

Vergaderjaar 2018–2019

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 524

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 16 november 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 20 juni 2018 over diverse onderwerpen luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 488).

De vragen en opmerkingen zijn op 5 september 2018 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 15 november 2018 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de eerdergenoemde brief (Kamerstuk 31 936, nr. 488) en hetgeen daarin is vermeld over de luchtvaartmarkt tussen Amsterdam en Dubai. Zij hebben hierover nog een aantal vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de informatie inzake de luchtvaartmarkt tussen Amsterdam en Dubai. Zij hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de voorliggende stukken met betrekking tot de luchtvaartmarkt tussen Amsterdam en Dubai en hebben daarover nog enkele vragen.

Inbreng van de leden van de VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister hoe het staat met de uitwerking van de motie van de leden Amhaouch en Remco Dijkstra over de luchtvaartovereenkomst tussen Nederland en de Verenigde Arabische Emiraten (Kamerstuk 31 936, nr. 486) waarin de regering wordt verzocht de verkeers- en vervoersontwikkeling op de luchtvaartmarkt tussen Amsterdam en Dubai scherp te monitoren en zo nodig in te grijpen als blijkt dat de afspraken uit het luchtvaartverdrag tussen Nederland en de Verenigde Arabische Emiraten worden geschonden.

Tevens vraagt de VVD-fractie of de Minister bekend is met het in januari 2015 uitgebrachte Amerikaanse onderzoeksrapport «Restoring Open Skies: Addressing Subsidized Competition from State-Owned Airlines in Qatar and the UAE» waaruit blijkt dat de luchtvaartmaatschappijen Qatar Airways, Etihad Airways en Emirates Airline in de periode 2004–2014 minimaal 42,3 miljard euro aan subsidies en andere oneigenlijke voordelen hebben ontvangen van de overheden van Qatar en de Verenigde Arabische Emiraten. Zo ja, wat vindt de Minister van deze onderzoeksresultaten? Hoe verhoudt dit zich tot de uitspraak in de Kamerbrief van 20 juni dat de drie «Gulf carriers» werden beschuldigd van vermeende oneerlijke concurrentie als gevolg van onrechtmatige staatsteun en dat voor dit laatste geen bewijs is geleverd?

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister wat zij in dit kader vindt van de jaarrekening 2014–2015 van Qatar Airways waaruit blijkt dat de overheid van Qatar zijn 100%-eigendom van de Qatar Aviation Lease Company (QALC) voor niets heeft overgedragen aan Qatar Airways waarbij in deze overdracht 72 vliegtuigen, vermogen en andere goederen met een totale waarde van 5 miljard dollar zaten.

In de genoemde Kamerbrief van 20 juni hebben de leden van de VVD-fractie kunnen lezen dat onlangs tussen de Amerikaanse maatschappijen en die uit de Verenigde Arabische Emiraten afkomstige maatschappijen afgesproken is de beschuldigen over vermeende oneerlijke concurrentie als gevolg van onrechtmatige staatsteun voorlopig te laten rusten. Is het de Minister echter bekend dat de Amerikaanse overheid nog steeds in onderhandeling is met de overheden van Qatar en de Verenigde Arabische Emiraten om te komen tot een akkoord waarin de luchtvaartmaatschappijen van het laatstgenoemde land volledige financiële transparantie moeten beloven als voorwaarde voor het ontvangen van extra landingsrechten in de VS?

In de Kamerbrief van 20 juni (Kamerstuk 31 936, nr. 488) hebben de leden van de VVD-fractie tevens kunnen lezen dat de Europese Commissie heeft aangekondigd een onderzoek naar bewijs voor oneigenlijke staatssteun en prijsdumping niet door te zetten. Wat zijn de redenen dat de Europese Commissie dit onderzoek niet heeft doorgezet ondanks het verzoek van de Nederlandse overheid om dit wel te doen op basis van de breed aangenomen nader gewijzigde motie van de leden Bashir en Elias (Kamerstuk 31 936, nr. 254) waarin de regering wordt verzocht «om in Europees verband in beeld te brengen waardoor oneerlijke concurrentie ontstaat en welke mogelijkheden er vanuit Europa zijn om te komen tot een gelijk speelveld»?

