

bron :

Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen

PB C 268 van 19/09/2000

Advies van het Economisch en Sociaal Comité over de "Mededeling van de Commissie aan de Raad, het Europees Parlement, het Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's - Luchtvervoer en het milieu: Werken aan duurzame ontwikkeling"

(2000/C 268/14)

De Europese Commissie heeft op 8 december 1999 besloten het Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 262 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap te raadplegen over de voornoemde mededeling.

De afdeling "Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij", die was belast met de voorbereidende werkzaamheden, heeft haar advies op 8 juni 2000 goedgekeurd. Rapporteur was de heer García Alonso.

Het Comité heeft tijdens zijn 374 e zitting van 12 en 13 juli 2000 (vergadering van 13 juli 2000) het volgende advies uitgebracht, dat met 83 stemmen vóór en 3 stemmen tegen, bij 7 onthoudingen, is goedgekeurd.

1. Inleiding

1. 1. Met deze mededeling wil de Europese Commissie de aanzet geven tot een discussie met de andere EU-instellingen over de toenemende gevolgen van het vliegverkeer voor het milieu. Op basis daarvan wil zij in de tweede helft van het jaar 2000 voorstellen uitwerken voor maatregelen om de steeds negatievere effecten van de luchtvaart op te vangen of tenminste te verkleinen.

1. 2. Aanleiding tot deze mededeling is het feit dat de luchtvaartsector groeit in een tempo dat hoger ligt dan dat van de technologische ontwikkelingen die erop gericht zijn de schadelijke gevolgen van het vliegverkeer voor het milieu - zoals de uitstoot van broeikasgassen, die de ozonlaag aantasten en zure regen veroorzaken, en lawaai - tegen te gaan.

1. 3. Een andere factor, die slechts zijdelings aan de orde komt, is de wereldwijde dimensie van de luchtvaart, met alle problemen van dien bij maatregelen die alleen op EU-bedrijven of op vluchten in het luchtruim van de EU gericht zijn. Een groot gedeelte van de voorstellen vereist afspraken op mondiaal niveau; dit is de derde fundamentele factor die in overweging moet worden genomen.

1. 4. De Commissie onderscheidt de volgende vier actieterreinen:

- verbetering van technische normen en daarmee samenhangende voorschriften;

- uitbreiding van economische stimuleringsmaatregelen ter verbetering van de prestaties op milieugebied;
- begeleiding van luchthavens;
- bevordering van technologische verbeteringen.

1. 5. Met betrekking tot het eerste actieterrein, technische normen en daarmee samenhangende voorschriften, worden de volgende thema's behandeld:

1. 5. 1. Geluidsoverlast: de Commissie stelt dat de normen van de ICAO (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie) en de regels die eenzijdig door de EU zijn vastgesteld, een wildgroei van lokale voorschriften op tal van luchthavens in de EU niet hebben kunnen voorkomen. Daarom moet worden gezocht naar flexibeler oplossingen waarbij de belangen van gebieden met aanzienlijke geluidsoverlast in acht worden genomen, zonder dat afbreuk wordt gedaan aan het functioneren van de interne markt.

1. 5. 2. De Commissie suggereert een aantal maatregelen om geluidsoverlast tegen te gaan, zoals het buiten bedrijf stellen van de lawaaierigste Chapter 3-vliegtuigen door de ICAO en het toelaten van strengere regionale normen, voor zover dit gerechtvaardigd is. Verder kondigt de Commissie aan dat zij in 2001 wellicht regels voor de Europese Unie zal voorstellen indien dan nog geen akkoord binnen de ICAO is bereikt.

1. 5. 3. De uitstoot van gassen: voor diverse verontreinigende stoffen (rook, HC, CO en NOx) gelden ICAO-normen, die in het algemeen de start- en landingscyclus (LTO-landing and take-off) als referentiepunt hebben. Mogelijke maatregelen zijn volgens de Commissie het vaststellen van nieuwe methoden en normen en een aanvulling van het NOx-besluit om de wereldwijde dimensie van deze verontreinigende stof op internationaal niveau in acht te nemen.

1. 5. 4. Verbetering van de luchtverkeersleiding: dit zou een vermindering van 350 000 vliegreizen per jaar - en daardoor een forse kerosinebesparing - kunnen opleveren. De Commissie, die een aparte mededeling over dit thema heeft uitgebracht, wil de werkzaamheden van de luchtverkeersleiding alle steun op technisch en organisatorisch vlak verlenen, met name via Eurocontrol.

