

Advies van het Comité van de Regio's over „het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap”⁽¹⁾

(96/C 129/02)

Het Bureau van het Comité van de Regio's heeft commissie 3 „Vervoer en communicatienetwerken” tijdens zijn vergadering van 15 november 1995 belast met het opstellen van een initiatiefadvies over het voornoemde voorstel.

De commissie heeft op 14 december 1995 een advies opgesteld. Rapporteur was de heer Kurth. Het Comité van de Regio's heeft tijdens zijn elfde zitting (vergadering van 17 januari 1996) het volgende advies uitgebracht.

OVERWEGINGEN

- De Gemeenschap heeft gefaseerd een gemeenschappelijk beleid voor luchtvervoer tot stand gebracht ten einde de interne markt gestalte te geven, overeenkomstig artikel 7A van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap;
 - Overeenkomstig artikel 59 van het Verdrag moeten de beperkingen voor het vrij verrichten van diensten binnen de Gemeenschap opgeheven worden; dit dient overeenkomstig artikel 61, lid 1, van het Verdrag in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid te gebeuren;
 - De Commissie heeft in aansluiting op de door de Raad vastgestelde Verordeningen (EEG) nr. 2407/92, (EEG) nr. 2408/92 en (EEG) nr. 2409/92 in haar Mededeling van 1 juni 1994 „Een betere toekomst voor de burgerluchtvaart in Europa” laten weten dat zij een initiatief wenste te nemen om de grondafhandelingsmarkt op luchthavens van de Gemeenschap toegankelijk te maken;
 - De Commissie heeft de Raad op 13 december 1994 een richtlijnvoorstel betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap voorgelegd. Dit voorstel heeft ten doel, de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap te liberaliseren. De organisatie van de grondafhandelingsdiensten vertoont van lid-staat tot lid-staat en soms zelfs binnen een bepaalde lid-staat verschillen. Het is de bedoeling, de toegang tot de grondafhandelingsmarkt in een gemeenschappelijk kader te verwezenlijken; de lid-staten moeten evenwel het specifieke karakter van deze sector en de situatie ter plaatse in aanmerking kunnen blijven nemen.
- voor luchthavens met een bepaalde omvang van het passagiers- of vrachtovervoer (art. 2);
 - Het beginsel van scheiding van activiteiten van de autoriteiten wordt ingevoerd, d.w.z. een boekhoudkundige en beheersmatige scheiding tussen activiteiten die met grondafhandelingsdiensten zijn verbonden en andere activiteiten (art. 4);
 - Voor bepaalde categorieën diensten kan de toegang tot de markt worden beperkt wanneer dit in verband met de veiligheid, capaciteit en beschikbare ruimte noodzakelijk is. In dat geval moet ten minste één dienstverlener onafhankelijk zijn van de luchthavenbeheerder en de dominerende luchtvaartmaatschappij (artt. 6 en 7);
 - M.b.t. de toegang tot de markt mogen de lid-staten de luchthavens afwijkingen toestaan wanneer de beschikbare ruimte of capaciteit belemmeringen opleveren. De Commissie kan zich tegen dergelijke afwijkingen verzetten (art. 9);
 - Er moet een gebruikerscomité worden ingesteld (art. 5), dat wordt betrokken bij de selectie van dienstverleners en daarin een beslissende stem heeft wanneer de luchthavenbeheerder grondafhandelingsdiensten verleent (art. 10);
 - Het Economisch en Sociaal Comité heeft op 13 september 1995 een advies over dit richtlijnvoorstel uitgebracht;
 - Het Europees Parlement heeft tijdens zijn zitting van 17 november 1995 een omvangrijk advies goedgekeurd, waarin een groot aantal wijzigingen wordt voorgesteld.

MAATREGELEN VAN DE COMMISSIE

- Wat de zelfafhandeling betreft, zijn de voorgestelde maatregelen op alle luchthavens in de Gemeenschap van toepassing; ten aanzien van het leveren van afhandelingsdiensten aan derden gelden zij slechts

INHOUD VAN HET ADVIES

1. Om tot een uniforme en concurrerende luchtvaartsector te komen, moeten op alle terreinen voorwaarden voor invoering en ontwikkeling van concurrentie worden gecreëerd. Als integrerend deel van de luchtvaartsector

⁽¹⁾ PB nr. C 142 van 8. 6. 1995, blz. 7.

behoren daartoe ook luchthavens en gronddiensten die op luchthavens worden geleverd. Alleen wanneer principieel voorrang aan concurrentie wordt gegeven, zullen luchtvaartmaatschappijen hun kosten kunnen drukken, waardoor prijsvoordelen voor de burgers als passagiers mogelijk zijn.