De leden van de VVD-fractie vragen wat de inzet is van de Nederlandse overheid in de trioloog-onderhandelingen tussen Europese Commissie, Europees Parlement en Raad om te komen tot een heldere en afdwingbare herziene Verordening 868/2004 inzake de bescherming van de mededinging in de luchtvaart. Hoe is op dit moment het krachtenveld tussen- en binnen deze Europese instellingen?

De leden van de VVD-fractie vragen of toegelicht kan worden, gegeven de begrenzing van 500.000 vliegbewegingen op Schiphol die nu al gerealiseerd wordt, in hoeverre een derde door Emirates Airline uitgevoerde vlucht op de verbinding Amsterdam – Dubai toegevoegde waarde heeft voor de kwaliteit van het netwerk van Schiphol in vergelijking tot het faciliteren van vluchten naar unieke bestemmingen die nog niet met Schiphol zijn verbonden.

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre zich het huidige capaciteitsaanbod van tweemaal een Airbus 380 van Emirates, dat een veelvoud van de lokale marktbehoefte tussen Nederland en Dubai is, verhoudt tot artikel 9.2 uit de luchtvaartovereenkomst tussen Nederland en de Verenigde Arabische Emiraten, waarin staat dat de diensten nauwkeurig dienen te worden afgestemd en in de eerste plaats ten doel hebben om de behoefte van vervoer tussen het grondgebied van beide partijen te faciliteren. Vooral de uitbreiding met een derde vlucht lijkt geen enkele relatie meer te hebben met bovengenoemd principe, gegeven het feit dat de huidige capaciteit al ruimschoots de lokale marktbehoefte dekt. Deze capaciteit heeft dus alleen als doel om vervoersstromen tussen Nederland en Azië/Afrika te verplaatsen van de hub Schiphol naar de hub Dubai, hetgeen zeer schadelijk is voor zowel de Nederlandse bereikbaarheid, als de Nederlandse werkgelegenheid en economie. Kan de Minister aangeven waarom zij van mening is dat deze voorgenomen dienst zich toch houdt aan de bepalingen in de luchtvaartovereenkomst tussen Nederland en de Verenigde Arabische Emiraten?

De leden van de VVD-fractie merken op dat de directeur luchtvaart van het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat al in oktober 2013 in een brief aan de overheid van de Verenigde Arabische Emiraten heeft aangegeven dat met de komst van de tweede Emirates vlucht tussen Amsterdam en Dubai de capaciteitsbalans tussen de landen mogelijk wordt verstoord in het kader van de bepalingen in artikel 9 uit de luchtvaartovereenkomst tussen beide landen. Kan de Minister aangeven hoe de geuite zorgen in deze brief over een tweede vlucht van Emirates zich verhouden tot het nu toestaan van zelfs een derde vlucht van Emirates tussen Amsterdam en Dubai?

Inbreng van de leden van de CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie menen dat de strijd tegen oneerlijke concurrentie van niet-Europese luchtvaartmaatschappijen die in Europa actief zijn een strijd van lange adem is. Volgens deze leden bestaat het risico dat Emirates, Etihad en Qatar Airways uit de Golfregio verhoud illegale staatssteun krijgen door subsidies, kortingen en fiscale voordelen. Graag vernemen zij of de Minister de visie van de Golfmaatschappijen deelt dat van staatssteun geen sprake is en dat deze maatschappijen efficiënter werken. Deze leden vernemen ook graag welke onderbouwing er is voor de claim van het efficiënter werken.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of oneerlijke concurrentie door de eigenaar van de luchthaven bestreden kan worden door bijvoorbeeld de komst van een derde A380 van Emirates op Schiphol te weren.

De leden van de CDA-fractie constateren dat op Europees niveau pas opgetreden kan worden als schade daadwerkelijk is aangetoond, niet als er schade dreigt. Graag vernemen zij of daar nu reeds sprake van is.

