

**VERSLAG OP BASIS VAN DE GEANNOTEEERDE AGENDA
TRANSPORT, TELECOM EN ENERGIERAAD 12 OKTOBER 2006
ONDERDEEL TRANSPORT**

Samenvatting verslag Transportraad 12 oktober 2006

Een politiek akkoord werd bereikt op de verordening voor gemeenschappelijke regels op het terrein van security in de burgerluchtvaart. In een eerder stadium was reeds duidelijk geworden dat het niet mogelijk was om tot een akkoord te komen met het Europees Parlement, de inzet van het Voorzitterschap.

Met betrekking tot Galileo werden besluiten genomen over de statuutwijzigingen van de Gemeenschappelijke Onderneming en de Galileo Supervisory Authority (GSA) en werden Raadsconclusies aangenomen. De Commissie heeft tevens informatie verschaft over de stand van zaken met betrekking tot de onderhandelingen over het concessiecontract. Nederland heeft hierbij het belang van tijdige informatie aan de Raad benadrukt. Ook heeft Nederland haar kandidatuur voor de zetel van de GSA nogmaals naar voren gebracht.

De Commissie verschaftte informatie over de stand van zaken met betrekking tot de onderhandelingen met de VS over een luchtvaartakkoord en de onderhandelingen met de Russische Federatie inzake de overvliegrechten over Siberië.

Tenslotte heeft een debat plaatsgevonden over de evaluatie van het Witboek Vervoer en presenteerde de Commissie de mededeling logistiek. Over deze mededeling zullen tijdens de Transportraad van december Raadsconclusies worden aangenomen.

Hieronder vindt u in het kort de Nederlandse inzet op de belangrijkste punten van deze Transportraad.

Mede onder invloed van het recente luchtvaartincident in het Verenigd Koninkrijk streeft het Voorzitterschap naar een snel besluit over de verordening voor gemeenschappelijke regels op het terrein van **security in de burgerluchtvaart**. De Transportraad heeft hier in maart 2006 al een algemene oriëntatie op bereikt. Getracht wordt om ook snel tot een akkoord te komen met het Europees Parlement. Het belangrijkste punt dat nog openstaat betreft de financiering van de kosten van uitvoering van aanvullende maatregelen.

De Transportraad zal een aantal besluiten nemen met betrekking tot het **satellietnavigatiesysteem Galileo**. De statuten van de gemeenschappelijke onderneming en de Galileo Supervisory Authority (GSA) dienen te worden aangepast zodat de gemeenschappelijke onderneming per 31 december 2006 opgeheven kan worden en de GSA haar taken kan overnemen. Voorts zullen er Raadsconclusies worden aangenomen. De Commissie zal informatie verschaffen over de stand van zaken met betrekking tot de onderhandelingen over het concessiecontract. Nederland maakt zich zorgen over de manier waarop de onderhandelingen lopen nu slechts één bidder resteert en vragen ontstaan over de mate van risico dat deze bereid is te lopen. Het risico voor de publieke sector en daarmee de mogelijke kosten kunnen aanzienlijk hoger uitvallen indien hierover geen evenwichtige overeenstemming kan worden bereikt. Nederland zal het belang van tijdige informatie van de Raad blijven benadrukken, teneinde te voorkomen dat de Raad voor voldongen feiten zal worden geplaagd. Er zal nog geen beslissing worden genomen over de locatie van de GSA (waarvoor Noordwijk zich kandidaat heeft gesteld). Een besluit hierover wordt naar verwachting in december genomen.

Een debat zal plaatsvinden over de **evaluatie van het Witboek Transport** en de recent uitgebrachte mededeling van de Commissie over **logistiek**. Met betrekking tot de evaluatie van het Witboek verwijs ik graag naar mijn brief over dit onderwerp die ik u recent heb doen toekomen.

De Europese Commissie zal informatie verschaffen over de onderhandelingen met de Russische Federatie inzake **overvliegrechten over Siberië** en over de stand van zaken met betrekking tot het **EU-VS luchtvaartakkoord**. Totstandkoming van dit laatste heeft vanwege interne procedures binnen de VS vertraging opgelopen.

