERINNERT AAN:

- de conclusies van de Europese Raden van Lissabon en Feira van 2000, waarin de doelstellingen voor de informatiemaatschappij en het actieplan e-Europa worden vastgesteld;

¹ Zoals omschreven in de strategie voor sociale samenhang van de Raad van Europa.

- de resolutie van de Raad van 3 oktober 2000 betreffende de organisatie en het beheer van internet¹ en de in aansluiting daarop vastgestelde richtsnoeren van 23 oktober 2002 voor de besprekingen over het internationaal beheer van het internet en de hervormingen van de Internet Corporation for Assigned Names and Numbers (ICANN), met als follow-up de op 13 oktober 2004 aangenomen richtsnoeren voor besprekingen in het kader van de WSIS;
- de Raadsconclusies van 8 maart 2004 over de follow-up van de Top van Genève van de WSIS;
- de conclusies van de Raad van 26/27 april 2004 inzake de Wereldtop over de informatiemaatschappij.

5. VERZOEKT DE LIDSTATEN EN DE COMMISSIE OM:

- 5.1. zich volledig in te zetten voor het succes van de fase van Tunis van de WSIS;
- 5.2. zoveel mogelijk te zorgen voor gecoördineerde EU-standpunten door nauw met elkaar samen te werken in alle relevante fora, onder andere in de Groep internet-beheer (WGIG) en de Task Force financiële mechanismen (TFFM), en ernaar te streven dat deze standpunten tijdens de tweede fase van de WSIS zoveel mogelijk worden weergegeven in de resultaten van de besprekingen;
- 5.3. voort te gaan met nauw overleg en samenwerking met alle belanghebbenden en de partners wereldwijd, daarbij met name voortbouwend op nationale en EU-ervaringen op het gebied van de informatiemaatschappij;
- 5.4. in het kader van de WSIS ervoor te pleiten dat de Top van Tunis resulteert in een beknopt, door de staatshoofden en regeringsleiders aan te nemen politiek document dat:
 - bestaat uit twee delen: een bondige politieke preambule waarin het engagement wordt bevestigd om de beginselverklaring om te zetten in concrete acties, en een dispositief op basis van het actieplan;
 - melding maakt van de tussen fase I en fase II geboekte vooruitgang met betrekking tot de twee onopgeloste vraagstukken van de eerste fase, namelijk financiering en internetbeheer.

¹ PB C 293 van 14.10.2000, blz. 3.

Wat betreft de beleidsvraagstukken van de tweede fase, wordt de lidstaten en de Commissie verzocht om:

- 5.5. ervoor te zorgen dat de beginselverklaring en het actieplan volledig worden nageleefd en niet opnieuw ter discussie worden gesteld;
- 5.6. zich toe te leggen op de uitvoering van de Geneefse toezeggingen, en zich daarbij vooral te wijden aan een beperkt aantal prioriteiten teneinde tastbare resultaten te bereiken en beginselen in acties te kunnen omzetten, met bijzondere aandacht voor de volgende gebieden:
 - een bevorderlijk klimaat, hetgeen ook samenwerking inzake e-strategieën behelst, waardoor er een gunstig regelgevend klimaat tot stand wordt gebracht en de uitwisseling van beste praktijken en benchmarking wordt bevorderd;
 - prioritaire toepassingen, met name e-inclusie, e-overheid, e-leren, e-gezondheid en e-business;
 - ruim gebruik van resultaten van Onderzoek en Ontwikkeling, met inbegrip van innovatie voor ontwikkeling en de uitbreiding van communicatie- en onderzoeksinfrastructuren naar partners in de gehele wereld.
- 5.7. ervoor te zorgen dat de EU-vertegenwoordigers in de WGIG zich houden aan de op 13 oktober 2004 aangenomen richtsnoeren inzake internetbeheer, en dat zij in het licht van de ontwikkelingen zo nodig verzoeken om verdere coördinatie in de Groep telecommunicatie en informatiemaatschappij van de Raad, waarbij in voorkomend geval rekening wordt gehouden met de besprekingen in de door de Commissie voorgezeten Groep op hoog niveau inzake internetbeheer.
 - De WGIG moet haar aandacht richten op de continuïteit en de goede werking van het internet, en daarbij de volgende punten behandelen;
 - de organisatie en administratie met betrekking tot nummering en naamgeving, inclusief de werking van het "root server system";

- de internationalisering van het internetbeheer, waarbij rekening wordt gehouden met punten van algemeen belang en met de deelname van ontwikkelingslanden aan de beheersstructuren;
- de stabiliteit, betrouwbaarheid en degelijkheid van het internet, waarbij ook de gevolgen van spam worden aangepakt.

5.8. In het kader van de vastgestelde behoeften en verzoeken van steunontvangende landen, de partners te helpen bij het versterken van hun capaciteit om informatie- en communicatietechnologieën te integreren in hun nationale ontwikkelingsplannen en strategiedocumenten voor armoedevermindering en bij het doeltreffend coördineren van donorfianciering. In deze context zou de EU een rol kunnen spelen bij het actief bevorderen van publiek-private partnerschappen (PPP's), in samenwerking en samenspraak met haar partners in de ontwikkelingslanden en met de donoren en actoren in de ICT-sector.

6. VERZOEKT DE COMMISSIE:

- in nauwe samenwerking met de lidstaten de WSIS-inventarisatie voor te bereiden, en ervoor te zorgen dat in de Europese Unie ondernomen activiteiten als een samenhangend geheel in het WSIS-proces worden meegenomen;
- initiatieven voor te stellen voor de uitvoering van het actieplan, met gebruikmaking van bestaande beleidsinstrumenten en mechanismen;
- bij de Raad verslag uit te brengen over de vorderingen bij de voorbereiding van de tweede fase van de WSIS, en onder meer over de resultaten van de inventarisatie en de werkzaamheden van informele groepen.

7. BENADRUKT dat het voor de EU van belang is om in de periode na Tunis haar leidende rol te blijven vervullen, met name door een kader voor de follow-up van Tunis en voor een eventuele toetsing van het WSIS-proces tot stand te brengen, met inachtneming van de bestaande procedures voor een geïntegreerde en gecoördineerde follow-up van VN-conferenties."

ZEEVERVOER**– *INTERNATIONALE VEILIGHEIDSMANAGEMENTCODE***

De Raad heeft unaniem een politiek akkoord bereikt over een ontwerp-verordening inzake de implementatie van de Internationale Veiligheidsmanagementcode (ISM-code) in de Gemeenschap. Na bijwerking van de tekst zal de Raad zijn gemeenschappelijk standpunt in een komende zitting formeel aannemen.

Doel van deze verordening is het veiligheidsmanagement, de veilige exploitatie en de verontreinigingspreventie van de onder haar toepassingsgebied vallende schepen te verbeteren door ervoor te zorgen dat de rederijen die deze schepen exploiteren de ISM-code naleven doordat:

- die rederijen aan boord en op de wal veiligheidsmanagementsystemen invoeren, implementeren en behoorlijk onderhouden, en
- de overheden van vlag- en havenstaten daarop controle uitoefenen.

De door de Raad gewijzigde ontwerp-verordening zal Verordening (EG) nr. 3051/95 vervangen en van toepassing zijn op alle voor internationale en binnenlandse reizen gebruikte vracht- en passagiersschepen die onder de vlag van een lidstaat varen, en op alle onder het toepassingsgebied van het SOLAS¹-Verdrag vallende schepen die uitsluitend voor binnenlandse reizen worden gebruikt of lijndiensten onderhouden tussen havens van de lidstaten, met uitzondering van passagiersschepen die minder dan 5 mijl buiten de kust varen.