De leden van de CDA-fractie vragen wat de inzet van de Minister zal zijn nu onder voorzitterschap van Oostenrijk wordt onderhandeld tussen Europese Commissie, Europees Parlement en Transportraad.

Inbreng van de leden van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie constateren dat de luchtvaartmaatschappijen Emirates en Etihad concurreren met KLM door bestemmingen in Azië, Afrika en het Midden Oosten aan te bieden via Dubai en Abu Dhabi. In hoeverre meent de Minister dat hier sprake is van ongelijkwaardige dan wel oneerlijke concurrentie? Kan de Minister dit toelichten?

De leden van de D66-fractie nemen kennis van de stelling van de Minister dat er op basis van het bilaterale luchtvaartverdrag geen beperking bestaat in het aantal frequenties, zowel voor Nederlandse als Emirati luchtvaartmaatschappijen, en er derhalve geen grond is om Emirates Airline een derde frequentie te onthouden. Wel gaat de Minister monitoren of de Golfmaatschappijen zich ook de komende periode houden aan de kaders van de luchtvaartovereenkomst. Kan de Minister aangeven wat dit monitoren inhoudt, en wat de *carriers* die op de route Amsterdam – Dubai en Amsterdam – Abu Dhabi opereren hiervan gaan merken? De leden vragen zich voorts af wat de inzet van de Minister wordt op Europees niveau, gezien de ambities van het Oostenrijks voorzitterschap van de Europese Unie op dit thema.

De leden van de D66-fractie nemen waar dat de relatie tussen ticketprijzen en marktaandeel/concurrentiegraad het gevolg is van een strategisch spel tussen luchtvaartmaatschappijen. Hoe weegt de Minister de conclusie van de Monitor karakteristieke luchtvaartmarkt Nederland – Verenigde Arabische Emiraten (van het instituut SEO Economisch Onderzoek), namelijk dat er geen aanwijzingen zijn voor prijsdumping door luchtvaartmaatschappijen uit de Verenigde Arabische Emiraten, af tegen eerdere conclusies van Europeans for Fair Competition? De leden vragen of de Minister specifiek op de tegensprekende conclusies van dat onderzoek en het SEO-onderzoek kan ingaan.

De leden van de D66-fractie nemen kennis van het SEO-rapport over de gevolgen van slothandel op Schiphol Airport. De leden lezen dat de meeste stakeholders op Schiphol hetzelfde beeld verwachten als op Londen Heathrow, waarbij kopende partijen vooral luchtvaartmaatschap-

pijen met een groeistrategie en ruime financiële middelen zullen zijn, waaronder maatschappijen uit het Midden-Oosten. Wat is de verwachting van de Minister zelf over de te verwachten gevolgen? Verwacht de Minister dezelfde gevolgen als op Heathrow Airport? Zo nee, hoe denkt zij een goede inschatting te kunnen krijgen van het effect en gevolgen van slothandel op Schiphol Airport?

De leden van de D66-fractie lezen ter afsluiting dat secundaire slothandel kan leiden tot een dominante marktpositie van één of meerdere luchtvaartmaatschappijen op Schiphol, maar dat deze kans niet groot wordt geacht. Hoe definieert de Minister een dominante marktpositie in dit kader?

II Reactie van de Minister

Monitoring luchtvaartmarkt (VVD/D66)

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het staat met de uitwerking van de motie van de leden Amhaouch en Dijkstra waarin de regering wordt verzocht de luchtvaartmarkt tussen Amsterdam en Dubai te monitoren en zo nodig in te grijpen als blijkt dat de afspraken uit het luchtvaartverdrag tussen Nederland en de VAE worden geschonden. De leden van de D66-fractie vragen de Minister om aan te geven wat de toegezegde monitoring van het luchtvaartverdrag met de VAE inhoudt en wat de betreffende luchtvaartmaatschappijen hiervan gaan merken.

