

Verslag Transportraad 22 maart 2007

Hierbij informeer ik u over de uitkomsten van de Transportraad die op 22 maart 2007 plaatsvond.

Samenvatting

De Transportraad is akkoord gegaan met het onderhandelingsresultaat tussen de **Europese Unie en de Verenigde Staten over een luchtvaartakkoord**. Ik ben hier zeer verheugd over. Ik beschouw het akkoord als een grote stap voorwaarts en van grote waarde voor de luchtvaartsector.

Ook is de Transportraad akkoord gegaan met de uitkomsten van de onderhandelingen tussen de Russische Federatie en de Europese Unie over het afschaffen van de **Siberische overvliegrechten**.

Over de voortgang van het **Galileo-project** zijn, mede op aandringen van Nederland, Raadsconclusies aangenomen. In deze conclusies wordt een zeer krachtig signaal afgegeven richting het consortium dat op korte termijn knopen moeten worden doorgehakt. Over de uitkomsten van dit agendapunt van de Transportraad verwijs ik verder graag naar de brief die ik u hierover recentelijk heb verzonden (nr 21501 – 33, nr 120).

Het 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) is zonder discussie aangenomen.

Tenslotte heeft een debat plaatsgevonden over **duurzaam vervoerbeleid**. Ik heb in deze discussie onder meer gepleit voor ambitieuze doelstellingen op het gebied van bronbeleid. De Transportraad van juni zal Raadsconclusies over het onderwerp 'duurzaam vervoerbeleid' aannemen.

VERSLAG

Horizontale vraagstukken

Galileo: stand van zaken onderhandelingen concessiecontract

De Raad heeft Raadsconclusies aangenomen over Galileo. Tijdens de Raad heb ik volmondig deze conclusies gesteund. Er diende naar mijn mening een zeer krachtig signaal afgegeven te worden richting consortium dat op korte termijn hom of kuit gegeven moet worden. In de conclusies wordt onder meer gesteld dat het consortium voor 10 mei 2007 duidelijkheid moeten geven over: (a) de oprichting van de *Galileo Operating Company* (inmiddels gebeurd), (b) de benoeming van een *Chief Executive Officer* (CEO) met voldoende mandaat en (c) de toezegging dat het mogelijk is om uiterlijk 15 september 2007 een overeenkomst op hoofdlijnen te sluiten.

Hierbij zij aangegeven dat vooralsnog een volledige of gedeeltelijke Publiek Private Samenwerking (PPS) mijn voorkeur heeft. Mocht het consortium, al dan niet in

gewijzigde vorm, niet in staat zijn om de vereiste duidelijkheid te geven, dan zal de Raad in juni ook over alternatieven voor de PPS moeten beschikken. Deze worden door de Europese Commissie in samenwerking met de *Galileo Supervisory Authority* en het *European Space Agency* in kaart gebracht. Voorop staat een constructie die een optimale kosten/baten prognose laat zien.

De Europese Commissie zal in juni tevens inzicht geven in het financiële mechanisme dat men wil voorstellen voor de dekking uit de EU-begroting van de kosten van het Galileo-programma en de financiële risico's in de operationele fase.

Galileo: samenwerking met derde landen

Het 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) is zonder discussie aangenomen. Derde landen zullen – met de EU-landen – een zetel krijgen in de *Galileo International Board*, een orgaan dat adviezen kan geven aan de *Administrative Board* (Raad van Bestuur). Voor de *Galileo International Board* is een lijst van onderwerpen opgesteld waarover deze zou kunnen adviseren. De specifieke invulling van de onderhandelingen met een derde land zal worden voorgelegd aan het in te stellen *Special Committee* waarin alle lidstaten zitting hebben.

Economische groei en klimaatbescherming – bijdrage van de transportsector aan het behalen van de Lissabondoelstellingen.

