



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 26.03.2003
COM (2003) 164 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE
AAN DE RAAD EN HET EUROPEES PARLEMENT**

over de gevolgen van de oorlog in Irak voor de sectoren energie en vervoer

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN HET EUROPEES PARLEMENT

over de gevolgen van de oorlog in Irak voor de sectoren energie en vervoer

De oorlog in Irak zal grote gevolgen hebben, waarvan de volle omvang thans nog niet duidelijk is. Deze mededeling is niet meer dan eerste reactie op de gevolgen van de oorlog voor de sectoren energie en vervoer. Uiteraard kunnen in het licht van de ontwikkelingen aanpassingen nodig worden.

Om de analyse van deze sectoren door de Commissie voor te bereiden, werd afgelopen december bij het Directoraat-generaal Energie en Vervoer een task-force ingesteld voor een "analyse van de risico's op het gebied van energie en vervoer". Deze heeft als opdracht informatie te leveren aan de andere centra voor snelle reacties van de Commissie (de "crisis room" van het Directoraat-generaal Buitenlandse Betrekkingen en het alarmcentrum van het Directoraat-generaal Milieu). De taak van deze task-force bestaat er voornamelijk in na te gaan wat de risico's zijn en wat de mate van de kwetsbaarheid is van de infrastructuur van energie en vervoer in de landen van de EU, de kandidaat-landen en buurlanden.

In de aanloop naar de oorlog in Irak werd een aantal maatregelen voorbereid om aan de meest acute problemen te kunnen verhelpen.

1. LUCHTVERVOER

Het luchtvervoer in Europa zou nadelige invloed kunnen ondervinden van de oorlog in Irak. De luchtvaartsector zou op ten minste drie niveaus daarvan gevolgen kunnen ondervinden:

- afsluiting van het luchtruim in de conflictregio en omleidingen van het verkeer, voornamelijk via Rusland;
- congestie van het luchtruim boven Europa vanwege de prioriteit die wordt gegeven aan militaire vluchten boven de burgerluchtvaart;
- tot slot, en vooral, een afname van de vraag. De luchtvaartindustrie voorziet een daling van de inkomsten op wereldniveau van ongeveer 6 miljard euro in het geval van een drie maanden durende oorlog (gegevens van de IATA¹). Deze afname van de inkomsten zou echter nog veel zwaarder kunnen uitvallen indien de oorlog nog langer zou duren.

De gevolgen van de oorlog op de situatie in de luchtvaartsector, die toch al te maken heeft met een behoefte aan consolidatie, moet echter ook weer niet worden overschat (zie bijlage I over de huidige toestand in de sector). De vermindering van het aantal vluchten naar het Midden-Oosten en de Golfregio hoeft zich niet noodzakelijkerwijs uit te breiden naar alle luchtverbindingen. Het is duidelijk dat dit zal afhangen van de

¹ International Air Transport Association.

wereldwijde economische groeivertraging en de psychologische effecten (reisangst) die men in tijden van conflict vaak kan waarnemen.

De Commissie bestudeert een aantal maatregelen om de sector te ondersteunen. De Commissie kan echter geen maatregelen aanvaarden die zouden leiden tot distorsies tussen landen en tussen bedrijven, en kan ook niet aanvaarden dat de huidige situatie als voorwendsel zou worden gebruikt voor het vertragen van de nodige herstructureringen. Er moet nogmaals worden gewezen op het belang van een strikte eerbiediging van de verplichtingen van het EG-Verdrag inzake staatssteun. Het Verdrag voorziet in de mogelijkheid te reageren op bijzondere evenementen (artikel 87, lid 2, punt b)). De Commissie heeft reeds gebruik gemaakt van deze bepaling in de sector luchtvervoer wanneer de omstandigheden dat rechtvaardigden.

Er wordt aan herinnerd dat de Commissie tijdens de eerste Golfoorlog in 1991 en vooral na de aanslagen van 11 september 2001 voor een beperkte periode een aantal maatregelen heeft genomen om het de luchtvaartmaatschappijen mogelijk te maken het hoofd te bieden aan problemen op de korte termijn:

- milde beoordeling van bepaalde vormen van staatssteun die waren bestemd voor het compenseren van de extra kosten die waren ontstaan op het gebied van veiligheid en verzekering;
- mogelijkheid voor de Commissie, op basis van een analyse van geval tot geval, om krachtens de op het luchtvervoer van toepassing zijnde mededingingsvoorschriften bepaalde samenwerkingsovereenkomsten tussen luchtvaartmaatschappijen toe te staan; met name een gunstige behandeling van overeenkomsten voor de coördinatie van diensten die tot doel hadden te zorgen voor een voldoende aanbod op minder gebruikte verbindingen of tijdens dalperiodes;
- versoepeling van de regels inzake de toewijzing van slots op luchthavens.

