

Donnerstag, 7. September 2000

9. Luftverkehr und Umwelt

A5-0187/2000

Entschließung des Europäischen Parlaments zu der Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen „Luftverkehr und Umwelt: Wege zu einer nachhaltigen Entwicklung“ (KOM(1999) 640 – C5-0086/2000 – 2000/2054(COS))

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission (KOM(1999) 640 – C5-0086/2000),
- unter Hinweis auf Artikel 2 des EU-Vertrags, der die nachhaltige Entwicklung explizit zu einem Ziel der Europäischen Union macht,
- unter Hinweis auf Artikel 6 des EG-Vertrags, der die Gemeinschaft verpflichtet, die Umweltbelange in alle politischen Bereiche einzubeziehen,
- unter Hinweis auf die Tatsache, dass die Sicherheit immer höchste Priorität im Luftverkehrssektor gehabt hat und dies ein wichtiger Faktor für dessen Erfolg gewesen ist, sowie unter Hinweis darauf, dass das Sicherheitsniveau, ungeachtet der erforderlichen Umweltstrategien, weiter gewahrt bleiben muss,
- unter Hinweis darauf, dass im EG-Vertrag deutlich verankert ist, dass die Grundsätze der nachhaltigen Entwicklung für sämtliche Verkehrsträger (Straße, Schiene und Luftverkehr) gelten sollen,
- unter Hinweis auf die wirtschaftliche und soziale Bedeutung der Luftverkehrsindustrie in den EU-Mitgliedstaaten, in denen der Luftverkehr zu Arbeit, Wohlstand, verstärktem Handel und neuen Reise- und Fremdenverkehrsmöglichkeiten beigetragen hat,
- unter Hinweis darauf, dass die Europäische Union keine unnötigen Unterschiede dort schaffen sollte, wo globale Standards existieren, und unter Hinweis darauf, dass dort, wo neue Regelungen beispielsweise im Interesse des Umweltschutzes getroffen werden müssen, ein internationaler Ansatz für einen solch universalen Sektor wie den Luftverkehr gefunden werden muss,
- unter Hinweis auf das Fünfte Umweltaktionsprogramm der Europäischen Union, worin der Einsatz steuerlicher Instrumente für die Umweltpolitik empfohlen wird, um sicherzustellen, dass die natürlichen Ressourcen verantwortungsvoll von den Verbrauchern und Anbietern verwendet werden, sowie unter Hinweis auf seine diesbezügliche Entschließung vom 17. November 1992 ⁽¹⁾,
- unter Hinweis auf die Tagung des OECD-Rates vom Mai 1999, auf der die Minister erklärten, dass eine nachhaltige Entwicklung die Integration wirtschaftlicher Instrumente für den Umweltschutz erfordert, insbesondere die Internalisierung der externen Kosten ⁽²⁾,
- unter Hinweis auf die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (EKVM), die eine umfassende Übersicht über den Stand der Internalisierungspolitiken mit einer Reihe konkreter Vorschläge zur Einführung von Umweltabgaben in allen Verkehrssektoren veröffentlichte ⁽³⁾,
- in Kenntnis des Weißbuchs der Kommission „Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung: ein abgestuftes Konzept für einen Gemeinschaftsrahmen für Verkehrsinfrastrukturgebühren in der EU“ (KOM(1998) 466), worin die Kommission einen neuen Rahmen für die Anlastung der Infrastrukturkosten vorschlägt, der die Grenzkostenanlastung des Verkehrs berücksichtigt, sowie unter Hinweis auf seine diesbezügliche Entschließung vom 15. 04 1999 ⁽⁴⁾,
- unter Hinweis auf den Abschlussbericht vom 9. September 1999 der hochrangigen Arbeitsgruppe Anlastung der Verkehrsinfrastrukturkosten über Optionen zur Direktanlastung von Infrastrukturbetriebskosten,

⁽¹⁾ ABl. C 337 vom 21.12.1992, S. 34.

⁽²⁾ Pressecommuniqué SG/COM/NEWS(99)52 der OECD zur Tagung der Hochrangigen Vertreter des OECD-Rates, Paris, 26./27. Mai 1999.

⁽³⁾ „Efficient Transport for Europe: Policies for Internalisation of External Costs“, EKVM, Paris 1998.

