

Dinsdag 23 oktober 2012

2. spoort de Raad aan ook ten aanzien van andere ernstige mensenrechtenschendingen in Rusland een coherent en vastberaden standpunt in te nemen op basis van goed gedocumenteerde, eensluidende en onafhankelijke bronnen en overtuigend bewijs en tegen de daders soortgelijke restrictieve maatregelen te treffen als alle andere opties zijn uitgeput;
 3. benadrukt dat de inzet van de Russische autoriteiten voor de gevestigde waarden, zoals de eerbiediging van de rechtsstaat, mensenrechten en fundamentele vrijheden, onverminderd de belangrijkste voorwaarde is voor de betrekkingen en een stabiel en betrouwbaar partnerschap tussen de EU en Rusland;
 4. verzoekt zijn Voorzitter deze aanbeveling te doen toekomen aan de Raad en – ter informatie – aan de Commissie, de lidstaten en de Doema en de regering van de Russische Federatie.
-

Tenuitvoerlegging van de wetgeving op gebied van het gemeenschappelijk Europees luchtruim

P7_TA(2012)0370

Resolutie van het Europees Parlement van 23 oktober 2012 over de tenuitvoerlegging van de wetgeving op het gebied van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (2012/2005(INI))

(2014/C 68 E/03)

Het Europees Parlement,

- gezien het verslag van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad inzake de tenuitvoerlegging van de wetgeving op het gebied van het gemeenschappelijk Europees luchtruim: tijd voor actie (COM(2011)0731),
 - gezien de mededeling van de Commissie "Governance- en stimuleringsmechanismen voor de uitrol van SESAR, de technologische pijler van het gemeenschappelijk Europees luchtruim" (COM(2011)0923),
 - gezien het witboek: "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" (COM(2011)0144),
 - gezien artikel 48 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en de adviezen van de Commissie buitenlandse zaken (A7-0254/2012),
- A. overwegende dat al heel wat vooruitgang is geboekt in de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (Single European Sky, SES);
 - B. overwegende dat 2012 wellicht cruciaal zal zijn voor de tenuitvoerlegging van het SES;
 - C. overwegende dat zodra het SES is voltooid, de economische, veiligheids- en milieubesparingen aanzienlijk zullen zijn, door de creatie van een duurzamere luchtvaartsector en een doeltreffender luchtverkeerscontrolesysteem op Europese schaal;
 - D. overwegende dat het luchtverkeer blijft toenemen, wat leidt tot onvoldoende capaciteit en toenemende vertragingen voor passagiers, waardoor ook de uitbreidingsplannen van luchtvaartmaatschappijen hinder ondervinden; overwegende dat het luchtruim van Europa een van de drukste ter wereld is, met meer dan 750 miljoen passagiers die gebruikmaken van de EU-luchthavens, en dat deze cijfers naar verwachting zullen verdubbelen tegen 2030;
 - E. overwegende dat het welslagen van het SES afhankelijk is van een geïntegreerde benadering, waarbij de lidstaten afzonderlijk de tenuitvoerlegging als geheel niet in het gedrang brengen;

Dinsdag 23 oktober 2012

- F. overwegende dat de tenuitvoerlegging van de functionele luchtruimblokken (FAB's) op 4 december 2012 voltooid moet zijn, maar dat de situatie volgens de recentste rapporten allesbehalve aan deze bepaling van de SES-wetgeving voldoet;
- G. overwegende dat overeenkomstig artikel 13, lid 3, van Verordening (EU) nr. 691/2010 de Commissie vier maanden na ontvangst van de prestatieplannen van de lidstaten aanbevelingen moet formuleren om herziene doelen vast te stellen voor de prestatiedoelen die niet consistent zijn met de doelen voor de EU als geheel;
- H. overwegende dat de nationale aanbieders van luchtvaartnavigatiediensten die luchtverkeersleidingsdiensten verlenen momenteel het versnipperde politieke landschap van het continent weerspiegelen en bijgevolg helaas voor inefficiënties en congestie zorgen;
- I. overwegende dat, om de totstandbrenging van het SES te voltooien, maatregelen moeten worden genomen om de EU-doelstellingen op het gebied van de veiligheid de luchtvaart te halen, teneinde de bestaande normen te versterken en te zorgen voor een uniform en hoog veiligheidsniveau van de burgers;
- J. overwegende dat de tenuitvoerlegging van andere programma's, zoals Galileo en het wereldwijd satellitnavigatiesysteem (GNSS), goed vordert;
- K. overwegende dat er zo snel mogelijk een akkoord moet komen over de nodige financiële middelen en de financiële kaderregelingen;

