

V L A A M S P A R L E M E N T



stuk **237** (2009-2010) – Nr. 1
ingediend op 17 november 2009 (2009-2010)

Gedachtewisseling

over de Europese Ministerraad Transport
van 9 oktober 2009 in Luxemburg

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heer Marino Keulen

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroi;
de heren Bart Martens, Jan Roegiers;
mevrouw Sophie De Wit, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Patrick Janssens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Lies Jans;
de heer Marcus Vanden Bussche;
de heer Filip Watteuw.

INHOUD

I. Toelichting door de Permanente Vertegenwoordiging	4
1. De Transportraden	4
2. De agenda van 9 oktober 2009	4
3. De rechten van passagiers op het water	5
4. Richtlijn havenformaliteiten	5
5. Debat over de toekomst van het transport	5
6. Diversen	5
7. Landtransport	6
II. Bespreking	6
Bijlage: De aanvullende schriftelijke antwoorden van mevrouw Joke Bamps	9

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 15 oktober 2009 een verslagmoment over de Europese Transportraad van 9 oktober 2009 in Luxemburg. Er werd van gedachten gewisseld met de heer Axel Buyse, algemeen vertegenwoordiger van de Vlaamse Regering bij de Europese Unie (EU), en met mevrouw Joke Bamps, transportattaché bij de Permanente Vertegenwoordiging van Vlaanderen bij de EU. Mevrouw Bamps stuurde nadien nog een reeks schriftelijke antwoorden in op vragen die tijdens de gedachtewisseling gerezen waren. Die antwoorden zijn als bijlage aan dit verslag gevoegd.

I. TOELICHTING DOOR DE PERMANENTE VERTEGENWOORDIGING

De heer *Axel Buyse*, algemeen vertegenwoordiger van de Vlaamse Regering bij de EU, merkt bij wijze van inleiding op dat dit het eerste bezoek tijdens deze legislatuur is van de Vlaamse Vertegenwoordiging binnen de Permanente Vertegenwoordiging van België aan de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken. Mevrouw Bamps, die verslag zal doen van de vergadering van de Europese Transportraad van 9 oktober, werkt pas sinds 1 oktober bij de Vertegenwoordiging.

1. De Transportraden

Mevrouw *Joke Bamps*, Vlaams transportattaché bij de Permanente Vertegenwoordiging van Vlaanderen bij de EU, legt uit dat transport een categorie II-bevoegdheid is. Dat betekent dat de federale overheid in de raden het woord voert en dat het assessorschap onder de gewesten roteert. Momenteel is Vlaams minister Hilde Crevits assessor. Meestal neemt staatssecretaris voor Mobiliteit en Noordzeebeleid Etienne Schouppe voor België deel aan de raden. Aangezien hij alleen het woord voert, blijven de gewestelijke assessoren weg.

Voorafgaand aan de vergadering van de Transportraad is er telkens een coördinatie door het directoraat-generaal Europa (DGE) van Buitenlandse Zaken. Daaraan nemen alle kabinetten en administraties deel, alsmede de Permanente Vertegenwoordiging. Doel is afstemming met het oog op een coherent Belgisch standpunt.

2. De agenda van 9 oktober 2009

Op de agenda van 9 oktober stonden volgende punten. Over een belangrijke verordening inzake passagiersrechten voor zee- en binnenvaart werd een akkoord bereikt. Over de richtlijn Havenformaliteiten werd een voortgangsrapport gepresenteerd. Het vaste agendapunt 'intermodale vraagstukken en netwerken' stond voor een oriënterende bespreking van de mededeling van de EU-Commissie 'Een duurzame toekomst voor het vervoer: naar een geïntegreerd, technologiegeleid en gebruikersvriendelijk systeem'. Goedkeuring werd verleend aan richtsnoeren voor de onderhandelingen met de Westelijke Balkan over een vervoersovereenkomst. Die onderhandelingen werden enkele maanden geleden gestart onder het Tsjechische voorzitterschap en hebben voor alle modi hun eindstadium bereikt, behalve voor het wegvervoer. De aangenomen richtsnoeren kwamen er op voorstel van de aan de Balkan grenzende landen. Zij beperken het aantal vergunningen voor Balkantransport door de EU. België nam volgens de spreker een liberale houding aan.

