

Advies van het Comité van de Regio's over „De toekomst van de Europese luchthavens”

(2007/C 305/03)

Het Comité stelt de volgende aanbevelingen voor

- Enige, zij het „lichte” regelgeving is nodig om te kunnen optreden in gevallen waar nationale regelgeving ontoereikend is (subsidiariteitsbeginsel). Van cruciaal belang zijn transparantie van het raadgevingsproces en een Europese beroepsprocedure;
- Het criterium van 1 miljoen passagiers lijkt op een arbitraire keuze te berusten en is mogelijk overbodig; meer dan 150 luchthavens zullen immers op basis daarvan de regelgeving moeten naleven, terwijl verschillende onder hen kleine luchthavens zijn die de bureaucratische rompslomp niet aankunnen. De richtlijn is daarom alleen van toepassing op luchthavens met een marktsegment van meer dan 1 % van het totale EU-passagiersvervoer door de lucht;
- De nationale onafhankelijke regulerende instanties moeten tevens de bevoegdheid hebben om uitzonderingen toe te staan, zodat zij de regeling ook kunnen toepassen op luchthavens die onder de limiet van 1 % zitten, indien deze geacht worden een sterke marktpositie te bezitten. Eventuele marktonderzoeken die door de regelgevende instanties van de lidstaten worden verricht, zullen zorgvuldig worden meegewogen door de Europese Commissie bij haar streven om overal in Europa een gelijke behandeling te waarborgen (artikel 1.2 van COM(2006) 820 moet daarom worden gewijzigd);
- De richtlijn moet getuigen van een neutraal standpunt ten aanzien van het „single till”-beginsel;
- De toegankelijkheid van luchthavens voor verschillende vervoermiddelen is van cruciaal belang voor die capaciteit, alsook een voorwaarde om de bestaande capaciteit op regionale luchthavens ten volle te benutten;
- Regionale luchthavens zijn van cruciaal belang voor regionale welvaart en kunnen een belangrijke rol spelen door de congestie op grotere luchthavens te verlichten. Zij kunnen zich overigens heroriënteren op algemene luchtvaartactiviteiten en op een aantal potentiële diensten waarvoor op de grote luchthavens, gezien de toename van de commerciële luchtvaart, in de toekomst minder ruimte zal zijn.

Referentiedocumenten

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtvervoersdiensten in de Gemeenschap

(COM(2006) 396 final)

Mededeling van de Commissie aan de Raad, het Europees Parlement, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — Actieplan inzake de capaciteit, efficiëntie en veiligheid van de Europese luchthavens

(COM(2006) 819 final)

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake luchthavengelden

(COM(2006) 820 final)

Verslag van de Commissie over de toepassing van Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996

(COM(2006) 821 final)

Rapporteur: G. KEYMER, lid van de districtsraad van Tandridge (UK/EVP)

I. Beleidsaanbevelingen**I. Behoeftte aan regelgeving**

1. Enige, zij het „lichte” regelgeving is nodig om te kunnen optreden in gevallen waar nationale regelgeving ontoereikend is (subsidiariteitsbeginsel). Van cruciaal belang zijn transparantie van het raadplegingsproces en een Europese beroepsprocedure.

II. Luchthavengelden

2. Het criterium van 1 miljoen passagiers lijkt op een arbitraire keuze te berusten en is mogelijk overbodig; meer dan 150 luchthavens zullen immers op basis daarvan de regelgeving moeten naleven, terwijl verschillende onder hen kleine luchthavens zijn die de bureaucratische rompslomp niet aankunnen. Aanbevolen wordt dat de regelgevende instanties in de lidstaten marktonderzoeken laten verrichten die zorgvuldig kunnen worden meegewogen door de EU bij haar streven om overal in Europa een gelijke behandeling te waarborgen.

3. De richtlijn is alleen van toepassing op luchthavens met een marktsegment van meer dan 1 % van het totale EU-passagiersvervoer door de lucht.

4. De onafhankelijke nationale regulerende instantie heeft de bevoegdheid om bepaalde luchthavens ontheffing te verlenen. Dit kan geschieden op basis van een onderzoek naar de concurrentieverhoudingen op de markt of als het gaat om luchthavens die landelijk een marktsegment van minder dan 20 % hebben. Daarnaast heeft ze de bevoegdheid om luchthavens die onder de limiet van 1 % zitten, wel onder de richtlijn te laten vallen indien deze geacht worden een sterke marktpositie te bezitten.

5. Eventuele marktonderzoeken die door de regelgevende instanties van de lidstaten worden verricht, zullen zorgvuldig worden meegewogen door de Europese Commissie bij haar streven om overal in Europa een gelijke behandeling te waarborgen.

6. De richtlijn moet getuigen van een neutraal standpunt ten aanzien van het „single till”-beginsel (een „dual till”-systeem kan wel).

7. Luchthavens moeten gedifferentieerde tarieven kunnen hanteren om zowel luchtvaartmaatschappijen die er hun thuisbasis hebben, aan te moedigen, als ruimte te bieden voor de

ontwikkeling van lagekostenmaatschappijen binnen een luchthaven.

III. Regulerende instantie

8. De nationale regulerende instanties moeten echt onafhankelijk zijn op zowel operationeel als financieel gebied.

IV. Capaciteit

9. Europa moet zowel het gebruik van de bestaande capaciteit verbeteren als in nieuwe capaciteit investeren.

10. De onbeperkte toegankelijkheid van luchthavens door gebruikmaking van verschillende nieuwe vervoermogelijkheden is van cruciaal belang voor die capaciteit, alsook een voorwaarde om de bestaande capaciteit op regionale luchthavens ten volle te benutten. Met name dient te worden gedacht aan verbindingen van luchthavens met stadscentra en netwerken van hogesnelheidstreinen, alsook aan een dichter net van HST-verbindingen, teneinde het kortereafstandsverkeer te beperken en capaciteit vrij te maken.