⁽⁴⁾ ABl. C 219 vom 30.7.1999, S. 460.

Donnerstag, 7. September 2000

- unter Hinweis auf den Cardiff-Prozess der Integration der Umweltdimension, der 1998 begann und in dem die Internalisierung der externen Kosten im Verkehrssektor von den Ministern bei mehreren Gelegenheiten vorgebracht wurde⁽¹⁾,
- unter Hinweis auf den Sonderbericht des IPCC (Zwischenstaatliches Gremium für Klimaveränderungen) über den Luftverkehr und die globale Atmosphäre, worin erklärt wird, dass die Auswirkungen bestimmter Arten von Flugzeugemissionen wohl bekannt sind, worin aber auch dargelegt wird, dass eine Reihe von Schlüsselbereichen wissenschaftlich ungeklärt sind, was z.Z. noch die Fähigkeit beschränkt, die Auswirkungen des Luftverkehrs auf Klima und Ozonschicht genau zu veranschlagen,
- unter Hinweis auf die Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation zum Thema Lärm vom März 2000 und auf die Charta der Weltgesundheitsorganisation zu Verkehr, Umwelt und Gesundheit vom Juni 1999,
- unter Hinweis darauf, dass die Europäische Union durch einige ihrer Mitgliedstaaten in der ICAO vertreten ist und selbst Beobachterstatus im ICAO-Ausschuss für den Umweltschutz in der Luftfahrt (CAEP) hat, in dem diese globalen Umweltstandards entwickelt werden,
- unter Hinweis auf seine Entschlüsse vom 30. März 2000 zu lärmdämmend nachgerüsteten Flugzeugen⁽²⁾, vom 14. 04 2000 zu Nachtflügen und Lärmbelästigung in der Nähe von Flughäfen⁽³⁾ und vom 4. Mai 2000 zu der Mitteilung der Kommission über den Luftverkehr in der Gemeinschaft: Vom Binnenmarkt zur weltweiten Herausforderung⁽⁴⁾,
- gestützt auf Artikel 47 Absatz 1 seiner Geschäftsordnung,
- in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr (A5-0187/2000),
 - A. unter Hinweis darauf, dass die Mitgliedstaaten in Grundsatz 16 der Erklärung der UN-Konferenz zu Umwelt und Entwicklung von Rio aufgefordert werden, die Internalisierung der Umweltkosten zu fördern und wirtschaftliche Instrumente dabei einzusetzen, und zwar unter Berücksichtigung des Verursacherprinzips und unter angemessener Beachtung der öffentlichen Interessen und Vermeidung von Störungen des internationalen Handels und internationaler Investitionen,
 - B. in der Erwägung, dass gemäß Anhang 4.2 b des Übereinkommens über die Bekämpfung der globalen Erwärmung die Anhang 1-Parteien verpflichtet sind, nationale Politiken zu beschließen und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, um dem Klimawandel durch Begrenzung ihrer anthropogenen Emissionen von Treibhausgasen und durch Schutz und Verbesserung ihrer Treibhausgassenken und -behältnisse entgegenzuwirken,
 - C. in der Erwägung, dass im Protokoll von Kyoto zum UN-Rahmenübereinkommen über Klimaänderungen in Artikel 2 Absatz 2 von den Anhang 1-Parteien gefordert wird, eine Begrenzung bzw. Reduzierung der durch den Luftverkehr freigesetzten Treibhausgase anzustreben,
 - D. in der Erwägung, dass auf der 32. ICAO-Versammlung auf Antrag der EU-Mitgliedstaaten Beschlüsse gefasst wurden, die auf eine Fortsetzung und Beschleunigung der Arbeit der ICAO im Bereich des Umweltschutzes in der Luftfahrt abzielen,
 - E. in der Erwägung, dass der Ausschuss für den Umweltschutz in der Luftfahrt (CAEP) eine spezielle Arbeitsgruppe eingesetzt hat, um die potentielle Rolle marktgestützter Optionen, einschließlich Emissionsabgaben, Treibstoffbesteuerung, CO₂-Ausgleich und Emissionshandelsregelungen, festzustellen und zu evaluieren,
 - F. in der Erwägung, dass die ICAO die Fachorganisation mit globaler Zuständigkeit für die Festlegung von Standards, empfohlenen Praktiken und Leitlinien zu verschiedenen Aspekten des internationalen Zivilluftverkehrs, einschließlich des Umweltschutzes, ist und ihre Standards und empfohlenen Praktiken global gelten und Orientierungspunkte sowohl für regionale wie nationale Rechtsvorschriften sind,

⁽¹⁾ Siehe z.B. „Follow-up to the conclusions of the European Council of Cardiff: Report to the European Council of Vienna on integrating the environment and sustainable development into the transport policy of the Community“, 13811/98, Brüssel, 30.11.-1.12.1999.