De lidstaten moeten ervoor zorgen dat alle rederijen die een of meer onder deze verordening vallende schepen exploiteren, aan de bepalingen ervan voldoen. Deze bepalingen verwijzen rechtstreeks naar de voorschriften van de ISM-code die in de verordening zijn opgenomen. Wat de certificatie en verificatie betreft, zijn de betrokken bepalingen van de ISM-code, alsmede de richtsnoeren voor de overheid betreffende de uitvoering van de code, uit hoofde van de verordening verplicht voor de lidstaten.

Er is voorzien in een afwijkingsprocedure voor specifieke gevallen waarin een lidstaat van oordeel is dat reders zich in de praktijk moeilijk kunnen houden aan bepaalde voorschriften van de ISM-code voor bepaalde schepen of categorieën schepen die uitsluitend voor binnenlandse reizen in die lidstaat worden gebruikt. Dit omvat de verplichting om maatregelen op te leggen waarmee de doelstellingen van de code in dezelfde mate worden verwezenlijkt.

¹ Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (SOLAS-Verdrag) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

– ***BEWIJZEN VAN BEROEPSBEKWAAMHEID VOOR ZEEVARENDEN***

In afwachting van het advies in eerste lezing van het Europees Parlement, heeft de Raad unaniem overeenstemming bereikt over een algemene oriëntatie voor een voorstel voor een ontwerp-richtlijn betreffende de erkenning van door de lidstaten afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden en tot wijziging van Richtlijn 2001/25/EG¹.

Het richtlijnvoorstel is vooral gericht op het vereenvoudigen van de erkenning door alle lidstaten van binnen de Unie afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden, en het waarborgen van volledige en voortdurende naleving van de huidige EU-eisen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst die overeenkomstig het Internationale Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van 1978 (STCW-Verdrag) zijn ingevoerd .

De procedure voor de erkenning van deze bewijzen volgens de bestaande communautaire wetgeving² wordt beschouwd als veeleisender dan de procedure die in het STCW-Verdrag wordt voorgeschreven, waardoor zeevarenden die in een lidstaat gekwalificeerd zijn, worden benadeeld ten opzichte van zeevarenden die in het bezit zijn van buiten de Unie afgegeven bewijzen. Dit voorstel moet deze scheve situatie rechttrekken.

Voorts worden er maatregelen voorgesteld om het toenemend aantal gevallen van diploma fraude te bestrijden en aldus bij te dragen aan meer veiligheid op zee.

¹ PB L 136 van 18.5.2001, blz. 17.

² Richtlijn 2001/25/EG inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden, en de Richtlijnen 89/48/EEG en 92/51/EEG betreffende een algemeen stelsel van erkenning van beroepsopleidingen.

– **HAVENDIENSTEN**

Na een presentatie door de heer Jacques Barrot, vice-voorzitter van de Commissie, over een voorstel voor een richtlijn inzake toegang tot de markt voor havendiensten, heeft de Raad een korte voorafgaande gedachtewisseling over dit voorstel gehouden. Hij legde het voorstel voor een technische bespreking aan het Comité van permanente vertegenwoordigers voor.

Gememoreerd zij dat de Commissie op 13 februari 2001 een mededeling aan het Europees Parlement en de Raad heeft goedgekeurd, getiteld "Verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening in zeehavens: van cruciaal belang voor het vervoer in Europa" (het zogenaamde havenpakket). De hoeksteen van deze mededeling was een voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake "toegang tot de markt voor havendiensten".

Op 20 november 2003 echter, verwierp het Europees Parlement, na een interinstitutionele wetgevingsprocedure van bijna drie jaar die besloten werd met een bemiddelingsprocedure, in plenaire zitting de compromistekst met 229 stemmen tegen, 209 stemmen voor, en 16 onthoudingen.

Het nieuwe Commissievoorstel is gebaseerd op zowel het oorspronkelijke voorstel van 2001 als op het gewijzigde voorstel van 2002, alsmede op vele amendementen die het Europees Parlement in eerste en tweede lezing heeft aangebracht, het gemeenschappelijk standpunt van de Raad en de door het bemiddelingscomité goedgekeurde tekst. Doel is de vrijheid van verlening van havendiensten in zeehavens door communautaire verleners van havendiensten te waarborgen, en te zorgen voor grotere financiële transparantie teneinde de eerlijke concurrentie tussen havens veilig te stellen.

– ***VERONTREINIGING DOOR OLIE: CIVIELRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID EN SCHADEVERGOEDING VOOR SLACHTOFFERS***

Na een gedachtewisseling over de civielrechtelijke aansprakelijkheid en schadevergoeding voor slachtoffers in geval van verontreiniging van de zee door olie, heeft het voorzitterschap geconcludeerd als volgt:

"HET VOORZITTERSCHAP

1. HERHAALT zijn eerdere conclusies over maritieme veiligheid, met name de conclusies die in de nasleep van het ongeluk met de Prestige door de Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie en de Europese Raad zijn aangenomen;
2. BENADRUKT, in het belang van de slachtoffers, dat een passende vergoeding moet worden gewaarborgd voor de schade die door de verontreiniging door olie vanaf schepen is veroorzaakt, door er actief voor te zorgen dat degenen die bij het vervoer van olie over zee betrokken zijn, werkelijk hun financiële verantwoordelijkheid opnemen, en dat er een adequate herziening van de desbetreffende bepalingen van het Aansprakelijkheidsverdrag van 1992 (CLC) en het Verdrag van 1992 betreffende het Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie (IOPCF) moet komen.
3. IS INGENOMEN met de lopende besprekingen over de verdeling van de lasten en MOEDIGT de bedrijfstak AAN deze voort te zetten in ieders belang;
4. DRINGT er bij alle lidstaten die dat nog niet hebben gedaan, OP AAN het Protocol van mei 2003 betreffende het aanvullend fonds bij het IOPCF te bekrachtigen;
5. ROEPT de lidstaten OP om naar een gemeenschappelijke EU-aanpak te streven in de aanloop naar de komende intersessionele vergadering van de werkgroep IOPCF in februari 2005."

VERVOER OVER LAND**– *BEVOEGDVERKLARING VAN TREINBESTUURDERS***

In afwachting van het advies in eerste lezing van het Europees Parlement, heeft de Raad unaniem overeenstemming bereikt over een algemene oriëntatie voor een ontwerp-richtlijn inzake de bevoegdverklaring van treinpersoneel dat locomotieven en treinen op het spoorweganet van de Gemeenschap bestuurt. Deze ontwerp-richtlijn maakt deel uit van het derde spoorwegpakket. De Commissie handhaafde in dit stadium een voorbehoud waardoor zij poogt ervoor te zorgen dat de vier wetgevingsvoorstellen die het derde spoorwegpakket uitmaken, samen worden aangenomen.

Dit voorstel zal de interoperabiliteit van treinbestuurders vergemakkelijken en aldus de bevoegdverklaring van spoorwegondernemingen eenvoudiger moeten maken, met behoud van een hoog veiligheidsniveau en met de garantie dat de voorwaarden voor een vrij verkeer van werknemers in de spoorwegsector aanwezig zijn.

De ontwerp-richtlijn stelt de voorwaarden en procedures vast voor de bevoegdverklaring van treinbestuurders die locomotieven en treinen van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap besturen. Zij bepaalt welke taken toevallen aan de bevoegde autoriteiten van de lidstaten, de treinbestuurders en de overige betrokkenen in de sector, met name spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en opleidingscentra.

In de praktijk zijn voor bevoegdverklaring de volgende documenten nodig:

- een algemene vergunning betreffende de algemene vaardigheden en kennis die essentieel zijn voor het beroep, en
- een bevoegdverklaring - die een aanvulling vormt op de vergunning - waarin wordt aangegeven voor welke specifieke infrastructuur of rollend materieel de bestuurder bevoegd is.

