

Vergaderjaar 2022–2023

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 3542

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 november 2022

Met inachtneming van de afspraak gemaakt met de Tweede Kamer in het AO op 12 februari 2013 inzake informatievoorziening over Europese besluitvorming¹, treft u bijgaand het antwoord van het kabinet op de publieke consultatie van de Europese Commissie (hierna: Commissie) met betrekking tot de geplande herziening van verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens (hierna: slotverordening)

Op 29 augustus 2022 is de Commissie gestart met een publieke consultatie voor de geplande herziening van de slotverordening². De consultatieperiode loopt tot en met 21 november 2022. De publieke consultatie dient ter voorbereiding op de formele consultatieronde die volgt op een nog te publiceren wijzigingsvoorstel van de Commissie. De publieke consultatie gaat in op vier door de Commissie geïdentificeerde bestaande en nieuwe problemen: (1) ondoeltreffende regels om een efficiënt beheer van de luchthavencapaciteit te waarborgen en concurrentievervalsing te voorkomen; (2) de institutionele structuur van onafhankelijke toezichhoudende autoriteiten die niet altijd garant staat voor een efficiënte en uniforme toepassing van de regels; (3) het rechtskader dat niet is afgestemd op ander beleid van de Commissie; (4) het rechtskader dat niet flexibel is in tijden van crises.

Met deze brief wordt uw Kamer geïnformeerd over de reactie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op deze publieke consultatie. Daarnaast wordt in deze brief het EU-wetgevingsproces voor de herziening van de slotverordening toegelicht. Dit is toegezegd aan het lid

¹ Kamerstuk 22 112, nr. 1581.

² Toewijzing van EU-luchthavenslots – herziening van de regels (europa.eu).

Van der Molen (CDA)³ tijdens het commissiedebat Luchtvaart van 6 oktober jl.

Slotverordening en reactie op de publieke consultatie

De slotverordening is in 1993 vastgesteld en bevat de gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op luchthavens. De slotverordening, die al enkele keren is gewijzigd, heeft als doel om de beschikbare capaciteit op luchthavens waar sprake is van congestie in de Europese Unie volgens onpartijdige transparante en niet-discriminerende regels te verdelen.

Eerdere wijzigingen van de slotverordening, met name tijdens de Covid-19 pandemie, betroffen geen fundamentele wijzigingen van de slotsystematiek. De bestaande slotregels zijn al lange tijd nagenoeg hetzelfde gebleven, en dat terwijl de omgeving en haar spelers substantieel veranderd zijn. Zo is er bijvoorbeeld maatschappelijk meer aandacht voor de impact van de luchtvaart op het milieu. Dit soort ontwikkelingen zouden weerspiegeld moeten worden in de geplande herziening van de slotverordening.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft voor Nederland twee belangrijke punten onder de aandacht gebracht van Commissie: (1) de wens voor meer nationale ruimte om bij de slottoewijzing te kunnen sturen op duurzaamheid, netwerkqualiteit en behoud van de vrachtsector; en (2) duidelijkheid over hoe een slotcoördinator moet handelen zodra de aanspraak (van luchtvaartmaatschappijen) op historische rechten niet kan worden gehonoreerd door bijvoorbeeld milieubeperkingen. Daarnaast wordt aangegeven dat Nederland met aanvullende punten zal komen zodra de Commissie met een concreet wijzigingsvoorstel komt. De inbreng wordt nader toegelicht in een notitie. Bijgevoegd treft uw Kamer de reactie op de publieke consultatie (in bijlage 1) en de notitie (aparte bijlage).

Vervolgproces herziening slotverordening

Naar verwachting komt de Commissie in 2023 met een wijzigingsvoorstel. Binnen 6 weken na ontvangst van het voorstel stelt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een BNC⁴-fiche op en deelt het ministerie dit fiche met de Kamers volgens de gebruikelijke procedure. Het BNC-fiche bevat de Nederlandse inzet op hoofdlijnen op het voorstel ten behoeve van de onderhandelingen in Raadsverband met andere lidstaten.