1. 5. 5. Operationele maatregelen: deze maatregelen kunnen onmiddellijk worden uitgevoerd en dus een oplossing op korte termijn bieden. Het wordt dan mogelijk vliegtuigen meer flexibiliteit te geven bij het kiezen van hun route en zo met name rond luchthavens een concentratie van lawaai en emissies te voorkomen.

1. 6. Met betrekking tot het tweede actieterrein, uitbreiding van stimuleringsmaatregelen, worden de volgende thema's behandeld:

1. 6. 1. Kerosinebelasting: de Commissie verwijst in haar mededeling over belasting op vliegtuigbrandstof (1) naar een studie inzake de invoering van een kerosineheffing, waaruit blijkt dat een accijns van 245 euro per 1 000 liter (zoals ook voor voertuigbrandstoffen is vastgesteld) in geval van optie A (van toepassing op alle vluchten vanaf een luchthaven in de Gemeenschap) zou leiden tot een afname van het kerosineverbruik in 2005 van 2, 4 % (en dus ook tot een evenredige afname van de emissies) . Tegelijkertijd zouden de Europese luchtvaartmaatschappijen hun bedrijfsresultaat echter met 14, 7 % zien dalen en zou de werkgelegenheid met 6, 7 % inkrimpen. Daarnaast werden ook berekeningen gemaakt op basis van een accijns van resp. 185 euro per 1 000 liter (zoals in Japan wordt opgelegd) en 10 euro per 1 000 liter (zoals in de VS wordt opgelegd) .

Invoering van een dergelijke heffing vereist bepaalde juridische wijzigingen in het kader van de IATA, met name wat de bilaterale air service agreements (ASA's) betreft. Daarom stelt de Commissie voor dat vooralsnog wordt vastgehouden aan de in 1996 overeengekomen aanpak, in afwachting van een internationaal akkoord dat elke invoering van een kerosineheffing mogelijk maakt.

1. 6. 2. Er bestaan ook andere mogelijkheden om verschillen in de milieuheffingen in de luchtvaart in te voeren en te verdelen. De Commissie speelt een actieve rol binnen de IATA, die zich in 2001 moet uitspreken over een nieuw internationaal systeem voor milieuheffingen dat hopelijk beantwoordt aan de behoeften in de Europese Unie.

1. 6. 3. De Commissie gaat ook in op de mogelijke handel in emissierechten, een concept dat in de luchtvaart nog grotendeels onbeproefd is. Een dergelijke handel zou zich kunnen afspelen op EU-niveau, op nationaal niveau en op het niveau van luchtvaartmaatschappijen of zelfs luchthavens. In dit verband dient ook te worden gedacht aan de mogelijkheden die koolstofabsorptie (carbon sinks) biedt.

1. 6. 4. Samenvattend legt de Commissie het volgende actie- plan voor:

- zij gaat verder met de voorbereiding van voorstellen inzake invoering van een milieuheffing voor de Europese luchtvaart in 2001;
- tot die tijd handhaaft zij haar voorstel van 1996 inzake de heffing van kerosinebelasting;
- zij vervolgt haar onderzoekswerkzaamheden met betrekking tot innovatieve concepten, zoals de handel in emissierechten en compenserende investeringen in koolstofabsorptie, waardoor nieuwe technische en juridische oplossingen kunnen worden gevonden.

1. 7. Naast deze stimuleringsmaatregelen komt ook aanmoediging van eigen initiatieven van de luchtvaartsector, zoals milieubeheerprogramma's en milieuconvenanten, in de mededeling aan de orde.

1. 7. 1. Door middel van milieubeheerprogramma's, die op EMAS en ISO 14001 zijn gebaseerd, kunnen luchtvaartmaatschappijen en luchthavens hun eigen milieubeheer verbeteren.

De Commissie wil de uitwisseling van ervaringen op dit vlak vergemakkelijken.

1. 7. 2. Milieuconvenanten bieden een interessant alternatief. De Commissie meent wel dat daarbij milieudoelen moeten worden bepaald en dat er aparte overeenkomsten met de verschillende betrokken partijen dienen te worden opgesteld (luchtvaartmaatschappijen, fabrikanten van vliegtuigen/vliegtuigmotoren, luchthavens, enz.). Verder dient ook aandacht te worden geschonken aan de communautaire of internationale dimensie van dit soort overeenkomsten.