GEANNOTEEERDE AGENDA

Horizontale vraagstukken

Evaluatie Witboek Transport

- Gedachtewisseling

Doel van het voorstel

In 2001 heeft de Commissie het Witboek Vervoer “Het Europees vervoersbeleid tot 2010: tijd om te kiezen” uitgebracht. De Commissie is nu gekomen met een evaluatie van dit Witboek. Twee belangrijke koerswijzigingen kunnen worden aangemerkt in deze evaluatie waarmee de Commissie tegemoet is gekomen aan belangrijke Nederlandse uitgangspunten. Ten eerste erkent de Europese Commissie dat een meer flexibele set instrumenten noodzakelijk is voor het vervoersbeleid. Naast algemeen geldende Europese wetgeving wordt tevens gesproken over andere instrumenten zoals economische stimulansen, het uitwisselen van *best practices*, technologische integratie, geografische differentiatie door middel van regelgeving op maat of versterkte samenwerking. Beleid moet ook meer dan voorheen tot stand komen in een permanente dialoog met alle relevante partijen.

Daarnaast is de Commissie inhoudelijk tegemoet gekomen aan belangrijke Nederlandse uitgangspunten. In de evaluatie nuanceert de Commissie de *modal shift* doelstelling van het Witboek om in 2010 de verhouding tussen de modaliteiten op het niveau van 1998 te realiseren. Nederland heeft in het traject ter voorbereiding van de evaluatie, actief aangedrongen op deze nuancering aangezien *modal shift* alleen geen oplossing kan bieden voor problemen op het gebied van milieu en congestie. De Commissie spreekt nu over *co-modaliteit*. De Commissie erkent dat verdere groei van het wegvervoer onvermijdelijk is en dat een grootschalige verschuiving naar spoor en water niet reëel is. Meer nadruk wordt nu gelegd op het verminderen van de negatieve externe effecten van alle modaliteiten, via onder meer slimme logistiek, groene aandrijftechnieken, intelligente vervoerssystemen en initiatieven zoals een groenboek stedelijk vervoer.

Met betrekking tot de inzet van Nederland verwijs ik verder graag naar mijn brief over de evaluatie van het Witboek die ik u recent heb doen toekomen.

Verslag

Commissaris Barrot gaf aan dat een herziening van het Witboek nodig was vanwege de gewijzigde beleidscontext zoals mondialisering, hoge olieprijsen, klimaatverandering, beveiliging tegen aanslagen en uitbreiding van de Unie. Het herziene Witboek heeft als uitgangspunten dat mobiliteit een recht is van iedereen en dat de concurrentiekracht gewaarborgd moet blijven, maar ook de duurzaamheid. De groei van transport moet losgekoppeld worden van zijn negatieve effecten zoals milieuverontreiniging en afhankelijkheid van fossiele energiebronnen. Hiertoe is het begrip co-modaliteit ontwikkeld, wat betekent dat het beste uit iedere transportmodus gestimuleerd en gecombineerd wordt. De ontwikkeling van groene energie en innovatie op het gebied van intelligente en veilige transportsystemen ondersteunt de doelstelling van een efficiënt en doelmatig vervoerssysteem. Om het geheel flexibeler te maken is gekozen voor een breder assortiment aan instrumenten (de toolbox) waardoor niet alles via wetgeving geregeld wordt. Commissaris Barrot benadrukte dat één en ander alleen zin heeft als iedereen betrokken blijft. De Commissie zal hieraan bijdragen door in het beleidstraject relevante actoren te betrekken en door het maken

van impact assessments. De lidstaten, inclusief Nederland, verwelkomden unaniem de herziening van het Witboek en steunden in hun interventies de punten genoemd door Barrot.

Mededeling logistiek

- Presentatie van de Commissie

Doel van het voorstel

In de mededeling onderstreept de Commissie de noodzaak tot optimalisatie van het Europese vervoersysteem met behulp van geavanceerde logistieke oplossingen. De Commissie onderkent hierbij dat verbetering van de logistieke dienstverlening in de eerste plaats een zaak is voor het bedrijfsleven zelf. Echter, de overheid dient passende randvoorwaarden te creëren. Mogelijke acties die de Commissie in dit kader benoemt zijn onder meer:

- Definiëren van de huidige knelpunten met betrekking tot logistieke dienstverlening;
- Verder ontwikkelen van informatie – en communicatietechnologieën voor onder meer *tracking* en *tracing* van goederen en een beter beheer van vervoerssystemen;
- Verbeteren van opleidingen;
- Bevorderen en vereenvoudigen van multimodale ketens door onder meer te streven naar administratieve *one-stop shops* waar alle douane (en andere) formaliteiten op coördineerde wijze kunnen worden afgehandeld.
- Harmoniseren van laadeenheden.

Op basis van de mededeling en na consultatie van alle relevante partijen streeft de Commissie er naar om in 2007 te komen met een Actieprogramma.