Termijn

1. erkent dat de tenuitvoerlegging van de SES-wetgeving door verschillende factoren wordt belemmerd; is desondanks van mening dat er veel meer vooruitgang moet worden geboekt dan tot nu toe is gedaan door bindende termijnen vast te stellen voor de tenuitvoerlegging van het SES, maar ook rekening te houden met bedrijfsoverwegingen;
2. onderstreept dat snel vooruitgang moet worden geboekt met en werk moet worden gemaakt van de tenuitvoerlegging van de SES-wetgeving, en met name de prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties;
3. wijst erop dat de kritieke fase van de uitrol in aantocht is en dat deze tijdig, gesynchroniseerd en gecoördineerd moet worden afgehandeld;
4. waarschuwt dat het Europese luchtruim door het toenemende luchtverkeer weldra zijn maximumcapaciteit zal bereiken en dat dit probleem dringend moet worden opgelost, om een hoge kwaliteit te garanderen van de luchtvaartdiensten die aan de Europese burgers worden geleverd en ervoor te zorgen dat de gevolgen voor milieu en klimaat niet ernstiger worden;
5. benadrukt het feit dat luchthavens belangrijk zijn als in- en uitgangen van het Europese netwerk; vraagt dat er bij de ontwikkeling van het SES ten volle rekening mee wordt gehouden, inclusief met regionale luchthavens, aangezien die ook helpen een einde aan de congestie van het netwerk te maken en de capaciteit te vergroten;
6. vestigt de aandacht op het feit dat het dringend is dat de SES-wetgeving met succes ten uitvoer wordt gelegd om te vermijden dat de congestie toeneemt als gevolg van nooit eerder geziene verkeersstromen en verouderde technologieën en te zorgen voor een betere coherentie van het Europees systeem voor de veiligheid van de luchtvaart;
7. merkt op dat het steeds moeilijker wordt om de consequent hoge niveaus van veiligheid in Europa en de juiste operationele omstandigheden te handhaven; dringt er bij de lidstaten en de Commissie op aan de rol van de relevante Europese organen te verduidelijken, om te zorgen voor het behoud van een betrouwbaar en transparant internationaal systeem voor de veiligheid van de luchtvaart;

Dinsdag 23 oktober 2012

8. herinnert eraan dat het Europese luchtruim zo doeltreffend mogelijk moet worden gemaakt, niet alleen vanuit economische belang, maar ook omwille van milieu-, energie- en sociale voordelen, inclusief de voordelen voor de passagiers;
9. benadrukt het feit dat in de laatste mededeling van de Commissie over dit onderwerp een aantal ramingen voor de periode 2013-2030 in de EU-27 zijn opgenomen, namelijk een mogelijk cumulatief effect op het bbp van de EU van 419 miljard euro, met mogelijk direct en indirect 328 000 nieuwe banen en een mogelijke nettobesparing van ongeveer 50 miljoen ton CO₂-emissies in het geval van een volledige en tijdige uitrol van de SESAR-technologie (Single European Sky Air Traffic Management Research – onderzoek naar luchtverkeersleiding voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim);
10. herinnert eraan dat volgens de Commissie de tijdige invoering van SESAR concrete voordelen voor de passagiers zal hebben, wat leidt tot een gemiddelde verkorting van de vluchttijd met 10 % (of negen minuten), 50 % minder vluchtannuleringen en -vertragingen en een mogelijke prijsdaling per ticket; benadrukt evenwel dat de gevolgen van een uitstel van tien jaar voor de uitrol van SESAR catastrofaal zouden zijn, aangezien er ongeveer 268 miljard euro verloren zou gaan door een vermindering van het cumulatieve effect op het bbp van de EU, met ongeveer 190 000 nieuwe arbeidsplaatsen minder en ongeveer 55 miljoen ton minder besparing van CO₂-emissies;
11. merkt op dat andere belangrijke landen en regio's snel vooruitgaan op het gebied van onderzoek naar en ontwikkeling van innovatieve technologie; betreurt bijgevolg dat de EU haar leiderspositie op de internationale markt kan verliezen als de SES-wetgeving niet versneld wordt uitgevoerd;
12. is van mening dat de goede werking van het SES slechts kan worden gewaarborgd als de verschillende uitvoeringsdatum door alle betrokkenen strikt worden gerespecteerd;
13. benadrukt dat er proefprogramma's zijn uitgevoerd en dat de resultaten daarvan positief waren;
14. verzoekt de Commissie uiterlijk in december 2012 verslag uit te brengen bij de Commissie vervoer en toerisme over de vooruitgang die wordt geboekt met betrekking tot de tenuitvoerlegging van de prestatieregeling door alle verleners van luchtvaartnavigatiediensten;
15. verzoekt de Commissie om de Commissie vervoer en toerisme voor maart 2013 te informeren over de voortgang in de tenuitvoerlegging van de SES-wetgeving, met inbegrip van een beoordeling van de gevolgen van de vertragingen bij de tenuitvoerlegging van de FAB's;