Voorts stonden enkele luchtvaartdossiers op de agenda. Zo wordt de bestaande luchtvervoerovereenkomst tussen de Verenigde Staten (VS) en de EU uitgebreid met IJsland en Noorwegen. Verder machtigt de raad de Commissie om met Brazilië te onderhandelen over een bilaterale overeenkomst inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart. Ten slotte kreeg de Commissie ook een machtiging van de raad om met de Federal Aviation Administration te onderhandelen over een memorandum voor samenwerking, onderzoek en ontwikkeling. Doel is de afstemming van het Europese SESAR-programma (Single European Sky Air Traffic Management Research) met het Amerikaanse NextGen.

3. De rechten van passagiers op het water

Belangrijk voor Vlaanderen is de eerstgenoemde verordening betreffende de rechten van passagiers die over zee en binnenwater reizen, naar analogie met de passagiersrechten die al zijn vastgelegd voor spoor en luchtvaart. De rederijen moeten bij vertragingen of annulering voldoen aan een bijstandsverplichting, er worden voorwaarden opgelegd voor de toegankelijkheid voor personen met een handicap, en er moet een regeling komen voor minimale informatie aan passagiers.

Vlaanderen, dat bevoegd is voor de havens en de inschepings- en ontschepingsplaatsen, heeft erop aangedrongen dat de Ropaxschepen¹ en de overheidsveren vanwege hun beperkte aantal passagiers zouden uitgesloten worden. Dat is gelukt, want er werd besloten om de verordening van toepassing te laten zijn op schepen vanaf 36 passagiers en 3 bemanningsleden. Alle Vlaamse overheidsveren blijven daarbinnen. Op vraag van Duitsland werden ook alle schepen onder 300 ton uitgesloten voor een periode van vijf jaar. Als de annulering of vertraging wordt veroorzaakt door weersomstandigheden of door een fout van de passagier, moet evenmin in bijstand worden voorzien op grond van de verordening. De accommodatie die de reder moet aanbieden, hoeft niet meer te kosten dan 120 euro.

4. Richtlijn havenformaliteiten

Het doel van de richtlijn havenformaliteiten, waarover een voortgangsrapport werd voorgesteld, is de vereenvoudiging van de administratieve procedures voor maritiem vervoer door de afstemming tussen de Europese regelgeving en die van de International Maritime Organisation, met het oog op een geïntegreerde maritieme ruimte. Vlaanderen, dat hierin betrokken is met zijn havens en korte zeeverbindingen, gaat akkoord met het streven naar vereenvoudiging.

5. Debat over de toekomst van het transport

Het genoemde debat tussen de Europese transportministers over de toekomst van het vervoerbeleid past in de voorbereiding van een nieuw witboek Transport voor de periode 2010-2020. Drie pijlers werden naar voren geschoven: het nagestreefde mobiliteitssysteem moet geïntegreerd, technologiegeleid en gebruiksvriendelijk zijn. België heeft gedragswijziging als vierde aandachtspunt voorgesteld. Andere Vlaamse punten die staatssecretaris Schouppe aan bod liet komen, zijn de comodaliteit, de binnenvaart, het actieplan stedelijke mobiliteit, intelligente logistieke concepten en transportsystemen, veiligheid en de terugdringing van het aantal verkeersongevallen, en betaalbaarheid (slimme kilometerheffing, internalisering externe kosten).

De formulering van de raadsconclusies moet op korte termijn plaatsvinden. Het debat daarover zal wellicht onder Spaans voorzitterschap verder lopen. Het zal vervolgens aan het Spaans en Belgisch voorzitterschap zijn om op basis van die conclusies een roadmap van initiatieven voor de komende tien jaar uit te tekenen.