Stand van zaken

De Commissie zal een presentatie geven over de mededeling. Het Voorzitterschap beoogt tijdens de Transportraad van december 2006 Raadsconclusies over de mededeling aan te nemen. Ter voorbereiding daarop vindt op 5 oktober een seminar plaats voor de lidstaten en sectorpartijen, georganiseerd door het Voorzitterschap en de Commissie.

Inzet Nederland

De inzet van de Commissie sluit goed aan bij de Nederlandse aanpak, zoals verwoord in de Beleidsbrief Logistiek en *Supply Chains* (u toegekomen op 26 juni 2006, 29644 nr 68). De uitwerking is iets anders: de nadruk ligt bij de Commissie wat meer op het bevorderen van multimodaal vervoer, in Nederland wat meer op de ontwikkeling van *supply chain management* (vooral via kennis en innovatie). *Supply chain management* (SCM) betreft de inrichting en het beheer van voortbrengingsketens en omvat zowel de goederenstromen als de informatiestromen en de financiële stromen. Belangrijk is dat ook de Commissie onderkent dat verbetering van de logistieke dienstverlening in de eerste plaats een zaak voor het bedrijfsleven zelf is. Bij de verdere behandeling van het onderwerp zal Nederland er voor waken dat de primaire verantwoordelijkheid bij het bedrijfsleven blijft liggen. Nederland zal voorts:

- waken voor een automatische reflex tot meer Europese regelgeving (door bijvoorbeeld terughoudend te zijn op het punt van het harmoniseren van laadeenheden en kwaliteitscertificaten);
- aansturen op een ‘bottleneck’ analyse in overleg met het bedrijfsleven;
- de aandacht richten op de bevordering van kennis en innovatie in het bedrijfsleven, in het bijzonder door onderzoek en ontwikkeling op ICT-terrein;

- pleiten dat overheden vooral investeren in het versterken van de klantgerichtheid van de douane en overheidsinspecties door stroomlijning van overheidsinterventies in de supply chain en ontwikkeling van het elektronisch berichtenverkeer (one-stop shopping, papierloze douane);
- bij de ontwikkeling van SCM-competenties ook aan sturen op ketenbeveiliging (security) als kerncompetentie waarmee logistieke dienstverleners zich in Europa kunnen onderscheiden.

Gevolgen voor Nederland

Nederland heeft als handelsland belang bij verlaging van alle typen kosten die de handel ondervindt (zoals die van transport, douane, ICT-berichtenverkeer, verzekeringen en security). Europees beleid kan bijdragen aan een verlaging van deze kosten.

Verslag

Commissaris Barrot presenteerde de mededeling logistiek. Op 5 oktober heeft een seminar plaatsgevonden voor de lidstaten en sectorpartijen, georganiseerd door het Voorzitterschap en de Commissie. Deze bijeenkomst leverde input voor een concreet actieplan (verwacht in 2007), waarin onderscheid zal worden gemaakt in acties voor het bedrijfsleven, de lidstaten en de Europese Unie. Als mogelijke acties noemde Commissaris Barrot: obstakels oplossen in regelgeving en administratieve praktijk, intelligent transport en interoperabiliteit, verbetering van de opleidingen in de logistiek, harmoniseren van afmetingen en gewichten (van voertuigen en ladingeenheid) en duidelijke regels voor civiele aansprakelijkheid. De Raad nam hiervan zonder discussie kennis. Duitsland gaf aan dat het onderwerp logistiek een prioriteit zal zijn voor het Duitse voorzitterschap.

Verordening tot wijziging van de statuten van de Galileo gemeenschappelijke onderneming

- Algemene oriëntatie

Doel van het voorstel

De gemeenschappelijke onderneming Galileo (GJU) is opgericht voor het uitvoeren van de ontwikkelingsfase van Galileo en voor het voeren van de onderhandelingen met de private partij die het systeem gaat bouwen en exploiteren. Volgens de oorspronkelijke planning zouden beide taken van de GJU in 2006 afgerond moeten zijn. Gezien de huidige stand van het Galileo-programma zal de ontwikkelingsfase evenwel niet voltooid zijn voor eind 2008 en zou de bestaansduur van de gemeenschappelijke onderneming eveneens tot dan moeten worden verlengd. Ook de contractonderhandelingen lopen nog.

De opvolger van de GJU, de Galileo Supervisory Authority (GSA) is reeds in 2005 opgericht. Dit betekent dat beide organisaties naast elkaar zouden bestaan, een onwenselijke en kostbare situatie. Het bovengenoemde voorstel heeft tot doel de statuten van de gemeenschappelijke onderneming Galileo zo te wijzigen dat het mogelijk wordt dat zij haar taken geleidelijk overdraagt naar de GSA waarna de gemeenschappelijke onderneming per 31 december 2006 wordt opgeheven.

