



Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers

position  
paper

an  
**Aviation Strategy  
for Europe**

Paper in opdracht van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers

| Januari 2016

**De Europese Commissie heeft in december 2015 de Europese luchtvaartstrategie via het 'Aviation Package' gepubliceerd. Deze heeft als doel het versterken van de concurrentiekracht en duurzaamheid van de Europese luchtvaartsector. Dit doel zou bereikt moeten worden door drie topprioriteiten na te streven, namelijk de markt meer ruimte bieden, groei stimuleren en veiligheid te allen tijde te waarborgen.**

Na het lezen van *An Aviation Strategy for Europe* concludeert de VNV dat de Europese Commissie de uiterst precarie situatie van de Europese luchtvaart en haar werkgelegenheid onderschat. Sommige voorgestelde maatregelen staan volgens de VNV zelfs haaks op de topprioriteiten en het doel van dit luchtvaartpakket. In dit document worden drie onderwerpen uitgelicht die voor de VNV van belang zijn.

### Eerlijke concurrentie

De VNV is positief over het feit dat de Europese Commissie eerlijke concurrentie probeert te waarborgen. Zij is echter bijzonder ontevreden dat de Europese Commissie slechts maatregelen **overweegt** tegen derde landen en hun luchtvaartmaatschappijen die op oneerlijke wijze concurrentie bedrijven – *'consider measures to address unfair practices'*. Het garanderen van eerlijke concurrentie binnen de EU, dus ook gericht op maatschappijen die van buiten de EU naar de EU vliegen, dient een topprioriteit te zijn in het luchtvaartbeleid van de Europese Commissie en haar nationale overheden. Het enkel overwegen van maatregelen is volstrekt onvoldoende.

De Europese Commissie wil daarnaast graag de bevoegdheid krijgen om met een select aantal landen (o.a. VAE, Qatar, Turkije en China) te gaan onderhandelen over een open skies-verdrag. De VNV vindt dat de Europese Commissie deze mogelijkheid moet krijgen, maar zeer nadrukkelijk alleen onder **zeer strikte** fair competition voorwaarden. Zo zouden alle EU-lidstaten de bilaterale onderhandelingen over landingsrechten met de voornoemde landen moeten bevriezen totdat er een open skies-akkoord ligt. Hiernaast moeten onderhandelingen over een open skies-verdrag altijd afhankelijk zijn van de uitkomst dat oneerlijke concurrentie en het ontvangen van staatssteun worden afgezworen. Het niet meer ontvangen van staatssteun dient controleerbaar te zijn en de gemaakte afspraken handhaafbaar. Er dienen wat de VNV betreft sancties in een open skies-verdrag te staan op het verkrijgen van staatssteun en op oneerlijke concurrentie, net als dat binnen Europa nu al het geval is, met als ultieme maatregel intrekking van landingsrechten.

De Europese Commissie wil de controle over en het eigendom van Europese luchtvaartmaatschappijen

door entiteiten uit derde landen verder loslaten. Nu is het niet toegestaan dat een niet-Europese entiteit de controle heeft over een Europese luchtvaartmaatschappij en/of meer dan 49 procent van de aandelen in een dergelijk bedrijf bezit. Dit voornemen wordt toegelicht door economische groei te koppelen aan vrijheid van mondiale kapitaalstromen. Met het loslaten van de bestaande O&C-regel denkt de EC dat kapitaal goedkoper aangetrokken kan worden voor Europese maatschappijen. Men lijkt echter compleet over het hoofd te zien dat strategische infrastructuur volledig in non-Europese handen zal vallen. Daarmee verliest men in Europa de uiteindelijke controle op de eigen luchtvaartinfrastructuur. Dit is onacceptabel. Juist omdat hier zeer veel werkgelegenheid en economische waarde mee gepaard gaat is dit erg risicovol. Europa gaat met haar liberale gedachtegoed niet uit van eigen kracht maar stelt zich hiermee impliciet afhankelijk op van derde landen. De VNV **ontraadt** daarom ook iedere verruiming van controle- en eigendomsregels.