6. Diversen

Interessant was nog dat onder agendapunt ‘diversen’ een informatienota van de Commissie werd verspreid over het vloeistofverbod in vliegtuigen sinds 2006. Het huidige, rigide controlesysteem zou aanvankelijk lopen tot april 2010, maar het tegen dan verwachte technische en efficiëntere controlesysteem is nog niet uitgewerkt. Het Europees Parlement

¹ Ropaxschepen zijn ferries, roll-on-roll-offpassagiersschepen waarop vrachtwagens samen met passagiers vervoerd worden.

stelt voor om vanaf april 2010 een eerste versoepeling in te voeren voor vloeistoffen die zijn aangekocht in transit. Vanaf 2012 verwacht de Commissie het genoemde technische systeem in de grotere luchthavens en vanaf 2014 overal. Mevrouw Bamps merkt op dat verschillende lidstaten zich verzetten tegen de voorgestelde versoepeling.

7. Landtransport

Op 24 september 2009 werden drie verordeningen over landtransport aangenomen. De eerste betreft de toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg. Daarin staat de cabotageregeling centraal en zij is voornamelijk federale bevoegdheid. De andere twee betreffen de toegang tot de markt voor autobus- en touringcardiensten en de toegang tot het beroep van vervoerder. Vlaanderen is bevoegd voor het geregeld vervoer binnen Vlaanderen en het geregeld grensoverschrijdend vervoer tot 50 kilometer. Er werd verkregen dat artikel 2 van de derde verordening een uitzondering aanvaardt voor niet-commerciële diensten zoals De Lijn. De tweede stelt geen speciale problemen voor Vlaanderen. Wel zal het decreet Personenvervoer 2001 moeten worden aangepast. De federale overheid zal samen met de gewesten een nationaal elektronisch informatieregister moeten invoeren, dat voor de andere lidstaten moet beschikbaar zijn tegen 2012.

De volgende formele bijeenkomst van de Transportraad vindt plaats op 17 en 18 december 2009 in Brussel.

II. BESPREKING

De heer *Ludwig Caluwé* informeert of riviertoerisme en havenrondvaarten onder de verordening passagiersrechten vallen. Mevrouw *Joke Bamps* antwoordt dat de kleine cruises uitgesloten zijn tot 36 passagiers. De verplichtingen die eruit voortvloeien zijn, zoals gezegd, analoog met spoor en luchtvaart.

De heer *Jan Roegiers* wil weten wat bedoeld wordt met de liberale houding van België in de onderhandelingen met de Westelijke Balkan. Is dat partijpolitiek of filosofisch? Mevrouw *Joke Bamps* antwoordt dat dit letterlijk zo in het verslag staat. Zij veronderstelt dat men een open houding zonder weerstand bedoelt. De impact is immers groter voor de aangrenzende landen. Hun bezorgdheid leidde tot een beperking tot 9000 vergunningen en maximum 2000 per land. De heer *Jan Roegiers* vraagt of zij kan bevestigen dat de liberale houding van België niet betekent dat het tegen enige belemmering voor vervoersvergunningen is. Mevrouw *Joke Bamps* belooft verder navraag te doen.

De heer *Ward Kennes* bevestigt dat er in elk geval geen partijpolitieke connotatie is. Verder wil hij weten waarom Vlaanderen zich zorgen maakte over de bijstandsverplichting, toegankelijkheid voor personen met een handicap en minimale informatie bij overheidsveren. Waarom wil men die eruit houden? En hoe is het voorstel met betrekking tot de gedragswijziging onthaald? Wordt het meegenomen in de verdere bespreking? En wat was het standpunt van de Belgische woordvoerder over de versoepeling van het vloeistofverbod?

Mevrouw *Joke Bamps* antwoordt dat het vloeistofverbod louter informatief werd behandeld, hoewel een aantal landen het niet kon laten meteen te reageren. België deed dat niet. Wat de overheidsveren betreft, vonden de Vlaamse experts een drempel van meer dan drie bemanningsleden wenselijk, ook omdat de loodsdiensten eronder vallen. Zij belooft ook hier verder navraag te doen. De gedragswijziging werd ook door andere lidstaten naar voren gebracht als vierde punt, maar het echte debat moet nog beginnen. Het is nu wachten op het ontwerp van raadsconclusies vanwege het voorzitterschap.