De vergunning wordt afgegeven door een nationale autoriteit, de bevoegdverklaring door de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die de bestuurder in dienst heeft.

Bovendien worden in het voorstel minimumvoorschriften vastgesteld voor de lichamelijke en geestelijke geschiktheid, verplichte periodieke controles en de beschrijving van de vaardigheden waarover een bestuurder moet beschikken.

De door de Raad overeengekomen ontwerp-richtlijn zal alleen van toepassing zijn op treinbestuurders en niet op ander boordpersoneel in locomotieven en treinen dat rechtstreeks of onrechtstreeks aan de besturing deelneemt en/of andere veiligheidsrelevante taken uitvoert. Binnenlandse bestuurders die alleen binnen de grenzen van de lidstaten werkzaam zijn, zullen ook onder de werkingssfeer van deze richtlijn vallen. De lidstaten zullen niettemin de Commissie kunnen verzoeken ervoor te zorgen dat het Europees Spoorwegbureau een kosten-batenanalyse maakt van de toepassing van de bepalingen van deze richtlijn ten aanzien van treinbestuurders die uitsluitend werkzaam zijn op het grondgebied van die lidstaat. De kosten-batenanalyse zal een periode van 10 jaar bestrijken. Deze kosten-batenanalyse zal worden voorgelegd aan de Commissie. Indien uit de kosten-batenanalyse blijkt dat de kosten van de toepassing van de bepalingen van deze richtlijn op genoemde treinbestuurders de baten overtreffen, neemt de Commissie binnen 6 maanden na de indiening van de resultaten van de kosten-batenanalyse een besluit. Dit besluit kan tot gevolg hebben dat de richtlijn niet moet worden toegepast op binnenlandse treinbestuurders voor een periode tot 10 jaar op het grondgebied van de betrokken lidstaat. Indien nodig kan door middel van een soortgelijke procedure worden voorzien in een nieuwe vrijstellingsperiode.

Voor de toepassing na de inwerkingtreding is het volgende tijdschema opgesteld (dit tijdschema is approximatief: het exacte tijdschema hangt af van de aanneming van de parameters voor de nationale registers die de gegevens over alle vergunningen en bevoegdverklaringen van de Commissie bevatten):

1. na drie jaar: toepassing op nieuwe bestuurders die betrokken zijn bij grensoverschrijdende diensten, cabotagediensten of diensten voor goederenvervoer in een ander lidstaat, of die in meer dan één lidstaat werkzaam zijn, *en* op bestuurders die reeds in deze diensten werkzaam waren, maar voor wie een nieuwe vergunning of bevoegdverklaring vereist is;
2. na vijf jaar: toepassing op alle bestuurders die een nieuwe vergunning of bevoegdverklaring nodig hebben;
3. na tien jaar: toepassing op alle bestuurders. De kwalificaties en ervaring van dergelijke bestuurders zal in aanmerking worden genomen door de autoriteiten die de vergunning en de bevoegdverklaring afgeven.

– **VERKEERSVEILIGHEID - Conclusies van de Raad**

Na een gedachtewisseling heeft de Raad de onderstaande conclusies aangenomen:

"DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

ERKENT dat de vervoerssystemen van de Europese Unie op duurzame wijze ontwikkeld moeten worden;

IS ZICH ERVAN BEWUST dat verkeersongevallen onaanvaardbare sociaal-economische schade veroorzaken en jaarlijks tienduizenden dodelijke slachtoffers en miljoenen gewonden tot gevolg hebben waarvan de kosten voor de overheid, voor het bedrijfsleven en voor de gezinnen zo'n 2% van het BBP bedragen;

VERKLAART dat de dodentol, de handicaps, het leed en de economische verliezen ten gevolge van verkeersongevallen onaanvaardbaar zijn en absolute prioriteit moeten krijgen en moeten worden aangepakt met concrete beleidsmaatregelen en investeringen gericht op de verbetering van de verkeersveiligheid;

BEVESTIGT de doelstelling om in de periode tot 2010 het aantal slachtoffers met ten minste de helft terug te dringen, zoals uiteengezet in het *"Europees Actieprogramma voor verkeersveiligheid: terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers in de Europese Unie met de helft in de periode tot 2010: een gedeelde verantwoordelijkheid"*, dat de Europese Commissie, het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie hebben goedgekeurd;

KIJKT NAAR de conclusies van de Raad van de Europese Unie van 5-6 juni 2003 en van 5 december 2003, die beide handelen over het verbeteren van de verkeersveiligheid en aangeven welke maatregelen het meest doeltreffend zijn om snel de doelstelling, namelijk de in eerder vermeld programma bedoelde halvering van het aantal verkeersslachtoffers, te verwezenlijken;

BEKLEMT OONT zijn streven dergelijke maatregelen te doen naleven en de toepassing en de resultaten ervan te volgen;

HOUDT REKENING MET de resultaten van studies over de handhaving van verwante maatregelen door de lidstaten;

ERKENT dat algemeen wordt gepoogd het aantal betrokken sectoren te vergroten en de inspanning voor het verhogen van de verkeersveiligheid op te voeren op het vlak van wetgeving, programma's, mensen en financiering;

OORDEELT dat de meest recente gegevens over verkeersslachtoffers aantonen dat sommige landen aanzienlijke vooruitgang hebben geboekt en dat er meer ernstige inspanningen nodig zijn om de beoogde halvering van het aantal slachtoffers te verwezenlijken in de landen die minder goed presteren;

BEVESTIGT dat wordt getracht een multi-sectoraal veiligheidsbeleid te ontwikkelen op basis van samenwerking en partnerschap tussen de overheid en de particuliere sector, van de wens om de instrumenten en structuren te ontwikkelen die nodig zijn voor de uitwisseling van ervaringen, en van het gebruik op grotere schaal van de beste praktijken tussen nationale en regionale regeringen en plaatselijke besturen in de lidstaten van de Europese Unie;

IS HET ERMEE EENS dat het verkeersveiligheidsbeleid moet worden gefocust op de volgende vier belangrijke onderdelen van de verkeersveiligheid:

1. Handhaving en beste praktijken

De handhaving van regels en een wijdverbreid gebruik van beste praktijken zijn twee basisfactoren voor succes in verkeersveiligheidsbeleid op zowel Europees als op nationaal, regionaal en plaatselijk niveau. Onderstaande overwegingen en acties zijn belangrijk:

- 1.1. De verkeersregels moeten effect hebben op de verkeersveiligheid, moeten geloofwaardig zijn voor de weggebruiker en de naleving ervan moet gecontroleerd kunnen worden.
- 1.2. Toezicht op de verkeersveiligheid is onderdeel van een geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid. Daarom moet dit toezicht een gedeelde en niet aflatende inspanning zijn waarbij ieder zijn eigen rol en verantwoordelijkheid heeft en waarbij samenwerking noodzakelijk is. In dit verband worden recentelijk op EU-niveau gestarte inspanningen als onderdeel van het werkprogramma van de Europese Commissie, toegejuicht.
- 1.3. Technologische middelen spelen een steeds grotere ondersteunende rol bij het toezicht. In de toekomst zullen sommige van deze middelen in specifieke gevallen het conventionele toezicht wellicht vervangen. Het is zeker van belang deze ontwikkelingen van nabij te volgen en ervaringen uit te wisselen met betrekking tot automatische snelheidscontrolesystemen, systemen die waarschuwen voor snelheid of die de snelheid begrenzen, het drankslot en de veiligheidsgordelverklippers, en de verdere ontwikkeling van deze voorzieningen te stimuleren en de invoering ervan aan te prijen.
- 1.4. De combinatie van toezicht gekoppeld aan publieksvoorlichtingscampagnes is succesvol en moet verder worden gestimuleerd. In dit verband moet steun worden verleend aan campagnes op Europese schaal, na afloop waarvan de resultaten in de deelnemende landen worden vergeleken.