Stand van zaken

Het voorstel van de Commissie wordt breed gesteund door de lidstaten.

Inzet Nederland.

Nederland is sterk voorstander van de overdracht van de taken van de GJU naar de GSA. Dit om onnodige overlap van activiteiten te voorkomen. Hierbij is benadrukt dat de kennis zoveel mogelijk behouden moet blijven en dat door de GSA prioriteit gegeven moet worden aan een goede continuering van de contractonderhandelingen.

Verslag

De algemene oriëntatie werd door de Raad aanvaard.

Verordening inzake de beheersstructuren van de Europese programma's voor radionavigatie per satelliet (Galileo)

- Algemene oriëntatie

Doel van het voorstel

Niet alleen de statuten van de gemeenschappelijke onderneming maar ook die van de GSA dienen te worden aangepast om het mogelijk te maken dat de GSA geleidelijk maar uiterlijk per 1 januari 2007 de activiteiten van de gemeenschappelijke onderneming overneemt. Het betreft met name taken op het gebied van de ontwikkelingsfase van Galileo en het voeren van de onderhandelingen met de beoogde concessiehouder.

De GSA zal verantwoordelijk zijn voor het beheer van de publieke belangen van Galileo. In deze hoedanigheid zal zij tevens het concessiecontract ondertekenen. De GSA zal voorlopig zetelen in Brussel zolang er geen beslissing is gevallen over de plaats van de zetel.

Verschillende lidstaten, waaronder Nederland (Noordwijk), hebben zich kandidaat gesteld voor de zetel van de GSA. Een beslissing over de definitieve locatie van de GSA zal naar alle waarschijnlijkheid op de Transportraad van december of de Europese Raad van december genomen worden.

Stand van zaken

Het voorstel van de Commissie wordt breed gesteund door de lidstaten.

Inzet Nederland

Nederland is sterk voorstander van de aanpassing van de statuten. Hierdoor kan de GSA de resterende taken van de GJU overnemen en kan deze organisatie worden opgeheven.

Verslag

De algemene oriëntatie werd door de Raad aanvaard.

Mededeling van de Commissie over de stand van zaken betreffende het programma Galileo

- Raadsconclusies

De Commissie geeft in de mededeling een overzicht van de stand van zaken in de voortgang van het Galileo Programma. Aangegeven wordt dat Galileo het grootste industriële project is dat ooit op Europese schaal is opgezet en de eerste Europese Public Private Partnership (PPP) betreft. Galileo past binnen de Lissabonstrategie. De markt voor productie en diensten voor satellietnavigatie bereikte in 2005 een omvang van 60 miljard euro met een jaarlijkse groei van 25%. In de EU zou Galileo voor een groei van 150.000 banen kunnen zorgen in onderzoek, toepassingen en diensten. De constellatie van Galileo maakt, eventueel in combinatie met het Amerikaanse GPS en Russische GLONASS systeem, een wereldwijde dekking mogelijk en een grotere precisie dan die van de nu operationele systemen

De ontwikkelingsfase van Galileo loopt tot begin 2009. De stationeringsfase betreft de bouw en lancering van de satellieten en de installatie van de aardse componenten en wordt voor 2009 en 2010 voorzien. De exploitatiefase zal eind 2010 van start gaan. In 2012 zou het systeem volledig operationeel moeten zijn.

Ontwikkelingsfase

De opdracht voor een bedrag van 1038 miljoen euro voor de resterende ontwikkelingsfase (validering) is in december 2004 gegeven en het beheer van deze fase ligt bij de European Space Agency (ESA). Het totale bedrag voor de ontwikkeling ligt op ongeveer 1500 miljoen euro waarvan de EU en ESA ieder de helft betalen. Deze fase dient voor het einde van 2008 te worden afgesloten. De lancering van de proefsatelliet GIOVE A heeft in het bijzonder het frequentiegebruik voor Galileo op succesvolle wijze veiliggesteld. Een tweede proefsatelliet, de GIOVE B zal worden gelanceerd eind 2006.

