

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



Zitting 2008-2009

2 april 2009

ONTWERP VAN DECREET

**houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer
tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds,
en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds,
ondertekend in Brussel op 25 april 2007 en in Washington op 30 april 2007**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden,
Internationale Samenwerking en Toerisme
uitgebracht door de heer Jan Roegiers**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Karim Van Overmeire.

Vaste leden:

mevrouw Marijke Dillen, de heren Stefaan Sintobin, Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen, Karim Van Overmeire;

de dames Sabine Poleyn, Miet Smet, de heren Luc Van den Brande, Johan Verstreken;

de heer Marnic De Meulemeester, de dames Stern Demeulenaere, Anne Marie Hoebeke;

de heren Flor Koninckx, Jan Roegiers, mevrouw Anissa Tamsamani.

Plaatsvervangers:

de dames Agnes Bruyninckx, Hilde De Lobel, de heer Werner Marginet, mevrouw Marie-Rose Morel, de heer Christian Verougstraete;

de heer Ludwig Caluwé, mevrouw Cindy Franssen, de heer Koen Van den Heuvel, mevrouw Monica Van Kerrebroeck;

de heren Louis Bril, Patrick De Klerck, Marc van den Abeelen;

de heren Philippe De Coene, Kurt De Loor, mevrouw Michèle Hostekint.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Piet De Bruyn.

Zie:

2161 (2008-2009)

– Nr. 1: Ontwerp van decreet

INHOUD

Blz.

I.	Inleidende uiteenzetting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur	4
1.	Ontstaan en opzet van de overeenkomst	4
2.	Inhoud en doel van de overeenkomst	4
3.	Gemengd karakter van de overeenkomst en procedureverloop.....	5
4.	Weerslag van het akkoord op de bevoegdheidsuitoefening van Vlaanderen	5
II.	Bespreking	6
1.	Vragen en opmerkingen van de leden	6
1.1.	Tussenkomenst van de heer Jan Roegiers	6
1.2.	Tussenkomenst van mevrouw Anne Marie Hoebeke	6
1.3.	Tussenkomenst van de heer Luk Van Nieuwenhuysen	6
2.	Antwoorden van de minister	7
III.	Stemmingen	8
1.	Artikelsgewijze stemming.....	8
2.	Stemming over het geheel	8

DAMES EN HEREN,

In de Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme lag op datum van dinsdag 31 maart 2009 het ontwerp van instemmingsdecreet met de overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschappen en haar lidstaten enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika anderzijds ter bespreking voor. Het ontwerp van instemmingsdecreet werd uiteindelijk gestemd op datum van donderdag 2 april 2009.

I. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR MEVROUW HILDE CREVITS, VLAAMS MINISTER VAN OPENBARE WERKEN, ENERGIE, LEEFMILIEU EN NATUUR

Bij de aanvang van haar uiteenzetting verklaart minister *Hilde Crevits* dat ze haar toelichting bij het voorliggende ontwerp van instemmingsdecreet met de overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten en de Verenigde Staten van Amerika zal toespitsen op een viertal kernpunten, te weten: ontstaan en opzet van de overeenkomst; de inhoud en het doel van de overeenkomst; het procedureverloop en het gemengde karakter van de overeenkomst; en ten slotte ook de weerslag ervan op de bevoegdheidsuitoefening door de Vlaamse overheid.

1. Ontstaan en opzet van de overeenkomst

Het voorliggende akkoord vindt zijn oorsprong in een Europeesrechtelijk dispuut over de bevoegdheid tot het afsluiten van internationale luchtvaartakkoorden. Naar aanleiding van dit dispuut vernietigde het Europees Hof van Justitie (EHJ) in november 2002 de bilaterale luchtvaartakkoorden van een achttal EU-lidstaten met de Verenigde Staten (waaronder dat van België met de VS). Dientengevolge kreeg de Europese Commissie op 5 juni 2003 een mandaat van de Raad om namens de EU (Europese Unie) een luchtvaartovereenkomst met de VS te onderhandelen.