- 1.5. De verbetering van het grensoverschrijdend toezicht verhoogt de geloofwaardigheid en de doeltreffendheid van het toezicht in het algemeen. Op Europees niveau moet worden overwogen om binnen het daartoe geëigende kader een Europees samenwerkingsstelsel in te voeren voor de betaling van boetes voor buitenlandse overtreeders en voor de controle van de geldigheid van het rijbewijs.
 - 1.6. Voor het toezicht op de verkeersveiligheid moet voorrang worden gegeven aan wegen met hoge ongevalsrisico's en aan bestuurdersgedrag dat leidt tot hoge ongevalsrisico's of dat ernstige gevolgen kan hebben, zoals te hard rijden, rijden onder invloed van alcohol of drugs en het niet dragen van de veiligheidsgordel. Dit betekent dat het vergaren en verspreiden van gegevens van essentieel belang is voor doeltreffend toezicht.
 - 1.7. Er moet verder worden gewerkt aan stimulansen en programma's voor het bevorderen van een grootschalig gebruik van surveillancetechnieken, verkeersbeheerssystemen, automatische informatiesystemen, systemen voor automatisch onderhoud.
 - 1.8. Promoten en opzetten van instrumenten voor informatie-uitwisseling over beste praktijken tussen nationale en regionale regeringen en plaatselijke besturen, inclusief de effecten van toegepaste sancties en sanctiestelsels voor verkeersovertreders.
2. Voertuigveiligheid

De afgelopen decennia heeft de automobiellindustrie zich zeer ingespannen om voertuigen veiliger te maken. Maar er kan veel worden gedaan om wegvoertuigen nog veiliger te maken. Als dit niet gebeurt zijn de ambitieuze doelstellingen voor de verkeersveiligheid niet te verwezenlijken. De onderstaande overwegingen zijn belangrijk.

- 2.1. Er kunnen veel levens worden gered door nieuwe intelligente veiligheidsvoorzieningen die zowel actieve als passieve veiligheidssystemen omvatten. De industrie wordt met klem verzocht deze voorzieningen zo snel en zo grootschalig mogelijk in te voeren als economisch haalbaar en voor de gebruikers te dragen is.
- 2.2. De kennis van de oorzaak van ongevallen en van de mogelijke voordelen van nieuwe technologie is ontoereikend. Verbetering van deze situatie is een gedeelde verantwoordelijkheid van de lidstaten en de Commissie (wat betreft de kennis van ongevallen) en de industrie (wat betreft de beoordeling van technologie).

- 2.3. Uitwisseling van standpunten tussen de industrie en de overheid over de toekomstige veiligheid van voertuigen is essentieel als men vooruitgang wil boeken. Wegexploitanten in het bijzonder hebben een belangrijke rol bij de verwezenlijking van een intelligente wegeninfrastructuur en van gegevensbanken die nodig zijn om optimaal profijt te halen uit intelligente voertuigen. De lidstaten, de Europese Commissie en de industrie moeten gezamenlijk trachten mogelijkheden te scheppen voor een intensievere samenwerking.
- 2.4. Voertuigveiligheid valt, net als milieuvriendelijkheid, niet altijd makkelijk te verkopen aan de consument. Met het verplichte etiket over brandstofverbruik, de testresultaten van Euro-NCAP of demonstraties kon de overheid de kopers bewuster maken en de verkoop van goed presterende voertuigen stimuleren. Uitwisseling van meningen en ervaringen op dit gebied zou worden toegejuicht.
- 2.5. In de bedrijfsvervoerssector zullen de kosten dalen indien op het vlak van de veiligheid beter wordt gepresteerd. Dit kan een goede stimulans zijn om normen voor voertuigveiligheid op te nemen in de veiligheidsstrategie van een bedrijf ("*Veiligheidscultuur*").
- 2.6. De autoriteiten hebben een rol te vervullen bij het stimuleren van de installatie en het gebruik van geavanceerde veiligheidsvoorzieningen, door deze op te nemen bij de criteria die zij hanteren bij de aanschaf van voertuigen.

De Raad dringt er ook op aan dat de Gemeenschap betrokken blijft bij de bredere internationale ontwikkeling van normen voor voertuigveiligheid middels VN/ECE-reglementen die worden ontwikkeld door het Wereldforum voor de harmonisatie van reglementen voor voertuigen (WP.29).

3. Verhoging van de veiligheid op de Europese wegen

De onderstaande maatregelen lijken veelbelovend voor de ontwikkeling van een vergaande verhoging van de veiligheid van het Europese wegennet.

- 3.1. Een inventaris opmaken van wegen met het hoogste aantal verkeersslachtoffers en een analyse maken van de ter zake doende omstandigheden en risicofactoren, op basis van gemeenschappelijke en gedeelde waarden, zodat er risicobeoordelingscriteria komen die in de gehele Europese Unie worden gehanteerd.

- 3.2. Op het daarvoor geschikte niveau middellange- en langetermijnplannen ontwikkelen die erop gericht zijn de veiligheidsniveaus op wegen geleidelijk te verhogen door een analyse van de oorzaken van ongevallen en door topprioriteit te geven aan de wegen met het hoogste aantal verkeersslachtoffers of de hoogste intensiteit van aanrijdingen in verhouding tot de verkeersdichtheid.
- 3.3. Het bevorderen van wegenonderhoudsprogramma's met geografische informatiesystemen (GIS) en andere vernieuwende technieken voor het controleren van de toestand van de wegen en de verkeersstromen en het begeleiden van verkeersslachtoffers, met als doel het niveau van de veiligheid van de wegen te verhogen.
- 3.4. Het opzetten van programma's voor de verbetering van de bescherming van de zwakke weggebruiker, in het bijzonder door rijstroken van het bestaande wegoppervak te reserveren voor voetgangers en fietsers. Ook is het voor de bescherming van de zwakke weggebruiker van essentieel belang dat de snelheid in toom wordt gehouden.
- 3.5. In investerings- of stimuleringsprogramma's voor de aanleg of het onderhoud van infrastructuur moeten onderzoek naar de verkeersveiligheid en een effectbeoordeling evenals criteria voor de verkeersveiligheid worden verwerkt.
- 3.6. Nationale en regionale opleidingsprogramma's opzetten voor technici uit de publieke en de particuliere sector om te komen tot een bredere opleiding voor alle vaardigheden die samenhangen met verkeersveiligheid en om beter de risicofactoren te kunnen bepalen en om vast te stellen wat de meest doeltreffende maatregelen en acties zijn om deze risico's weg te nemen of te beperken.
- 3.7. Structuren opzetten en instrumenten ontwikkelen en een goede informatie-uitwisseling organiseren tussen openbare bestuursinstellingen die belast zijn met verkeersveiligheid, informatie over de beste manieren om te bepalen wat de grote risicofactoren zijn, over de meest doeltreffende maatregelen om deze weg te nemen, over de resultaten van dergelijke acties en over manieren om de doeltreffendheid van de uitgevoerde acties te meten.
- 3.8. Voorlichtingscampagnes opstarten waarmee aan de burgers toereikende, begrijpelijke en juiste informatie wordt gegeven over de situaties met de hoogste risico's en waarmee de burgers bewuster worden gemaakt van de diverse risicofactoren.
- 3.9. De industrie, de exploitanten, de organisaties en de plaatselijke en regionale autoriteiten ertoe aanzetten het Europees Handvest over de verkeersveiligheid te ondertekenen en zich aldus te verbinden tot het nemen van concrete verkeersveiligheidsacties.