Deze onderhandelingen moeten ertoe leiden dat de Raad van Ministers, in dit geval de Ministers van Transport (verder Transportraad/ Raad) met één standpunt komt. Voordat besluitvorming plaatsvindt over het wijzigingsvoorstel in de Transportraad, wordt het voorstel besproken in het Comité van Permanente Vertegenwoordigers (CoRePer). De Transportraad wordt geïnformeerd over de voortgang van de onderhandelingen in de raadwerkgroepen, en de Transportraad kan als dat nodig is politieke sturing geven tijdens de onderhandelingen.

Het is zodoende geen lineair proces; de Raad kan meerdere keren over het voorstel spreken voordat een akkoord over de Raadspositie (de zogeheten «algemene oriëntatie») wordt behaald. De Kamers worden over de inzet voor en uitkomsten van de Transportraad periodiek geïnformeerd via de

³ Kamerstuk 29 665, nr. 442.

⁴ Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen.

geannoteerde agenda's, verslagen en Commissiedebatten ten behoeve van de betreffende Transportraad.

Het Europees Parlement (verder: parlement) komt ook met één standpunt en volgt hiervoor hun eigen procedure. Het parlement bepaalt de positie in principe parallel aan de Raad. De wijzigingsteksten die ze willen voorstellen (amendementen) worden goedgekeurd door de plenaire vergadering en vormen de zogenaamde «eerste lezing». Afhankelijk van de eensgezindheid in de Raad of het parlement kan de positie van ofwel de Raad ofwel het parlement eerder vastgesteld worden dan de ander.

Pas zodra de Raad en het parlement beide hun positie hebben bepaald, start in principe de zogenaamde «Trilooffase». Hierin gaan het parlement, de Raad – vertegenwoordigd door het roulerende Voorzitterschap van de Raad – en de Commissie in onderhandeling om te komen tot een definitief akkoord⁵. Dat akkoord wordt vervolgens weer voorgelegd aan het parlement en de Raad. Als parlement en de Raad instemmen kan het voorstel in werking treden.

Voor Europese verordeningen geldt dat deze direct in werking treden in alle lidstaten. Het doorlopen van bovenstaande procedure neemt gemiddeld anderhalf tot twee jaar in beslag⁶.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

⁵ Formeel kunnen ofwel de Raad ofwel het parlement in de «tweede lezing» de amendementen/ positie van de elkaar ook goedkeuren. In dat geval is de trilooffase (de «derde lezing») niet van toepassing. Dit gebeurt echter zelden bij politiek belangrijke wetgeving of omvangrijke wetgeving. De verwachting is daarom dat na vaststellen van de positie van de Raad en het parlement doorgedaan wordt naar de trilooffase.

⁶ Bijgevoegde link bevat meer informatie over besluitvormingsprocedures: Besluitvormingsprocedures | Expertisecentrum Europees Recht (minbuza.nl).

Op de website van de Europese Commissie heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de volgende reactie geplaatst:

The Dutch Ministry of Infrastructure and Water Management would like to thank the European Commission for the opportunity to comment on the call for evidence for the planned revision of the EU Slot regulation 95/93.

We support the Commission's intention to revise the current EU Slot regulation because the rules for slot allocation have not changed substantially since the regulation was adopted in 1993. However, differences between airports are significant and the markets and the public opinion have changed substantially. Those changes have to be addressed in the revision of the slot regulation to guarantee that the (remaining) scarce capacity can be used as efficiently as possible and to guarantee that also other public interests are being considered in the allocation of slots.

One important way forward is to (i) provide Member States with more opportunities to set additional slot allocation criteria that should be taken into account at highly congested airports in order to be able to guarantee a sustainable, well-connected and future-proof aviation sector in the EU. Another important step forward is (ii) the acknowledgement that further growth of air traffic is not a given and that the rules also have to clarify how to withdraw slots in case there is less capacity available, for example due to environmental reasons and to achieve national and EU climate ambitions.

We would like to take this opportunity to call upon the Commission to incorporate these two elements in the revision of the Slot Regulation. Please find enclosed our Position paper with a more detailed explanation.

Once we have received the Commission's proposal, we will give a more detailed response on our position, also on other elements mentioned in the call for evidence.

Appendix: Position Paper