Het grootste struikelblok bij deze onderhandelingen bleek het bezwaar te zijn van de Verenigde Staten tegen de mogelijkheid van een grotere controle van buitenlanders op Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen. Doordat de Amerikanen zich hier hardnekkig tegen verzetten, werden de onderhandelingen dan ook een tijdlang geblokkeerd.

Uiteindelijk kwam men echter toch tot een overeenkomst die op 25 april 2007 werd ondertekend in Brussel en op 30 april in Washington. De overeen-

komst in kwestie vervangt de door het EHJ, mee wegens hun discriminatoir karakter, vernietigde bilaterale luchtvaartakkoorden.

De verdragspartijen kwamen overeen om – op basis van artikel 25 van de overeenkomst – over te gaan tot voorlopige toepassing van de overeenkomst vanaf 30 maart 2008. Vanaf die datum is het er dus sprake van een geliberaliseerd trans-Atlantisch luchtruim. De minister specificeert dat dit betekent dat Europese en Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen van om het even welke luchthaven in de EU naar om het even welke luchthaven in de VS kunnen vliegen én ook deze vluchten verbinden met punten in derde landen. Voordien konden enkel nationale luchtvaartmaatschappijen dergelijke vluchten uitvoeren vanuit hun eigen land. Het scala aan mogelijkheden is door deze overeenkomst dus meteen een heel stuk breder geworden.

Het hoeft volgens minister Crevits geen betoog dat de voorliggende overeenkomst van uitermate groot politiek en economisch belang is. De overeenkomst biedt immers duidelijke voordelen aan diverse protagonisten, met name: de passagiers; de luchtvaartmaatschappijen; de Europese Unie en haar lidstaten; de Verenigde Staten en – zonder overdrijven – ook de volledige trans-Atlantische economie.

Een en ander geeft aanleiding tot een verwachte groei van het passagiers- en vrachtverkeer, met de daarmee gepaard gaande creatie van nieuwe banen aan weerszijden van de Atlantische Oceaan. Ook voor Zaventem kan dit een toename van het aantal trans-Atlantische vluchten betekenen. Ook zou het geliberaliseerde luchtverkeer moeten zorgen voor verdere prijsdalingen.

2. Inhoud en doel van de overeenkomst

Minister Crevits komt dan tot de eigenlijke inhoud van de overeenkomst. Ook hier zal ze zich beperken tot de voornaamste bepalingen van de overeenkomst. Voor meer gedetailleerde uitleg verwijst ze de commissieleden graag naar de uitstekende en omstandige memorie van toelichting bij het ontwerp van instemmingsdecreet.

Eerstens wijst ze daarbij op het toekennen van vluchtrechten en het regelen van commerciële en operationele aangelegenheden. De luchtvaartmaatschappijen zijn voortaan vrij in het bepalen van de frequentie en de capaciteit van hun vluchten. Ook zijn ze totaal vrij hun prijzen bepalen aan de hand van de vraag van de markt.

Ten tweede zijn – cf. de hoger vermelde problemen aan Amerikaanse kant tijdens de onderhandelingen –

de bepalingen over de eigendom van en de controle over de luchtvaartmaatschappijen van groot belang.

En ten derde zijn er ook een aantal belangrijke regels overeen gekomen op diverse vlakken, zo onder meer: op het vlak van de mededinging; inzake subsidies en steunverlening; inzake veiligheid en, last but not least, inzake de bescherming van het leefmilieu.

Het doel van de overeenkomst – algemeen gesteld – is het bevorderen van de totstandkoming van een internationaal luchtvaartstelsel gebaseerd op de vrije concurrentie met een minimum aan overheidsbemoeienis en overheidsregulering. Hierbij wordt dus aan alle sectoren van de luchtvervoerindustrie het voordeel toegekend van liberalisering. De minister wijst er verder op dat op die manier meteen ook een wereldwijd precedent wordt geschapen, dat de voordelen aantoonst van liberalisering in deze cruciale economische sector.