4. Verkeersveiligheid financieren

Wil men de ten doel gestelde halvering van het aantal verkeersslachtoffers voor 2010 bereiken, dan is het van zeer groot belang dat er een procedure komt om toegang te krijgen tot financiële middelen voor investeringen in verkeersveiligheid en om bestaande middelen zo efficiënt mogelijk te gebruiken. De onderstaande maatregelen lijken veelbelovend.

- 4.1. Het belang benadrukken van verkeersveiligheid als een integraal onderdeel van het ontwerp, de bouw, de verbetering, het onderhoud en de instandhouding van alle wegen en een volledig onderdeel in regelingen voor de financiering van wegen.
- 4.2. Op het daarvoor geschikte niveau programma's en maatregelen ontwikkelen die gericht zijn op het stimuleren van meer investeringen in verkeersveiligheid en van een efficiënter gebruik van bestaande middelen, waarbij de gevaarlijkste wegen een topprioriteit blijven en de technische structuren voor de controle van de verkeersveiligheid worden verbeterd.
- 4.3. Er moeten uitgebreide samenwerkingsprojecten tussen steden en regio's worden gestimuleerd om vernieuwende en kosteneffectieve oplossingen voor verkeersveiligheid aan te tonen, te valideren en te verspreiden.
- 4.4. Samenwerking met particuliere ondernemingen moet worden aangemoedigd en er moet worden beoordeeld in hoeverre de samenwerking tussen overheid en particuliere sector en particuliere investeringen in verkeersveiligheid kunnen worden gestimuleerd.
- 4.5. Er moet worden bezien of een percentage van de belasting op motorrijtuigen, de wegentol, de verzekeringspremies enz. kan worden toegewezen voor de verbetering van de verkeersveiligheid en bijvoorbeeld, met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel, in een verkeersveiligheidsfonds kan worden gestort.
- 4.6. De verzekeringsmaatschappijen moeten worden aangespoord om manieren te vinden om veilig rijden te belonen en het gebruik van veilige voertuigen te stimuleren.
- 4.7. Er moet worden bezien of een deel van de boetes voor verkeersovertredingen kan worden gebruikt om de verkeersveiligheid te verhogen."

– **TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN VOOR BINNENSCHEPEN**

De Raad heeft met eenparigheid van stemmen een gedeeltelijk politiek akkoord aangenomen over het dispositief van de ontwerp-richtlijn tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen. Deze richtlijn tot wijziging van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad heeft ten doel de strekking en inhoud van de technische voorschriften voor binnenschepen zoals die zijn ontwikkeld en herzien door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), voor het gehele communautaire waterwegennet over te nemen. In dit verband zijn bijzondere bepalingen vastgesteld voor passagiersvaartuigen, om een hoog veiligheidsniveau te handhaven. Voorts zorgt de richtlijn ervoor dat communautaire binnenvaartcertificaten als bewijs van de volledige conformiteit van binnenschepen met de technische voorschriften geldig zijn op alle communautaire waterwegen.

Een besluit over de bijlagen (die omstreeks 400 bladzijden tellen) zal later worden genomen, wanneer de ontwerp-teksten van die bijlagen beschikbaar zijn in alle nodige talen en door de interne Raadsinstanties zijn bestudeerd.

De besprekingen over de ontwerp-richtlijn - waarvoor het voorstel in december 1997 is ingediend - hebben lang stilgelegen vanwege het vraagstuk van de toelating van schepen met communautaire certificaten tot de Rijnvaart. Momenteel moeten binnenschepen die de waterwegen bevaren waarop de Rijnvoorschriften van toepassing zijn, voorzien zijn van een certificaat dat is afgegeven overeenkomstig het door de CCR goedgekeurde reglement betreffende scheepvaartinspecties op de Rijn. Het communautaire certificaat zoals dat in de ontwerp-richtlijn wordt voorgesteld, voorziet daarom in gelijkwaardigheid van het Rijnvaartaktecertificaat en het communautaire certificaat. Die gelijkwaardigheid was tot op heden echter op grond van de regels van de CCR juridisch niet mogelijk. De situatie is gewijzigd na de aanneming door de CCR, op 27 november 2002, van een wijziging van de Akte van Mannheim (aanvullend protocol nr. 7, van kracht sedert 1 december 2004), waarbij een rechtsgrondslag is ingevoerd voor de Rijnvaart met certificaten die zijn afgegeven door andere lichamen dan de CCR, zoals de Europese Gemeenschap. Het is de bedoeling dat de communautaire certificaten van deze wijziging profiteren en dat zij als gelijkwaardig aan Rijnvaartcertificaten worden beschouwd.

INTERMODALE VRAAGSTUKKEN**– WERELDWIJD SATELLIETNAVIGATIESYSTEEM - Conclusies van de Raad*****Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad: Overgang op de stationerings- en de exploitatiefase van het Europees programma voor radionavigatie per satelliet***

Na een korte gedachtewisseling heeft de Raad de volgende conclusies aangenomen over de stationerings- en de exploitatiefase van het Europees programma voor radionavigatie per satelliet:

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de uitvoering van de stationeringsfase en de exploitatiefase van het Europees programma voor radionavigatie per satelliet

De Raad heeft nota genomen van een voortgangsverslag over de stand van zaken met betrekking tot een ontwerp-verordening waarbij een specifieke rechtsgrondslag tot stand wordt gebracht voor de financiering van het GALILEO-programma en het financieel beheer van de Europese GNSS-programma's in de stationerings- en de exploitatiefase. Het definitieve besluit over deze tekst, en met name over het bedrag van de bijdrage van de Gemeenschap aan het programma, kan pas worden genomen als de besprekingen over de toekomstige financiële vooruitzichten voor 2007-2013 zijn afgesloten.

De Raad nam de volgende conclusies aan:

"Conclusies van de Raad over
de stationerings- en de exploitatiefase van de
Europese programma's voor het wereldwijd satellietnavigatiesysteem

Gezien:

- i) de eerdere resoluties en conclusies van de Europese Raad en van de Raad over het Europese wereldwijd satellietnavigatiesysteem (GNSS), te weten de programma's GALILEO en EGNOS, met name de conclusies van 9 maart 2004;
- ii) de mededeling van de Commissie getiteld "Overgang op de stationerings- en exploitatiefase van het Europees programma voor radionavigatie per satelliet", die op 7 oktober 2004 aan het Europees Parlement en de Raad is voorgelegd;

1. NEEMT NOTA van de resultaten die de gemeenschappelijke onderneming GALILEO tot op heden heeft geboekt bij de selectieprocedure voor de toekomstige concessiehouder;
2. NEEMT er NOTA van dat voldaan is aan de volgende voorwaarden voor de overgang naar de stationerings- en de exploitatiefase van het systeem:
 - een eerste aanbod van de particuliere sector ten belope van ten minste tweederde van de totale kosten van de stationeringsfase,
 - overeenstemming met de Verenigde Staten over de basis voor de interoperabiliteit van de Europese en de Amerikaanse systemen, waarbij rekening is gehouden met de wederzijdse wensen inzake nationale veiligheid en compatibiliteit van radiofrequenties,
 - de vaststelling van de beheersstructuren van het systeem door de aanneming van Verordening (EG) nr. 1321/2004 van de Raad en van Gemeenschappelijk Optreden 2004/552/GBVB,
 - het besluit tot integratie van de organisatorische en exploitatieaspecten van het EGNOS-programma in het GALILEO-programma;
3. STEMT IN met de overgang naar de stationerings- en de exploitatiefase van het "GALILEO"-programma voor een Europees GNSS onder voorbehoud van een verdeling van het risico, met inbegrip van de uiteindelijke kosten, die voor de overheidssector aanvaardbaar is, en STEMT IN met de voortzetting van het EGNOS-programma binnen dit kader;
4. BEVESTIGT de belangrijkste kenmerken van het systeem, met name de ermee verleende diensten:
 - een open dienst,
 - een commerciële dienst,
 - een "safety-of-life-dienst",
 - een opsporings- en reddingsdienst, en
 - een gouvernementele dienst (de zogeheten "publiek gereguleerde dienst (PRS)");