De industrie heeft goed gereageerd op deze problemen en het verkeer is kort na de oorlog weer gaan toenemen. De toename van het verkeer na 11 september was echter langzamer.

Er kan nu een aantal vergelijkbare maatregelen worden overwogen.

1.1. Financiële steun aan de luchtvaartmaatschappijen

Na 11 september hadden de verzekeringsmaatschappijen zonder enige vooraankondiging de dekking van het terrorisme- en oorlogsrisico ingetrokken, hetgeen de lidstaten had verplicht om in hun plaats te treden en de Commissie ertoe had gebracht dit optreden een plaats te geven in het kader van de controle op staatssteun, maar in dit geval zullen de consequenties naar verwachting beperkter van aard zijn.

Om vooruit te lopen op de te verwachten problemen, heeft het Directoraat-generaal Energie en Vervoer op 10 maart 2003 de groep *ad hoc* bijeengeroepen, die na 11 september was samengesteld. Deze heeft de situatie op de markt bestudeerd en die bestaat uit deskundigen van lidstaten op het gebied van verzekeringen. De meeste vertegenwoordigers van de lidstaten zijn van mening dat niet te verwachten valt dat de dekking van risico's (third party liability cover) zal worden ingetrokken. De

experts verwachten een grote, maar in de tijd beperkte, verhoging van de premies voor vluchten naar de Golfregio. Bepaalde lidstaten hebben de Commissie echter gevraagd de mogelijkheid te bestuderen van het opnieuw invoeren van een mechanisme dat als kader kan dienen voor steun indien het een aanzienlijke verhoging betreft. De diensten van de Commissie zullen blijven toezien op de ontwikkeling van de situatie, teneinde te kunnen reageren op eventuele reacties van de lidstaten en om deze te coördineren.

Daarnaast bestaat het risico dat door de regering van de Verenigde Staten, maar ook van andere derde landen, rechtstreekse steunmaatregelen voor hun luchtvaartondernemingen worden aangenomen. Dan zou moeten worden nagegaan wat de effecten van deze steunmaatregelen zijn voor de Europese ondernemingen. In deze context moet worden gewezen op het voorstel van de Commissie van maart 2002 over oneerlijke praktijken in het luchtvervoer. Het doel van dat voorstel is ervoor te zorgen dat de Gemeenschap beschikt over een instrument om zich commercieel te weer te stellen tegen steunmaatregelen elders, net zoals voor andere sectoren bestaat. Het is derhalve van wezenlijk belang dat de Raad en het Europees Parlement dit voorstel snel goedkeuren, teneinde een eventuele distorsie van de concurrentie door ondernemingen uit derde landen te vermijden.

1.2. Veiligheidsmaatregelen

Onmiddellijk na de aanslagen van 11 september heeft de Commissie een voorstel ingediend voor een verordening waarmee gemeenschappelijke regels worden ingesteld op het gebied van de veiligheid in de burgerluchtvaart. Deze verordening werd door de Raad en het Parlement in januari 2003 goedgekeurd. In de verordening worden gemeenschappelijke regels vastgesteld voor de controle van bagage en reizigers en worden controleprocedures georganiseerd. Met ingang van juli 2003 zal de Commissie de verantwoordelijkheid op zich moeten nemen voor het toezicht op de daadwerkelijke tenuitvoerlegging van deze verordening in alle luchthavens van de Gemeenschap.

De oorlog in Irak zou een versterking van de dagelijkse samenwerking tussen de nationale veiligheidsautoriteiten en ook met de Commissie nodig kunnen maken, teneinde te kunnen beschikken over een collectieve capaciteit om de reageren bij bijzondere problemen op één bepaald punt op het grondgebied van de Gemeenschap.

De Commissie is van mening dat de overheid de versterking van de veiligheidsmaatregelen op zich moet nemen. Het spreekt vanzelf dat ook wanneer bepaalde maatregelen rechtstreeks worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen en aan andere exploitanten uit deze sector, zoals luchthavens, leveranciers van luchthavendiensten en luchtvaartnavigatiediensten, de financiering daarvan uit openbare middelen niet mag leiden tot een vorm van steun aan de exploitatie die niet verenigbaar is met het Verdrag.

