

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

606

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *concurrentievervalsing door buitenlandse luchtvaartmaatschappijen* (ingezonden 5 oktober 2012).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 20 november 2012) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2012–2013, nr. 338

Vraag 1

Is het waar dat Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, zoals KLM, oneerlijke concurrentie ondervinden van luchtvaartmaatschappijen uit bijvoorbeeld de Golfstaten, die vaak gesubsidieerd worden en geen landingsrechten hoeven te betalen om te landen in hun thuisland?¹ Kunt u een overzicht verstrekken van voordelen en subsidies die de Golfstaten geven aan hun luchtvaartmaatschappijen?

Antwoord 1

Feiten waaruit zou blijken dat er sprake is van oneerlijke concurrentie ten nadele van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen zijn mij niet bekend. Evenmin zijn mij feiten bekend die staatssubsidiëring van deze zogenaamde «Gulf carriers» zouden aantonen.

De door Nederland met onder andere de Verenigde Arabische Emiraten en Qatar (Golfstaten met een grote netwerkcarrier) afgesloten luchtvaartverdragen bevatten een bepaling dat luchthavens en navigatievoorzieningen op non-discriminatoire wijze en tegen gelijke vergoeding toegankelijk moeten zijn voor zowel de nationale als de buitenlandse luchtvaartmaatschappij(en). De havengelden van Dubai zijn weliswaar lager dan die van Schiphol en andere grote Europese luchthavens, maar deze lagere tarieven gelden voor alle luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van de luchthaven, ongeacht hun land van registratie. Overigens geldt dat de operationele en beleidsmatige randvoorwaarden voor luchtvaartmaatschappijen niet in elk land gelijk zijn.

Voorbeelden hiervan zijn de brandstofprijzen, passagiersrechten, arbeidsvoorwaarden en dergelijke. Dit verschil in randvoorwaarden kan een ongelijk speelveld tot gevolg hebben, maar daarmee is niet automatisch sprake van oneerlijke concurrentie.

¹ <http://www.nu.nl/economie/2918855/europa-beschermt-luchtvaartindustrie.html>

Vraag 2

Heeft u inzicht in de hoeveelheid banen die er in Nederland op termijn verloren zou gaan wanneer de situatie van een oneerlijk speelveld in de luchtvaart blijft bestaan en kunt u dit toelichten?

Antwoord 2

Zoals in het antwoord op vraag 1 aangegeven, zijn mij geen feiten bekend op grond waarvan er van oneerlijke concurrentie gesproken kan worden. Voor zover er in de toekomst sprake zou zijn van een verlies van banen is in elk geval niet van te voren vast te stellen of dit het gevolg zou zijn van een eventueel oneerlijk speelveld of van de mondiale, structurele verschuiving van het zwaartepunt van de luchtvaart van Europa naar andere continenten zoals Afrika en Azië of van technologische ontwikkelingen waarbij steeds vaker rechtstreekse verbindingen worden aangeboden in plaats van via overstappunten («hubs») in Europa zoals bijv. Amsterdam.

Vraag 3 en 4

Wat gaat u doen om de concurrentiepositie tussen de luchtvaartmaatschappijen weer gelijk te trekken? Bent u bereid om uw ambtgenoten in de Golfstaten aan te spreken op deze oneerlijke concurrentie? Zo ja, wanneer gaat u dit doen? Zo niet, waarom niet?

Zijn eventuele tegenmaatregelen richting luchtvaartmaatschappijen uit de Golfstaten mogelijk, indien de oneerlijke concurrentie, zoals geschetst in het artikel, blijft bestaan?

Welke mogelijkheden en opties heb u om de Nederlandse luchtvaart te beschermen tegen deze oneerlijke concurrentie?

Antwoord 3 en 4

Nederland, noch de Europese Commissie heeft een externe bevoegdheid op gebied van regelgeving in een niet-EU land, maar naast het handhaven van de reeds bestaande non-discriminatie bepalingen in onze luchtvaartovereenkomsten met andere landen, steunt Nederland initiatieven zoals die van de Europese Commissie om zoveel mogelijk te streven naar transparantie in de eigendoms- en financiële structuur van luchtvaartmaatschappijen, overname van Europese regelgeving door niet-EU landen en tot het ontwikkelen van een instrumentarium waarmee eventuele oneerlijke concurrentie voorkomen of gecorrigeerd kan worden. Wanneer daar aantoonbaar sprake van is, biedt het luchtvaartverdrag met het betreffende land voldoende handvatten om geschillen aangaande eventuele oneerlijke concurrentie te regelen. In extremis kan het luchtvaartverdrag worden opgezegd. Daarmee zouden overigens alle wederzijdse verkeersrechten van Nederland en het andere land komen te vervallen.