5. HERINNERT ERAAN dat het gebruik van de gouvernementele dienst door de lidstaten facultatief zal zijn en dat de exploitatiekosten van deze dienst volledig door de gebruikers ervan gedragen zullen worden, op een niet-commerciële basis; VERZOEKT de Commissie om, bijgestaan door de Europese GNSS-toezichtautoriteit, een toegangsbeleid voor PRS te ontwikkelen dat door de Raad moet worden goedgekeurd en door de toezichtautoriteit moet worden uitgevoerd, teneinde te waarborgen dat de toegang tot PRS voldoende stringent wordt gecontroleerd, en ONDERSTREEPT dat PRS beschermd dient te worden tegen ongeautoriseerde toegang tot PRS-diensten, -elementen en -technologieën;
6. HERINNERT ERAAN dat GALILEO een civiel programma onder civiel toezicht is, en dat iedere wijziging van dat beginsel derhalve behandeld zou moeten worden in het kader van Titel V van het VEU, en met name de artikelen 17 en 23;
7. NEEMT NOTA van het Commissievoorstel voor een verordening inzake de uitvoering van de stationeringsfase en de exploitatiefase van het Europees programma voor radionavigatie per satelliet; BEVESTIGT zijn toezegging zich te zullen inspannen ten behoeve van de stationerings- en de exploitatiefase als bedoeld in punt 3 en onder meer te zullen voorzien in een financiële bijdrage van de Europese Unie voor de periode van 1 januari 2007 tot en met 31 december 2013, welke in het licht van de nieuwe financiële vooruitzichten 2007-2013 zal worden vastgesteld; en HERHAALT dat geen lidstaat verplicht zal worden een bijdrage te leveren via aanvullende nationale middelen;
8. VERZOEKT de Europese Commissie om, in nauwe samenwerking met het Europees Ruimteagentschap, de gemeenschappelijke onderneming GALILEO, de Europese GNSS-toezichtautoriteit en de concessiehouder, een agressieve strategie te volgen die gericht is op de maximalisering van de potentiële inkomsten, met name die welke wordt gegenereerd door de intellectuele-eigendomsrechten die verworven worden in de verschillende fasen van het programma, terwijl zij daarnaast dienen te streven naar een ruim gebruik van het systeem;
9. VERZOEKT de Commissie om met ingang van 2005 stap voor stap een Europese GNSS-toezichtautoriteit op te zetten, die een aanvang moet maken met de prioritaire taken op het gebied van certificering, normalisatie, frequentietoewijzing, beveiliging (in eerste instantie, ter wille van de continuïteit, in samenwerking met de Beveiligingsraad van Galileo, totdat het Comité voor de veiligheid en de beveiliging van het systeem van de Autoriteit operationeel is) en de EGNOS-operatie; alsmede om een wijdverbreid gebruik van satellietnavigatie in alle sectoren te bevorderen, waar passend eventueel door middel van regelgevende ondersteuning;
10. VERZOEKT de gemeenschappelijke onderneming GALILEO om:
 - voor eind februari 2005 onder toezicht van de Raad van toezicht van GALILEO de selectieprocedure af te ronden,

- onder auspiciën van de Raad van toezicht en in samenwerking met de Europese GNSS-toezichtautoriteit, de onderhandelingen af te ronden over de concessieovereenkomst, opdat deze in de loop van 2005 kan worden ondertekend;

en VERZOEKT de Commissie een met redenen omklede analyse van de resultaten van de onderhandelingen, ook over de verdeling van het risico en de uiteindelijke kosten, voor te leggen aan de Raad, tijdig vóór de ondertekening van het contract door de Europese GNSS-toezichtautoriteit;

11. ONDERSTREEPT dat de toekomstige concessieovereenkomst dient te voorzien in een passend terugbetalingsmechanisme voor de financiële bijdragen van de overheid gedurende de stationerings- en commerciële exploitatiefase indien de door de concessiehouder gemaakte winsten op lange termijn een zekere drempel overschrijden;
12. NEEMT NOTA VAN de stand van zaken in de ontwikkelingsfase en ONDERSTREEPT de noodzaak om bij de onderhandelingen over industriële contracten de extra kosten te beperken tot de gevolgen die rechtstreeks voortvloeien uit de vertraging bij de aanvang van de ontwikkelingsfase en de vereisten ten aanzien van beveiliging en nieuwe signalen;
13. ONDERSTREEPT dat bij de onderhandelingen over de concessieovereenkomst alles in het werk gesteld moet worden om de vertraging bij de aanvang van de ontwikkelingsfase ongedaan te maken, zodat in 2008 met de exploitatie kan worden begonnen;
14. VERWELKOMT de vooruitgang die geboekt is bij de samenwerking met een steeds groter aantal derde landen ter bevordering van het Europese GNSS-systeem, MOEDIGT de Commissie AAN deze samenwerking, die het wereldwijd gebruik van het systeem zal waarborgen en zal bijdragen tot de financiering van de stationerings- en de exploitatiefase, verder te ontwikkelen en daarbij terdege rekening te blijven houden met de veiligheid en beveiliging van het systeem en de overdracht van elementen en technologie, en VERZOEKT de Commissie de technische besprekingen met derde landen voort te zetten, parallel aan het proces van bekrachtiging van de met deze landen ondertekende overeenkomsten;
15. DRINGT er bij de Commissie op AAN onverwijld een voorstel in te dienen om de uitwisseling van gerubriceerde informatie tussen de deelnemers mogelijk te maken, met name in het kader van de industriële veiligheid.

LUCHTVAART

– *VERGUNNING VOOR LUCHTVERKEERSLEIDERS*

In afwachting van het advies van het Europees Parlement in eerste lezing heeft de Raad met eenparigheid van stemmen overeenstemming bereikt over een algemene oriëntatie inzake een ontwerp-richtlijn over de invoering van een communautaire vergunning voor luchtverkeersleiders.

Dit voorstel heeft als doel de veiligheidsnormen te verhogen en tegelijk ook de mobiliteit van luchtverkeersleiders binnen de Gemeenschap te verbeteren. De communautaire vergunning is gebaseerd op een geharmoniseerde opleiding van leerling-luchtverkeersleiders en luchtverkeersleiders die hun taken uitoefenen onder de verantwoordelijkheid van verleners van luchtvaartnavigatiediensten die hun diensten hoofdzakelijk aanbieden voor bewegingen van luchtvaartuigen in het algemene luchtverkeer.

In haar voorstel van 12 juli 2004 stelde de Commissie voor, een communautaire vergunning voor luchtverkeersleiders in te stellen ter aanvulling van de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim. Een dergelijke vergunning zou een belangrijke bijdrage leveren tot de veiligheid, vooral in het kader van de grensoverschrijdende functionele luchtruimblokken die in het gemeenschappelijk luchtruim zullen worden gecreëerd, en het vrije verkeer van luchtverkeersleiders binnen de Gemeenschap bevorderen.