1. 8. Het derde actieterrein is de begeleiding van luchthavens, in concreto het streven naar een evenwicht tussen uniforme minimumnormen en de toestand van het milieu op luchthaven afzonderlijk.

1. 8. 1. Als eerste stap in deze richting wil de Commissie een gemeenschappelijk programma voor classificering van geluid van vliegtuigen binnen Chapter 3 van de IATA (binnen afzienbare tijd de enige vliegtuigen die nog in de Europese Unie mogen vliegen) en een kader voor geluidsmeting vaststellen. Met een dergelijk kader kunnen ook de op sommige luchthavens bestaande geluidsheffingen gelijkgetrokken worden.

1. 8. 2. De Commissie stelt verder voor dat de situatie van gebieden rond luchthavens wordt gehanteerd als criterium bij de selectie van projecten die in aanmerking komen voor steun van de EU.

1. 8. 3. De derde mogelijkheid is het vaststellen - met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel van gemeenschappelijke normen inzake de beperking van het vliegverkeer op basis van milieufactoren of de milieusituatie. In afwachting van de resultaten die binnen de IATA worden geboekt, zou een begin kunnen worden gemaakt met een communautair systeem van strengere regels voor luchthavens die veel geluidsoverlast veroorzaken.

1. 8. 4. Tot slot wil de Commissie in het kader van de herziening van de richtsnoeren voor de trans-Europese vervoersnetwerken het gebruik van de trein als alternatief voor het vliegtuig bij vervoer over korte afstanden bevorderen en de aansluitingen tussen spoor en luchthavens verbeteren.

1. 9. Met betrekking tot het vierde en laatste actieterrein, bevordering van technologische verbeteringen, komen de volgende thema's aan de orde:

1. 9. 1. De O&O-kaderprogramma's van de Commissie hebben de luchtvaart op verschillende manieren beïnvloed, met name wat de betrokken bedrijven, geluid, klimaatverandering en emissies betreft.

1. 9. 2. Het vijfde O&O-kaderprogramma heeft betrekking op de volgende gebieden en doelstellingen:

- de gevolgen van vliegtuigemissies voor de atmosfeer;
- het brandstofgebruik moet de komende tien jaar 20 % efficiënter worden;
- de emissie van NOx en van deeltjes dient fors te worden verminderd;
- het externe geluid dient de komende tien jaar met 10 dB te worden teruggebracht.

1. 10. De onderhavige mededeling vloeit voort uit de in het Verdrag van Amsterdam opgenomen verplichting om de eisen inzake milieubescherming te integreren in alle sectorale beleidsmaatregelen van de Gemeenschap. De gevolgen van het vliegverkeer voor het milieu zullen daarom door middel van TERM (Transport and Environment Reporting Mechanism) regelmatig worden beoordeeld. Daartoe zal de Commissie de samenwerking met de lidstaten op dit vlak intensiveren.

2. Algemene opmerkingen

2. 1. Het Economisch en Sociaal Comité is zeer te spreken over deze mededeling inzake het effect van de luchtvaart op het milieu. De Commissie stelt de belangrijkste gevolgen van het vliegverkeer aan de orde en legt een reeks discussiepunten voor om aan de hand daarvan naar oplossingen te kunnen zoeken waarbij het voortbestaan van deze voor de ontwikkeling van de Europese samenleving en het algemene concurrentievermogen van de Europese economie zo belangrijke sector gewaarborgd is, terwijl afdoende rekening met het milieu wordt gehouden.

2. 2. In het kader van deze constructieve benadering wenst het Comité een aantal overwegingen en

aanbevelingen voor te leggen, te beginnen met de meer algemene overwegingen. Daarna zal het Comité ingaan op ieder concreet aspect dat in het Commissiedocument wordt behandeld.

2. 3. Algemene overwegingen worden.