⁽²⁾ Angenommene Texte Punkt 3.

⁽³⁾ Angenommene Texte Punkt 1.

⁽⁴⁾ Angenommene Texte Punkt 8.

Donnerstag, 7. September 2000

- G. unter Hinweis darauf, dass der inner- und außergemeinschaftliche Passagierflugverkehr zwischen 1993 und 1997 um fast 40 % zugenommen hat und erwartet wird, dass sich die Zahl der Fluggäste in der Europäischen Union in den nächsten 15 Jahren verdoppeln dürfte, was negative Auswirkungen auf die Umwelt haben wird, die begrenzt werden müssen,
- H. in der Erwägung, dass die ICAO voraussichtlich im Januar 2001 neue Lärmzertifizierungsnormen und flankierende Maßnahmen beschließen und globale Parameter für neue marktbasiertere Optionen, einschließlich Emissionsgebühren, einführen wird,
- I. in der Erwägung, dass andere effiziente öffentliche Landverkehrsmittel auf kurzen Strecken als Alternative zum Flugverkehr gesehen werden müssen,
- J. unter Hinweis auf die laufenden Bemühungen von ICAO-CAEP um Reduzierung der Belästigungen durch Fluglärm und Abgasemissionen und unter Hinweis auf die im Jahr 2001 stattfindende 33. ICAO-Versammlung, deren Ziel es sein wird, weltweit strengere Lärmschutznormen für Flugzeuge einzuführen,
- K. in der Hoffnung, dass die Kommission für diese Versammlung, soweit es gemeinschaftliche Zuständigkeiten betrifft, von den Mitgliedstaaten ein klares Verhandlungsmandat erhält, das die vertragliche Verpflichtung zur Einbeziehung der Umweltschutzbelange in alle Politikbereiche reflektiert,

Allgemeine Bemerkungen

1. begrüßt diese wichtige Initiative der Kommission; ist der Auffassung, dass es erhebliche politische Unterlassungen gegeben hat und dass die Einführung angemessener politischer Maßnahmen dringend erforderlich ist;
2. hält Zielvorgaben und die Festsetzung von Fristen für entscheidend, damit sich Flugzeugindustrie, Luftverkehrsunternehmen und Nutzer rechtzeitig auf gesetzgeberische Maßnahmen einstellen können;
3. ist der Auffassung, dass einer der Faktoren, der den Luftverkehr von anderen Verkehrsträgern unterscheidet, der ist, dass er gemeinsame weltweite Betriebspraktiken und einen internationalen Ordnungsrahmen erfordert;
4. fordert die Kommission auf, eine gemeinschaftliche Strategie für den ICAO-Prozess bis zur CAEP/5-Sitzung im Januar 2001 zu entwickeln;
5. begrüßt die Einführung der Richtlinie über den Schutz vor Gefährdung durch ionisierende Strahlung für das Flugpersonal im Mai 2000, die jetzt von allen Luftverkehrsunternehmen in der Gemeinschaft anzuwenden ist;

