

**GEANNOTEEERDE AGENDA
TRANSPORT, TELECOM EN ENERGIERAAD VAN 22 MAART 2006
ONDERDEEL TRANSPORT**

Hieronder vindt u een samenvatting van de Nederlandse inzet op de onderwerpen van de Transportraad van 22 maart aanstaande.

Deze Transportraad heeft een korte agenda met de volgende hoofdpunten.

Allereerst zal gesproken worden over **Galileo** en de stand van zaken met betrekking tot de onderhandelingen over het concessiecontract. Deze onderhandelingen verlopen momenteel moeizaam omdat eenduidig management vanuit het betrokken bedrijfsleven ontbreekt. Ik maak mij zorgen over de ontstane situatie. Ik zal tijdens de Transportraad dan ook aandringen op een duidelijke uitspraak van de Raad over de noodzaak tot voortgang in de onderhandelingen.

Nederland kan instemmen met een algemeen onderhandelingsmandaat voor de Europese Commissie om de onderhandelingen te starten met de derde landen (niet EU-landen) inzake de participatie in de Galileo Supervisory Authority (GSA).

Daarnaast zal een debat plaatsvinden over de **Lissabondoelstellingen** en de rol die transportsector hierin speelt. Ik zal het debat aangrijpen om aandacht te vragen voor het verder verminderen van de CO₂-uitstoot van de transportsector door onder meer het stellen van emissienormen aan voertuigen en brandstoffen, het stimuleren van technologische innovaties en het gebruik van biobrandstoffen. Dit past binnen het streven van dit Kabinet om verregaande reducties van de uitstoot van broeikasgassen te bewerkstelligen.

Op het gebied van luchtvaart zal gesproken worden over de onderhandelingen tussen de **EU en de VS over een luchtvaartakkoord**. Over dit akkoord onderhandelen de VS en de EU opnieuw nadat de Amerikanen er niet in zijn geslaagd noodzakelijke regelgeving op een onderdeel van het in 2005 bereikte akkoord tussen de EU en de VS (het onderdeel *ownership en control*) rond te krijgen.

Tenslotte zal de Raad gevraagd worden akkoord te gaan met de uitkomsten van de onderhandelingen tussen de EU en de Russische Federatie inzake de uitfasering van de **Siberische overvliegrechten**. Nederland kan hier mee akkoord gaan.

Horizontale vraagstukken

Galileo: stand van zaken onderhandelingen concessiecontract

- Debat

De Transportraad heeft eerder besloten dat Galileo in de vorm van een publiek-private samenwerkingsovereenkomst wordt aanbesteed, waarbij een contract voor 20 jaar zal worden gesloten. Momenteel lopen de onderhandelingen met het beoogd en als enig overgebleven consortium. Dit consortium is ontstaan uit een fusie van twee eerder geselecteerde consortia vanwege de meerwaarde die dit zou opleveren voor de publieke kant (in de vorm van hogere opbrengsten). De betrokken bedrijven zijn echter tot op heden niet in staat gebleken om de Galileo Operating Company (GOC) op te richten die het project moet uitvoeren. Onenigheid over de verdeling van werkzaamheden is de reden van deze vertraging. Omdat een éénduidig management ontbreekt kunnen momenteel geen knopen worden doorgehakt in de onderhandelingen en kan de Transportraad geen voorstel worden voorgelegd.

Stand van zaken

Momenteel wordt door het Duitse voorzitterschap en de Europese Commissie gepoogd om de patstelling te doorbreken door het bedrijfsleven op haar verantwoordelijkheid te wijzen en de ernstige gevolgen te schetsen. Recent is door betrokken bedrijven een 'roadmap' toegezegd voor het oplossen van de problemen. Naar verwachting zal deze informatie kort voor de Transportraad beschikbaar komen. Indien een oplossing wordt bereikt kunnen de onderhandelingen worden hervat.

Inzet Nederland

Nederland maakt zich zorgen over de ontstane situatie. Ik zal tijdens de Transportraad dan ook aandringen op een duidelijke uitspraak van de Raad over de noodzaak tot voortgang in de onderhandelingen.

Voorts zal ik nogmaals benadrukken dat de Raad zich tijdig moet kunnen uitspreken over de uitkomsten van de onderhandelingen op hoofdlijnen.

Gevolgen voor Nederland

Vertraging kan op termijn veroorzaken dat de mogelijkheden die Galileo biedt (zoals bijvoorbeeld voor de introductie van beprijzing in verkeer en vervoer) in eerste instantie niet benut kunnen worden. Discontinuïteit in de opdrachtverlening kan tevens tot problemen leiden bij Nederlands bedrijfsleven dat nu betrokken is bij de ontwikkelingsfase van het systeem.