2. 3. 1. De huidige regelgeving binnen de EU draagt meer bij tot een flexibele, efficiënt functionerende luchtvaart dan voorheen het geval was. Dit maakt het voor de exploitanten ook gemakkelijker om zowel individueel als samen aan betere prestaties op milieugebied te werken. Op sommige terreinen, zoals de toewijzing van slots, zijn de hervormingen echter nog niet afgerond; op andere terreinen, zoals de eigendomsstructuur van luchtvaartmaatschappijen en de herstructurering, heeft de afschaffing van oude regels nog niet echt tot voldoende veranderingen geleid. Waarschijnlijk het grootste probleem is dat soortgelijke regels als die welke de EU inmiddels heeft afgeschaft, nog altijd gelden voor het vliegverkeer op mondiaal niveau, waar EU-luchtvaartmaatschappijen de concurrentie het hoofd moeten kunnen bieden. Het gelijktijdig oplossen van deze problemen, met name de voorschriften t.a.v. structuurbependingen en de verdeling van slots in de landen, maakt een wezenlijk en onlosmakelijk deel uit van iedere serieuze poging om iets te doen aan de factoren die betere prestaties van de luchtvaart op milieugebied in de weg staan.

De praktische mogelijkheden van luchtvaartmaatschappijen om de beladingscapaciteit te verbeteren en de omvang van het vliegverkeer - en dus ook het algemene emissieniveau en het emissieniveau per eenheid - te verminderen zijn sterk afhankelijk van hun structuur en hun vrijheid om in te spelen op de vraag.

2. 3. 2. De Commissie had in de mededeling het mogelijke effect van andere vervoerswijzen - vooral de hogesnelheidstrein - op de groeiscenario's voor de luchtvaart moeten schetsen; zij heeft in andere documenten immers wel een algemene evaluatie van de luchtvaartsector en van de wisselwerking tussen de verschillende vervoerswijzen gegeven. Ook had zij moeten nagaan wat de gevolgen zullen zijn van de uitbreiding van de EU, waardoor niet alleen het verkeer tussen de lidstaten maar ook het verkeer binnen de lidstaten zal toenemen.

2. 3. 3. Hetzelfde geldt voor de gevolgen van de nieuwe IT- mogelijkheden, met name in het licht van de aanbevelingen van de Top van Lissabon, die eventueel kunnen leiden tot een geringere vraag naar zakenvluchten.

2. 3. 4. Een en ander houdt ook verband met het opstellen van nauwkeurige vervoersstatistieken in het kader van TERM. Sommige maatregelen die door de Commissie worden voorgesteld, zouden pas moeten worden beoordeeld nadat TERM daadwerkelijk van start is gegaan; de eerste resultaten van het TERM-project zijn door het Europees Milieuagentschap na het verschijnen van deze mededeling bekendgemaakt.

2. 3. 5. Het is van fundamenteel belang dat de veiligheid op het gebied van de luchtvaart, in samenhang met de bescherming van het milieu, grondig wordt bekeken. Hoewel de Commissie binnenkort een aparte mededeling aan dit onderwerp zal wijden, meent het Comité dat bepaalde aspecten die verband houden met het milieu, zoals ruimtelijke ordening en een beter beheer van het luchtruim, duidelijk rechtstreekse en onmiddellijke gevolgen hebben voor de veiligheid van zowel passagiers als werknemers. Deze hadden geanalyseerd moeten

2. 3. 6. Ofschoon werkgelegenheid één van de topprioriteiten van de EU is, gaat de Commissie evenmin in op het - positieve of negatieve - effect van veel van de voorgestelde maatregelen op de werkgelegenheid, niet alleen in de luchtvaartindustrie zelf, maar ook bij de directe en indirecte luchthaven diensten, die honderdduizenden - veelal hooggekwalificeerde - mensen werk bieden, en in concurrerende vervoerstakken.

2. 3. 7. Tot slot had het Comité ook graag gezien dat de verschillende beoogde maatregelen, die kennelijk allemaal dezelfde prioriteit hebben, duidelijker werden omschreven.

Met name zou per geval precies moeten worden aangegeven, welke overheidsinstantie - op communautair, nationaal, regionaal en lokaal niveau - met de uitvoering van de maatregelen wordt belast en hoe ervoor wordt gezorgd dat een EU-maatregel op elk overheidsniveau goed wordt uitgevoerd.