11. Algemene luchtvaart is in een uitgebreid Europa van groot belang. Zaak is immers dat men zich snel en soepel van de ene naar de andere regionale luchthaven kan verplaatsen. De regelgeving voor algemene luchtvaartbewegingen dient daarom te worden gehandhaafd.

V. Grondafhandeling

12. De richtlijn van 1996 heeft effect gesorteerd wat betreft doeltreffendheid, lagere kosten en nieuwe werkgelegenheid. De bestaande richtlijn kan wellicht beter ten uitvoer worden gelegd, maar nieuwe wetgeving is niet nodig.

VI. Planning

13. Het CvdR erkent dat er een verband bestaat tussen goede regionale verbindingen en groei en gelooft daarom dat regionale luchthavens van cruciaal belang zijn voor regionale welvaart en een belangrijke rol kunnen spelen door de congestie op grotere luchthavens te verlichten. Zij kunnen zich overigens heroriënteren op algemene luchtvaartactiviteiten en op een aantal potentiële diensten waarvoor op de grote luchthavens, gezien de toename van de commerciële luchtvaart, in de toekomst minder ruimte zal zijn.

14. Regionale en lokale overheden moeten op een andere manier met de luchtvaartsector in dialoog treden, en moeten met name op kortere termijn denken en zich dynamischer opstellen.

15. Er moet meer rekening worden gehouden met de verdere ontwikkeling van luchthavens bij lokale en regionale landinrichting op lange termijn (huisvesting, vervoernetwerken, planning van winkels, enz.)

II. Aanbevelingen van het Comité van de Regio's

Aanbeveling 1

Voorstel van de Commissie voor een richtlijn inzake luchthavengelden [COM(2006) 820]

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
Overwegende hetgeen volgt: (1) De belangrijkste opdracht en commerciële activiteit van luchthavens is het afhandelen van luchtvaartuigen, van landen tot opstijgen, en van passagiers en goederen, teneinde luchtvervoerders in staat te stellen hun luchtvervoersdiensten aan te bieden. Met het oog op de afhandeling stellen luchthavens een aantal faciliteiten en diensten ter beschikking die verband houden met de exploitatie van luchtvaartuigen en de verwerking van passagiers en goederen; gewoonlijk dekken zij de kosten daarvan door het heffen van luchthavengelden.	Overwegende hetgeen volgt: (1) De belangrijkste opdracht en commerciële activiteit van luchthavens is het afhandelen van luchtvaartuigen, van landen tot opstijgen, en van passagiers en goederen, teneinde luchtvervoerders in staat te stellen hun luchtvervoersdiensten aan te bieden. Met het oog op de afhandeling stellen luchthavens een aantal faciliteiten en diensten ter beschikking die verband houden met de exploitatie van luchtvaartuigen en de verwerking van passagiers en goederen; de kosten daarvan dekken zij gewoonlijk maar daarom niet uitsluitend dekken zij de kosten daarvan door het heffen van luchthavengelden.

Motivering

De richtlijn moet getuigen van een neutraal standpunt ten aanzien van het „single till”-beginsel (een „dual till”-systeem kan wel).

Aanbeveling 2

Voorstel van de Commissie voor een richtlijn inzake luchthavengelden [COM(2006) 820]

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
Artikel 1,2 Deze richtlijn geldt voor alle luchthavens die gevestigd zijn op het grondgebied waarop het Verdrag van toepassing is, die open staan voor commercieel verkeer en die jaarlijks meer dan 1 miljoen passagiersbewegingen of meer dan 25 000 ton goederen laten optekenen.	Artikel 1,2 Deze richtlijn geldt voor alle de 20 grootste luchthavens die gevestigd zijn in de EU op het grondgebied waarop het Verdrag van toepassing is, die en die open staan voor commercieel verkeer en die jaarlijks meer dan 1 miljoen passagiersbewegingen of meer dan 25 000 ton goederen laten optekenen. <u>Deze richtlijn geldt voor alle luchthavens die gevestigd zijn op het grondgebied waarop het Verdrag van toepassing is, die open staan voor commercieel verkeer en die jaarlijks meer dan 1 % van het totale EU-passagiersvervoer door de lucht laten optekenen.</u> <u>De onafhankelijke nationale regulerende instantie heeft de bevoegdheid om bepaalde luchthavens ontheffing te verlenen. Dit kan geschieden op basis van een onderzoek naar de concurrentieverhoudingen op de markt of als het gaat om luchthavens die landelijk een marktsegment van minder dan 20 % hebben. Daarnaast heeft ze de bevoegdheid om luchthavens die onder de limiet van 1 % zitten, wel onder de richtlijn te laten vallen indien deze geacht worden een sterke marktpositie te bezitten.</u> <u>Eventuele marktonderzoeken die door de regelgevende instanties van de lidstaten worden verricht, zullen zorgvuldig worden meegewogen door de Europese Commissie bij haar streven om overal in Europa een gelijke behandeling te waarborgen.</u>

Motivering

Zoals ze thans is opgesteld, geldt de richtlijn voor meer dan 150 luchthavens; vele onder hen zijn niet toegerust voor de met de richtlijn samenhangende bureaucratische rompslomp en kunnen niet prat gaan op een marktaandeel dat hun positie veilig kan stellen. In deze context zou als richtsnoer kunnen worden gehanteerd dat een luchthaven van de Europese top-20 meer dan 10 miljoen passagiersbewegingen moet laten optekenen.

Brussel, 10 oktober 2007.

De voorzitter
van het Comité van de Regio's
M. DELEBARRE
