

Vergaderjaar 2008–2009

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 730

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 november 2008

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij drie fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC):

1. Mededeling gemeenschappelijke luchtvaartruimte met Tunesië;
2. Mededeling inzake een netwerk op wetgevingsgebied van de ministers van Justitie; (Kamerstuk 22 112, nr. 731)
3. Verordening betreffende grensoverschrijdende betalingen in de Gemeenschap; (Kamerstuk 22 112, nr. 732)

De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
F. C. G. M. Timmermans

Fiche: Mededeling gemeenschappelijke luchtvaartruimte met Tunesië

1. Algemene gegevens

Voorstel: De tot stand bringing van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met Tunesië

Datum Commissiedocument: 3 oktober 2008

Nr. Commissiedocument: COM(2008) 603

Pre-lex: http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=197462

Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board: Beide zijn niet opgesteld

Behandelingstraject Raad: Raadswerkgroep Transport, Transportraad (mogelijk 9 december). Datum van behandeling is nog niet bekend.

Eerstverantwoordelijk ministerie: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

2. Essentie voorstel

De commissie stelt voor om te gaan onderhandelen met Tunesië om een Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte te creëren. Dit past binnen het streven van de Commissie om met haar Oostelijke en Zuidelijke burenen in het kader van het Nabuurschapsbeleid tegen 2010 een bredere Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte te creëren. Daarnaast heeft de EU met de landen rond de Middellandse Zee reeds nauwere banden aangehaald in het kader van het Barcelona proces. Zo is er een Euromediterraan luchtvaartakkoord tussen de EU en Marokko afgesloten. Het doel van dergelijke onderhandelingen is geleidelijke markttoegang en regelgevende convergentie op het gebied van luchtvaartveiligheid, beveiliging, luchtverkeersleiding, mededinging, staatssteun, milieubescherming en bescherming van passagiersrechten. Daarbij is de geldende EU regelgeving het uitgangspunt. In het akkoord zal worden opgenomen aan welke EU vereisten Tunesië zal dienen te voldoen en dit zal, zo nodig, aan een gefaseerde markttoegang gekoppeld worden al naar gelang de implementatie daarvan meer tijd in beslag neemt.

3. Kondigt de Commissie acties, maatregelen of concrete wet- en regelgeving aan voor de toekomst? Zo ja, hoe luidt dan het voorlopige Nederlandse oordeel over bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit en hoe schat Nederland de financiële gevolgen in?

Aangezien de beoogde luchtvaartovereenkomst een gemengd akkoord is, zal de Commissie de Raad om een mandaat vragen voor de onderhandelingen met Tunesië. Nederland deelt de inschatting van de Commissie dat het vervangen van het huidige stelsel van bilaterale verdragen met Tunesië door een Europees overkoepelend verdrag zal leiden tot een versterking van een eerlijk speelveld in de luchtvaartmarkt, het subsidiariteitsoordeel is positief. De enige manier om tot effectieve liberalisering te komen met Tunesië is via een dergelijk breed luchtvaartakkoord, het voorstel voldoet daarmee ook aan het proportionaliteitsbeginsel. De mededeling heeft geen financiële gevolgen.

4. Nederlandse positie over de mededeling

a) Nederlandse belangen en eerste algemene standpunt

Nederland ziet zeker voordelen in een EU brede aanpak, mede gezien het feit dat deze benadering zich richt op regelgevende convergentie en daarmee bijdraagt aan een eerlijker speelveld voor de luchtvaartmaatschappijen.

In de te bereiken overeenkomst is het van belang dat de nodige flexibiliteit geboden wordt om in de EU actie te ondernemen met betrekking tot milieukwesties. De overeenkomst mag bovendien geen verbod bevatten op het heffen van belastingen op brandstof die aan luchtvaartuigen wordt geleverd of andere fiscale of economische instrumenten die onderdeel vormen van milieumaatregelen.

Naast het bereiken van een gemeenschappelijke luchtvaartmarkt met Tunesië (verticale onderhandelingen), speelt (zoals met nog veel andere derde landen) ook de kwestie dat er in de huidige bilaterale luchtvaartovereenkomsten tussen de diverse EU-lidstaten en Tunesië bepalingen inzake nationaliteit staan die door het Europese Hof van Justitie onwettig zijn bevonden. Deze bepalingen belemmeren de exploitatie van vluchten naar Tunesië door een EU luchtvaartmaatschappij gevestigd in een andere Lidstaat. Deze situatie creëert rechtsonzekerheid voor de desbetreffende luchtvaartmaatschappijen en dient daarom volgens Nederland als eerste te worden opgelost (door middel van zogenaamde horizontale onderhandelingen). Nederland kan evenwel instemmen met parallelle onderhandelingen, zoals bij het Marokko akkoord is gebeurd, op voorwaarde dat een akkoord over dit aspect een vereiste blijft alvorens verkeersrechten onderwerp van de onderhandelingen vormen. Het zal dan ook allereerst helder moeten zijn dat Tunesië bereid is de huidige bepalingen inzake nationaliteit te laten vallen en dat het uitgangspunt van verdere besprekingen het instellen van een vrije markt moet zijn.