Onderzoeksprogramma

Al tien jaar maakt de voorbereiding op de bouw en het gebruik van Galileo deel uit van het Europese onderzoeksprogramma. Dit betreft niet alleen de technieken voor de infrastructuur maar ook de voorbereiding op de toepassingen ten behoeve van gebruikers. Naast toepassingen in verkeer en vervoer (onder meer vervoer dieren, gevaarlijke stoffen, waarschuwingsberichten) zijn deze projecten ook gericht op bijvoorbeeld geodesie, tijdsbeheer, opsporings- en reddingsdiensten. De GSA zal het Galileo-gedeelte van het zevende kaderprogramma nader invullen.

Toepassingen

In verschillende richtlijnen en verordeningen heeft de Commissie het gebruik van Galileo – als één van de mogelijke technieken – opgenomen. Verdere mogelijkheden hiertoe worden binnen de Commissie onderzocht. Eind 2006 zal de Commissie een Groenboek uitbrengen voor de toepassingen van Galileo.

Eén signaal is voorbehouden aan overheidsdiensten (Public Regulated Service – PRS). Het betreft een robuust signaal dat beter bestand is tegen interferentie en pogingen tot opzettelijk verstoren. Het gebruik zal door middel van cryptologie en sleutelmanagement worden gereguleerd. Voor het restrictieve gebruik is een mechanisme voorzien dat voortkomt uit het Gemeenschappelijk Optreden van de Raad (eerste en tweede pijler). De Commissie zal voor eind 2006 bij de Raad een plan indienen voor toegangsbeleid voor PRS.

Concessiecontract

De Gemeenschappelijke Onderneming (GJU) onderhandelt met een consortium over een concessiecontract voor 20 jaar. De hoofdlijnen van dit contract zijn, naar verwachting, eind 2006 uitonderhandeld. Inmiddels is de Galileo Supervisory Authority (GSA) opgericht die vanaf 1 januari 2007 de resterende onderhandelingstaak zal overnemen. De GJU zal begin 2007 worden opgeheven. De onderhandelingen spitsen zich toe op de verdeling van risico's. Vanaf eind 2006 zullen de voornaamste resultaten van de onderhandelingen bekend zijn. Deze worden aan de Raad en het Europees Parlement voorgelegd.

Financiering van het Programma

In juli 2004 heeft de Commissie een verordening voorgesteld voor een financieel kader 2007-2013. In april 2005 heeft de Raad het voorstel aanvaard met uitzondering van het budgettaire gedeelte. Het Parlement heeft in september 2005 zijn steun uitgesproken. In het voorstel van de Commissie was sprake van een EU bijdrage van 1 miljard euro. In de concept begroting is 900 miljoen euro opgenomen. De exacte bedragen die moeten worden vrijgemaakt voor de

volledige duur van de concessie hangen af van de verdeling van de risico's en de financiële lasten die in het concessiecontract worden vastgesteld. De Commissie wordt bijgestaan door de Europese Investeringsbank.

Stand van zaken

Het Voorzitterschap beoogt Raadsconclusies over de mededeling aan te nemen.

Inzet Nederland

Nederland verwelkomt de mededeling van de Commissie. Galileo betreft een gecompliceerd programma met vele facetten. De mededeling geeft in algemene zin een goed overzicht van de stand van zaken in deze verschillende facetten.

Nederland zal bij de behandeling van de Raadsconclusies het belang van tijdige informatie aan de Raad blijven benadrukken. De Raad moet worden geïnformeerd over de uitkomst van de onderhandelingen op hoofdlijnen, waarbij alle financiële consequenties duidelijk in kaart zijn gebracht, alvorens een contract verder wordt uitonderhandeld.

Gevolgen voor Nederland

De Raad heeft eerder besloten dat de bouw en exploitatiefase gefinancierd moet worden uit de EU-begroting. Additionele bijdragen uit nationale begrotingen zijn niet aan de orde.

Mede aan de hand van het groenboek van de Commissie over mogelijke toepassingen van Galileo (verwacht in december) zullen ook Nederlandse partijen zich moeten buigen over de vraag welke kansen en mogelijkheden het Galileo-systeem in de toekomst kan bieden.

Tijdens het Algemene Overleg van maart 2006 heeft de Tweede Kamer verzocht te worden geïnformeerd over de stand van zaken in het Galileo-programma zodra meer bekend is over de totale kosten en eventuele kostenoverschrijdingen. Omdat tot op heden onvoldoende informatie is verstrekt over de te verwachten kosten (vanwege de vertraagde onderhandelingen), kon deze toezegging tot op heden niet gestand gedaan worden. Uiteraard zal deze informatie, zodra beschikbaar, met u gedeeld worden.