Om die liberalisering succesvol te laten verlopen, moet vanzelfsprekend wel voldaan worden aan een aantal randvoorwaarden. Zo moeten de verdragspartijen effectief het hoogst mogelijke niveau van veiligheid en beveiliging in het internationale luchtvervoer verzekeren en moeten ze elkaar wederzijds alle hulp bieden om elke mogelijke bedreiging van de veiligheid in de burgerluchtvaart aan te pakken.

Inzake de bescherming van het leefmilieu, verplicht de overeenkomst de partijen om rekening te houden met het leefmilieu bij het uittekenen van hun luchtvaartbeleid. Een tastbaar resultaat hiervan is het gemeenschappelijk project om de milieu-impact van trans-Atlantische vluchten terug te schroeven, het zogenaamde AIRE-project (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions).

Ten slotte haalt de minister ook nog de verplichtingen van de verdragspartijen aan om onderhandelingen op te starten met de bedoeling een tweede fase in de vrijmaking van het luchtruim in te luiden. Hieraan wordt een concreet tijdspad gekoppeld (gaande van medio mei 2008 tot november 2010) en tevens is er – als stok achter de deur – voorzien in een schorsingsclausule ingeval van klaarblijkelijke onwil tijdens de onderhandelingen. Aan de agenda van deze onderhandelingen staan, volgens de bepalingen van de overeenkomst, items zoals de verdere vrijmaking van het luchtvervoer en het nader specificeren van de milieueffecten van de luchtvaart.

Voor een verdere grondige bespreking van de exacte draagwijdte van de voorliggende luchtvaartovereenkomst verwijst de minister de commissieleden daarna opnieuw (cf. hoger) naar de memorie van toelichting bij het instemmingsdecreet. Tevens wijst ze erop dat men daar desgevallend ook een gedetail-

leerde artikelsgewijze bespreking van de voorliggende overeenkomst kan terugvinden.

3. Gemengd karakter van de overeenkomst en procedureverloop

Minister Hilde Crevits schetst daarna kort het verloop van de procedure inzake dit verdrag. Ze wijst er dienaangaande op dat de permanente vertegenwoordigers van de EU-lidstaten de overeenkomst ondertekenden naar aanleiding van een vergadering van het Coreper II (Comité van Permanente Vertegenwoordigers – in zijn samenstelling ‘II’ bestaat het uit de ambassadeurs van de lidstaten en behandelt het onderwerpen van politieke, commerciële, economische of institutionele aard) op 25 april 2007. De Europese Gemeenschap zelf en de Verenigde Staten deden dit op 30 april 2007 in Washington ter gelegenheid van een topconferentie tussen de EU en de VS.

Voor wat de intern-Belgische procedure betreft, wijst de minister erop dat de Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV) – die fungeert als adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB) – reeds op 19 april 2007 het gemengde karakter van het akkoord had vastgesteld. Zowel de federale overheid als de gewesten zijn in deze bevoegd.

Niet zonder enige trots wijst de minister er daarna op dat tot op de dag van vandaag geen enkel van de andere Belgische parlementen haar instemmingsprocedure heeft afgerond. Vlaanderen loopt in deze dus duidelijk voorop. Op internationaal vlak, daarentegen, hebben reeds achttien lidstaten hun ratificatieprocedure afgerond.

4. Weerslag van het akkoord op de bevoegdheidsuitoefening van Vlaanderen

Dat er een zekere weerslag is van dit akkoord op de Vlaamse bevoegdheden blijkt vanzelfsprekend reeds uit de gemengde verklaring ervan door de Werkgroep Gemengde Verdragen van de ICBB. Meer specifiek wijst minister Crevits erop dat het gemengde karakter van de overeenkomst zich voornamelijk situeert in de verdragsartikelen 3, 10, 11, 12 en 15.

Het toekennen van verkeersrechten dat het voorwerp is van verdragsartikel 3, raakt de bevoegdheid van de uitbaters van de regionale luchthavens, dus de gewesten, om de operaties aan de grond te regelen.