2. 4. Ten aanzien van de beperking van de geluidsoverlast wenst het Comité de volgende kanttekeningen te plaatsen:

2. 4. 1. Om de geluidsoverlast te verminderen dient op drie gebieden actie te worden ondernomen: de geluidsproductie van vliegtuigmotoren moet omlaag, er moeten effectieve beperkingen voor luchthavens komen en rond luchthavens moeten maatregelen op het vlak van ruimtelijke ordening worden getroffen.

2. 4. 2. Het Comité steunt het pleidooi van de Commissie voor strengere geluidsnormen, o. m. door vaststelling van een maximumniveau voor laagfrequent geluid en in de vorm van een nieuw Chapter 4 dat tijdens de volgende algemene vergadering van de ICAO in 2001 aangenomen zou moeten worden. Ook is het Comité het met de Commissie eens dat er alleen eigen regels voor de EU zullen worden vastgesteld indien tijdens deze conferentie geen vorderingen op dit vlak worden geboekt, en dat ontwikkelingslanden in dat geval een extra lange overgangstermijn voor bestaande vluchten van en naar de Gemeenschap krijgen.

2. 4. 3. Het hanteren van geluidsnormen om het aantal nachtvluchten van de lawaaierigste vliegtuigen aan banden te leggen of om nieuwe slots toe te kennen, is een goede oplossing, mits de volgende twee problemen worden aangepakt:

2. 4. 3. 1. In de eerste plaats hanteren de lidstaten uiteenlopende geluidsclassificaties. Er bestaat dan ook grote behoefte aan harmonisatie van de geluidsniveaus binnen de EU aan de hand van de inmiddels door de sector en door wetenschappelijke instanties en organen ontplooiende initiatieven.

2. 4. 3. 2. Ten tweede dient dit beoordelingskader gebaseerd te zijn op objectieve, heldere, niet-discriminerende criteria die in verhouding staan tot de doelstellingen; worden de regels niet nageleefd, dan moet het mogelijk zijn dit bij de Commissie te melden.

2. 5. Ten aanzien van de uitstoot van gassen wenst het Comité de volgende kanttekeningen te plaatsen:

2. 5. 1. Ook hier kan op drie manieren actie worden ondernomen om de uitstoot van gassen te verminderen: ontwikkeling van zuinigere en schonere vliegtuigmotoren (minder vorming van NOx), verbetering van de luchtverkeersleiding (ATM) en invoering van economische stimuleringsmaatregelen.

2. 5. 2. De dringendste, goedkoopste en meest efficiënte maatregel is verbetering van de luchtverkeersleiding, door een groter gedeelte van het luchtruim open te stellen voor de burgerluchtvaart en het gedeelte voor de militaire luchtvaart tegelijkertijd kleiner te maken, en de technische middelen van de luchtverkeersleiding te verbeteren. Ook stelt het Comité voor dat Eurocontrol binnen de EU de bevoegdheid krijgt uniforme normen op te stellen voor de in de luchtverkeersleidingssystemen toe te passen techniek en procedures.

Het Comité vindt dat er een centrale Europese luchtverkeersleiding moet komen.

2. 5. 3. Deze maatregel zal onmiddellijk effect sorteren, niet alleen op het emissieniveau, maar ook op het functioneren van luchthavens, de veiligheid van het vliegverkeer en de punctualiteit, waardoor de productiviteit van de economie in de EU met sprongen zal toenemen.

2. 5. 4. Ook zal bekeken moeten worden hoe het grondver- keer beter geregeld kan worden (meest gunstige manier van taxiën, zo weinig mogelijk draaiende motoren tijdens het taxiën, enz.).

2. 5. 5. Er dient niet alleen te worden gewerkt aan geavanceerde en zuinigere motoren, maar ook aan de ontwikkeling van stillere en schonere vliegtuigen. Er moeten niet alleen geluidsnormen worden vastgesteld, maar ook minimumnormen voor de zuinigheid van motoren (en dus voor de uitstoot) .

2. 5. 6. Het Comité stemt in met de aanvullende mededeling over invoering van een kerosinebelasting en onderschrijft de conclusies daarvan. Een dergelijke belasting kan alleen optimaal effect sorteren wanneer daarvoor een internationale overeenkomst wordt gesloten. Daarom dringt het Comité er bij de Commissie op aan, de Raad een gemeenschappelijk standpunt ter zake voor te leggen dat tijdens de algemene vergadering van de ICAO in 2001 kan worden besproken.