In antwoord op de motie van de leden Amhaouch en Remco Dijkstra zal er in 2019 sprake zijn van een voortzetting van de huidige aanpak (SEO Monitor november 2015 en 2017). Het doel van deze eerdere monitors was – en zal dat ook in de toekomst zijn – om te bepalen of wordt voldaan aan de bepalingen van de luchtvaartovereenkomst tussen Nederland en de VAE. Mocht uit monitoring blijken dat er sprake is van prijsdumping of dat Nederlandse luchtvaartmaatschappijen op onredelijke wijze worden getroffen op deze routes, dan zal ik gebruik maken van de mogelijkheden die de luchtvaartovereenkomst biedt en contact opnemen met de luchtvaartautoriteiten van de VAE.

De D66 fractie vraagt de Minister om toelichting op de stellingen van de zijde van de organisatie «Europeans for Fair Competition» die niet overeenstemmen met de conclusies uit het SEO onderzoek.

Ik heb geen reden om aan te nemen dat de conclusies uit het met de brief van 20 juni aan uw Kamer meegestuurde onderzoeksrapport van SEO economisch onderzoek niet zouden kloppen. De uitkomst daarvan geeft aan dat Emirates een sterke speler is op de markt tussen Amsterdam en Dubai, maar dat er geen sprake is van prijsdumping of onredelijke schade aan de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen op deze route.

3^e frequentie Emirates Airline (VVD/CDA)

De VVD-fractie vraagt de Minister hoe de derde dagelijkse frequentie van Emirates Airline bijdraagt aan het netwerk van Schiphol.

Emirates» derde frequentie is een invulling van in 2000 door Nederland in samenwerking met KLM met de VAE overeengekomen verkeersrechten. De afweging met betrekking tot de toegevoegde waarde voor de Nederlandse luchtvaartsector is op het moment van verlenen van verkeersrechten in 2000 gemaakt. De aangekondigde derde frequentie van Emirates biedt ruimere en frequentere toegang voor (transfer-) passagiers

om vanaf Schiphol naar bestemmingen in bijvoorbeeld Afrika en Azië te reizen die anders niet via Schiphol maar alleen via concurrerende luchthavens in de omliggende EU-lidstaten of alleen maar rechtstreeks via Dubai bereikt hadden kunnen worden.

De VVD-fractie vraagt om aan te geven op welke wijze de voorgenomen derde dagelijkse frequentie van Emirates Airline valt binnen de bepalingen in artikel 9.2 van de luchtvaartovereenkomst tussen Nederland en de VAE waarin bepalingen staan opgenomen met betrekking tot afstemming van de vervoerscapaciteit op de vervoersbehoefte op de omschreven routes.

Zoals aangegeven in de brief van de Directeur Luchtvaart van 17 oktober 2013 waar de leden van de VVD-fractie naar verwijzen, is in het jaar 2000 in samenwerking met KLM door beide partijen overeengekomen dat hun luchtvaartmaatschappijen het recht hebben een onbeperkt aantal vluchten uit te voeren op de route tussen de VAE en Nederland. Emirates voert rechtstreekse vluchten uit tussen Dubai en Nederland en voldoet derhalve aan de bepaling ten aanzien van de gevlogene route. De hoge bezettingsgraad bij zowel Emirates als KLM op de route naar/van Dubai zonder dat er daarbij sprake is van prijsdumping wijst op marktomstandigheden waarbij invulling wordt gegeven aan de vervoersbehoefte tussen de twee landen. Verder verwijs ik naar het aan Uw Kamer op 20 juni 2018 toegestuurde SEO rapport.

Artikel 9.2 beperkt de invulling van de verkeersrechten niet voor wat betreft route en capaciteit tot vervoer waarvan zowel het begin- als het eindpunt in de VAE of Nederland liggen. Artikel 9.2.3 van het verdrag bepaalt dat de capaciteit op de route tussen Nederland en de VAE tevens afgestemd dient te worden op de vereisten van doorgaand vervoer (*«de eisen die de exploitatie van luchtlijnen voor doorgaand verkeer stelt»*), zoals het vervoer voorbij Dubai naar Azië/Afrika waar de leden van de VVD-fractie naar verwijzen. Indien Artikel 9.2 geïnterpreteerd zou worden als verbod om vervoer door Emirates naar verder gelegen punten in Azië en/of Afrika uit te sluiten, zou het omgekeerd voor KLM niet meer mogelijk zijn om passagiers vanuit bijvoorbeeld Noord-Amerika via Amsterdam naar Dubai te vervoeren.

