

(2001/C 235 E/036)

**SCHRIFTELIJKE VRAAG E-3880/00****van Charles Tannock (PPE-DE) en Theresa Villiers (PPE-DE) aan de Raad**

(20 december 2000)

Betreft: CO<sub>2</sub>

Wat zijn de relatieve bijdragen van de CO<sub>2</sub>-emissies van het luchtverkeer en de autoverkeer aan de wereldwijde temperatuurstijging? Is de Raad van oordeel dat een hogere vraagelasticiteit voor de prijs van vliegtuigbrandstof vergeleken met die van benzine betekent dat een wijziging van de bepalingen van de Conventie van Chicago van 1944 inzake de belasting van vliegtuigbrandstof een coherenter beleid mogelijk zou maken, dat ook gunstiger voor het milieu zou zijn dan het huidige beleid dat uitsluitend uit verhoging van de benzineprijzen bestaat?

**Antwoord**

(14 mei 2001)

Wat de respectieve bijdragen van het luchtverkeer en het autoverkeer aan de wereldwijde temperatuurstijging betreft, zou de Raad de Geachte Afgevaardigde willen wijzen op de werkzaamheden van de Commissie in het kader van het Europees programma inzake klimaatverandering. In dit onderzoek werden de transportgerelateerde CO<sub>2</sub>-emissies geschat op 739 Mt, d.w.z. 24% van de energiegerelateerde CO<sub>2</sub>-emissies. Als deze trend zich doorzet, zullen de transportgerelateerde CO<sub>2</sub>-emissies naar verwachting in 2010 1000 Mt bereiken (en dan goed zijn voor 30% van de totale verwachte energiegerelateerde CO<sub>2</sub>-emissies).

Volgens de cijfers van de Commissie waren de respectieve bijdragen van het luchtverkeer en het autoverkeer aan de CO<sub>2</sub>-emissies in 1995 ongeveer als volgt:

	%	Mt CO <sub>2</sub>
Autoverkeer:	85	675
Luchtverkeer:	12	96
Overige	3	29
Totaal:	100	800

Een voorspelling voor 2010 geeft de volgende cijfers:

	%	Mt CO <sub>2</sub>
Autoverkeer:	82	812
Luchtverkeer:	15	153
Overige	3	29
Totaal:	100	944

De Raad heeft tijdens zijn zitting van 29 juni 2000 in algemene zin de conclusies van de Commissie onderschreven en het volgende gepreciseerd:

- de grote meerderheid van de delegaties is van oordeel dat, in beginsel en ten behoeve van de samenhang van het belastingstelsel, brandstof voor de commerciële luchtvaart op dezelfde wijze als andere brandstof moet worden belast;
- er moet evenwel rekening worden gehouden met de concurrentie van derde landen en elke concurrentievervalsing met sociaal-economische gevolgen moet worden vermeden; een unilaterale maatregel van de Europese Gemeenschap met betrekking tot die belasting zou niet wenselijk zijn;
- in die omstandigheden wordt geoordeeld dat de te volgen strategie erin moet bestaan dit dossier in ICAO-verband te bespreken; de Raad vindt bovendien dat andere belastingmaatregelen of andere technische oplossingen zouden kunnen worden overwogen om de CO<sub>2</sub>-emissies te verminderen.