

Fiche 10: Mededeling: Betrekkingen met Russische Federatie op gebied van luchtvervoer

Titel:

Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad: Een raamwerk voor de ontwikkeling van de betrekkingen met de Russische Federatie op het gebied van het luchtvervoer

Datum Raadsdocument: 16 maart 2005

Nr Raadsdocument: 7369/05

Nr. Commissiedocument: COM (2005)77

Eerstverantwoordelijk ministerie: V&W i.o.m. VROM, EZ, BZ, DEF

Behandelingstraject in Brussel: Raadswerkgroep luchtvaart; Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

Met deze mededeling stelt de Commissie een raamwerk voor ten behoeve van de ontwikkeling van luchtvaartrelaties met de Russische Federatie. Het voorstel maakt onderdeel uit van de algemene strategische benadering van de Commissie over de ontwikkeling van het externe aspect van de interne luchtvaartmarkt. Hierover heeft de Commissie een separate, algemene mededeling gepresenteerd (zie desbetreffend BNC-fiche).

De Commissie geeft in die algemene mededeling aan op korte termijn onderhandelingen te willen starten met een aantal prioritaire derde landen met als doel het bereiken van akkoorden in belangrijke mondiale regio's. Hiertoe vraagt de Commissie mandaten voor onderhandelingen met respectievelijk de Volksrepubliek China en de Russische Federatie. In onderhavige mededeling stelt de Commissie voor om te onderhandelen met Russische Federatie over een OAA (Open Aviation Agreement) en nodigt de Raad uit om de Commissie te autoriseren om namens de EU onderhandelingen aan te gaan om deze OAA te bereiken.

De luchtvaartrelaties met de Russische Federatie vormen een zeer gevoelig dossier, waarbij grote (economische en politieke) belangen op het spel staan. Voornaamste punt van zorg betreft de verplichte betalingen voor overvluchten over Siberië. Daarbij gaat het voornamelijk om vluchten van EU luchtvaartmaatschappijen naar belangrijke Aziatische bestemmingen als China, Japan, en Zuid-Korea.

De Commissie beoogt met een gemeenschappelijke aanpak een stabiele en consistente luchtvaartrelatie te creëren met de Russische Federatie. De Commissie stelt dat de markt tot op heden zeer gefragmenteerd is en dat de lidstaten het zelf niet voor elkaar krijgen om bilaterale overeenkomsten te sluiten die in overeenstemming zijn met het Gemeenschapsrecht.

De Commissie veronderstelt dat een eerste fase akkoord niet tot een open skies overeenkomst zal leiden, met als gevolg dat er een communautair systeem nodig zal zijn voor de verdeling van beperkte verkeersrechten onder de EU carriers.

Rechtsbasis van het voorstel: n.v.t., betreft een mededeling.

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement: n.v.t., betreft een mededeling.

Instelling nieuw Comitologie-comité: n.v.t.

Subsidiariteit en proportionaliteit: n.v.t., betreft een mededeling.

Consequenties voor de EU-begroting: geen

Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger: geen

Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen / zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering): n.v.t.

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerking treding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid: n.v.t.

Consequenties voor ontwikkelingslanden: geen

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Hoewel Nederland grote belangen heeft bij goede luchtvaartrelaties met Rusland, geeft Nederland prioriteit aan de luchtvaartonderhandelingen tussen de EU en de VS. Alvorens met China en Rusland gesproken gaat worden, dienen eerst deze onderhandelingen te worden afgerond.¹

De Commissie onderhandelt in het kader van de toetreding van de Russische Federatie tot de WTO reeds over de trans-siberische overvluchtenproblematiek. Nederland is van mening dat op korte termijn deze aanpak, te weten het inbedden van dit probleem in handelspolitieke kaders, het meeste zin heeft. Hoewel een Open Aviation Agreement op langere termijn wellicht een betere oplossing mogelijk maakt van het overvluchtenprobleem, zijn de risico's op korte termijn groot, vooral voor Nederland. Tegen de achtergrond speelt voor Nederland mee dat in het verleden Rusland zich niet wenste neer te leggen bij de uitfasering van zogenaamde - lawaaiige - Hoofdstuk II toestellen binnen de EU. Toen werd met name de KLM getroffen door Russische tegenmaatregelen. Uiteindelijk werd dit probleem in bilaterale kaders opgelost.

Gedurende langdurige communautaire onderhandelingen is het nauwelijks mogelijk voor Nederland om voor de eigen bilaterale belangen op te komen, bijvoorbeeld in het geval van mogelijk tegen Nederland gerichte bilaterale maatregelen die het gevolg zijn van die communautaire onderhandelingen.

Mede in het licht van de toetreding van Aeroflot tot Sky Team (de alliantie met ook Air France-KLM) is de inschatting dat verkeersrechten op dit moment beter in bilaterale kaders besproken kunnen worden, terwijl de overvluchtenproblematiek in handelspolitieke kaders reeds op de agenda staat.

¹ Zie ook het fiche over het algemene externe luchtvaart beleid van de EU voor het Nederlands standpunt inzake de prioriteitsstelling binnen het externe beleid, n.a.v de Mededeling van de Commissie terzake (COM(2005) 79 definitief)