De leden van de VVD-fractie vragen om aan te geven hoe de geuite zorgen in de brief van de Directeur Luchtvaart uit 2013 over een tweede vlucht van Emirates zich verhouden tot het nu toestaan van zelfs een derde vlucht van Emirates tussen Amsterdam en Dubai.

In zijn brief van 17 oktober 2013 geeft de Directeur Luchtvaart aan dat Nederland van plan is om de luchtvaartmarkt tussen Nederland en de VAE te monitoren. Derhalve is in 2015 en wederom in 2017 onderzoek verricht naar deze markt. De resultaten van die onderzoeken zijn op 18 februari 2016, resp. 20 juni 2018 aan uw Kamer toegestuurd. Uit beide onderzoeken is gebleken dat er geen sprake is van het toebrengen van onredelijke schade aan de Nederlandse maatschappijen. Getuige de reeds hierboven genoemde hoge huidige bezettingsgraad bij zowel KLM als Emirates is de zorg die in 2013 is uitgesproken tot nu toe ongegrond gebleken. Desondanks zal ik de luchtvaartmarkt tussen Nederland en de VAE blijven monitoren en zo nodig in overleg treden met de autoriteiten van de VAE.

De leden van de CDA-fractie vragen of de luchthaven de aangekondigde derde A380 van Emirates kan weren.

De derde dagelijkse frequentie van Emirates Airline zal voor zover bekend ingevuld worden met een B777. De hiervoor aan te wenden verkeersrechten zijn in samenwerking met KLM in 2000 overeengekomen door

Nederland en de VAE. De (eigenaar van de) luchthaven was/is geen verdragspartij in de bilaterale afspraken tussen Nederland en de VAE en heeft geen bevoegdheid de bepalingen van die afspraken te wijzigen of niet te honoreren.

De CDA-fractie constateert dat op Europees niveau pas opgetreden kan worden als schade daadwerkelijk is aangetoond, niet als er schade dreigt. Graag vernemen zij of daar nu reeds sprake van is.

Uit het aan uw Kamer met de brief van 20 juni 2018 toegestuurde SEO onderzoek (de «Monitor») blijkt dat er geen aanleiding is om te veronderstellen dat onredelijke schade wordt toegebracht aan de door Nederland aangewezen luchtvaartmaatschappijen op de routes tussen Nederland en de VAE

Staatssteun Golfcarriers (VVD/CDA/D66)

De leden van de VVD-fractie vragen wat de Minister vindt van de onderzoeksresultaten van het Amerikaanse rapport «Restoring Open Skies» over vermeende onrechtmatige staatssteun aan de drie zgn. «Golfcarriers».

De stellingen uit het Amerikaanse onderzoek waar de VVD-fractie naar verwijst, komen voor rekening van de drie Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen en de vier vakbonden uit de Amerikaanse luchtvaartsector, die verantwoordelijk zijn voor dit onderzoek. Van een onafhankelijke gerechtelijke uitspraak over vermeende onrechtmatige staatssteun is bijvoorbeeld geen sprake. De stellingen kunnen in die zin ook niet gebruikt worden om vermeende oneerlijke concurrentie op de luchtvaartmarkt tussen Nederland en Dubai aan te tonen. Nederland stelt zich niettemin zeer actief op om in Europees verband afspraken over subsidies, staatssteun en transparantie juridisch te verankeren in de EU-brede luchtvaartonderhandelingen met Qatar en op korte termijn ook met de VAE.

De leden vragen of het bekend is dat de Amerikaanse overheid nog steeds in onderhandeling is met de overheden van de VAE en Qatar over een luchtvaartakkoord.