1.3. Slots

De communautaire verordening betreffende de toewijzing van slots bepaalt dat een luchtvaartmaatschappij de toegewezen slots slechts kan behouden wanneer zij die gedurende ten minste 80% van de tijd waarvoor zij werden toegewezen, heeft gebruikt.

De verordening staat echter ook toe dat bijzondere omstandigheden, namelijk onvoorziene en onvermijdelijke gevallen waarop de vervoerder geen enkele invloed kan uitoefenen, gevolgen hebben voor het gebruik dat wordt gemaakt van de toegewezen slots, en dat daarmee kan worden gerechtvaardigd dat deze slots niet voor het volgende seizoen verloren gaan.

Na de aanslagen van 11 september heeft de Commissie voorgesteld dat bij wijze van uitzondering de luchtvaartmaatschappijen de niet-gebruikte slots konden behouden. De Commissie bestudeert of een vergelijkbare aanpak voor het zomerseizoen 2003 opportuun is.

2. ZEEVERVOER

De gevolgen van de oorlog op de wereldhandel zullen ook rechtstreeks gevolgen hebben voor het zeevervoer, waarvan de marges thans bijzonder laag zijn. Maar vooral de problemen op het gebied van de veiligheid lopen thans het gevaar duidelijker naar voren te komen.

In het zeevervoer is namelijk slechts laat een bewustwording ontstaan van de kwetsbaarheid ervan, zelfs na de aanslagen van 11 september, die de overheden ertoe hebben gebracht een evaluatie uit te voeren van alle vormen van vervoer.

In deze context zal in de komen dagen een mededeling worden goedgekeurd over de veiligheid in het zeevervoer. Daarin is een voorstel opgenomen om de recente internationale instrumenten op het gebied van de veiligheid om te zetten (wijziging van de SOLAS²-Overeenkomst en een nieuwe code "International Ship and Port Facility Security"), waarover werd onderhandeld tijdens de diplomatieke conferentie van de internationale zeevaartorganisatie afgelopen december. Wanneer dit voorstel zal zijn goedgekeurd, zal daarmee aanzienlijke vooruitgang kunnen worden geboekt op het gebied van de veiligheid van de vaartuigen en haveninstallaties.

Er zijn echter aanvullende werkzaamheden nodig, onder andere in internationale fora (Werelddouaneorganisatie, G8, Internationale Arbeidsorganisatie) en ook in de Gemeenschap, om het hele probleem te kunnen bestrijken en eventuele contraproductieve bilaterale initiatieven tegen te gaan. Met het verkrijgen van een onderhandelingsmandaat op 18 maart ter vervanging van de unilaterale Amerikaanse aanpak inzake containers (Container Security Initiative) is in dit opzicht een belangrijke stap voorwaarts gezet. Met hetzelfde doel voor ogen lijkt het nodig om te zorgen voor een daadwerkelijke tenuitvoerlegging door de lidstaten van de goedgekeurde maatregelen, zodanig dat van derden kan worden geëist dat zij onze veiligheidsvoorwaarden erkennen, evenals de wederkerigheid van de maatregelen.

Verder zullen snel aanvullende maatregelen moeten worden genomen om:

- de werkzaamheden van de Internationale Arbeidsorganisatie op het gebied van de identificatie van zeevarend personeel te ondersteunen, met het oog op de controle op de immigratie en de bestrijding van het terrorisme,

² Safety Of Life At Sea.

- aanvullende veiligheidsmaatregelen vast te stellen die in de communautaire havens moeten worden toegepast (beveiliging van de havenomheiningen en van het personeel van de havens), en om een passende wetgeving uit te werken.

3. GALILEO

Het is nog maar de vraag wat de Amerikaanse autoriteiten zullen doen wat betreft de beschikbaarheid van het GPS-signaal gedurende het conflict. Er zijn verschillende mogelijkheden denkbaar: gaande van een beperkte storing van het signaal in het oorlogsgebied, tot een vermindering van de kwaliteit ervan op wereldniveau voor alle civiele gebruikers. De gevolgen van deze beslissingen op het vervoer en op andere sectoren die van satellietnavigatie afhangen, moeten zorgvuldig worden bestudeerd.