### Sociale agenda en veiligheid

De sociale agenda van dit Europese luchtvaartpakket wordt door de VNV als ondermaats bestempeld. Misstanden in de luchtvaart worden niet aangepakt; de Europese Commissie stelt hoogstens voor om informatie over bepaalde excessen uit te wisselen, de situatie te monitoren en de problemen zoveel mogelijk via de sociale dialoog op te lossen. Dit lijkt op louter tijdrekken want er is al veel informatie beschikbaar, zoals de studie van de Universiteit van Gent ([https://www.eurocockpit.be/sites/default/files/report\\_atypical\\_employment\\_in\\_aviation\\_15\\_0212\\_f.pdf](https://www.eurocockpit.be/sites/default/files/report_atypical_employment_in_aviation_15_0212_f.pdf)) over pay-to-fly and bogus self employment.

Het niet aanpakken van misstanden leidt ertoe dat veel maatschappijen zowel hun cabinepersoneel als piloten juridisch blijven onderbrengen in EU-lidstaten waar de sociale lasten en lonen laag zijn. In deze landen wordt feitelijk vaak weinig tot geen arbeid verricht door het luchtvaartpersoneel; het gaat dus puur om een juridische constructie om tal van financiële lasten te ontlopen. De Europese Commissie mag haar ogen niet sluiten voor deze zogenaamde **'social dumping'** en dient met maatregelen te komen.

Hiernaast worden zaken als pay-to-fly niet aangepakt door de Europese Commissie. De vliegveiligheid komt verder onder druk te staan door het toelaten van niet-Europese piloten bij Europese maatschappijen zonder dat ze aan de vereisten van de European Aviation Safety Agency (EASA) voldoen. De VNV eist, uit naam van de luchtvaartveiligheid, van de Europese Commissie juist dat zij deze excessen aanpakt in plaats van de andere kant uit te kijken.

### Drones

Het groeipotentieel van drones voor de Europese economie is groot. De veiligheidsrisico's van deze onbemande vliegende objecten mogen echter niet worden onderschat. Drones zouden aan dezelfde veiligheidsregels moeten voldoen als die van kracht zijn voor de burgerluchtvaart. De VNV kan zich dan ook goed vinden in het juridische kader dat de Europese Commissie wil ontwikkelen rondom het veilig inzetten van deze nieuwe technologie. Belangrijk is echter wel dat ook proactief een publiekscampagne wordt gestart waarin de gevaren van het vliegen met een drone onder de aandacht wordt gebracht. Want handhaving komt vaak neer op achteraf straffen in plaats van het voorkomen van incidenten.

### Samenvatting

- De Europese Commissie onderschat de precare situatie waarin de Europese luchtvaart zich bevindt en handelt op sommige gebieden in strijd met haar doelstelling van een meer concurrerende luchtvaartsector. Daarom doet de VNV een aantal aanbevelingen.
- Het is goed dat Europa samen gaat onderhandelen over eerlijke concurrentie en open skies. Echter alleen onder de strikte voorwaarden van het bevroren van bilaterale gesprekken, meer transparantie en het maken van duidelijke afspraken over sancties.
- De controle over en het eigendom van Europese luchtvaartmaatschappijen mogen niet verruimd worden.
- Een goede sociale agenda ontbreekt. De vliegveiligheid komt in het gedrang door pay-to-fly, bogus self-employment-contracten en het toelaten van piloten die niet aan de EASA-regels voldoen. Maatregelen op dit gebied ontbreken op dit moment in het luchtvaartpakket.
- Drones hebben een geweldig groeipotentieel, maar de geldende veiligheidsregels in de burgerluchtvaart dienen wel van toepassing te blijven.

---

### Meer informatie

Joost J. van Doesburg (MSc)  
Public affairsadviseur  
j.vandoesburg@vnn.nl  
+31 6 13676 898