

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1279

Vragen van het lid **Koerhuis** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de motie Koerhuis/Van der Molen om de ratificatie van het luchtvaartverdrag Qatar op te schorten* (ingezonden 21 december 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 januari 2023).

Vraag 1

Herinnert u zich de motie Koerhuis/Van der Molen om de ratificatie van het luchtvaartverdrag Qatar op te schorten?¹

Antwoord 1

Ja²

Vraag 2

Wat betekent het in de praktijk dat de ratificatie is opgeschort?

Antwoord 2

Het EU-Qatar luchtvaartverdrag is op 27 oktober 2022 stilzwijgend goedgekeurd. De volgende stap in het ratificatietraject is dat Nederland het secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie in kennis stelt van de voltooiing van deze goedkeuringsprocedure. Als invulling van de motie zal deze stap niet genomen worden in afwachting van het corruptieonderzoek. Als blijkt dat er niet langer reden is om de ratificatie aan te houden, wordt de Kamer hierover geïnformeerd.

Vraag 3

Klopt het dat, ondanks het opschorten van de ratificatie, het luchtvaartverdrag Qatar al tijdelijk in werking is getreden op grond van het EU-verdrag?

Antwoord 3

Ja, het aanhouden van de ratificatie staat los van de voorlopige toepassing van het EU-Qatar luchtvaartverdrag. Die voorlopige toepassing is overeengekomen tussen de partijen en vastgelegd in het derde lid van artikel 29 van het

¹ Kamerstuk 21 501-08, nr. 885.

² Kamerstuk 21 501-08, nr. 885

verdrag. Zoals ook in de toelichtende nota³ bij het EU-Qatar luchtvaartverdrag aangegeven, wordt het verdrag vanaf de datum ondertekening, 18 oktober 2021, voorlopig toegepast. Dit betekent dat de Europese Unie en de staat Qatar het verdrag vanaf die datum voorlopig toepassen, en verder die lidstaten van de Europese Unie die een voorlopige toepassing kennen, waaronder Nederland.

Overeenkomstig artikel 15 van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen (Rgv) heeft de Minister van Buitenlandse Zaken de voorlopige toepassing bij brief van 8 november 2021 aan de Eerste en Tweede Kamer medegedeeld.⁴ In de Kamerbrief van 31 oktober jl. over luchtvaartverdragen⁵ is het principe van de voorlopige toepassing van EU-luchtvaartverdragen nader toegelicht.

Vraag 4

Wat betekent het in de praktijk dat het luchtvaartverdrag Qatar al tijdelijk in werking is getreden?

Antwoord 4

Dit betekent onder meer dat het gemengd comité, waar vertegenwoordigers van de verdragspartijen de uitvoering van het verdrag afstemmen, ingesteld is. Op 22 juni 2022 is dit comité voor de eerste keer bijeengekomen. Binnen het comité is onder andere gesproken over financiering van Qatar Airways en de initiatieven die Qatar en Qatar Airways hebben ondernomen om de luchtvaart te verduurzamen. Een volgende bijeenkomst van het gemengd comité is voorzien voor de zomer van 2023. Zoals aangegeven in het Commissiedebat Luchtvaartveiligheid van 15 september 2022 zal Nederland de Europese Commissie verzoeken om in dit gemengd comité de zorgen over de toepassing van de Qatarese wetgeving op het gebied van werk- en rusttijden onder de aandacht te brengen.

Zoals vermeld in de toelichtende nota bij het EU-Qatar luchtvaartverdrag is de voorlopige toepassing in het economische belang van Nederland. Dit in verband met de verruiming van de luchtvaartbetrekkingen met Qatar, maar vooral met het oog op de bepalingen met betrekking tot eerlijke concurrentie en de instrumenten die het EU-Qatar luchtvaartverdrag biedt om gelijke concurrentievoorwaarden te handhaven en sancties in te kunnen stellen wanneer er sprake is van schending van die bepalingen. Verder is het in het belang van Nederland dat de bepalingen inzake de veiligheid en beveiliging van de luchtvaart, sociale aspecten en milieubescherming voorlopig worden toegepast.

De voorlopige toepassing betekent ook dat aangewezen luchtvaartmaatschappijen op basis van het EU-Qatar luchtvaartverdrag vluchten uit mogen voeren. Zoals uiteengezet in de beantwoording van het Schriftelijk Overleg Luchtvaartverdragen op 21 december jl. is voor een 5-tal lidstaten van de Europese Unie, waaronder Nederland, een 5-stappenplan onder de punten 2 en 7 e van bijlage 1 bij het EU-Qatar luchtvaartverdrag vastgelegd over markttoegang om plotselinge en/of ingrijpende markteffecten te voorkomen. Op routes tussen Qatar en de overige lidstaten van de Europese Unie geldt vanaf de «baseline» een ongelimiteerd aantal vluchten per week.