In deze context herinnert de Commissie eraan dat de Europese Raad van 20 en 21 maart 2003 heeft gevraagd om "de volledige en onmiddellijke tenuitvoerlegging van de conclusies van Barcelona inzake Galileo".

4. OLIE

4.1. Prijs van de olie

In de afgelopen maanden viel in de aanloop naar het conflict een verhoging van de prijs van de olie waar te nemen. Deze verhoging heeft zich verder doorgezet, ondanks een verlaging van de basisprijs per vat zoals door de OPEC vastgesteld, waaruit duidelijk blijkt, voor zover daarvan nog een bewijs nodig was, hoe sterk de invloed van speculatie op de prijzen is.

De uit Irak door de Europese Unie ingevoerde olie vertegenwoordigt minder dan 3,5% van onze totale invoer (zie bijlage II). Een plotselinge onderbreking van de olieleveringen uit Irak zou dus geen dramatische gevolgen hebben voor de stabiliteit van onze bevoorrading, gezien ook met name de verklaringen van Saudi-Arabië, dat 12% van de invoer van de EU vertegenwoordigt en zich in overleg met andere leden van de OPEC erop heeft vastgelegd elke vermindering van de Iraakse export te compenseren. De productie van de eerste twee olie-exporterende landen naar de EU, namelijk Noorwegen met 22,9% en Rusland met 22,5%, zal geen rechtstreekse invloed ondervinden van het conflict in Irak.

Het is heel moeilijk om te voorzien wat de gevolgen van een conflict zullen zijn voor de productie van olie en de ontwikkeling van de prijzen van de aardolieproducten. Volgens veel analisten is in de huidige prijs reeds een "oorlogspremie" opgenomen (zie bijlage III) en is deze dus eigenlijk niet in overeenstemming met de markttoestand. Hoe dan ook, de volgende factoren zullen van kapitaal belang zijn:

- de duur van de oorlog zal een rechtstreeks gevolg hebben voor de prijzen:
 - bij een conflict van korte duur kan men sterk fluctuerende prijzen verwachten;
 - in het geval van een langer conflict zullen de prijzen sterk fluctuerend blijven en een hoger niveau bereiken. Er valt geen enkele ernstige

verstoring van de bevoorrading te verwachten, maar wel dat de speculatie de prijzen op een hoog niveau houdt.

- de omvang van het conflict zal gevolgen hebben voor de prijzen en voor de zekerheid van de bevoorrading:
 - een conflict dat tot Irak beperkt blijft, ook indien het van lange duur is, zal geen rechtstreekse gevolgen hebben voor het aanbod, zelfs indien de Iraakse olievelden worden vernietigd;
 - een conflict dat zich zou uitbreiden tot andere landen van de regio zal echter leiden tot problemen met de bevoorrading en zal leiden tot een tekort en prijsverhogingen.

4.2. Beheer van de olievoorraden

De prijs van de olie kan ook worden beïnvloed door andere factoren, in het bijzonder een eventuele afbouw van de Amerikaanse strategische olievoorraden. Het Internationaal Energieagentschap (IEA) zou eventueel kunnen overgaan tot een gecoördineerd optreden met het oog op het afbouwen van de voorraden. In dit stadium is deze laatste optie weinig waarschijnlijk, gezien de verschillende standpunten binnen het IEA en het traditionele gebrek aan optreden daarvan, vanwege het groot aantal leden, waaronder een groot aantal niet-Europese landen³. In het verleden heeft een groot aantal van deze landen liever unilaterale maatregelen genomen in plaats van via het IEA gecoördineerd op te treden.

Op 13 maart heeft de Commissie de experts bijeen geroepen van de Groep oliebevoorrading voor een bespreking van de stand van de olievoorraden en de verwachtingen van de lidstaten. Alle lidstaten hebben bevestigd dat de olievoorraden van de Gemeenschap voldoende zijn en 115 dagen de bevoorrading kunnen verzekeren, hetgeen duidelijk meer is dan het minimumaantal van 90 dagen dat is vastgelegd door het IEA.

In het geval van een conflict of van sterke prijsschommelingen kan de Commissie de experts met spoed bijeenroepen om een coördinatie van nationale maatregelen te bestuderen. Er kunnen ook maatregelen, zoals een overeenkomst over energiebesparingsmaatregelen, worden genomen en, na bestudering daarvan, worden overgenomen in een voorstel van de Commissie.