Verslag

De conclusies over de stand van zaken rond Galileo werden aanvaard. De Commissie vestigde de aandacht op het grote belang van de toepassingen van Galileo. Om deze reden is hiervoor een aanzienlijk bedrag in het 7^{de} Kaderprogramma gereserveerd (€ 350 mln) en zal de Commissie in december 2006 komen met een groenboek over mogelijke toepassingen. Bij dit punt heeft NL haar kandidatuur voor de zetel van GSA (in Noordwijk) herhaald en de opening van een website (www.GSA-Netherlands.nl) onder de aandacht gebracht.

Stand van zaken onderhandelingen concessiecontract

- Informatie van de Commissie

De bouw en exploitatiefase wordt in de vorm van een Public Private Partnership aanbesteed, waarbij een contract voor 20 jaar zal worden gesloten. Zoals boven aangeven lopen momenteel onderhandelingen met het beoogd en als enig overgebleven consortium. Deze onderhandelingen spitsen zich met name toe op de verdeling van de risico's. Wat betreft de totale kosten van Galileo is voor Nederland het bedrag zoals overeengekomen bij het akkoord over de nieuwe Financiële Perspectieven leidend. Voorts dient, zoals in de Raadconclusies van december 2004 is opgenomen, de Raad op de hoogte te worden gebracht van de resultaten van de onderhandelingen en dient hier met name aandacht te worden

gegeven aan de risicoverdeling en de kosten, voordat het contract wordt getekend en kan worden overgegaan naar de operationele fase (bouw en exploitatie).

Namens de Europese Commissie heeft commissaris Barrot na de eerste onderhandelingsronde de Raad in maart 2006 en juni 2006 op hoofdlijnen geïnformeerd over de voortgang. Gezien echter de wens van de Commissie om meer financiële armslag voor Galileo en het tijdsbeslag van de onderhandelingen, moet gevreesd worden voor aanzienlijke kostenstijgingen. Op dit moment is de informatievoorziening over de onderhandelingen met het Consortium beperkt en heeft Nederland zorgen over de manier waarop de onderhandelingen lopen nu slechts één bidder (het consortium) resteert en vragen ontstaan over de mate van risico die deze bidder bereid is te lopen. Het risico voor de publieke sector en daarmee de mogelijke kosten kunnen dan ook aanzienlijk hoger uitvallen dan eerder was voorzien. Meer gedetailleerde informatie is hierover nu niet te geven omdat de onderhandelingen over de risicoverdeling in de komende maanden worden gevoerd. De Commissie heeft aangegeven dat de Raad voortdurend geïnformeerd zal worden over het verdere verloop van de onderhandelingen. Commissaris Barrot zal dit naar verwachting tijdens de Raad in oktober doen aan de hand van een zeer globale en voorlopige stand van zaken in de onderhandelingen. Nederland hecht sterk aan tijdige en volledige informatie van de Raad. Alleen op deze wijze kan worden voorkomen dat de Raad voor een voldongen feit wordt geplaatst aan het einde van de onderhandelingen (verwacht voor eind 2007).

Verslag

De stand van de onderhandelingen is tijdens de lunch besproken. De Commissie onderstreepte het unieke karakter van deze onderhandelingen (terra incognita) en de vele problemen die hieraan zijn verbonden.

Galileo: relaties met derde landen

- Informatie van de Commissie

Internationale samenwerking is een essentieel onderdeel van het Galileo-programma, dat mondiale ambities heeft. Samenwerkingsovereenkomsten zijn reeds ondertekend met China, Israël, Oekraïne, India, Marokko en Zuid-Korea. De overeenkomst met de Verenigde Staten voorziet in een algehele interoperabiliteit van het Europese en Amerikaanse systeem. Besprekingen worden gevoerd met een groot aantal andere landen. De Commissie zal hierover rapporteren.

Eind 2006 zal de Commissie opnieuw om een mandaat vragen voor onderhandelingen met derde landen. Hierbij zal ook de vraag aan de orde komen of, en zo ja, welke positie derde landen kunnen krijgen in het bestuurlijke apparaat voor het Galileo-systeem.

Verslag

De Commissie kondigde aan dat de interne consultatie over de plaats die men derde landen wil toekennen in de Galileo-structuur vrijwel is afgerond. Het gaat erom derde landen een positie aan te bieden die aantrekkelijk genoeg is om veel belangstellenden te trekken, maar tevens om de volledige Europese controle over het project te waarborgen. De Commissie zal binnenkort met een voorstel hieromtrent komen. Het Voorzitterschap kondigde aan in december op dit onderwerp terug te komen.