Galileo: samenwerking met derde landen

- Aanne name van een besluit van de Raad

In december 2006 heeft de Commissie een voorstel uitgebracht over de wijze waarop derde landen kunnen participeren in de Galileo Supervisory Authority (GSA). De Raad zal dit voorstel bekrachtigen en daarmee de Commissie een algemeen mandaat verlenen om de onderhandelingen te starten met derde landen.

Belangrijk aandachtspunt is dat de participatie van derde landen in Galileo voldoende aantrekkelijk is, terwijl tegelijk de zeggenschap van de EU over het systeem blijft gewaarborgd. Daarom wil de Commissie in de *Administrative Board* (Raad van Bestuur) geen plaats inruimen voor derde landen. Deze zouden – met de EU-landen – een zetel krijgen in de *Galileo International Board*, een orgaan dat adviezen kan geven aan de *Administrative Board*. Voor de *Galileo International Board* is een lijst van onderwerpen opgesteld waarover deze zou kunnen adviseren.

Stand van zaken

Over het voorstel tot een algemeen onderhandelingsmandaat is overeenstemming bereikt. De Commissie zal voor iedere specifieke onderhandeling overleg voeren met de Raad.

Inzet Nederland

Nederland vindt internationale samenwerking belangrijk teneinde het wereldwijde gebruik van Galileo te bevorderen. Nederland kan instemmen met het algemene mandaat. De Commissie heeft verzekerd dat voldoende flexibiliteit bestaat om in specifieke gevallen een bevredigende uitkomst te bewerkstelligen.

Gevolgen voor Nederland

Geen directe gevolgen voor Nederland.

Economische groei en klimaatbescherming - bijdrage van transportsector aan het behalen van de Lissabonsdoelstellingen

- Debat aan de hand van vragen

Op voorstel van het Duitse voorzitterschap zal de Transportraad spreken over de rol van de vervoerssector in het kader van de Lissabondoelstellingen. De Raadswerkgroep Transport heeft hierover reeds conclusies opgesteld. Deze conclusies haken aan op de vier prioritaire onderwerpen in het kader van de Lissabonstrategie: (1) kennis en innovatie, (2) verbetering ondernemingsklimaat, (3) arbeidsmarkt en (4) klimaat en energie.

In de conclusies wordt benadrukt dat de transportsector een belangrijke economische sector is (zeven procent van het Europese GDP) en een efficiënte, duurzame, veilige en toegankelijke vervoerssector van groot belang is om de Lissabondoelstellingen te behalen. Onder meer het belang van Galileo, SESAR en intelligente transportsystemen wordt onderstreept. Aandacht wordt gevraagd voor het verminderen van de administratieve lasten, het verbeteren van de interoperabiliteit en adequate infrastructuur. Op het gebied van energie en klimaat wordt benadrukt dat voort gegaan dient te worden met het verder verbeteren van de energie-efficiëntie van voertuigen en brandstoffen. Ook het voorstel voor het onderbrengen van de luchtvaart in het Europese emissiehandelssysteem wordt aangehaald.

Stand van zaken

Het Duitse voorzitterschap zal voor het debat een aantal vragen opstellen. Deze vragen zijn op moment van schrijven nog niet beschikbaar.

Inzet Nederland

Nederland steunt de eerder aangenomen conclusies. Nederland zal tijdens de Transportraad aandacht vragen voor het verder verminderen van de CO₂-uitstoot van de transportsector door middel van het stellen van emissienormen aan voertuigen en brandstoffen, het stimuleren van technologische innovaties en het gebruik van biobrandstoffen. Dit past binnen de doelstelling van dit Kabinet om een verregaande reductie van de uitstoot van broeikasgassen te bewerkstelligen. Om deze reductie te behalen dient een kosteneffectieve mix van maatregelen gerealiseerd te worden, ook voor de transportsector. Daarnaast zal Nederland het belang van het verminderen van de administratieve lasten onderstrepen.

Gevolgen voor Nederland

Om de Nederlandse doelstellingen op het gebied van onder meer klimaat en het verminderen van de administratieve lasten te behalen, dienen ook vooral Europese en internationale maatregelen genomen te worden. Raadsconclusies en een debat tijdens de Transportraad kunnen dit nogmaals onder de aandacht brengen.