De voorstellen voor richtlijnen over de communautarisatie van de olievoorraden en gasvoorraden, die door de Commissie op 11 september jl. werden goedgekeurd, worden nog steeds in de Raad en het Parlement besproken. Het is echter nu reeds mogelijk de maatregelen van de lidstaten te coördineren op basis van de bestaande wetgeving en de algemenere verplichtingen die zij krachtens het Verdrag hebben.

In deze context moet erop worden gewezen dat de Commissie beschikt over de nodige volmachten om voorstellen te doen in het geval van grote

³ Het Internationaal Energieagentschap bestaat uit 26 leden, waarvan de 15 leden van de Europese Unie en de Verenigde Staten, Canada, Japan, Australië, Nieuw-Zeeland, Zwitserland, Turkije, Hongarije, Noorwegen (waarvoor een bijzondere overeenkomst geldt), de Tsjechische Republiek en de Republiek Korea (in 2002).

bevoorradingproblemen. Deze voorstellen op basis van artikel 100 kunnen worden goedgekeurd met een gekwalificeerde meerderheid⁴.

Er moet ook worden overwogen de standpunten van de lidstaten in het kader van het IEA te coördineren, zodat gemeenschappelijke Europese voorstellen kunnen worden voorgelegd en de samenwerking met het IEA wordt versterkt.

4.3. Coördinatie van fiscale maatregelen

In het verleden neigden de lidstaten ertoe, bij verhogingen van de olieprijs die leidden tot een bestendige verhoging van de prijs voor brandstoffen, om unilateraal fiscale maatregelen te nemen om de druk op de vervoersector te verminderen. Zoals de Commissie reeds eerder heeft opgemerkt moet in het geval van een verhoging van de olieprijs hoe dan ook ervoor worden gezorgd dat wordt weerstaan aan de verleiding om de prijsverhoging te compenseren door een vermindering van de fiscaliteit. Deze door de Informele Raad Ecofin van Versailles in september 2000 ondersteunde aanpak werd in werkelijkheid niet gevolgd door een aantal lidstaten, die de accijnzen op brandstoffen hebben verlaagd naar aanleiding van een verhoging van de prijs van ruwe olie.

4.4. Veiligheidsmaatregelen

De veiligheid van de energie-infrastructuur valt in de eerste plaats onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten, en elke lidstaat heeft zijn eigen nationale plannen. In de huidige internationale context zou het nuttig zijn om de voor deze plannen verantwoordelijke nationale autoriteiten bijeen te brengen, teneinde de opgedane ervaringen met elkaar te kunnen delen en een gemeenschappelijk begrip op te bouwen van de hoofdrisico's en de onderlinge wisselwerking tussen de nationale maatregelen.

5. VEILIGHEID EN BEVEILIGING IN DE SECTOR KERNENERGIE

Naar aanleiding van 11 september heeft de Commissie reeds nagedacht over te nemen maatregelen voor het versterken van de veiligheid en de beveiliging van nucleaire installaties. Krachtens het Euratom-Verdrag is de Commissie duidelijk verantwoordelijk voor alle kwesties met betrekking tot non-proliferatie, de controle van kernmateriaal en de bescherming van de bevolking tegen straling. 300 inspecteurs controleren regelmatig alle nucleaire installaties van de Unie en zien erop toe dat de aanwezige hoeveelheden kernmateriaal en het gebruik daarvan overeenkomen met de verklaarde doelstellingen. De Unie beschikt daarmee over het beste systeem ter wereld voor controle op non-proliferatie.

Ter versterking van de veiligheid en beveiliging van kerninstallaties zouden verdere maatregelen betreffende andere aspecten kunnen worden overwogen, zoals de materiële veiligheid van kerninstallaties, maatregelen betreffende het gebruik van

⁴ *Artikel 100 (*)*

1. Onverminderd de overige procedures waarin dit Verdrag voorziet, kan de Raad op voorstel van de Commissie met eenparigheid van stemmen de voor de economische situatie passende maatregelen nemen, met name indien zich bij de voorziening van bepaalde producten ernstige moeilijkheden voordoen.

andere radioactieve materialen dan die worden gebruikt in nucleaire programma's (in de geneeskunde of in de industrie), of een versterking van de controles op alle niveaus. De volgende maatregelen zouden door de lidstaten kunnen worden overwogen:

- een verbod op het overvliegen van bepaalde gevoelige installaties;
- een tijdelijk verbod op het vervoer van kernmateriaal tussen centrales en opslagplaatsen. De radioactieve materialen bevinden zich onder strikte controle binnen de kerncentrales en ook wanneer zij een opslagplaats hebben bereikt, maar zijn veel kwetsbaarder gedurende de vervoerfase. Een tijdelijk verbod daarop zou dus kunnen worden overwogen. Uit de in de bijlage opgenomen kaarten (zie bijlage IV) is te zien hoe de kerncentrales en de opslagplaatsen in de Unie zijn verdeeld;
- het opzetten en coördineren van een permanent waarschuwingssysteem met behulp van de bestaande middelen;
- een versterking van de controle van de veiligheid en van de toegang tot alle installaties;
- strikttere controles op alle radioactieve materialen die niet worden gebruikt als kernbrandstof (en die dus reeds vallen onder strikte controleprocedures). Er zijn in de Unie zeer grote hoeveelheden radioactief materiaal dat wordt gebruikt in sectoren die niet zijn onderworpen aan dezelfde strenge criteria als de kernindustrie. Het is mogelijk dat een aantal van deze radioactieve bronnen niet officieel is aangemeld en dus ontsnapt aan de officiële controles en de geschikte procedures voor de verwerking ervan. Men zou dus kunnen overwegen de lidstaten aan te bevelen dat de exploitanten een automatische verklaring betreffende alle radioactieve bronnen moeten afgeven, met sancties bij niet-eerbiediging daarvan.

Bijlage I : Stand van zaken bij de grootste Europese luchtvaartmaatschappijen.

Bijlage II : Olie-invoer in 2002.

Bijlage III : Recente ontwikkelingen van de olieprijs.

Bijlage IV : Kerncentrales en installaties voor definitieve opslag van radioactief afval in de EU.

BIJLAGE 1

STAND VAN ZAKEN BIJ DE GROOTSTE EUROPESE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN

Ontwikkeling van de reizigersaantallen in 2002

Deze ontwikkeling kan met name op de volgende manieren worden gemeten:

- RPK (*Revenue Passenger Kilometers*). Deze statistische waarde wordt verkregen door het bij elkaar tellen van de door alle betalende passagiers afgelegde kilometers. Dit is dus een reële maat van de activiteitsgraad van een maatschappij;
- bezettingsgraad: de mate van bezetting van de vliegtuigen is een statistische maat van de overeenkomst tussen vraag en aanbod.

Deze gegevens zijn voor de belangrijkste Europese luchtvaartmaatschappijen in de tabel hieronder te vinden. Het cijfer tussen haakjes betreft de ontwikkeling in vergelijking met de voorgaande periode (verandering in procent ten opzichte van 2001 voor RPK, toename/afname in punten wat betreft de bezettingsgraad);

2002	BA	AF	LH	IB	KL	RY
RPK (miljoen)	99 103 (- 4,1%)	98 527 (+ 2,9%)	93 642 (+ 5,2%)	40 416 (- 2,1%)	58 590 (+ 2,5%)	Niet beschik- baar
Bezet- tingsgraad	72,7 % (+ 3,3 p.)	76,1 % (+ 1,2 p.)	77,1 % (+ 5,2 p.)	73,0 % (+ 2,3 p.)	80,3 % (+ 2,5 p.)	81,0 % (+ 4,0 p.)

Maatschappijen : British Airways (BA), Air France (AF), Lufthansa (LH), Iberia (IB), KLM (KL) en Ryanair (RY).

De vraag in het luchtverkeer is in de laatste maanden van 2001 sterk ineengestort. De algemene verbetering van de bezettingsgraad geeft aan dat de betreffende maatschappijen hun aanbod hebben weten aan te passen aan de ineensinking van de vraag.

Er zijn meer verschillen wat betreft de ontwikkeling van RPK. Het resultaat van Ryanair is niet bekend maar er is waarschijnlijk sprake van een aanzienlijke groei. Vier van de zes bedrijven vertonen een verhoogde activiteit. Voor Iberia geldt een bescheiden verlaging. Er moet worden gewezen op het bijzondere geval van British Airways dat sterker is geraakt dan de andere maatschappijen, vanwege de grotere afhankelijkheid van de transatlantische markt. Dit bedrijf heeft echter een streng herstructureringsplan in gang gezet dat door veel analisten positief is onthaald, zowel vanwege de omvang ervan als van de ermee behaalde resultaten.

