

Vergaderjaar 2012–2013

**22 112**

## **Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**Nr. 1504**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 november 2012

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij zes fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche 1: Verordening Europees vrijwilligerskorps voor humanitaire hulpverlening (Kamerstuk 22 112, nr. 1499)

Fiche 2: Mededeling aanboren van het potentieel van cloud computing in Europa (Kamerstuk 22 112, nr. 1500)

Fiche 3: Mededeling steun aan de culturele en creatieve sector (Kamerstuk 22 112, nr. 1501)

Fiche 4: Mededeling en verordeningen medische hulpmiddelen en in-vitro Diagnostiek (Kamerstuk 22 112, nr. 1502)

Fiche 5: Verordening openbaarmaking begunstigde Gemeenschappelijk Landbouwbeleid, EL&I 551 (Kamerstuk 22 112, nr. 1503)

Fiche 6: Mededeling extern EU luchtvaartbeleid

De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,  
H. P. M. Knapen

## **Fiche: Mededeling extern EU luchtvaartbeleid**

### **1. Algemene gegevens**

*Titel voorstel*

Het externe luchtvaartbeleid van de EU – De aanpak van toekomstige uitdagingen

*Datum Commissiedocument*

27-09-2012

*Nr. Commissiedocument*

COM(2012) 556

*Pre-lex*

[http://ec.europa.eu/prelex/detail\\_dossier\\_real.cfm?CL=nl&DosId=201991](http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=201991)

*Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board*

Niet opgesteld.

*Behandelingstraject Raad*

Transportraad

*Eerstverantwoordelijk ministerie*

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

### **2. Essentie voorstel**

Met deze mededeling signaleert de Europese Commissie dat de luchtvaartsector van groot belang is voor de Europese economie en geeft aan dat er diverse uitdagingen zijn die de concurrentiepositie van de Europese luchtvaartmaatschappijen die internationaal actief zijn bedreigen. Zo ziet de Commissie een verschuiving van de mondiale luchtvaart naar Azië en het Midden-Oosten. Daarnaast merkt de Commissie op dat de traditionele Europese luchtvaartsector tegenwoordig te maken heeft met zware concurrentie van lage kostenmaatschappijen. De Commissie stelt tevens voor om instrumenten te ontwikkelen waarmee gevallen waar sprake is van aantoonbaar oneerlijke concurrentie, voorkomen en/of gecorrigeerd kunnen worden. De Commissie noemt verder de uitdaging om knelpunten in de groei van hubs in een vroeg stadium op te sporen en uit de weg te ruimen of op zijn minst de mogelijke negatieve impact ervan te beperken.

Het toekomstige externe luchtvaartbeleid van de EU is erop gericht a) een eerlijke en open concurrentie tot stand te brengen en b) een groeistrategie op basis van «Meer Europa».

Wat betreft het tot stand brengen van eerlijke en open concurrentie wijst de Commissie op de mogelijke nadelige gevolgen van de toepassing van nieuwe nationale belastingen op de luchtvaartsector, de hoge kosten als gevolg van congestie op luchthavens en in het luchtruim, de hogere ATM- (Air Traffic Management) vergoedingen en luchthavengelden, de hogere arbeidskosten in Europa, de hogere kosten ten gevolge van regelgeving inzake passagiersrechten en CO<sub>2</sub>-emissies.

Wat betreft de groeistrategie op basis van «Meer Europa» wijst de Commissie op beperkingen die voortkomen uit het stelsel van bilaterale luchtvaartverdragen zoals bepalingen ten aanzien van investeringen en buitenlands eigendom van een nationale luchtvaartmaatschappij. De Commissie stelt dat het huidige stelsel van bilaterale verdragen geen antwoord heeft op deze problemen. Alleen verdragen waarbij de EU partij is kunnen een passend antwoord bieden. Daartoe is uitbreiding van het

huidige mandaat aan de Commissie vereist. De Commissie claimt tevens menig succes te hebben bereikt in voorgaande multilaterale onderhandelingen.

**3. Wat is de Nederlandse grondhouding ten aanzien van de bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit van deze mededeling en de eventueel daarin aangekondigde concrete wet- en regelgeving? Hoe schat Nederland de financiële gevolgen in, alsmede de gevolgen op het gebied van regeldruk en administratieve lasten?**

Op het gebied van luchtvaart is er sprake van gedeelde bevoegdheden. Voor zover er Uniebevoegdheden zijn, is artikel 100 betreffende de werking van Europese Unie (VWEU) van toepassing. Op het gebied van externe betrekkingen zijn er bevoegdheden die exclusief bij de Unie liggen (zoals o.a. mededinging en slots). Andere bevoegdheden (zoals op het terrein van luchtverkeersrechten) liggen nog bij de Lidstaten. Op dit moment ligt de vraag voor bij het Hof van Justitie welke bevoegdheden daar precies onder vallen (zie Hofzaak C-28/12, waaraan Nederland deelneemt).