2. 6. Ten aanzien van het volgende actieterrein, economische stimuleringsmaatregelen, herhaalt het Comité het volgende:

2. 6. 1. Economische stimuleringsmaatregelen, zoals milieuheffingen en belastingvoordelen, kunnen van grote invloed zijn op het vliegverkeer en op de gevolgen daarvan voor het milieu. Zij dienen daarom te berusten op de volgende principes:

2. 6. 1. 1. Invoering van de maatregelen dient plaats te vinden op basis van objectieve, heldere, niet-discriminerende criteria die in verhouding staan tot de doelstellingen.

2. 6. 1. 2. De bestaande verschillen in (belasting) wetgeving tussen de EU en derde landen, evenals tussen de lidstaten onderling, kunnen tot oneerlijke concurrentievoorwaarden en daarmee tot concurrentiedistorsies leiden, niet alleen in de luchtvaart, maar ook in andere economische sectoren.

2. 6. 1. 3. Economische stimuleringsmaatregelen kunnen tot een verlies van arbeidsplaatsen leiden, terwijl de EU bij al haar maatregelen juist naar een hoog werkgelegenheidsniveau dient te streven.

2. 6. 1. 4. Milieuheffingen als kerosinebelasting zorgen op wereldschaal niet voor een betere bescherming van het milieu, omdat ze niet aan vliegtuigen van derde landen kunnen worden opgelegd. Daardoor zullen de milieudoelstellingen slechts ten dele worden gerealiseerd en zal de EU wat dit betreft alleen een soort voortrekkersrol krijgen.

2. 6. 2. De Commissie kiest voor een milieuheffing bestaande uit een basistarief, dat wordt berekend in de vorm van een toeslag op de ticketprijs of van een heffing op basis van de vliegafstand, waarvan de hoogte afhankelijk is van de mate van "milieuvriendelijkheid" van het vliegtuig.

2. 6. 3. Het Comité heeft zijn bedenkingen over sommige elementen van dit eerste voorstel van de Commissie:

2. 6. 3. 1. De heffing op basis van "en route"-kosten vertoont zeer sterke gelijkenis met de kerosineheffing, die

voorlopig van de baan is, al zijn er bepaalde waardevolle nieuwe aangaan. onderdelen, zoals het in acht nemen van de mate van "milieuvriendelijkheid" van het toestel.

2. 6. 3. 2. Door te pleiten voor een toeslag op de ticketprijs in plaats van een toeslag per vlucht houdt de Commissie geen rekening met de wenselijkheid om de bezettingsgraad van vliegtuigen te verbeteren, indien daarmee het totale aantal vluchten wordt verminderd.

2. 6. 3. 3. Een heffing op basis van vliegafstand kan ten onrechte lange vluchten (over meer dan 500 km) treffen, waarvoor in de praktijk geen vervoersalternatieven bestaan.

2. 6. 4. Om deze bezwaren weg te nemen stelt het Comité een heffing voor met de volgende kenmerken:

2. 6. 4. 1. De heffing houdt verband met het landen en opstijgen van vliegtuigen (LTO charges); de hoogte is afhankelijk van de uitstoot van verontreinigende stoffen door het vliegtuig, die regelmatig opnieuw beoordeeld kan worden.

2. 6. 4. 2. De heffing wordt uitsluitend ingevoerd indien deze aan alle vliegtuigen op een luchthaven kan worden opgelegd, ongeacht het land van herkomst (er zou een zo kort mogelijke overgangstermijn voor vliegtuigen uit ontwikkelingslanden kunnen worden overwogen) .

2. 6. 4. 3. De heffing geldt voor alle luchthavens in de EU en bestaat uit verschillende tariefniveaus waarbij bijvoorbeeld de volgende factoren in aanmerking worden genomen: het vliegverkeer op de luchthaven tijdens het voorafgaande jaar, de gemiddelde vliegafstand tot de luchthaven, de mate van congestie op de luchthaven, de gevolgen voor omwonenden en de ligging van de luchthaven (perifeer, op een eiland, enz.) .De heffingsregeling dient dusdanig te worden opgesteld en toegepast dat exploitanten worden aangespoord om de luchtverontreiniging te beperken; de heffing mag dus niet slechts als een kostenstijging uitpakken.

2. 6. 4. 4. De opbrengsten van de heffingen dienen door degenen aan wie ze ten goede komen, volledig aan de noodzakelijke verbeteringen van het milieu te worden besteed.