Uit deze gegevens blijkt de doeltreffendheid van de door het merendeel van de luchtvaartmaatschappijen getroffen maatregelen voor het efficiënter maken van hun netwerk en het aanpassen van hun commerciële aanbod. Er blijkt een stabilisatie uit van de situatie die was opgetreden na de schok van 11 september 2001, en zelfs een reële aanzet tot een herstel.

Financiële resultaten (in de loop van 2002 gesloten boekjaren - NB: alleen Lufthansa en Iberia sluiten op 31 december)

Dezelfde indruk komt naar voren uit de door de betreffende maatschappijen gepubliceerde financiële resultaten. In de tabel hieronder worden twee sleutelementen weergegeven (omzet en operationeel resultaat), die uit de jaarrekeningen zijn overgenomen. Het cijfer tussen haakjes betreft de ontwikkeling in vergelijking met het voorgaande afgesloten boekjaar (in de loop van 2001):

2002	BA	AF	LH (9 maanden)	IB	KL	RY
Omzet	8 340 (- 10,1%)	12 528 (+ 2,0%)	12 641 (+ 2,7 %)	4 700 (- 0,8%)	6 532 (- 6,1 %)	551 (+27,3%)
Operationeel resultaat	- 110 (- 129 %)	235 (-47 %)	790 (+ 172 %)	249 (niet-significant)	-94 (- 234%)	163 (+ 43%)

Cijfers in miljoen. Voor British Airways, cijfers in pond, voor alle andere in EUR.

Maatschappijen : British Airways (BA), Air France (AF), Lufthansa (LH), Iberia (IB), KLM (KL) en Ryanair (RY).

De volledige resultaten van Lufthansa voor het jaar 2002 zullen op 20 maart 2003 worden gepubliceerd.

Uit deze resultaten blijkt in welke mate en met welke snelheid de ondernomen inspanningen tot resultaten hebben geleid. Verschillende maatschappijen boeken aanzienlijke winsten. De resultaten van Lufthansa zijn opmerkelijk: de resultaten zijn beter na 11 september 2001 dan daarvoor (de vergeleken perioden zijn namelijk de maanden van januari tot en met september voor de jaren 2001 en 2002)! Sommige maatschappijen maken verlies. Maar deze verliezen lijken onder controle te zijn, zelfs voor de maatschappijen die het meest onder druk staan, zoals British Airways.

