

Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen des Kapitels 2 ⁽¹⁾

(91/C 339/16)

Der Rat beschloß am 30. April 1991, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 84 Absatz 2 des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu vorgenannter Vorlage zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Umweltschutz, Gesundheitswesen und Verbrauch nahm ihre Stellungnahme am 9. Juli 1991 an. Berichterstatter war Herr Velasco.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 289. Plenartagung (Sitzung vom 25. September 1991) einstimmig folgende Stellungnahme.

1. Einleitung

1.1. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß begrüßt den Richtlinienvorschlag, der im Unterschied zu früheren Vorschlägen auf einem Konsens mit den offiziellen Zivilluftfahrtorganisationen beruht.

1.2. Ziel des Vorschlags ist es, die Kapitel-2-Flugzeuge, deren Lärmemissionen als nicht umweltverträglich gelten, innerhalb eines bestimmten Zeitraums schrittweise stillzulegen. Der Vorschlag wurde von der Kommission in Zusammenarbeit mit der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) in dem Bestreben erarbeitet, nach einer „internationalen“ Lösung des Fluglärmproblems zu suchen.

1.3. Der Ausschuß begrüßt in diesem Zusammenhang, daß der Vorschlag den Empfehlungen entspricht, die er in seiner Stellungnahme vom 13. Juli 1989 ⁽²⁾ zu diesem Thema vorgetragen hatte. Unter anderem hatte er hervorgehoben, daß Kommission und ECAC ihre Meinungsverschiedenheiten beilegen und eine Einigung erzielen sollten, daß die Kommission in den Gesprächen mit der ECAC eine wichtige umweltpolitische Rolle zu spielen habe und daß schließlich die Durchführung dieser Maßnahmen schrittweise erfolgen sollte.

1.4. All diese Forderungen sind erfüllt worden. Daher kann der Ausschuß diesem Vorschlag nur zustimmen.

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 111 vom 26. 4. 1991, S. 5.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 221 vom 28. 8. 1989.

2. Allgemeine Bemerkungen

2.1. Die vorgeschlagene Richtlinie wird wesentlich zur Verringerung der durch Flugzeuge verursachten Lärmbelastigung in der Umgebung von Flughäfen beitragen.

2.2. Die vorgeschlagene Richtlinie steht im Einklang mit den Richtlinien anderer internationaler Organisationen wie der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und der ECAC.

2.3. Für die gegenwärtig wirtschaftlich geschwächten europäischen Fluggesellschaften (praktisch alle erlitten 1990 Verluste) bewirkt die Richtlinie einen erhöhten finanziellen Aufwand, da die Stilllegung bzw. der kostspielige Umbau von in Betrieb befindlichen Flugzeugen vorangetrieben wird.

2.4. Die positiven Auswirkungen dieser Richtlinie werden nur dann zum Tragen kommen, wenn die Mitgliedstaaten durch entsprechende Maßnahmen sicherstellen, daß Grundstücke in unmittelbarer Flughafennähe nicht für den Wohnungsbau genutzt werden.

2.5. Der Ausschuß hält die vorgeschlagene Begrenzung der Lebensdauer eines Flugzeugs auf 25 Jahre für sinnvoll und ist damit einverstanden. Er weist jedoch darauf hin, daß diese Lebensdauer zwar insofern vertretbar ist, als die Fluggesellschaften in dieser Zeitspanne ihre Investitionen amortisieren können, daß sie jedoch kein Maß für die technische Lebensdauer eines Flugzeugs darstellt, die ohnehin mehr von der Art des Einsatzes und der Wartung abhängt als vom Alter.

Geschehen zu Brüssel am 25. September 1991.

*Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses
François STAEDLIN*