De heer *Dirk De Kort* vraagt nadere informatie over de stand van zaken met betrekking tot de richtlijn havenformaliteiten. Mevrouw *Joke Bamps* antwoordt dat momenteel de

discussie in de raad en zijn werkgroepen voortgaat. Het parlement heeft de behandeling nog niet aangevat. Zij signaleert dat Dirk Sterckx daar rapporteur is.

De heer *Bart Martens* vraagt of de ontwerpteksten van het witboek 2010-2020 aan de commissie kunnen bezorgd worden zodat zij er dieper kan op ingaan. Verder vraagt hij of de slimme kilometerheffing, de internalisering van externe kosten en andere instrumenten om het systeem betaalbaar te houden, bovenop de andere Europese richtlijnen zoals die over tolheffing en Eurovignet komen, of veeleer in de plaats van. Hij geeft het principiële verbod van tolheffing op bestaande infrastructuur als voorbeeld. Mevrouw *Joke Bamps* antwoordt dat het Eurovignetverhaal nog lang niet afgerond is. Zij verwacht dat het tijdens het Belgische voorzitterschap weer bovenkomt. In het algemeen is het ook hier wachten op de raadsconclusies want tot nu toe werd alleen een aanzet gegeven door de Commissie met betrekking tot een aantal knelpunten.

De heer *Bart Martens* vraagt of het voorlopige standpunt van het Europees Parlement over de internalisering van congestiekosten erin bestaat dat dit voor vrachttransport alleen kan als ook het personenvervoer eraan wordt onderworpen. Mevrouw *Joke Bamps* weet alleen dat het parlement voor de congestieheffing is. De band met het personenvervoer belooft ze uit te zoeken.

De heer *Jan Roegiers* wil weten welke zaken uit de afgelopen vergadering van de Transportraad van belang zijn voor de vergaderingen die onder het Belgische voorzitterschap gaan plaatsvinden en dus ook voor deze commissie. Mevrouw *Joke Bamps* antwoordt dat in elk geval het dossier van het toekomstige transportbeleid aan bod zal komen. Verder noemt ze de havenformaliteiten, al kan dat dossier mogelijk al onder Spaans voorzitterschap afgerond worden. De Vlaamse Vertegenwoordiging heeft een aantal thema's vastgelegd. Zij liggen in de sectoren binnenvaart, goederenlogistiek, vergroening en duurzaamheid van het transport.

Ook de heer *Marino Keulen* informeert naar de manier waarop de Vlaamse Vertegenwoordiging betrokken is bij de voorbereiding van het Belgische voorzitterschap. De heer *Axel Buyse* erkent dat de Vlaamse Vertegenwoordiging nog geen duidelijk zicht heeft op de concrete voorbereidingen van het Belgische voorzitterschap inzake transport en mobiliteit. Het blijft wachten op de federale collega's en dat is frustrerend. Over een week zal tijdens een vergadering op hen druk worden uitgeoefend.

Wel weet hij uit informele contacten dat al heel wat werk is verricht rond de samenwerking met Spanje en Hongarije, die respectievelijk voor en na België het voorzitterschap waarnemen. Over dat trio voorzitterschap zal mevrouw Bamps tijdens het volgende verslagmoment met de commissie meer duidelijkheid kunnen verschaffen. In elk geval zullen de slimme mobiliteit en de verfijning van het Eurovignet belangrijke prioriteiten zijn van het Belgische voorzitterschap. De heer *Marino Keulen* waardeert de genoemde trojka omdat zij mede zorgt voor de continuïteit van het beleid. Daarnaast is inter-Belgische coördinatie nodig, wat door de heer *Axel Buyse* wordt erkend. Hij wijst er verder op dat de bewegingsruimte van de voorzitter ook wordt beperkt door de landen die voorafgaan, thans Zweden.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* had aan de minister willen vragen op welke manier met de Federale Regering wordt overlegd over de taakverdeling bij het voorzitterschap. Zij vraagt wat de mogelijkheden zijn om de frustratie van de Vlaamse Vertegenwoordiging weg te nemen. Dat is belangrijk als men bedenkt dat de gewesten voor 80% verantwoordelijk zijn voor mobiliteit.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, denkt dat daarover eerder een gedachtewisseling met de minister-president aangewezen is, want hij is verantwoordelijk voor de coördinatie van

het Europese beleid. De heer *Marino Keulen* bevestigt het belang van deze zaak. Europa is binnenlands beleid geworden. Daar worden immers ruimte en spelregels vastgelegd. Vlaanderen komt daar al te vaak pas achter als het ermee in conflict raakt.