BIJLAGE 2

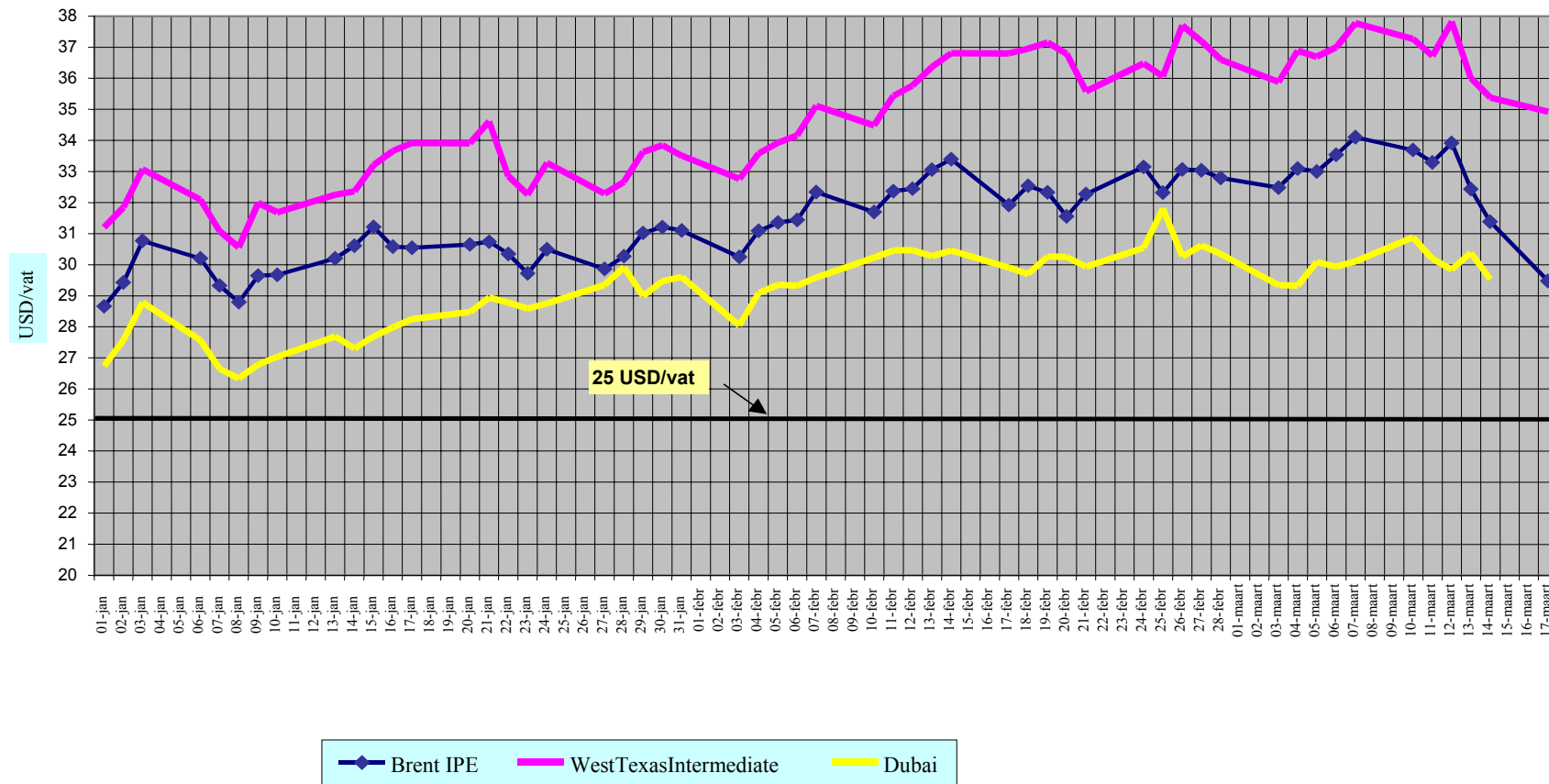
GEREGISTREERDE INVOER EN LEVERINGEN VAN RUWE AARDOLIE IN DE GEMEENSCHAP

BIJLAGE

Europese Unie		Jan. - nov. 2002		11 maanden	
Land van oorsprong	Volume (1000 vaten)	Totale waarde (1000 USD)	CIF-prijs (USD/vat)		Aandeel van de invoer in %
Noorwegen	722903	17895404	24,75		22,89
Rusland	710276	16722860	23,54		22,49
Saudi-Arabië	353369	8340338	23,60		11,19
Libië	249891	6148228	24,60		7,91
Iran	165558	3871407	23,38		5,24
Nigeria	125254	3149539	25,15		3,97
Syrië	125192	2985072	23,84		3,96
Algerije	106717	2679861	25,11		3,38
Irak	100413	2394334	23,84		3,18
Kazachstan	84320	2079088	24,66		2,67
Mexico	60850	1317553	21,65		1,93
Angola	56954	1386451	24,34		1,80
Venezuela	46376	1012825	21,84		1,47
Koeweit	40551	952301	23,48		1,28
Andere Afrikaanse landen	36012	839302	23,31		1,14
Azerbeidzjan	31584	806163	25,52		1,00
Egypte	27886	644306	23,11		0,88
Kameroen	23788	565666	23,78		0,75
Andere Europese landen	18402	435165	23,65		0,58
Brazilië	16677	366741	21,99		0,53
Congo	13837	307697	22,24		0,44
Tunesië	11952	290663	24,32		0,38
Andere landen van de Voormalige Sovjetunie	7927	172715	21,79		0,25
Gabon	5157	101049	19,59		0,16
Colombia	3479	81007	23,29		0,11
Zaire	2208	50822	23,02		0,07
Oekraïne	2132	44883	21,05		0,07
Andere landen uit het Midden-Oosten	1910	43352	22,70		0,06
Argentinië	1557	28659	18,41		0,05
Oman	1347	35911	26,66		0,04
Andere landen uit Latijns-Amerika	1037	18977	18,30		0,03
Verenigde Staten	890	20559	23,10		0,03
Jemen	547	13046	23,85		0,02
Vietnam	379	9577	25,27		0,01
Qatar	227	4511	19,87		0,01
TOTAAL	3157556	75816031	24,01		100,00

BIJLAGE 3

Ruwe aardolie - Internationale prijzen



BIJLAGE 4

Kerncentrales en installaties voor definitieve opslag van laag- radioactief en middel- radioactief afval

