

Fiche 11: Mededeling: communautair burgerluchtvaartbeleid ten aanzien van China

Titel:

Mededeling van de Commissie Een communautair burgerluchtvaartbeleid ten aanzien van de Volksrepubliek China - versterking van samenwerking en openstelling van markten

Datum Raadsdocument: 16 maart 2005
Nr Raadsdocument: 7378/05
Nr. Commissiedocument: COM (2005) 78 def.
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 China. 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 China 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.

Op bilateraal niveau is Nederland al vergrote markttoegang met China overeengekomen, maar is er nog niet in geslaagd die passages in de bilaterale luchtvervoersovereenkomst die niet EU-conform zijn (bijv. eigendomsclausule) aan te passen. De Commissie kan nu al in het kader van het aan haar verleende horizontale mandaat onderhandelingen openen met China over de onderwerpen die juridisch niet EU conform zijn in bilaterale overeenkomsten. Horizontale onderhandelingen zijn bilaterale onderhandelingen op communautair niveau, waarbij via een overeenkomst (waarover door de Commissie is onderhandeld) de nodige standaardbepalingen kunnen worden opgenomen in alle tussen de lidstaten en een bepaald derde land gesloten overeenkomsten. Het betrokken derde land kan dan een hele reeks individuele onderhandelingen met de lidstaten waarmee het gelieerd is achterwege laten. Een horizontale overeenkomst raakt niet aan de verkeersrechten en brengt de met de lidstaten gesloten overeenkomsten niet uit balans. Bij verticale onderhandelingen is het streven een allesomvattende overeenkomst, waar dus ook verkeersrechten deel van uitmaken. Overigens heeft de Commissie tot nu toe geen gebruik gemaakt van haar mandaat om horizontale onderhandelingen te beginnen.

Gezien de:

- groeiende importantie van de Chinese luchtvaartmarkt;
- de moeilijkheden die lidstaten ondervinden om bilaterale overeenkomsten binnen het Gemeenschaprecht te brengen;
- voordelen om van de gefragmenteerde Europese benadering een gecoördineerd geheel te maken, waarbij eerder ruimere markttoegang voor de Europese carriers gecreëerd kan worden.

is de Commissie van mening dat het nu tijd is om tot een brede EU aanpak op China te komen. Daartoe nodigt de Commissie de Raad uit haar een mandaat te verstrekken.

Het voorstel geeft aan dat het mogelijk is om een akkoord af te sluiten dan minder ver gaat dan een open skies akkoord. In dat geval zou een Europees verdeelsysteem ontwikkeld moeten worden om de beperkte toegang tot de Chinese markt te verdelen tussen Europese luchtvaartmaatschappijen.

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 China, 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

China is een belangrijke markt voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en consumenten. De toegang tot deze markt voor luchtvaartmaatschappijen wordt nu nog bepaald door bilaterale luchtvervoersovereenkomsten. De lijn van de Commissie veronderstelt dat de tijd rijp is voor onderhandelingen door de Gemeenschap in plaats van op bilateraal niveau. Hoewel dit op langere termijn voor Nederland wenselijk is, zijn de risico's op korte termijn groot. De kans op een open akkoord, zonder markttoegangsbeperkingen op EU niveau is erg klein. Dit erkent de Commissie ook in haar mededeling. Indien een open akkoord niet haalbaar blijkt zal een verdeelmechanisme voor verkeersrechten op EU niveau nodig zijn. Nederland is geen voorstander van mandaatverlening zonder duidelijkheid over de mogelijke invulling daarvan.

Naar verwachting zullen onderhandelingen op Europees niveau langdurig van aard zijn. In de tussenliggende periode zal het binnenhalen van meer markttoegang voor communautaire carriers, m.n.

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)

KLM en Martinair, niet meer mogelijk zijn. Gelet op het belang van de Chinese markt is dat niet in het belang van Nederland.