2. Vele lid-staten hebben een hoog niveau van infrastructuurvoorzieningen en dienstverlening op de luchthavens bereikt. Dit was vaak alleen mogelijk doordat zij het de luchthavenexploitanten mogelijk maakten, commercieel te opereren en de markt van de desbetreffende regio toegankelijk te maken. Deze rol van luchthavenexploitanten op het vlak van dienstverlening en infrastructuurvoorzieningen mag door de liberalisering van de gronddiensten niet substantieel in het geding worden gebracht.

3. Luchthavens vormen in een aantal regio's de kern van de economische ontwikkeling. Zij vervullen een essentiële functie als werkgever in de regio. Met iedere arbeidsplaats op de luchthaven worden vaak tot twee arbeidsplaatsen in de omgeving gecreëerd of gewaarborgd. Deze voor de regionale ontwikkeling belangrijke taak van luchthavens mag niet door een buitensporige liberalisering en daarmee gepaard gaande vernietiging van beproefde structuren in het luchthavengebied op losse schroeven komen te staan.

In overeenstemming met het besluit van het Europees Parlement en het advies van het Economisch en Sociaal Comité vindt het CvdR dat moet worden gezorgd voor een adequaat niveau van sociale bescherming voor werknemers van ondernemingen die grondafhandelingsdiensten verlenen.

4. Via hun commercieel optreden in een groot aantal categorieën gronddiensten nemen de luchthavenexploitanten een gedeelte van de noodzakelijke kosten van de modernisering en uitbreiding van de infrastructuur voor hun rekening. Het zou onaanvaardbaar zijn wanneer de financiering van de infrastructuur via de liberalisering van de gronddiensten ten laste van de lid-staten of regionale gemeenschappen zou komen.

5. Wil de luchtvaartsector goed kunnen functioneren, dan dient de overheid zich te beperken tot de kerntaken van openbaar belang. Nieuwe bureaucratische procedures voor het invoeren van een nieuwe marktordening en het houden van toezicht daarop moeten vermeden worden. Beslissingen moeten binnen een Europese kaderregeling daar worden getroffen waar de meeste kennis over de specifieke situatie ter plaatse beschikbaar is. Daarbij moet in de eerste plaats worden gestreefd naar overeenstemming tussen de betrokkenen. De bevoegdheden van de Commissie dienen zich overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel tot toezicht en controle te beperken.

6. De liberalisering van de gronddiensten dient behoudzaam, in fasen, plaats te vinden, waarbij rekening wordt gehouden met de grootte van de luchthavens en wordt ingespeeld op de gevolgen.

7. Conclusies

Op basis van bovengenoemde beginselen stelt het Comité de volgende concrete wijzigingen in het Commissiedocument voor:

- De richtlijn zou van toepassing moeten zijn op luchthavens binnen de Gemeenschap die voor commercieel verkeer zijn opengesteld en een jaarlijkse verkeersomvang van ten minste één miljoen passagiers of 25 000 ton vracht registreren. De artikelen 4, 5, 6, 10, 11 en 12 zouden alleen voor luchthavens moeten gelden die een jaarlijkse verkeersomvang van ten minste 4,5 miljoen passagiers of 150 000 ton vracht registreren (art. 2).
- Er moet een goed functionerend gebruikerscomité worden opgericht, waarin ook de regio's vertegenwoordigd zijn. Dit comité moet een adviserende en ondersteunende functie krijgen (art. 5).
- Het moet aan de lid-staten zelf worden overgelaten of zij voor bepaalde grondafhandelingsdiensten het aantal dienstverleners zowel bij diensten ten behoeve van derden als bij zelfafhandelingsdiensten willen beperken (artt. 6 en 7).
- Besluiten over het op grond van artikel 9 verlenen van afwijkingen moeten door de lid-staten worden genomen. De Commissie mag daarbij alleen dan over de mogelijkheid tot controle en correctie beschikken wanneer er geen sprake is van volledig gecoördineerde luchthavens in de zin van Verordening (EEG) nr. 95/93 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van „slots” op communautaire luchthavens. De lid-staten moeten over de mogelijkheid beschikken, naast grondafhandelingsdiensten ten behoeve van derden ook zelfafhandelingsdiensten niet toe te laten.
- Voor het gebruik van de algemene luchthaveninfrastructuur door de dienstverleners en de gebruikers die voor zelfafhandeling wensen te zorgen moeten luchthavenexploitanten een gepaste infrastructuurvergoeding en een concessierecht voor het bieden van de mogelijkheid om een winstgevende activiteit uit te oefenen, kunnen heffen.
- Om de nodige maatregelen voor een vrije verlening van grondafhandelingsdiensten ten behoeve van derden en van zelfafhandelingsdiensten te kunnen treffen, is een overgangperiode van drie jaar nodig, te rekenen vanaf de inwerkingtreding van de richtlijn (artt. 6, 7 en 14).
- Naast de liberalisering van grondafhandelingsdiensten zouden ook de veiligheidsnormen en het niveau van sociale bescherming op korte termijn geharmoni-