Lärmemissionsnormen für Flugzeuge

6. ist der Auffassung, dass die Gemeinschaft den ICAO-Prozess zur Revision der Lärmschutzvorschriften unterstützen und verstärken sollte, um so weit wie möglich den besonderen Bedürfnissen der dicht bevölkerten, industrialisierten Europäischen Union und den besonderen Bedürfnissen von Luftverkehrsunternehmen aus Entwicklungsländern, die die Europäische Union anfliegen, Rechnung tragen zu können; ist der Ansicht, dass dies auch ein globales, im Rahmen der ICAO vereinbartes System der Lufthäfenklassifizierung umfassen könnte; fordert die Kommission daher auf, ergänzende Maßnahmen anzustreben, die umgesetzt werden, wenn die ICAO nicht zu einer angemessenen Vereinbarung kommen kann;
7. begrüßt ausdrücklich den Ansatz der Kommission, auf Übergangsvorschriften zu bestehen, die die Ausmusterung der lärmintensivsten Flugzeugkategorien des Kapitels 3 ermöglichen;
8. fordert die Kommission nachdrücklich auf, eine gemeinsame Definition des durchschnittlichen Lärmpegels am Boden zu erarbeiten, die als Grundlage für die Festlegung von Lärmschutznormen für europäische Flughäfen dient;
9. empfiehlt, eine neue und ehrgeizige Frist für die Ausmusterung von Flugzeugen bis zu 5 dBA der Kapitel 3-Schwelle und von sonstigen Kapitel 3-Flugzeugen zu setzen, wenn neue Normen festgelegt wurden;

Donnerstag, 7. September 2000

10. empfiehlt, dass die Europäische Union zum Schutz der Gesundheit der in der Nähe von Flughäfen lebenden Bürger gemeinschaftsweit geltende Richtwerte beschließen sollte, wobei z.B. die WHO-Leitlinien zur Lärmbegrenzung und sämtliche Quellen von Umgebungslärm berücksichtigt werden sollten;
11. empfiehlt ferner, dass die Europäische Union gemeinschaftsweit geltende Lärmschutzziele beschließt, die sicherstellen, dass niemand nachts unangemessen hohen Lärmniveaus ausgesetzt ist; ist der Ansicht, dass diese Lärmschutznormen auf den WHO-Leitlinien basieren sollten;
12. fordert die Kommission auf, einen gemeinschaftlichen Rahmen festzulegen, damit die Mitgliedstaaten über die erforderlichen Leitlinien verfügen, um die in den Ziffern 7 und 8 genannten Ziele zu erreichen; ist der Auffassung, dass eine Verringerung der Lärmbelästigung in der Umgebung von Flughäfen am besten durch eine Kombination von Maßnahmen zu erreichen ist;
13. fordert die Kommission auf, Zielsetzungen zu entwickeln, um den Begriff der „lärm-sensiblen Flughäfen“ zu definieren;
14. fordert die Kommission auf, sich aktiv an den Bemühungen der ICAO um Feststellung und Evaluierung der marktbasierenden Mechanismen und der neuen Emissionsparameter für Steig- und Reiseflugphase zu beteiligen;

Abgasemissionen

15. bedauert die vagen Formulierungen der Kommission zu diesem Thema und fordert sie auf, klare Ziele für die Abgasemissionen vorzuschlagen, insbesondere im Zusammenhang mit der Behandlung des Problems im Rahmen des CAEP/5-Arbeitsprogramms;
16. ist der Auffassung, dass im Hinblick auf die Anforderungen an den internationalen Luftverkehr und die Anforderungen an die anderen Industrie- und Verkehrssektoren Chancengleichheit herrschen sollte, und vertritt daher die Auffassung, dass ein ehrgeiziges, aber erreichbares Ziel für Anhang I-(Industrie-) Länder das Ziel wäre, wie es für die anderen Sektoren im Protokoll von Kyoto festgelegt wurde;

Flugverkehrsmanagement

17. fordert die Kommission auf, einen neuen politischen Rahmen zu entwickeln, um zu ermöglichen, dass die Zuteilung von Zeitnischen auch an die Umweltverträglichkeit von Flugzeugen und Tätigkeiten geknüpft wird, was u.a. eine Bevorzugung der Zuteilung von Zeitnischen für Strecken beinhalten kann, auf denen keine Alternativen in Form von Hochgeschwindigkeitszügen gegeben sind;
18. unterstützt die gegenwärtigen Bemühungen der Kommission, das Flugverkehrsmanagement (ATM) in Europa umzustrukturieren, da ATM-Verbesserungen laut IPCC-Bericht dazu beitragen könnten, den Treibstoffverbrauch um 6-12 % zu reduzieren;
19. fordert die Mitgliedstaaten auf, die Maßnahmen zu ergreifen, die für die Entwicklung einer kohärenten Flughafenpolitik notwendig sind, die die Komplementarität zwischen regionalen und nationalen Flughäfen wahrt;