De bevoegdheid tot het regelen van de grondafhandeling, welke inter alia het voorwerp uitmaakt van verdragsartikel 10, is ook een gewestbevoegdheid.

De artikelen 11 en 12 betreffen dan weer de aangekende luchthavenvergoedingen. Basisprincipe is hier dat de gebruikslasten niet minder gunstig mogen zijn dan de meest gunstige voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op hetzelfde tijdstip. Voor de regionale luchthavens is het opnieuw het Vlaamse Gewest dat bevoegd is om deze te bepalen.

En ten slotte is er verdragsartikel 15, dat gaat over de te nemen milieumaatregelen. Hetgeen in de Belgische context dus eveneens een gewestbevoegdheid is.

Op basis van haar uitleg, drukt de minister afsluitend de hoop uit dat ze de commissieleden voldoende geïnformeerd heeft om hun goedkeuring te krijgen voor het voorliggende ontwerp van instemmingsdecreet.

II. BESPREKING

1. Vragen en opmerkingen van de leden

1.1. Tussenkomst van de heer Jan Roegiers

De heer *Jan Roegiers* verklaart bij de aanvang van zijn tussenkomst dat de sp.a-fractie het voorliggende instemmingsdecreet zal goedkeuren. Wel stelt hij zich vragen bij het feit dat de in dit akkoord afgesproken liberalisering reeds is ingegaan op 30 maart 2008 terwijl, zoals de minister zelf reeds heeft aangehaald, nog niet alle verdragspartijen (waaronder ook België) het akkoord in kwestie geratificeerd hebben. Zulks impliceert zijns inziens dat er het afgelopen jaar in een soort juridische schemerzone is gewerkt. Schemerzone die trouwens nog zal voortduren tot alle betrokken parlementen hun instemming gegeven hebben en alle betrokken landen geratificeerd hebben.

Een tweede punt waarop de heer Roegiers wenst tussen te komen is het feit dat het voorliggende akkoord in wezen nog maar de eerste fase uitmaakt van de liberalisering van het trans-Atlantische luchtverkeer. In haar uiteenzetting heeft de minister er immers op gewezen dat er nog een tweede onderhandelingsfase dient plaats te grijpen. Deze moet vooral leiden tot een verdere verdieping van de afspraken die nu reeds gemaakt zijn, veeleer dan tot een verdere uitbreiding van de materies waarrond afspraken gemaakt zijn. Een en ander belet evenwel niet dat er zeker nog een aantal zaken verder uitgeklaard dienen te worden, zo onder andere: de harmonisatie inzake luchtverkeersbeheer; de veiligheidscontroles en ook de vermindering van de emissierechten. Met name

de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARiV) heeft daarnaar verwezen. Hoewel Vlaanderen maar een kleine speler is in dit grote geheel, komt het de heer Roegiers aangewezen voor om vanuit Vlaanderen toch het signaal te geven dat een aantal zaken verder verfijnd en verdiept dienen te worden.

Afsluitend brengt de heer Roegiers in herinnering dat er de afgelopen jaren heel wat te doen is geweest rond de problematiek van de uitwisseling van passagiersgegevens tussen de EU en de VS. Vooral aan Europese kant werden diverse bezwaren opgeworpen tegen de Amerikaanse desiderata ter zake. Veiligheidshalve had hij van de minister dan ook graag vernomen of het voorliggende akkoord zich daar in enigerlei opzicht over uitspreekt.

1.2. Tussenkomst van mevrouw Anne Marie Hoebeke

Mevrouw *Anne Marie Hoebeke* verklaart dat de Open Vld-fractie het voorliggende ontwerp van instemmingsdecreet met enthousiasme zal goedkeuren. Het spreekt immers voor zich dat de liberalisering van het luchtverkeer zal leiden tot een toename van de economische activiteiten en dus tot de creatie van bijkomende banen, zowel in Europa als in de Verenigde Staten.