seerd moeten worden. Een adequate harmonisering van het niveau van sociale bescherming is met het oog

op het waarborgen van een hoog veiligheidsniveau absoluut noodzakelijk in de Europese luchtvaart.

Brussel, 17 januari 1996.

*De voorzitter
van het Comité van de Regio's*

J. BLANC

Advies van het Comité van de Regio's over:

- „het ontwerp van richtlijn van de Commissie tot wijziging van Richtlijn 90/388/EEG met betrekking tot mobiele communicatie en Personal Communications”, en
- „het ontwerp van richtlijn van de Commissie tot wijziging van Richtlijn 90/388/EEG met betrekking tot de volledige liberalisering van de markten voor telecommunicatie”

(96/C 129/03)

Het Comité van de Regio's heeft, op voorstel van zijn Bureau, besloten een advies uit te brengen over de twee voornoemde ontwerpen.

Sub-commissie 3 heeft haar advies met algemene stemmen goedgekeurd op 14 december 1995, overeenkomstig artikel 9, lid 3, van het Reglement van Orde (urgentieprocedure). Rapporteur was de heer Ricca.

Het Comité van de Regio's heeft tijdens zijn 11e Zitting van 17 en 18 januari 1996 (vergadering van 17 januari 1996) het door sub-commissie 3 opgestelde advies, zonder debat, goedgekeurd.

REFERENTIEDOCUMENTEN

- het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschappen, en m.n. artikel 90, lid 3;
- het Groenboek inzake een gemeenschappelijke benadering op het gebied van mobiele communicatie en Personal Communications in de Europese Unie, COM(94) 145 van 27. 4. 1994;
- het verslag Bangemann over „Europa en de algemene informatiemaatschappij”;
- de mededeling van de Commissie van de Europese Gemeenschappen aan de Raad en aan het Europees Parlement betreffende de raadplegingen inzake het Groenboek, COM(94) 492 van 23. 11. 1994;
- de mededeling van de Commissie van de Europese Gemeenschappen aan de Raad en aan het Europees Parlement betreffende „De raadpleging over het Groenboek inzake de liberalisering van telecommunicatie-infrastructuur en kabeltelevisienetwerken”, COM(95) 158 van 3. 5. 1995;
- de resolutie van de Raad over de verdere ontwikkeling van de mobiele communicatie en de Personal Communications in de Europese Unie;

- het advies van het Comité van de Regio's „Naar de Personal Communications omgeving: Groenboek inzake een gemeenschappelijke benadering op het gebied van mobiele en personal communications in de Europese Unie”, CdR 179/94 van 28. 9. 1994.

ALGEMENE OPMERKINGEN

1. Zoals goed is weergegeven en samengevat in het Witboek over Groei, Concurrentievermogen en Werkgelegenheid, is het economische en sociale leven door de opkomst van de informatie- en communicatietechnologie ingrijpend aan het veranderen.
2. Er kan gesteld worden dat we met de overgang van de „industriële samenleving” naar de „informatie- en communicatiemaatschappij” werkelijk een nieuwe eeuw ingaan, waarbij het proces van technologische innovatie niet meer los gezien kan worden van de sociale en economische organisatie van de samenleving.