De heer *Bart Martens* is het daar 100 procent mee eens. Hij wijst op zijn Bureauvoorstel om een algemene methodiek uit te werken voor de voorbespreking van Europese raden. Er moeten goede afspraken tussen parlement en regering komen; zonder informatie varen de commissies blind. Verder acht hij de thema's die mevrouw Bamps opsomde erg belangrijk. Het lid herinnert zich een informele vergadering met de ministers van Leefmilieu en Transport ten tijde van het vorige Belgische voorzitterschap in 2001, over het thema milieu en mobiliteit en transport. Het zou geen slecht idee zijn om dat ook nu te doen. Doel moet zijn dat Vlaanderen mee de agenda beïnvloedt.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, stelt dat dit in samenspraak met de regering zal moeten gebeuren. Anderzijds zal het van de commissievoorzitters afhangen of zij daarop inspelen. Hij heeft de indruk dat dit mogelijk is en dan zal het vanzelf de agenda beïnvloeden. De heer *Axel Buyse* sluit zich aan bij het voorstel om het optreden van de attachés van de Permanente Vertegenwoordiging verder te verduidelijken. Hij wijst erop dat het ambtenaren niet toekomt om politieke standpunten in te nemen.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, wijst er in dit verband op dat minister Hilde Crevits niet aanwezig is omdat niet zij maar staatssecretaris Etienne Schouppe de vergadering van de Transportraad bijwoonde. Hij stelt verder voor om de commissie meer inzicht te verschaffen in de manier waarop Europa vergadert en tot besluitvorming komt. Vervolgens vraagt hij wat de relatie is tussen de toegang tot de markt voor autobus- en touringcardiensten en het monopolie van De Lijn op het geregeld vervoer. Mevrouw *Joke Bamps* antwoordt dat dit dossier is afgerond voor haar indiensttreding. Zij laat het navragen.

De voorzitter,

Jan PEUMANS

De verslaggever,

Marino KEULEN

BIJLAGE:

De aanvullende schriftelijke antwoorden van mevrouw Joke Bamps

Uitbreiding onderhandelingsrichtsnoeren voor opstarten van een vervoersgemeenschap met de Westelijke Balkan

- ***Wat wordt bedoeld met het feit dat België ‘een liberale houding’ aanneemt in de onderhandelingen omtrent een vervoersovereenkomst met de Westelijke Balkan?***

Op 12 juni 2008 nam de Raad de beslissing om een overeenkomst inzake vervoer te sluiten met de Westelijke Balkanlanden met als doel de verdere integratie van de wegvervoermarkt. De mate van integratie zal afhangen van de implementatie van het “EU-wegvervoeracquis” in de Westelijke Balkanlanden.

België neemt in bilaterale onderhandelingen met de betrokken landen sinds vele jaren steeds een open houding aan. Gezien zijn geringe omvang vormt de uitbreiding van de vervoermogelijkheden voor de Balkanlanden in principe geen rechtstreekse bedreiging voor de positie van Belgische vervoerders. Dit in tegenstelling tot andere lidstaten zoals Oostenrijk, Hongarije, Duitsland, Italië en Griekenland die rechtstreeks geconfronteerd zullen worden met toenemend (transit)verkeer.

Op de vorige Transportraad van 11 juni 2009 maakte België nog een inhoudelijk voorbehoud in afwachting van meer duidelijkheid omtrent de precieze uitwerking van het systeem. Sindsdien is het voorstel echter sterk vereenvoudigd en dus ook duidelijker geworden. Bovendien zal de controle op vervoerders uit deze landen op Belgisch grondgebied eenvoudig kunnen worden uitgeoefend: het ontbreken van een Belgische zegel maakt de vergunning ongeldig. Anderzijds heeft België zelf geen behoefte aan bijkomende vergunningen.