In de door de Raad overeengekomen tekst zijn alle essentiële bestanddelen van het Commissievoorstel behouden. Daarnaast zijn de volgende elementen uitgebreid en verduidelijkt:

- de werkingssfeer van de richtlijn (beperking tot civiele operaties);
- de eisen inzake taalvaardigheid;
- de werking van het stelsel van wederzijdse erkenning in de praktijk, en
- het effect van de richtlijn voor de huidige houders van een nationale vergunning.

– ***GEHARMONISEERDE COMMUNAUTAIRE VOORSCHRIFTEN OVER CABINEPERSONEEL EN VLIEGTIJDBEPERKING (EU-OPS)***

De Raad heeft, met een onthouding van de Zweedse delegatie, een politiek deelakkoord bereikt over een ontwerp-verordening tot harmonisering van de technische voorschriften en administratieve procedures voor de exploitatie van luchtvaartuigen voor commercieel vervoer. De verordening heeft met name ten doel de veiligheid van de luchtvaart te vergroten en vormt een belangrijke stap in de richting van harmonisatie van de arbeidsomstandigheden van de bemanningsleden, waardoor gelijke spelregels in het commercieel vervoer met vliegtuigen in de Europese Gemeenschap bevorderd worden.

In de ontwerp-verordening worden in wezen de niet-bindende JAR-OPS (Joint Aviation Requirements - Operational Standards for aeroplanes), die zijn opgesteld door de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten, omgezet in bindend Gemeenschapsrecht. Daarom wordt de ontwerp-verordening vaak de "EU-OPS"-verordening genoemd. Het subdeel betreffende de vliegtijdbeperking is ingevoegd ingevolge een amendement van het Europees Parlement.

In dit stadium heeft het akkoord alleen betrekking op het algemene kader van de verordening en op de bepalingen inzake het cabinepersoneel en de vliegtijdbeperking. De rest van dit voorstel tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad zal worden behandeld nadat de Commissie de tekst opnieuw heeft gezien.

De door de Raad overeengekomen tekst omvat een reeks voorschriften die, wat het cabinepersoneel betreft, vraagstukken omvatten zoals de identificatie van cabinepersoneel, de minimumleeftijd en de medische eisen, de afgifte van attesten opleiding veiligheid, en nauwkeurige bepalingen inzake de basisopleiding veiligheid en conversie- en verschillentrainingen. Wat de vliegtijdbeperking betreft, omvatten de behandelde onderwerpen de maximale dagelijkse vliegdienstperiode voor cabinepersoneel, gedetailleerde bepalingen inzake rust en paraatheid, en bepalingen betreffende het houden van aantekening van vliegdienst-, dienst- en rustperiodes.

De Raad kwam overeen dat de lidstaten in geval van onvoorziene, spoedeisende exploitatie-omstandigheden of exploitatiebehoefte ontheffingen van de in deze verordening genoemde gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures kunnen toestaan. De Commissie zal de toepassing van deze bepaling controleren. Bovendien zullen de lidstaten met betrekking tot bepaalde voorwaarden nationale bepalingen kunnen vaststellen of handhaven totdat op wetenschappelijke kennis en beste praktijken gebaseerde communautaire voorschriften zijn vastgesteld.

De Raad is ook overeengekomen dat het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding van deze verordening een wetenschappelijke en medische evaluatie van de bepalingen inzake de vliegtijdbeperking en in voorkomend geval van de bepalingen inzake het cabinepersoneel dient te voltooien.

– ***EXTERNE BETREKKINGEN IN DE LUCHTVAARTSECTOR***

De Raad heeft twee besluiten aangenomen waarbij de Commissie gemachtigd wordt onderhandelingen met het oog op de sluiting van luchtvaartovereenkomsten te openen met Marokko en met een aantal landen van de Westelijke Balkan.

a) Koninkrijk Marokko (Europees-mediterrane luchtvaartovereenkomst)

Het mandaat van de Raad heeft betrekking op een Europees-mediterrane luchtvaartovereenkomst die vooral gericht is op het openstellen van de markt en het scheppen van gelijke regels voor alle marktdeelnemers.

Aan het besluit van de Raad zijn onderhandelingsrichtsnoeren voor de Commissie gehecht waarin een reeks aangelegenheden worden genoemd, onder meer mededinging en staatssteunregels, bepalingen inzake veiligheid van het luchtverkeer, samenwerking op het gebied van luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten, beveiliging in de burgerluchtvaart en naleving van milieunormen.

De onderhandelingen worden gevoerd door de Commissie, in overleg met een daartoe door de Raad aangewezen bijzonder comité. De Commissie zal de Raad geregeld op de hoogte houden van de vorderingen van de onderhandelingen.

b) Westelijke Balkan (Overeenkomst voor een Gemeenschappelijk Europees Luchtruim (European Common Aviation Area - ECAA))

Dit besluit van de Raad wijzigt het mandaat van 1996 voor het openen van onderhandelingen over een Gemeenschappelijk Europees Luchtruim, teneinde Albanië, Bosnië en Herzegovina, Kroatië, de Voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië (FYROM), Servië en Montenegro en het interimbestuur van de Verenigde Naties in Kosovo (United Nations Interim Administration Mission in Kosovo - UNMIK) bij deze onderhandelingen te betrekken. De ECAA heeft betrekking op een gefaseerde aanpak van de liberalisering van de markt, waarbij iedere fase afhankelijk wordt gesteld van de geleidelijke overneming door het derde land van het relevante "acquis communautaire". Het uiteindelijke doel van de overeenkomst is, de luchtvervoersmarkten van deze landen te integreren met de interne markt van de Gemeenschap voor luchtvervoersdiensten.

DIVERSEN– ***UITVOERING VAN DE EU-REGELGEVING INZAKE ELEKTRONISCHE COMMUNICATIE***

De Raad is door Commissielid Viviane Reding in kennis gesteld van het op 6 december aangenomen Verslag over de tenuitvoerlegging van het pakket Europese elektronische-communicatieregelgeving in 2004.

– ***PLAATSING VAN NETWERKANTENNES***

Het voorzitterschap heeft de aandacht van de Raad gevestigd op de potentiële bezorgdheid over de gezondheid die bij de burgers wordt gewekt door de plaatsing van netwerkantennes. De Raad kwam overeen dit vraagstuk te zullen bestuderen en er zo nodig te gelegener tijd op terug te zullen komen.

– ***MARITIEME VEILIGHEID: TOEPASSING VAN INTERNATIONALE INSTRUMENTEN***

De Raad is door vice-voorzitter Jacques BARROT van de Commissie in kennis gesteld van de stand van de bekrachtiging van de internationale instrumenten die op het gebied van de maritieme veiligheid zijn aangenomen.

– ***DUURZAAM WEGVERVOER***

- a) Conferentie op hoog niveau "Energie in beweging: de EU op weg naar een schoon en klimatologisch neutraal wegvervoer"

De Raad heeft nota genomen van de informatie van het voorzitterschap over de conferentie op hoog niveau "Energie in beweging: de EU op weg naar een schoon en klimatologisch neutraal wegvervoer" op 19 en 20 oktober 2004. Doel van deze conferentie was, bij te dragen tot een beter begrip in Europa van de implicaties van de uitdagingen om tot een schoon en klimatologisch neutraal wegvervoer te komen, van de urgentie daarvan en van de rol die de vervoerssector hierbij kan en moet spelen, en van de vooruitzichten voor oplossingen.

- b) Conclusies van het voorzitterschap van de Raad Milieu van 14 oktober 2004 over duurzaam wegvervoer

De Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie werd door het voorzitterschap in kennis gesteld van de inhoud van de conclusies van het voorzitterschap over duurzaam wegvervoer die op 14 oktober 2004 door de Raad Milieu zijn behandeld.