Politieke input

16. herinnert de lidstaten eraan dat ze zich publiekelijk hebben geëngageerd aan het tot stand brengen van een gemeenschappelijk Europees luchtruim door overweldigende steun uit te spreken voor de betreffende wetgeving, en dringt erop aan dat ze proactief en betrokken blijven bij de tenuitvoerlegging van deze wetgeving; verzoekt de lidstaten in verband hiermee nationale prestatieplannen in te dienen die stroken met de prestatiedoelstellingen van de EU en de herziene, door de Commissie voorgestelde prestatiedoelen goed te keuren; verzoekt de Commissie passende maatregelen te nemen ingeval de tijdslijnen voor de tenuitvoerlegging van de bedoelde wetgeving niet worden geëerbiedigd;
17. herinnert aan de luchtvaartdoelstellingen in zowel het witboek over vervoer als in de "Flightpath 2050 - Europe's vision for Aviation - Report of the High Level Group on Aviation Research" (Vliegroute 2050 - De visie van Europa op luchtvaart - Verslag van de Groep op hoog niveau inzake luchtvaartonderzoek);
18. dringt erop aan dat hieraan meer prioriteit wordt verleend en dat proactieve politieke ondersteuning door de lidstaten en alle betrokkenen dringend nodig is voor de volledige en tijdige uitvoering van het SES;
19. benadrukt dat de succesvolle tenuitvoerlegging van de SES-wetgeving een positieve en stimulerende invloed zal hebben op mededinging in de EU en wereldwijd door de groei en de toenemende werkgelegenheid in met name de luchtvaartsector;

Dinsdag 23 oktober 2012

20. betreurt het feit dat het SES-project ondanks zijn aanzienlijke sociale en milieuvoordelen onvoldoende gekend is en begrepen wordt door de bevolking en verzoekt de Commissie, de lidstaten en de belanghebbenden hun inspanningen op het gebied van voorlichting op te voeren;

21. erkent de problemen van de Europese luchtverkeersleiding en dat de menselijke factor en een efficiënte maatschappelijke dialoog een kritieke rol spelen bij de totstandbrenging van het SES; erkent de behoefte aan een niet aflatende aandacht voor open rapportageprocedures; benadrukt dat door de tenuitvoerlegging van het SES een sterke vraag zal ontstaan naar uiterst kwalitatieve en gespecialiseerde banen;

22. respecteert volledig de soevereiniteit en nationale privileges van de lidstaten met betrekking tot luchtverkeersbeveiliging inzake militaire en andere staatsluchtvaartuigoperaties en -training; merkt op dat de lidstaten zich inzetten om te verzekeren dat het idee van flexibel gebruik van het luchtruim ⁽¹⁾ onbeperkt en uniform wordt toegepast en erkent de noodzaak om hun pogingen daartoe te steunen; benadrukt dat onder staatsluchtvaartuigen naast militaire luchtvaartuigen ook luchtvaartuigen vallen die worden gebruikt bij de uitvoering van politie-, brandweer-, kustwacht-, douane-, civielebeschermings- en andere missies, waardoor een wijd gamma aan veiligheids- en crisisbeheersingsactiviteiten onder staatsluchtvaartuigoperaties vallen;