Verordening passagierrechten zee- en binnenvaart

- ***Waarom was Vlaanderen vragende partij om de overheidsveren uit te sluiten van de verordening omtrent de passagiersrechten voor zee- en binnenvaart?***

Er zijn enkele redenen om deze overheidsveren uit te sluiten van de verordening:

- o In Vlaanderen is deze dienst in de grote meerderheid van de gevallen een gratis dienst van de overheid. Hierbij wordt ook geen ticket uitgegeven. Hierdoor is het niet haalbaar om aan een compensatieregeling te voldoen en is het in de praktijk ook zeer moeilijk om de schadevergoedingen te controleren.
- o Daarnaast vereisen de toegankelijkheidsvoorwaarden van de verordening ook in vele gevallen een heraanleg van de steiger of het gebruik van aangepaste boten voor deze dienst. Momenteel wordt in Vlaanderen stap voor stap aan deze toegankelijkheidsvoorwaarden voldaan (bv. bij de ingebruikname van een nieuw veer). Indien deze veren onder het toepassingsgebied van de verordening zouden vallen, zou dit een grote extra kost op korte termijn voor de Vlaamse overheid betekenen.
- o Tot slot zou er, indien de veren waren opgenomen in de verordening, door de overheid een afweging moeten gemaakt worden over het ter beschikking stellen van reserveveren (en hoeveel) of het betalen van een schadevergoeding bij annulering. Ook dit brengt een aanzienlijke extra kost met zich mee.

- ***ROPAX-schepen***

ROPAX schepen zijn roll-on-roll-offschepen waarbij ook passagiers worden vervoerd. Deze schepen worden ingezet bij goederenvervoer waarbij de vracht al dan niet begeleid kan zijn. Deze schepen werden uitgesloten van de verordening om de Short Sea Shipping links verder te kunnen stimuleren. Voor Vlaanderen zijn deze schepen vooral belangrijk op de lijnen tussen Oostende en Zeebrugge en het Verenigd Koninkrijk.

- ***Worden dagtochten en pleziervaart uitgesloten in de verordening?***

Dagtochten worden uitgesloten uit het toepassingsgebied van deze verordening. Bedoeling van de verordening is om garanties voor passagiers te hebben bij grote verbindingen van punt A naar punt B. Bij dagtochten is het vaak zo dat men terug naar hetzelfde punt komt en dat er niet echt van verlies kan worden gesproken bij annulering of vertraging.

Landtransportpakket: Verordening inzake de toegang tot de markt voor autobus en touringcardiensten

- ***Heeft de verordening omtrent de toegang tot de markt voor autobus en touringcardiensten impact op het monopolie van De Lijn in het geregeld vervoer?***

De verordening inzake de toegang tot de markt voor autobus en touringcardiensten heeft enkel impact op het internationaal geregeld vervoer. (In tegenstelling tot de verordening inzake toegang tot het beroep van vervoerder, die ook van toepassing is op het nationaal geregeld vervoer.) Wat De Lijn betreft zijn zij in deze verordening dus enkel gevat voor het grensoverschrijdend geregeld vervoer. Hiervoor worden communautaire vergunningen verleend. In dit segment heeft De Lijn geen monopolie gezien er ook Nederlandse en Franse maatschappijen grensoverschrijdende diensten uitvoeren op Vlaams grondgebied.

Future of Transport

- ***Houdt het Europees Parlement nog vast aan de koppeling van congestieheffing met een uitbreiding van de Eurovignetrichtlijn tot het personenvervoer?***

Voor de huidige stand van zaken in het Eurovignetdossier verwijs ik door naar volgende link: http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=197238.

In maart 2009 nam het parlement de amendementen in eerste lezing aan. Eind maart nam de Raad kennis van het voortgangsverslag van het Tsjechisch voorzitterschap. Sindsdien werden er geen nieuwe ontwikkelingen gemeld.

Rapporteur in dit dossier is Saïd El Kadraoui.

Joke Bamps, Transportattaché, Vlaamse Permanente Vertegenwoordiging bij de EU