Tijdens de Transportraad vond een debat plaats op basis van twee vragen die in gingen op het kweken van bewustzijn bij gebruikers van het wegvervoer – door bijvoorbeeld heffingen, etikettering en informatiecampagnes - en op de verbetering van de bijdrage aan klimaatbescherming door zeevaart, binnenvaart en spoor. Hiermee ging de discussie niet zozeer over de Lissabondoelstellingen maar met name over de bijdrage van de transportsector aan het behalen van de klimaatdoelstellingen.

Ik heb aangegeven dat de nieuwe regering de ambitie heeft de komende kabinetsperiode grote stappen te nemen in de transitie naar één van de duurzaamste en efficiëntste energievoorzieningen in Europa in 2020. Ook het wegverkeer zal hieraan een forse bijdrage moeten leveren. In eerste instantie zal een CO₂-reductie in het wegvervoer moeten komen van Europees bronbeleid, bijvoorbeeld door strengere normen voor voertuigmotoren. Nederland heeft verder aangegeven dat de lidstaten ook instrumenten zouden moeten inzetten om de vraag van consumenten naar zuinige auto's te stimuleren. Eén van de mogelijkheden daartoe is de inzet van fiscale stimulering. Nederland heeft voorbeelden gegeven van nationale maatregelen op het gebied van gedifferentieerde aanschafbelasting op auto's, biobrandstoffen, het Nieuwe Rijden en de voorziene invoering van kilometerheffing. Ook heeft Nederland aandacht gevraagd voor de milieuvoordelen van langere en zwaardere voertuigen (LZV's).

Op het gebied van zeevaart, binnenvaart en spoor heeft Nederland aangegeven dat ook voor deze sectoren mondiaal en Europees bronbeleid van absoluut belang zijn. Er is nog een grote winst te behalen bij het schoner maken van de motoren van al deze modaliteiten en het stellen van kwaliteitsnormen aan brandstoffen.

Luchtvaartonderhandelingen EU - VS

De Transportraad kon unaniem instemmen met het bereikte onderhandelingsresultaat tussen de Verenigde Staten en de Europese Unie over een luchtvaartakkoord. Het akkoord zal worden ondertekend tijdens EU-VS Top op 30 april 2007 in Washington.

Het akkoord geeft beide partijen de mogelijkheid om tussen alle punten in de EU en de VS te vliegen, zonder capaciteitsrestricties. Over de gevoelige elementen van staatssteun, security, concurrentie, wetleasing (huren van vliegtuigen met bemanning) en codesharing (delen van vluchtnummers op internationale routes) zijn vergaande afspraken gemaakt. Ook zijn afspraken gemaakt over groot aantal additionele commerciële mogelijkheden (meer verkeersrechten, franchising en branding). Een gezamenlijk comité wordt ingesteld om alle luchtvaartzaken bespreekbaar te maken en conflicten te voorkomen (zie emissiehandel, security en bescherming passagiersgegevens). Verder is afgesproken om op korte termijn te starten met de onderhandelingen over een tweede fase akkoord.

Het akkoord is van grote waarde voor de Europese luchtvaart. Het biedt een stevige basis voor luchtvaartmaatschappijen en allianties voor verdere versterking van de belangrijke trans-Atlantische markt. Het akkoord versterkt de eerlijke concurrentie en is zo van groot belang voor de Europese consument. Daarnaast bevat het akkoord een belangrijke en gestructureerde vorm van samenwerking tussen de VS en de EU op allerlei moeilijke gebieden, zoals security, milieu en technische innovatie. Het akkoord vormt een voorbeeld wereldwijd voor verandering van de restrictieve luchtvaartregelgeving. Ik heb tijdens de Transportraad dan ook volledige steun aan het akkoord gegeven.

Luchtvaartakkoord EU - Russische Federatie inzake de Siberische overvliegrechten

De Transportraad kon unaniem instemmen met het bereikte onderhandelingsresultaat tussen de EU en de Russische Federatie inzake het afschaffen van de Siberische overvliegrechten. 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.

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