Voor zover mij bekend is geen sprake van voortgaande onderhandelingen, noch van voorwaarden die verbonden zouden zijn aan volledige financiële transparantie. Na afloop van de gesprekken in januari en mei 2018 tussen de overheden van de Verenigde Staten en die van Qatar, resp. de VAE hebben alle partijen in gezamenlijke verklaringen hun bestaande bilaterale «Open Skies» afspraken herbevestigd. De overheden van de VS, de VAE en Qatar bevestigen daarin dat staatssteun niet ongewoon is in de luchtvaartsector, noch dat dit automatisch een probleem zou zijn, maar spreken hun intenties uit om «best practices» ten aanzien van de financiële transparantie bij hun luchtvaartmaatschappijen te bevorderen en hen te stimuleren internationaal erkende accounting en auditing methoden en technieken te gebruiken, inclusief een jaarlijks te publiceren financieel overzicht. De partijen hebben afgesproken om in 2019 nogmaals bij elkaar te komen om de voortgang ten aanzien van deze vrijwillige afspraken te bespreken.

De VVD-fractie vraagt naar de redenen waarom de Europese Commissie een onderzoek naar oneigenlijke staatssteun niet heeft doorgezet.

Het onderzoek van de Europese Commissie waar de VVD-fractie naar verwijst was een intern onderzoek ter voorbereiding van de mandaten voor o.a. Qatar en de VAE. Daarnaast heeft de Europese Commissie in aanloop naar een vernieuwing van Verordening 868/2004 een publieke

consultatie uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn gebruikt bij de voorbereiding van de tekst voor een hernieuwde richtlijn 868.

De CDA-fractie vraagt de Minister naar haar mening of er sprake is van staatssteun en zij vragen naar een onderbouwing van de claim van efficiënter werken bij de Golfmaatschappijen.

Staatssteun is onderhevig aan nationale wet- en regelgeving die per land kan verschillen. Zonder eensluidende, internationaal in de luchtvaartsector geaccordeerde standaards is niet goed vast te stellen welke overheidsmaatregelen in de categorie «ongeoorloofde staatsteun» vallen en welke niet. Voor zover bepalingen daaromtrent vastgelegd zijn in het betreffende luchtvaartverdrag, zijn die leidend bij het bepalen van de (on)rechtmatigheid van staatssteun. Nederland maakt zich sterk voor eerlijke concurrentie door zowel in zijn eigen bilaterale luchtvaartakkoorden als op Europees niveau afspraken te maken met andere landen met betrekking tot o.a. eerlijke concurrentie, transparantie en staatssteun. Dit gebeurt o.a. in de lopende EU-brede onderhandelingen met Qatar en naar het zich laat aanzien op korte termijn ook met de VAE.

Uitspraken van individuele luchtvaartmaatschappijen over hun interne efficiency zijn niet of nauwelijks te verifiëren. Er is geen universele standaard op basis waarvan de efficiency van verschillende luchtvaartmaatschappijen te vergelijken is. Bovendien is er sprake van een buitengewoon groot aantal relevante factoren die van invloed zijn op de efficiency. Daarnaast zijn er grote verschillen tussen de operationele, commerciële, geografische, sociale en politieke omstandigheden van verschillende luchtvaartmaatschappijen die het onmogelijk maken de effecten daarvan te onderscheiden van die van pure efficiency.

De leden van de D66-fractie vragen de Minister of er sprake is van ongelijkwaardige dan wel oneerlijke concurrentie.

Afhankelijk van de eindbestemming concurreren de indirecte verbindingen die de maatschappijen uit de VAE via hun respectievelijke hubs Dubai en Abu Dhabi aanbieden op sommige bestemmingen met de rechtstreekse verbindingen die de Nederlandse maatschappijen aanbieden. Op andere bestemmingen is er geen sprake van concurrentie omdat deze bestemmingen geen onderdeel uitmaken van het netwerk van KLM of diens codeshare partners. Het gaat dan vaak om secundaire bestemmingen in Afrika en Azië.