Luchtvaart

Luchtvaartonderhandelingen EU – VS

- Stand van zaken en politiek signaal van de Raad

De in november 2005 gevoerde onderhandelingen tussen de EU en de VS hebben een positief resultaat opgeleverd. Er was sprake van een akkoord over de tekst van een *Open Aviation Area*. Echter op een bijkomend onderdeel (ten aanzien van *ownership and control*) diende de VS nog een afzonderlijk nationaal traject te doorlopen alvorens het akkoord daadwerkelijk ondertekend kon worden. Dit betreffende onderdeel voorziet in ruimere zeggenschapsbepalingen (control) in VS-luchtvaartmaatschappijen voor niet-VS investeerders. Dat wil zeggen dat bijvoorbeeld EU-investeerders de feitelijke zeggenschap met betrekking tot economische aspecten van de luchtvaartmaatschappij kunnen krijgen.

Het is het Amerikaanse Departement of Transport (DoT), vanwege weerstand binnen de VS, echter niet gelukt om de noodzakelijke wetgeving op dit punt te finaliseren. De Transportraad van december heeft naar aanleiding hiervan aangegeven dat hiervoor additionele concessies gevonden moesten worden teneinde de balans tussen de EU en de VS weer gelijk te trekken.

Stand van zaken

In twee onderhandelingsrondes is een pakket besproken dat dit tegenwicht zou moeten bieden. De Raad zal dit pakket bespreken en een besluit nemen al of niet een duidelijk signaal te geven aan de VS dat dit bereikte resultaat voldoende is.

Standpunt Nederland

Nederland steunt het door de Commissie bereikte resultaat en is van mening dat het in november 2005 bereikte verdrag en de additioneel verkregen concessies van de VS een dermate goed resultaat is, dat volmondig ingestemd kan worden met het pakket.

Gevolgen voor Nederland

Een *Open Aviation Area* (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. De OAA omvat verder een groot aantal commerciële voordelen. Tenslotte vormt zij het voorbeeld wereldwijd voor verandering van de restrictieve luchtvaartregelgeving.

Indien de Raad het akkoord zou verwerpen, kan dit ernstige negatieve gevolgen hebben voor het huidige verdrag tussen Nederland en de VS (*Open Skies* verdrag). De Commissie heeft namelijk een inbreukprocedure tegen Nederland geopend met als inzet het opzeggen van *Open Skies* verdrag. Het Hof heeft inmiddels uitspraak gedaan en bevestigd dat Nederland, met acht andere EU-lidstaten, op een aantal punten inbreuk heeft gemaakt op haar EU-verplichtingen bij het sluiten van de *Open Skies* verdrag. Een dergelijke opzegging zou grote gevolgen kunnen hebben voor de *Skyteam*-alliantie en verlies betekenen van de anti trust immuniteit die deze alliantie thans geniet en waarop zij gebaseerd is.

Luchtvaartakkoord EU – Russische Federatie inzake de Siberische overvliegrechten

- Aanneame van het akkoord

In november 2006 is een akkoord bereikt tussen de EU en de Russische Federatie over het afschaffen van de verplichte betalingen voor het recht om over Siberië te vliegen. Vanaf 1 januari 2014 zullen deze betalingen alleen gerelateerd zijn aan directe kosten, transparant zijn en voor alle buitenlandse luchtvaartmaatschappijen gelijk. Daaraan voorafgaand zal per 1 januari 2010 geen betaling meer hoeven te worden gedaan voor het overslaan van een stop in Moskou.

Onmiddellijk na ondertekening van de overeenkomst tussen de EU en de Russische Federatie, zal voor *nieuwe* trans-Siberische frequenties al geen betaling meer verplicht zijn.

Om gedeeltelijk tegemoet te komen aan de Europese luchtvaartmaatschappijen die bestaande vluchten uitvoeren (en daar dus tot 2014 voor moeten blijven betalen), wordt een mechanisme in het leven geroepen waaraan alle Europese luchtvaartmaatschappijen die nieuwe frequenties gaan uitvoeren verplicht meebetalen. De opbrengst daarvan wordt op basis van alle (dus zowel oude als nieuwe) frequenties verdeeld over alle Europese luchtvaartmaatschappijen die de trans-Siberische route vliegen. Daarmee wordt een deel van de kosten die betaald worden voor oude frequenties gecompenseerd.

Stand van zaken

De lidstaten worden gevraagd in te stemmen met het akkoord. Het voorstel kan op brede steun rekenen van de lidstaten.

Standpunt Nederland

Nederland kan instemmen met het akkoord.

Gevolgen voor Nederland

Afschaffing van de verplichte betalingen betekent een financiële besparing voor Europese luchtvaartmaatschappijen (voor de KLM enkele tientallen miljoenen per jaar).