ANDERE GOEDGEKEURDE PUNTEN

TELECOMMUNICATIE

Eerste jaarverslag betreffende het radiospectrumbeleid in de EU - *Conclusies van de Raad*

De Raad heeft conclusies aangenomen over het eerste jaarverslag betreffende het radiospectrumbeleid in de Europese Unie (15530/04).

Voortgangsverslag van de Commissie over de R&TTE-richtlijn - *Conclusies van de Raad*

De Raad heeft conclusies aangenomen over het voortgangsverslag van de Commissie over de R&TTE-richtlijn (15533/04).

Interoperabiliteit van digitale interactieve televisiediensten - *Conclusies van de Raad*

De Raad heeft conclusies aangenomen over de interoperabiliteit van digitale interactieve televisiediensten (15527/04).

VERVOER

Rij- en rusttijden voor beroepsbestuurders*

De Raad heeft een gemeenschappelijk standpunt vastgesteld betreffende een ontwerp-richtlijn waarbij rij- en rusttijden voor beroepsbestuurders worden vastgesteld (11336/04).

Uit hoofde van de nieuwe bepalingen zullen de lidstaten een controleregeling instellen waardoor tegen 2011 ten minste 3% wordt gecontroleerd van de dagen waarop bestuurders werkzaam zijn geweest. Dit doel zal worden bereikt door het aantal controles geleidelijk te verhogen, van 1% tot 2% met ingang van 1 januari 2009. De controles zullen zowel langs de weg als ter plaatse bij ondernemingen worden uitgevoerd.

Andere bepalingen van de ontwerp-richtlijn hebben betrekking op:

- een lijst van punten die moeten worden gecontroleerd;
- een groter aantal gezamenlijke controles door lidstaten, met de instelling van een orgaan voor intracommunautaire contacten om voor de coördinatie te zorgen;
- verbetering van de uitwisseling van informatie;
- de invoering van een risicoclassificatiesysteem voor ondernemingen en de verplichting om ondernemingen met een hoog risicocijfer te controleren;
- de vaststelling van richtsnoeren voor beste praktijken, gemeenschappelijke opleidingsprogramma's en uitwisseling van informatie en ervaring.

De lidstaten zullen de richtlijn, waarbij Richtlijn 88/599/EEG wordt ingetrokken, vóór 1 januari 2006 uitvoeren.

Rijtijden en invoering van de digitale tachograaf *

De Raad heeft een gemeenschappelijk standpunt vastgesteld inzake een ontwerp-verordening die ten doel heeft de arbeidsomstandigheden van de beroepschauffeurs in de transportsector te verbeteren en het gebruik van een digitale tachograaf voor het meten van de rijtijden in voertuigen voor het wegvervoer verplicht te stellen (11337/04). Het gemeenschappelijk standpunt zal in het kader van de medebeslissingsprocedure aan het Europees Parlement worden toegezonden voor een tweede lezing.

De ontwerp-verordening strekt tot vervanging van de vigerende wetgeving, te weten Verordening (EEG) nr. 3820/85 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer¹, waarbij de rij- en rusttijden voor beroepschauffeurs tot dusver geregeld waren. Zij strekt tevens tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3821/85, met de bedoeling rekening te houden met de technische aspecten van de invoering van digitale tachografen door te bepalen dat voertuigen die na 5 augustus 2005 voor het eerst in het verkeer worden gebracht met een controleapparaat moeten zijn uitgerust.

¹ PB L 370 van 31.12.1985, blz. 1.

De elementen van het gemeenschappelijk standpunt die een meerwaarde ten opzichte van de vigerende wetgeving bieden, zijn onder meer:

- de ononderbroken dagelijkse minimumrusttijd van 9 uur;
- de maximumrijtijd per kalenderweek van 56 uur (thans is het mogelijk per kalenderweek maximaal 74 uur te rijden);
- per periode van twee opeenvolgende weken één wekelijkse rusttijd van ten minste 45 uur;
- de mogelijkheid voor de bevoegde autoriteiten om een voertuig tijdelijk stil te zetten, een vergunning van een onderneming in te trekken, te schorsen of te beperken, of een rijbewijs van een bestuurder in te trekken, te schorsen of te beperken;
- de mogelijkheid voor een lidstaat om sancties op te leggen voor een overtreding die op zijn grondgebied is vastgesteld, zelfs wanneer deze buiten zijn grondgebied is begaan;
- de mogelijkheid dat andere actoren in de vervoersketen medeaansprakelijk worden gesteld voor een inbreuk.

Deze ontwerp-wetgeving moet bijdragen tot de verkeersveiligheid, in overeenstemming met de doelstelling van de EU om voor 2010 het aantal verkeersdoden tot de helft terug te brengen.

EUROPEES VEILIGHEIDS- EN DEFENSIEBELEID

Politiemissie van de EU in Kinshasa "EUPOL - KINSHASA"

De Raad heeft een gemeenschappelijk optreden aangenomen waarbij een politiemissie in de Democratische Republiek Congo (DRC) wordt ingesteld (15070/04).

De missie, genaamd EUPOL-KINSHASA, heeft ten doel bij de oprichting en in de aanloopfase van de geïntegreerde politie-eenheid (GPE) toezicht te houden, begeleiding te bieden en advies te verlenen om ervoor te zorgen dat de GPE optreedt volgens de opleiding die zij in het opleidingscentrum heeft gekregen en overeenkomstig de internationale beste praktijken op dit gebied.

Bij deze activiteiten zal de commandostructuur van de GPE centraal staan, om het beheersvermogen te versterken en om toezicht uit te oefenen, begeleiding te bieden en advies te verlenen aan de operationele eenheden bij de uitvoering van hun taken.

De regering van de Democratische Republiek Congo heeft een officieel verzoek ingediend om steun van de Europese Unie voor de oprichting van de GPE, die de overheidsinstellingen moet helpen beschermen en het interne veiligheidsapparaat moet helpen versterken.

EUPOL - KINSHASA zal omstreeks 30 man personeel hebben. De missie zal van start gaan per 1 januari 2005, voor een periode van een jaar. De kosten voor de uitvoering van het gemeenschappelijk optreden zijn vastgesteld op 4,3 miljoen euro.

MILIEU

Zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen*

De Raad heeft met een gekwalificeerde meerderheid van stemmen een gemeenschappelijk standpunt vastgesteld over een ontwerp-richtlijn ter verlaging van de op zeeschepen toe te passen onderste grenswaarden voor het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen, door de werkingssfeer van Richtlijn 1999/32/EG¹ uit te breiden (12891/04). Het gemeenschappelijk standpunt zal in het kader van de medebeslissingsprocedure aan het Europees Parlement worden toegezonden voor de tweede lezing.

De delegaties van Italië en Cyprus hebben tegengestemd en de delegatie van Zweden heeft zich van stemming onthouden.

Hoofddoel van de wijzigingsvoorstellen is, de werkingssfeer van Richtlijn 1999/32/EG uit te breiden tot alle uit aardolie verkregen vloeibare brandstoffen aan boord van schepen die in de wateren van de lidstaten varen. Nieuwe voorschriften moeten leiden tot een aanzienlijke vermindering van zwaveldioxide-emissies (meer dan 500.000 ton per jaar), hetgeen de grootst mogelijke voordelen zal opleveren in en rond havens en kustlijnen en in zuurgevoelige ecosystemen.

TRANSPARANTIE

Toegang van het publiek tot documenten

De Raad heeft het antwoord goedgekeurd op het confirmatief verzoek 27/c/03/04; de Deense, de Finse en de Zweedse delegatie stemden tegen (14503/04 + ADD 1).

¹ PB L 121 van 11.5.1999, blz. 13.