Voorstel voor gemeenschappelijke regels op het terrein van security in de burgerluchtvaart

- Politiek akkoord

Doel van het voorstel

De Commissie stelt voor om de bestaande Verordening 2320/02 op het gebied van veiligheid in burgerluchtvaart, die snel en onder druk van '11 september 2001' is uitgevaardigd, te harmoniseren en te vereenvoudigen. De voorgestelde maatregelen hebben o.a. betrekking op toegangs- en veiligheidscontroles, de wijze waarop vliegtuigen worden gecontroleerd, verboden goederen, categorieën van personen en goederen die aan speciale controles worden onderworpen of juist worden uitgezonderd. Daarnaast wil de Europese Commissie de reikwijdte van de verordening uitbreiden met de zogenaamde '*in-flight security*', de beveiliging aan boord van het vliegtuig. Hiermee zouden de Europese regels zowel de beveiliging op de grond als de beveiliging aan boord van het vliegtuig omvatten.

Stand van zaken

Over het voorstel is reeds een algemene oriëntatie bereikt op de Transportraad van 27 maart 2006. Het Voorzitterschap streeft ernaar om ook snel tot een akkoord te komen met het Europees Parlement, mede onder invloed van het recente luchtvaartincident in het Verenigd Koninkrijk, en voert hierover inmiddels besprekingen met het Europees Parlement.

Het belangrijkste punt dat nog openstaat betreft de financiering van de kosten van uitvoering van de maatregelen. Het Europees Parlement heeft een amendement ingediend waarin wordt bepaald dat de lidstaten de kosten van eventuele strengere of aanvullende security maatregelen, die zij met gebruikmaking van hun nationale bevoegdheden kunnen opleggen in hun eigen land, zelf moeten betalen. Het gaat daarbij dus om maatregelen die verder gaan dan het verplichte pakket Europese maatregelen.

Inzet Nederland

Indien het overleg tussen de Raad en het Europees Parlement tot een compromisvoorstel leidt en het voorstel op de komende Transportraad ter besluitvorming wordt voorgelegd, dan zal ik mij dan laten adviseren over een standpuntbepaling (op moment van schrijven is het compromisvoorstel nog niet bekend). Gezien de gevoeligheid van dit onderwerp bij de meeste lidstaten zal het daarbij naar verwachting gaan om een sterk afgezwakt compromisvoorstel. Daarbij zal het streven om snel tot een akkoord te komen centraal staan.

Gevolgen voor Nederland

De gevolgen van het voorstel als zodanig zijn beperkt, omdat het hier uitsluitend om het vaststellen van de basisprincipes van de luchtvaartbeveiliging gaat. Waarschijnlijk zal de implementatieregelgeving die later op basis van de onderhavige verordening wordt vastgesteld, meer praktische gevolgen hebben.

Voor wat betreft de financiering moet het compromisvoorstel worden afgewacht. Hierbij zal het hoe dan ook gaan om de formulering van een uitgangspunt inzake de mogelijkheid van meebetalen door de nationale overheden. Een dergelijk uitgangspunt zal naar verwachting nog geconcretiseerd moeten worden in uitvoeringsregels die door de Europese Commissie ontwikkeld moeten worden.

Verslag

De voorgelegde tekst voor wijziging van de bestaande Verordening 2320/02 werd ongewijzigd door de Raad goedgekeurd.

NB: in een eerder stadium was reeds naar voren gekomen dat een akkoord met het Europees Parlement niet tot de mogelijkheden behoorde.

De onderhandelingen met het Europees Parlement zullen de komende tijd, op basis van het akkoord van de Raad, doorgaan.

EU-VS luchtvaartonderhandelingen

- Informatie van de Commissie

Stand van zaken

De in november 2005 gevoerde onderhandelingen tussen de EU en de VS hebben een positief resultaat opgeleverd. Er is sprake van een akkoord met dien verstande dat de VS nog een afzonderlijk nationaal traject t.a.v. “ownership and control” moet doorlopen. Dit voorziet in ruimere zeggenschapsbepalingen (control) in VS-luchtvaartmaatschappijen voor niet-VS investeerders. Dat wil zeggen dat bijv. EU-investeerders de feitelijke zeggenschap met betrekking tot economische aspecten van de luchtvaartmaatschappij kunnen krijgen. Het Department of Transport (DoT) van de VS heeft hiertoe een *Notice of Proposed Rule Making* (NPRM) gepubliceerd die deze ruimere zeggenschapsbepalingen mogelijk zou moeten maken. Dit heeft meer discussie opgeleverd dan voorzien en op 3 mei j.l heeft het DoT een aanvullende (Supplemental) NPRM uitgebracht. DoT's benadering is in algemene zin ongewijzigd gebleven. De SNPRM was vooral bedoeld als verduidelijking maar kende tevens enkele aanscherpingen. Ook de aanvullende NPRM heeft in het Congres veel weerstand opgeroepen.