Kerosinsteuer

20. hält es aus umweltpolitischen Gründen für erforderlich, eine Kerosinsteuer für alle von der Europäischen Union ausgehenden Strecken (Punkt 26, Option A) einzuführen, soweit internationale und/oder bilaterale Regelungen dies erlauben, wobei die Kommission die Einführung einer solchen Maßnahme nur dann erwägen sollte, wenn erwiesen ist, dass eine solche Lösung technisch machbar, wirtschaftlich vernünftig und umweltpolitisch nützlich ist; setzt sich für eine enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission bei ihren Beratungen über dieses Thema im Rahmen der ICAO ein;

Donnerstag, 7. September 2000

Umweltabgaben

21. ist der Auffassung, dass im Falle des Nichtzustandekommens einer internationalen Vereinbarung über eine Kerosinbesteuerung oder ein anderes wirtschaftliches Instrument zur Sicherung ausreichender Umweltverbesserungen eine gemeinschaftsweite Umweltabgabe eingeführt werden sollte, die auf dem Verursacherprinzip beruht, und unterstützt daher die von der Kommission in diesem Bereich vorgeschlagenen Maßnahmen; ist der Ansicht, dass eine solche Abgabe den fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern gewährleisten muss und die Einnahmen, auch wenn die Abgabe auf EU-Ebene eingeführt wird, an die Mitgliedstaaten zurückfließen und in die weitere Reduzierung der Umweltbelastung durch den Luftverkehr investiert werden sollten;

Direktbeihilfen

22. fordert die Kommission auf, unverzüglich die wirtschaftlichen Auswirkungen einer Befreiung von der Mehrwertsteuer für Flugtickets, Kerosin und den Kauf neuer Flugzeuge, der Verbrauchsteuerbefreiung von Kerosin und der Direktbeihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsunternehmen zu untersuchen, um für einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern zu sorgen, und bis Ende 2000 einen diesbezüglichen Bericht zu unterbreiten;

Raumordnung

23. unterstützt den Vorschlag der Kommission, in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten Empfehlungen im Hinblick auf die beste Praxis bei Raumordnungsmaßnahmen in der Umgebung von Flughäfen auszuarbeiten;

24. fordert die Kommission auf, Leitlinien für die Raumplanung zu entwickeln, um einzelstaatliche Rechtsvorschriften zu normieren und die Maßnahmen der Mitgliedstaaten zu koordinieren; weist darauf hin, dass die Mitgliedstaaten städtische Bebauung in der Umgebung von Flughäfen verhindern sollten, um so für die Gesundheit der Bürger und für langfristige Ausweitungsmöglichkeiten der Flughäfen zu sorgen;

Verkehrsreduzierung und Wechsel der Verkehrsträger

25. nimmt die Feststellung der Kommission zur Kenntnis, dass eine Förderung der Verlagerung des Luftverkehrs auf Alternativen des Schienenverkehrs ein wichtiger Bestandteil der Strategie zur Reduzierung der Umweltprobleme im Zusammenhang mit dem Luftverkehr sein kann; fordert die Kommission auf, bis Ende 2001 einen Bericht über die möglichen umweltpolitischen Vorteile anhand einer Reihe von Szenarien vorzulegen;

Ökoaudit

26. fordert den Luftfahrtsektor nachdrücklich auf, gemeinsam mit der Kommission die Rechtmäßigkeit und Machbarkeit der Zuerkennung eines Umweltsiegels nach dem Muster des EMAS eingehender zu prüfen, das von Flugzeugherstellern, Luftverkehrsunternehmen, Flughäfen und der Fremdenverkehrsindustrie verwendet werden kann, um mit ihren auf dem Gebiet des Umweltschutzes unternommenen Anstrengungen zu werben;

Schlussbemerkungen

27. fordert die Mitgliedstaaten auf, der Kommission ein klares Verhandlungsmandat für die im Jahre 2001 stattfindende 33. ICAO-Versammlung zu geben, damit die umwelt- und verkehrspolitischen Ziele auf dieser Konferenz mit Nachdruck vertreten und durchgesetzt werden können;

*

* *

28. beauftragt seine Präsidentin, diese EntschlieÙung dem Rat, der Kommission und den Regierungen der Mitgliedstaaten zu übermitteln.