Tevens is het een goede zaak dat het tijdperk van de – al te beperkende – bilaterale luchtvaartakkoorden nu wel duidelijk definitief voorbij is en dat alliantievorming in de luchtvaartsector een heel stuk makkelijker wordt.

Daarnaast is het een positief vooruitzicht dat de Europese Commissie heeft voorgesteld om de luchtvaartsector te betrekken in de handel in emissierechten. Zulks zal de betrokkenheid van de sector bij die problematiek vergroten en zal ook bijna automatisch leiden tot een reductie van de uitstoot door de luchtvaart.

1.3. Tussenkomst van de heer Luk Van Nieuwenhuysen

De heer *Luk Van Nieuwenhuysen* verklaart na lezing van het door de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen bij dit akkoord uitgebracht advies nog een enkele vragen te hebben.

Vooreerst vestigt de SARiV toch zeer nadrukkelijk de aandacht op het feit dat het voorliggende akkoord nog steeds behept is met een aantal onevenwichtigheden. Met name inzake de cabotage (het vervoer door een vreemde luchtvaartmaatschappij tussen

luchthavens van een partnerland) en inzake het eigendom en de controle op luchtvaartmaatschappijen. In beide gevallen, maar vooral met betrekking tot dat laatste is de situatie duidelijk nog steeds overwegend in het voordeel van de VS. Deze heikele punten zouden in de tweede onderhandelingsfase dan ook zeker verder moeten worden weggewerkt. Dienaangaande had de heer Van Nieuwenhuysen van de minister graag vernomen of er reeds een aanzet is gegeven voor die tweedefasebesprekingen, dan wel of men momenteel nog in het voorbereidend stadium zit. Zo ja, had hij ook graag vernomen of Vlaanderen daar op enigerlei wijze bij betrokken is, hoewel hij vermoedt dat het hier in hoofdzaak een Europese aangelegenheid betreft.

In de marge daarvan had de heer Van Nieuwenhuysen ook graag vernomen of de Verenigde Staten zelf ook reeds deze overeenkomst geratificeerd hebben. En in het verlengde daarvan ware hij de minister ook dankbaar mocht ze hem kunnen meedelen welke de achttien lidstaten van de Europese Unie zijn die reeds geratificeerd hebben.

Ook voor wat de rol van de regionale luchthavens betreft, heeft het lid nog een vraag aan de minister. In de huidige gedereguleerde en concurrentiegerichtte context van het 'open luchtruim' ('open skies'), is het – volgens de SARiV – voor het toekomstige Vlaamse beleid van het grootste belang dat grondig zou worden onderzocht welke rol regionale luchthavens precies kunnen spelen in deze nieuwe omgeving. Het Vlaamse beleidsdoel om tegen 2020 bij de Europese toepregio's op economisch, ecologisch, sociaal en maatschappelijk vlak te behoren, veronderstelt immers (onder andere) het omvormen van Vlaanderen tot een slimme draaischijf, waarbinnen de luchthavens een belangrijke schakel vormen. Van de minister had het lid derhalve graag vernomen of er al concrete plannen zijn om een dergelijk onderzoek te laten uitvoeren. Een en ander lijkt daarenboven ook behoorlijk urgent.

2. Antwoorden van de minister

Na de diverse interveniënten bedankt te hebben voor hun constructieve tussenkomsten en hun steun voor dit ontwerp van instemmingsdecreet, geeft minister *Hilde Crevits* in haar repliek vooreerst mee dat de Verenigde Staten inderdaad zelf de voorliggende overeenkomst nog niet geratificeerd hebben. Voor wat de lidstaten van de EU betreft, somt zij de landen op die reeds geratificeerd hebben, te weten: Estland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, Slovenië, Slowakije, Spanje, Tsjechië en Zweden.

Tevens beaamt zij dat de voorliggende overeenkomst geen bepalingen inhoudt aangaande het uitwisselen van passagiersgegevens tussen de VS en de EU. Dat is weliswaar een inherent aan deze materie verbonden, maar totaal separaat geregelde, problematiek.