Het reisproduct van de VAE maatschappijen is ongelijkwaardig in de zin dat het voor bestemmingen voorbij de VAE die ook door KLM bediend worden een minder aantrekkelijk (transfer) product is ten opzichte van het rechtstreekse KLM product. Ongelijkwaardigheid betekent echter niet dat er automatisch sprake is van oneerlijke concurrentie. Juist om dat laatste te voorkomen zet Nederland in op het opnemen van bepalingen ten opzichte van eerlijke concurrentie in onze bilaterale luchtvaartovereenkomsten. Hetzelfde geldt voor de EU-brede mandaten waarin een zogenaamd «Fair Competition» artikel opgenomen is, alsmede voor de Nederlandse inzet bij de totstandkoming van een nieuwe EU Verordening 868.

Overdracht eigendom Qatar (VVD)

De VVD-fractie vraagt wat de Minister vindt van de overdracht van het eigendom van de Qatar Aviation Lease Company aan Qatar Airways.

De voorwaarden waaronder de overdracht van eigendom naar Qatar Airways heeft plaatsgevonden, zijn onbekend. Het is daarom niet mogelijk een oordeel hierover te vellen.

Nederlandse inzet in Europa (VVD/CDA/D66)

De VVD-fractie, de CDA-fractie en de D66-fractie vragen de Minister naar de inzet van de Nederlandse overheid in de trilogie tussen de Europese Commissie, Europees Parlement en Raad bij de herziening van Verordening 868/2004.

Nederland zet in op een aangescherpte tekst voor een nieuwe Verordening 868 met als startpunt de algemene oriëntatie zoals bereikt tijdens de Transportraad in juni 2018. De Nederlandse overheid is o.a. van mening dat de Commissie de mogelijkheid moet krijgen om een onderzoek te starten wanneer er alleen nog maar sprake is van een dreiging van schade («*threat of injury*»). Daarnaast wil Nederland dat de Commissie de bevoegdheid krijgt om corrigerende maatregelen te nemen. Nederland is er geen voorstander van dat maatregelen m.b.t. verkeersrechten onderdeel uitmaken van de corrigerende maatregelen die de Commissie zou mogen opleggen. Verkeersrechten behoren tot de competentie van de individuele lidstaten.

De VVD-fractie vraagt de Minister naar het krachtenveld tussen de verschillende Europese instellingen.

Het Europees Parlement zet in op een sterk aangescherpte versie van de huidige tekst. Het parlement is voorstander van het nemen van provisionele maatregelen nog voordat een onderzoek door de Commissie afgerond is en wil verkeersrechten opgenomen zien in het pakket van corrigerende maatregelen. Het parlement kan daarbij, op hoofdpunten, op steun rekenen van de Commissie. In de Raad is er een tweedeling tussen Lidstaten die zich inzetten voor een aangescherpte tekst en aan de andere kant een groep lidstaten die vast wil houden aan de algemene oriëntatie.

Slothandel op Schiphol

De D66-fractie vraagt naar de verwachtingen van de Minister over de te verwachten gevolgen van slothandel op Schiphol en vraagt of zij verwacht dat deze dezelfde gevolgen hebben als op Heathrow.

Voor de verwachte gevolgen van slothandel verwijs ik naar het aan uw Kamer op 15 mei jl. toegezonden SEO-rapport «Secundaire Slothandel op Schiphol» (Kamerstuk 29 665, nr. 330). De SEO studie levert geen eenduidig beeld op over de wenselijkheid of mogelijke effecten van invoering van secundaire slothandel op Schiphol. Het is daarbij de vraag in hoeverre de situatie op London Heathrow vergelijkbaar is met Schiphol. Ik ben van plan de komende maanden de mogelijkheden voor en wenselijkheid van invoering van secundaire slothandel op Schiphol nader te verkennen in overleg met de Europese Commissie en relevante stakeholders. Ik zal u op de hoogte blijven houden van dat traject.

Tenslotte vragen de leden van de D66-fractie verduidelijking van de term «dominante marktpositie».

Ik definieer dominante marktpositie van een luchtvaartmaatschappij in dit kader als een luchtvaartmaatschappij met een significant aandeel in de vervoerscapaciteit op een luchthaven die daardoor een aanmerkelijke marktmacht bezit.