Voor Nederland betekent dit dat luchtvaartmaatschappijen op dit moment, tot het IATA winterseizoen 2023/2024:

- 14 passagiersvluchten per week tussen Qatar en Amsterdam mogen uitvoeren;
- 17 passagiersvluchten per week tussen Qatar en overige punten in Nederland mogen uitvoeren;
- 17 vrachtluchten per week tussen Qatar en Nederland mogen uitvoeren.

Om deze toegestane frequenties uit te kunnen voeren, moeten luchtvaartmaatschappijen ook over de benodigde slots beschikken. Luchtvaartmaatschappijen kunnen geen slots opeisen bij de slotcoördinator op basis van de frequenties zoals overeengekomen in het EU-Qatar luchtvaartverdrag.

³ Kamerstuk 35 960, nr. 2 / Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)

⁴ Kamerstuk 35 960, nr. 1 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)

⁵ Kamerbrief over algemene principes luchtvaartverdragen | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

Vraag 5

Hoeveel extra vluchten voert Qatar uit sinds het luchtvaartverdrag Qatar tijdelijk in werking is getreden? En vanaf welke luchthavens? Kunt u een overzicht sturen van de vluchten vanaf Schiphol en de regionale luchthavens?

Antwoord 5

Routes	Routes	Baseline Per 7 juni 2019	Stap 1 Per IATA winter 2020/2021	Stap 2 Per IATA winter 2021/2022	Stap 3 Per IATA winter 2022/2023	Stap 4 Per IATA winter 2023/2024	Stap 5 Per IATA winter 2024/2025
Passagiers	Passagiers						
Toegestaan	Naar/van punten in Qatar en Amsterdam	10	12	14	14	17	ongelimiteerd
Uitgevoerd	Naar/van punten in Qatar en Amsterdam	7	7	7	10		
Toegestaan	Naar/van alle andere punten tussen NL en Qatar	7	7	14	17	21	ongelimiteerd
Uitgevoerd	Naar/van alle andere punten tussen NL en Qatar	-	-	-	-		
Vracht	Vracht						
Toegestaan	Naar/van alle punten tussen NL en Qatar	10	14	14	17	21	ongelimiteerd
Uitgevoerd	Naar/van alle punten tussen NL en Qatar	7 (AMS)	7 (AMS) 1 (MAA)	8 (AMS) 6 (MAA)	11 (AMS) 4 (MAA)		

Daarnaast heeft Qatar Airways sinds de voorlopige toepassing van het EU luchtvaartverdrag met Qatar op ad hoc basis toestemming verkregen om in het winterseizoen 2021/2022 6 additionele wekelijkse vrachtvluchten uit te voeren vanaf Maastricht Aachen Airport. Deze toestemming is gebaseerd op het vigerende liberale beleid ten aanzien van Maastricht Aachen Airport dat in meer ruimte voorziet bij het verkrijgen van verkeersrechten en het aantrekken van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen ter versterking van zowel de regionale economie als het verbindingennetwerk van Nederland.

Vraag 6

In hoeverre kan Qatar al aanspraak maken op extra historische slotrechten, op basis van het luchtvaartverdrag Qatar dat al tijdelijk in werking is getreden?

Antwoord 6

Op grond van de EU slotverordening kan door luchtvaartmaatschappijen op gecoördineerde luchthavens binnen de Europese Unie historische aanspraak gemaakt worden op slots als ze in een serie (van tenminste vijf) voor 80% of meer zijn gevlogen in een bepaald IATA zomer- of winterseizoen. Dan is er een historische reeks voor het volgende vergelijkbare seizoen ontstaan. Als Qatar Airways op een gecoördineerde luchthaven binnen de Europese Unie slots toegewezen heeft gekregen en deze volgens de slotcoördinator naar behoren heeft gebruikt dan kan Qatar Airways het eerstvolgende vergelijkbare seizoen aanspraak maken op dezelfde slotreeks(en). De specifieke capaciteitsdeclaratie van de desbetreffende gecoördineerde luchthaven binnen de Europese Unie is daarbij wel randvoorwaardelijk. Deze capaciteitsdeclaratie is een weergave van alle beschikbare capaciteit rekening houdend met operationele, technische en milieubeperkingen. Uit de capaciteitsdeclaratie blijkt hoeveel slots er beschikbaar zijn voor het betreffende seizoen. Er kunnen niet meer slots toegewezen worden door de onafhankelijke slotcoördinator dan de beschikbare capaciteit toelaat, ook niet als luchtvaartmaatschappijen zich beroepen op een historische aanspraak.

Vraag 7

In hoeverre kan Nederland voorkomen dat Qatar al aanspraak kan maken op extra historische slotrechten, gezien het huidige en toekomstige slotbesluit voor Schiphol?

