
Vergaderjaar 2013–2014

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 458

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 januari 2014

Conform afspraak met uw Kamer over consultaties door de Europese Commissie, stuur ik u bijgevoegd ter informatie de Nederlandse inbreng in verband met een consultatie over verbeterde bescherming tegen subsidiëring en oneerlijke tariefpraktijken van niet – EU luchtvaartmaatschappijen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

Reactie Nederland

Introductie

De luchtvaartsector is van groot belang voor zowel de Nederlandse als de Europese economie. De luchtvaartsector zorgt voor internationale bereikbaarheid voor mensen en goederen. Zeker luchthavens en luchtvaartmaatschappijen die volgens het hubmodel werken, zoals Schiphol, dragen hieraan bij. Die creëren een groot verbindingennetwerk, dat leidt tot wereldwijde connectiviteit. Een goed verbindingennetwerk zorgt ervoor dat Europa een aantrekkelijke vestigingslocatie is en blijft voor internationale bedrijven en zorgt ervoor dat Europese bedrijven in staat worden gesteld internationaal actief te zijn met handel, investeringen en uitwisselen van kennis. Daarmee is de luchtvaartsector van groot economisch en strategisch belang voor Europa.

Een van de uitdagingen waar de Europese luchtvaartmarkt mee geconfronteerd wordt, is de indrukwekkende opmars van luchtvaartmaatschappijen buiten de EU, met name in het Midden Oosten. De regio heeft het hubmodel gekopieerd en succesvol geëxploiteerd.

In de afgelopen periode is binnen de Europese Unie de luchtvaart volledig geliberaliseerd, wat heeft geleid tot een zeer open interne luchtvaartmarkt. In deze markt is eerlijke mededinging een belangrijk goed, dat bewaakt wordt door hiertoe in het leven geroepen onafhankelijke autoriteiten. Van een vergelijkbare open markt met eerlijke concurrentie en bijbehorend toezicht en waarborgen is buiten de EU lang niet altijd sprake. Een wereldwijd level playing field bestaat nog niet. Een gedeeld beeld over eerlijke concurrentie en gemeenschappelijke regels die daarbij horen, is er immers niet.

Positie Nederland

Nederland vindt het belangrijk dat op mondiale schaal de juiste voorwaarden worden geschapen om eerlijke concurrentie mogelijk te maken. Het steunt initiatieven van de Commissie om samen met de lidstaten instrumenten te ontwikkelen waarmee dit bereikt kan worden. Om na te gaan welke instrumenten het meest geschikt zijn om dit te bereiken, is het noodzakelijk te bezien welke problemen er precies mee opgelost zouden moeten worden. U vraagt niet voor niets in het begin van uw vragenlijst om de problemen te benoemen.

Een door de luchtvaartsector veel genoemd mogelijk probleem is dat van oneerlijke concurrentie van m.n. de Golfregio. Mede daarom is destijds Verordening EC 868/2004 over de bescherming tegen subsidiëring en oneerlijke tariefpraktijken uit landen die geen lid zijn van de EU in het leven geroepen.

Het is echter lastig om subsidiëring en oneerlijke tariefpraktijken aan te tonen. De Verordening is sinds de inwerkingtreding in 2004 nog niet aangesproken. Wel zijn meerdere pogingen ondernomen om oneerlijke tariefpraktijken boven water te krijgen, tot op heden zonder succes. De vraag is waar dit aan ligt. Deze vraag is zonder een gedegen analyse, mede op basis van input van de sector, lastig te beantwoorden. De reacties op de vragenlijst van de Commissie zijn daarvoor van groot belang.

In ieder geval lijkt het erop dat de Golfregio een aantal financiële of economische voordelen biedt voor luchtvaartmaatschappijen uit deze regio in vergelijking met Europa. Ik noem lage arbeidskosten, lage luchthavengelden, weinig regulering en regelgeving en een aantrekkelijk

fiscaal regime. De situatie in deze regio verschilt hierdoor wezenlijk van de Europese, waar vaak het tegenovergestelde geldt. Een vraag daarbij is of bijvoorbeeld de lage luchthavengelden en grote investeringen in luchthaveninfrastructuur mogelijk worden gemaakt door staatssteun.

De EU verordening kan een goed instrument zijn om dergelijke steun aan de luchtvaart aan te pakken wanneer sprake is van subsidiëring of oneerlijke tariefpraktijken. Dat de verordening tot nu toe niet is ingezet, betekent niet dat zich in de toekomst geen gevallen kunnen voordoen waarbij ze te gebruiken is. Om de effectiviteit van de Verordening te verbeteren, zou eventueel bezien kunnen worden of het bewijsmateriaal dat verzameld moet zijn voor de start van een onderzoek door de Europese Commissie, niet een te hoge drempel opwerpt voor diegene die een klacht wil indienen en of de maatregelen die de Commissie kan nemen niet kunnen worden uitgebreid.

Voor andere elementen die de Golfregio een voorsprong lijken te geven, zoals goedkope arbeid en minder goede arbeidsvoorwaarden, geldt echter dat een EU verordening een minder geschikt instrument is. Dit verschil in arbeidsomstandigheden speelt niet specifiek voor de luchtvaartsector. Om dit soort zaken aan te pakken, zijn handelsverdragen het meest geschikt. Nederland geeft dus in overweging dit instrument in te zetten.

Verder kunnen via het politieke en diplomatieke spoor gesprekken gevoerd worden over waarden die we binnen de Unie belangrijk vinden, zoals transparantie, eerlijke concurrentie en dergelijke. Nederland is om deze reden ook voorstander van het voeren van deze gesprekken binnen ICAO. Wij zien ICAO ook als de geschikte organisatie waar gedeelde regels over transparantie en concurrentie gemaakt moeten worden, omdat we het meest baat hebben bij een wereldwijd level playing field.

De door de Commissie reeds ingeslagen weg van een open dialoog met de Golfregio zien wij ook als een goede manier om vooruitgang te boeken. Graag wordt Nederland en andere lidstaten betrokken bij het verdere vervolg hiervan.