De Commissie zou moeten aangeven hoe de opbrengsten onder de verschillende autoriteiten en betrokken partijen moeten worden verdeeld.

2. 6. 5. Het Comité kan zich vinden in de voorgestelde handel in emissierechten voor broeikasgassen mits de algemene regels voor invoering van dergelijke vergunningen in acht worden genomen, overeenkomstig de mededeling die de Commissie onlangs heeft uitgebracht. Het steunt het voornemen van de Commissie om nader te bekijken in hoeverre de handel in emissierechten een wettelijk aanvaardbare oplossing voor de milieuproblemen in de luchtvaart kan bieden.

2. 6. 6. Evenzo is het Comité het ermee eens dat luchtvaartmaatschappijen en luchthavens op korte termijn milieubeheer- systemen (EMAS en ISO 14001) moeten invoeren en dat de een luchtvaartindustrie in dit verband milieuconvenanten moet

2. 7. In het kader van de begeleiding van luchthavens besteedt de Commissie aandacht aan het lawaai van vliegtuigen en aan de overlast die mensen hiervan ondervinden, en stelt zij voor een communautair systeem voor de classificatie van geluid van vliegtuigen en de toekenning van slots in te voeren. Deze aspecten zijn in paragraaf 2. 4. 3 en 2. 4. 3. 1 van dit advies reeds aan de orde gekomen.

2. 8. Daarom steunt het Comité ook het voorstel van de Commissie om richtsnoeren voor de ruimtelijke ordening van het gebied rond luchthavens vast te stellen, en zo enkele gemeenschappelijke overwegingen te verduidelijken die als referentiekader voor de lokale en regionale overheden kunnen dienen, zonder dat daarbij afbreuk aan het subsidiariteitsbeginsel wordt gedaan.

2. 9. Uitsluitend op basis van deze elementen, t. w. standaardmethoden voor geluidsmeting, gemeenschappelijk kader voor ruimtelijke ordening en beoordeling van overlast voor omwonenden, kan worden gedacht aan een communautair kader voor de invoering van bepaalde milieubeperkingen of van criteria voor de toewijzing van slots op luchthavens, waarbij strengere regels kunnen worden vastgesteld indien de lokale overheidsinstantie en de beheerder van de luchthaven de Commissie kunnen aantonen dat deze regels noodzakelijk zijn, in verhouding staan tot de doelstellingen en geen discriminerende werking hebben.

2. 10. Het Comité is ingenomen met het voorstel van de Commissie inzake de aansluitingen tussen de luchtvaart en andere vervoerswijzen, zoals de trein en "schone" bussen. De belangrijkste Europese luchthavens dienen over goede, snelle bus- en treinverbindingen met de dichtstbijzijnde stad of steden te beschikken. Verder dienen ook de aansluitingen met de hogesnelheidstrein (HST) te worden bevorderd en zouden op de luchthavens zelf, voor zover mogelijk, HST-stations moeten komen, zoals op de luchthaven Charles de Gaulle al het geval is.

2. 11. Het Comité steunt de richtsnoeren van de Commissie

voor het O&O-beleid, maar dringt er wel op aan dat ook wordt nagegaan in hoeverre de vraag naar vliegreizen mogelijk wordt beïnvloed door de nieuwe arbeidsvormen die de informatie-maatschappij met zich mee zal brengen. Op deze manier kan worden voorkomen dat wordt overgegaan tot kostbare uitbreidingen van de luchtvaartcapaciteit en van de dienstverlening in de sector, die achteraf gezien met de nieuwe technologie beperkt hadden kunnen worden of zelfs verouderd zijn.

2. 12. Tot slot spoort het Comité de Commissie ertoe aan binnen twee jaar, na de ICAO-conferentie en na beoordeling van het TERM-systeem voor statistische gegevens, een nieuwe mededeling over dit thema uit te brengen.

Brussel, 13 juli 2000.

De voorzitter van het Economisch en Sociaal Comité
B. RANGONI MACHIAVELLI

Voetnoten:

(1) COM(2000) 110 def.

Voor vragen en/of opmerkingen over EMIS kunt u mailen naar emis@vito.be

Copyright © [VITO](http://www.vito.be) 20/09/2000

Ontwerp [EMIS](http://www.emis.be).