De grondhouding over subsidiariteit is positief, want Nederland erkent dat een aantal toekomstige uitdagingen voor het externe luchtvaartbeleid het beste vanuit de EU geleid kunnen worden. Wel zal Nederland bij elk concreet voorstel van de Commissie per geval toetsen aan de subsidiariteit. Ook voor wat betreft proportionaliteit zal per geval worden bezien of de toets positief is. Voor zover de strekking van de huidige mededeling betreft «een generieke mandaatverlening» beoordeelt Nederland de proportionaliteit als negatief. Voor specifieke mandaten beziet Nederland geval per geval of mandaatverstrekking aan de Commissie wenselijk is. Voor de overige onderdelen worden de Nederlandse belangen in de luchtvaartsector beter behartigd door middel van bilaterale verdragen.

De mededeling zal niet leiden tot financiële consequenties, noch wordt een toename van de regeldruk of administratieve lasten voorzien.

**4. Nederlandse positie over de mededeling**

Nederland deelt de zorg van de Commissie dat de in de mededeling geïdentificeerde ontwikkelingen de internationale concurrentiepositie van de Europese luchtvaartsector bedreigen en is verheugd dat de Commissie zich tot doel heeft gesteld het extern luchtvaartbeleid af te stemmen op de ernstige uitdagingen waarmee de Europese luchtvaartsector mee te maken heeft.

Wat betreft «het tot stand brengen van eerlijke en open concurrentie» deelt Nederland de mening van de Commissie dat concurrentievoorwaarden wereldwijd zoveel mogelijk gelijk moeten zijn en steunt de ontwikkeling van een instrumentarium om eerlijke concurrentie te garanderen en staatssteun en tariefdumping in/door andere landen tegen te gaan. Nederland steunt de Commissie dan ook in zijn streven naar wereldwijde gelijkenschakeling op gebied van regelgeving en technische samenwerking.

Echter, een belangrijk aantal van de nadelen die Europese maatschappijen ondervinden, vindt zijn oorsprong in Europese regelgeving, niet in die van een derde land. Waar de Commissie streeft naar een mondiaal gelijk speelveld op deze terreinen kan Nederland zich daarin vinden.

Wat betreft de groeistrategie op basis van «Meer Europa» is Nederland het eens met de Commissie dat traditionele bepalingen ten aanzien van (nationaal) eigendom en investeringsmogelijkheden in een aantal gevallen nadelig kunnen zijn voor Europese luchtvaartmaatschappijen.

Daarbij deelt Nederland het standpunt van de Commissie dat het van belang is om alle partijen zoveel mogelijk te betrekken bij het vaststellen van het externe luchtvaartbeleid en bij het voorbereiden en voeren van deze multilaterale onderhandelingen.

Nederland ziet in deze fase ruimte voor een stap voor stap benadering waarin per geval wordt bezien of er meerwaarde is voor een communautaire aanpak.

Op basis van de uitkomsten van de Hofuitspraken inzake «Open Skies» (2002) is in 2003 is een eerste aanzet gegeven tot gedeeltelijke mandaatverlening aan de Commissie. De Commissie verkreeg een mandaat voor onderhandelingen met alle derde landen over de elementen in de bestaande bilaterale verdragen die strijdig zijn met EU recht. De Raad verleende tevens een mandaat aan de Commissie om een omvattend luchtvaartakkoord uit te onderhandelen met de Verenigde Staten, uitlopend op een zgn. «Open Aviation Area». In de daarop volgende jaren zijn op case-by-case basis andere verticale mandaten verleend voor de zgn. nabuurlanden (het niet-EU deel van Europa en het Middellandse zee gebied) en voor gelijkgestemde landen zoals Canada, Australië, Nieuw Zeeland, Brazilië en Israël.

In een aantal gevallen (ECAA, EU-Marokko, EU-Georgië, EU-Jordanië, EU-VS, EU-Canada) heeft de Commissie weliswaar een positief resultaat geboekt, maar in ander gevallen heeft de Commissie de doelstellingen zoals omschreven in de onderhandelingsmandaten om verschillende redenen niet waar kunnen maken (onder meer bij Rusland, China, Oekraïne, Brazilië, Israël, Australië). Nederland erkent zoals eerder aangegeven de meerwaarde van multilaterale onderhandelingen in algemene zin. Nederland is echter van mening dat de door de Commissie geclaimde significante onderhandelingsresultaten in bepaalde gevallen tegenvallen en vraagt de Commissie om hier lessen uit te trekken. Daarom is Nederland van mening dat het stelsel van bilaterale verdragen in vele gevallen juist een oplossing op maat biedt waarbij de belangen van de Nederlandse luchtvaartsector beter behartigd worden dan in een breder EU-akkoord. Nederland geeft er daarom de voorkeur aan om ook in de toekomst per geval mandaten te blijven verlenen aan de Commissie en in gevallen waarin dat meer opportuun is voor de belangen van Nederland en de Nederlandse stakeholders vast te blijven houden aan de bilaterale aanpak.