Antwoord 7

De onafhankelijke slotcoördinator beoordeelt (per seizoen) of een luchtvaartmaatschappij wel of niet historische aanspraak kan maken op slotreeksen (voor het eerstvolgende vergelijkbare seizoen). De overheid heeft daar geen

invloed op. De slotcoördinator moet slots verdelen op basis van de verdeelregels en basisbeginselen (neutraal, transparant en non-discriminatoire) van de EU slotverordening. Aan deze basisbeginselen kan Nederland op grond van het kabinetsbesluit Schiphol geen afbreuk doen door bijvoorbeeld Qatar Airways historische rechten te ontzeggen. De slotcoördinator ontwikkelt op dit moment – in lijn met de basisbeginselen van de slotverordening – een reductiemethodiek ter voorbereiding op de inwerkingtreding van het kabinetsbesluit om het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol te reduceren.

Vraag 8

Hoe lang kan het maximaal duren voordat het luchtvaartverdrag Qatar tijdelijk in werking kan treden?

Antwoord 8

Het verdrag treedt in werking nadat de Europese Unie en haar individuele lidstaten alsmede Qatar het verdrag hebben geratificeerd. Daarbij dienen alle benodigde parlementaire goedkeuringsprocedures doorlopen te worden en die nemen, net als in Nederland, geruime tijd in beslag. Op het moment dat alle partijen elkaar in kennis hebben gesteld van de voltooiing van hun nationale goedkeuringsprocedures treedt het verdrag in werking op de eerste dag van de tweede maand van de daaropvolgende maand. Voor het doorlopen van alle procedures valt geen termijn te geven. In het algemeen kan het bij een EU-luchtvaartverdrag jaren duren voordat er sprake is van inwerkingtreding. Zo is het luchtvaartverdrag tussen de Europese Unie en haar lidstaten en Israël op 10 juni 2013 ondertekend en vanaf die datum voorlopig toegepast, en is het verdrag op 2 augustus 2020 in werking getreden.

Vraag 9

Welke juridische mogelijkheden heeft Nederland om, naast de ratificatie, ook de tijdelijke inwerkingtreding van het luchtvaartverdrag Qatar en de extra vluchten van Qatar op te schorten?

Antwoord 9

Artikel 29 van het EU-Qatar luchtvaartverdrag geeft partijen de ruimte om het verdrag voor wat betreft de bepalingen die tot de nationale bevoegdheid behoren voorlopig toe te passen als hun interne procedures daarin voorzien. Als er geen voorlopige toepassing zou worden overeengekomen in het verdrag zouden de bepalingen met betrekking tot bijvoorbeeld eerlijke concurrentie en de

instrumenten die het EU-Qatar luchtvaartverdrag biedt om gelijke concurrentievoorwaarden te handhaven en sancties in te kunnen stellen, pas bij inwerkingtreding van het verdrag van kracht worden.

Zowel de Europese Unie als Nederland zijn overgegaan tot voorlopige toepassing van het verdrag. Eenzijdige opschorting van de voorlopige toepassing door Nederland zou er voor Nederland toe leiden dat het verlenen van markttoegang tot het luchtruim van Nederland aan de hand van het uitwisselen van verkeersrechten op basis van het EU-Qatar luchtvaartverdrag wordt stilgelegd.

Het kabinet is van mening dat in het licht van rechtszekerheid een onderzoek van het Europees Parlement naar corruptie geen reden is voor opschorting van de voorlopige toepassing van het verdrag. Het opschorten van de voorlopige toepassing van de bepalingen in het EU-Qatar luchtvaartverdrag is namelijk een zeer verregaande maatregel. Er moet daarbij ook rekening worden gehouden met verplichtingen ten opzichte van derden die zijn ontstaan als gevolg van de voorlopige toepassing. Derden zouden daar nadeel van kunnen ondervinden.

Zoals ook blijkt uit de toelichtende nota bij het verdrag is de regering van oordeel dat in het EU-Qatar luchtvaartverdrag rechtstreeks rechten worden toegekend aan de door Qatar aangewezen luchtvaartmaatschappijen, in onder meer artikel 2, eerste lid, onder a) (verlening van rechten) en artikel 3, eerste lid, onder a) en d) (exploitatievergunning), en het overgangsrecht vastgelegd in punt 7 van Bijlage 1 van het verdrag.

Na het opschorten van de voorlopige toepassing van het EU-Qatar luchtvaartverdrag door Nederland zou een Qatarese luchtvaartmaatschappij een

gerechtelijke procedure kunnen instellen tegen de Nederlandse staat met een beroep op deze bepalingen.

Het corruptieonderzoek binnen het Europees Parlement loopt nog. Dat wil de regering afwachten voordat er andere stappen worden overwogen.

Ook van belang om te vermelden is dat het EU-Qatar luchtvaartverdrag Nederland een aantal belangrijke extra waarborgen biedt ten opzichte van het bilaterale luchtvaartverdrag met Qatar, onder andere op het gebied van eerlijke concurrentie en financiële transparantie, maar ook door de instelling van het gemengd comité waar in de beantwoording op vraag 4 aan wordt gerefereerd. Opschorting van de voorlopige toepassing kan daarmee in het nadeel van Nederland werken.

Vraag 10

Kunt u deze vragen beantwoorden voor het commissiedebat Luchtvaart op 25 januari 2023?

Antwoord 10

Ja