Voor wat de beslissing betreft om de overeenkomst, spijs het feit dat de formele voorwaarden voor inwerkingtreding ervan nog niet voldaan zijn, toch al voorlopig toe te passen vanaf 30 maart 2008, kan de minister zich insgelijks terug vinden in de bemerking van de afdeling wetgeving van de Raad van State dat het hier een enigszins onorthodoxe techniek betreft. Toch pleit zij voor enig begrip in deze. Ze wijst er daarbij met name op dat het trans-Atlantische vliegverkeer tussen de VS en een aantal landen van de Europese Unie initieel geregeld was bij wege van een systeem van bilaterale akkoorden. Doordat het Europees Hof van Justitie echter tot de bevinding kwam dat deze bilaterale akkoorden in strijd waren met het Europese gemeenschapsrecht, drong een snelle remediëring van deze toestand zich op. Daarom werd in de voorliggende overeenkomst een artikel 25 opgenomen dat specifiek voorziet dat de overeenkomst voorlopige toepassing zal vinden vanaf 30 maart 2008. Van twee kwaden, heeft men dus uiteindelijk de minste gekozen. Een voorlopige toepassing is immers nog altijd beter dan een totaal vacuüm. Hoe dan ook, onderschrijft de minister de aanbeveling van de Raad van State om er in de toekomst op toe te zien dat dergelijke situaties vermeden zouden worden.

De tweede ronde van de onderhandelingen – de 'Open Sky II' – is van start gegaan op 15 mei 2008. Door haar ambitieuze en gevoelige doelstellingen, kan het belang van deze tweede fase niet hoog genoeg ingeschat worden. Ter zake beaamt de minister dat de Vlaamse administratie daar inderdaad bij betrokken is, en dit ook zeer goed opvolgt. Daarnaast beoogt men ook de uitbreiding van het 'open skies-principe' tot Canada, zodat de hele Noord-Amerikaanse ruimte finaal deel gaat uitmaken van één groot geliberaliseerd luchtruim. Specifiek aan Vlaamse kant, bekijkt men hoe de elementen die naar voor komen in het advies van de SARiV, in dit hele onderhandelingsgebeuren kunnen worden ingebracht. Maar hoe dan ook spreekt het voor zich, dat men eerst de voorliggende overeenkomst volledig afgerond moet zien te krijgen, vooraleer men echt bindende stappen vooruit kan zetten. Het lopende ratificatieproces dient dus zo snel mogelijk afgewerkt te worden.

Voor wat dan ten slotte de problematiek van de Vlaamse regionale luchthavens betreft, wijst de minister erop dat het studiewerk inzake de rol van deze luchthavens reeds is gebeurd – in 2006 – naar aan-

leiding van de twee decreten die hierover werden gestemd in het Vlaams Parlement. De rol en het belang (ontwikkeling, groeipad, nichemarkten enzovoort) van de regionale luchthavens is meer bepaald vastgelegd in het LEM-LOM-decreet (Luchthaven Exploitatie Maatschappij – Luchthaven Ontwikkelings Maatschappij) voor de luchthavens van Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem enerzijds en het LEM-LOM-decreet voor de luchthaven Antwerpen anderzijds. Van zodra deze structuren volop ten uitvoer worden gelegd, zal ingeschat kunnen worden hoe accuraat een en ander is ingeschat.

III. STEMMINGEN

1. Artikelsgewijze stemming

Artikel 1

Ter stemming gelegd, wordt het eerste artikel van het ontwerp van decreet aangenomen bij unanimité van acht stemmen.

Artikel 2

Ter stemming gelegd, wordt daarna ook het tweede artikel van het ontwerp van decreet aangenomen bij unanimiteit van acht stemmen.

2. Stemming over het geheel

In zijn geheel ter stemming gelegd, wordt het ontwerp van decreet houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend in Brussel op 25 april 2007 en in Washington op 30 april 2007, ten slotte eveneens unaniem aangenomen met acht stemmen

De verslaggever, De waarnemend voorzitter,

Jan ROEGIERS

Luk VAN NIEUWENHUYSEN