Het Amerikaanse Huis van Afgevaardigden heeft onlangs een amendement aangenomen, waardoor DoT de uiteindelijke regelgeving (*Final Rule*) niet kan implementeren. Vervolgens heeft de Senaatcommissie dit overgenomen. Nu moet de *Final Rule* nog door de gehele Senaat worden behandeld. Verwacht wordt dat dit niet voor de tussentijdse verkiezingen van het Congres in november zal gebeuren. DoT heeft derhalve besloten de *Final Rule* niet te finaliseren om niet (nog meer) kwaad bloed te zetten bij Congres. Volgens de Europese Commissie is het niet waarschijnlijk dat er voor het einde van het jaar een *Final Rule* zal komen.

Nederlandse inzet

Nederland zal de Commissie blijven steunen in haar streven snel tot een definitief akkoord te komen.

Gevolgen voor Nederland

Een OAA schept nieuwe mogelijkheden voor KLM-Air France (niet in de laatste plaats ten aanzien van financiering en schaalvergroting). Concreet betekent een OAA dat de alliantie KLM-Air France geen luchtvaartpolitieke belemmeringen zal ondervinden.

Indien de Raad een definitief akkoord zou verwerpen, kan dit op termijn negatieve gevolgen hebben voor het *Open skies* verdrag tussen Nederland en de VS. De Commissie heeft namelijk een inbreukprocedure tegen Nederland geopend met als inzet het opzeggen van *Open skies* verdrag. De procedure is hangende de onderhandelingen tussen de EU en de VS stilgelegd.

Verslag

Commissaris Barrot deed verslag van de recente ontwikkelingen, met name inzake het besluit over de Final Rule voor verruiming van de mogelijkheid van investeringen door niet-VS-burgers. Commissaris Barrot had inmiddels gebeld met de nieuwe Secretary for Transportation Mary Peters, die 'zeer geëngageerd blijft voor een spoedig akkoord, maar met verdere actie wacht tot na de komende verkiezingen in de VS'. Het Voorzitterschap concludeerde dat Raad kennis nam van het verslag van de Commissie, dat het commitment voor een snel resultaat werd herhaald, dat de Final Rule of een equivalent daarvan 'clear, meaningful and robust' moest zijn en dat Commissie in volgende Raad weer zou rapporteren.

EU – Rusland – Overvliegrecchten Siberië

- Informatie van de Commissie

Stand van Zaken

Commissaris Barrot zal rapporteren over de voortgang van de onderhandelingen met de Russische Federatie (RF) inzake de Trans Siberische Overvliegrecchten (TSR's).

De Raad heeft de Commissie in maart een mandaat gegeven om onderhandelingen te starten, welke zich beperken tot het afschaffen van de verplichte heffingen door de Russische Federatie op de overvliegrecchten van Europese luchtvaartmaatschappijen over Siberië op vluchten van en naar Azië. Het mandaat is in de tijd beperkt en is gekoppeld aan de beslissing over toetreding van de Russische Federatie tot de WTO.

Tot nu toe verlopen de onderhandelingen zeer stroef met name omdat de Russische Federatie geen haast heeft met het dossier. De Commissie wil de kwestie opgelost hebben voor de EU-Rusland top in november.

Gevolgen voor Nederland

Afschaffing van de verplichte betalingen zal KLM enkele tientallen miljoenen euro's per jaar schelen en bijdragen aan het normaliseren van de luchtvaartrelatie met Rusland.

Verslag

De Commissie gaf een overzicht van de elementen waarover in principe overeenstemming is bereikt met de Russische Federatie: het einde van de betalingen per 2013, het stoppen van het vereiste van commerciële akkoorden voor overvliegen, het instellen van nieuwe heffingen slechts gekoppeld aan ATM-kosten op een non-discriminatoire en transparante basis en geen belasting van nieuwe frequenties die vanaf nu worden verleend. Recent zijn daaraan toegevoegd: geen daling van het aantal bestaande frequenties (grandfathering) en geen andere, vervangende betalingen. Nog op te lossen is het punt van de degressiviteit tot 2013 en de garantie van onbeperkte toegang tot frequenties vanaf 2014. De koppeling aan de WTO-toetreding blijft onverkort gehandhaafd.