23. is van mening dat de succesvolle tenuitvoerlegging van het SES zal leiden tot voordelen voor de hele toeleveringsketen, met inbegrip van producenten, luchtvaartmaatschappijen, het mkb, de toeristische sector, enz.;

24. is uiterst bezorgd over het feit dat de totstandbrenging van FAB's in Europa niet alleen trager verloopt dan is gepland, maar ook inhoudelijk tekortschiet, en steunt derhalve de inspanningen van de coördinator; benadrukt het belang van samenwerking, coördinatie en politieke maatregelen van en tussen de lidstaten om het doel van de tenuitvoerlegging van de FAB's vóór 4 december 2012 te behalen; verzoekt de Commissie de ontwikkelingen van zeer nabij te volgen en indien nodig gerechtelijke stappen te ondernemen, met inbegrip van sancties, tegen de lidstaten die hun verplichtingen op grond van de SES-wetgeving niet nakomen;

25. benadrukt het feit dat de totstandbrenging van functionele luchtruimblokken niet moet worden begrepen als een vereiste op zich, maar een middel is voor het halen van de doelstellingen om een einde te maken aan de fragmentatie van het Europese luchtruim en de prestaties te verbeteren, en dat zonder FAB's het SES niet kan worden voltooid; verzoekt de Commissie een strategie voor te stellen om de tenuitvoerlegging van de FAB's te versnellen, met inbegrip van de volledige tenuitvoerlegging van gecentraliseerde modellen (bijv. netwerkbeheerder, gemeenschappelijke onderneming SESAR, uitrolbeheerder); verzoekt de Commissie meer gebruik te maken van haar waarschuwingsmethoden, en indien deze niet het gewenste resultaat geven, inbreukprocedures inleiden tegen de lidstaten die het akkoord inzake de instelling van hun FAB's nog niet hebben ondertekend;

26. is van mening dat de effectiefste en efficiëntste manier om het SES tot stand te brengen een top-down-aanpak is, en verzoekt daarom de Commissie om op basis van het in paragraaf 15 bedoelde verslag maatregelen voor te stellen om de effecten van de vertraging van de tenuitvoerlegging van de functionele luchtruimblokken te elimineren en snel over te schakelen van de bottom-up- naar de top-down-aanpak, om ervoor te zorgen dat de doelstellingen van het SES II-wetgevingspakket worden gehaald;

27. vraagt de lidstaten dat de kwestie van het gebrek aan middelen, voornamelijk voor nationale toezichthoudende autoriteiten, snel wordt aangepakt op nationaal politiek niveau;

28. benadrukt het feit dat de nationale toezichthoudende autoriteiten, om hun rol in het kader van het SES op adequate wijze te spelen, functioneel gescheiden moeten zijn van de nationale aanbieders van luchtvaartnavigatiediensten en hun bevoegdheden op onpartijdige, onafhankelijke en transparante wijze moeten uitoefenen;

29. wijst erop dat het belangrijk is de nationale aanbieders van luchtvaartnavigatiediensten te vragen om proactief mee te werken aan de tenuitvoerlegging van de SES-wetgeving;

30. bevestigt opnieuw dat veilig, efficiënt en flexibel gebruik van het luchtruim alleen kan worden bereikt door nauwe samenwerking en coördinatie tussen civiele en militaire gebruikers van het luchtruim;

⁽¹⁾ Verklaring van de lidstaten over militaire kwesties die verband houden met het gemeenschappelijk Europese luchtruim van 10 maart 2004, (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 9.)

Dinsdag 23 oktober 2012

31. nodigt de lidstaten uit om met de hulp van de bevoegde Europese instanties de nadruk te leggen op het verhogen van de samenwerking en coördinatie op het gebied van militaire en burgerluchtvaart met buurlanden;

32. dringt erop aan dat de lidstaten zo snel mogelijk de nodige financiële middelen verstrekken om het SES te voltooien; is tevreden met het feit dat de Commissie heeft voorgesteld dat het SES en SESAR worden behandeld als horizontale financieringsprioriteit in het kader van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen;

Uitvoeringsstrategie voor SESAR

33. erkent dat er zowel door de sector als de EU substantiële financiële middelen zijn geïnvesteerd in onderzoek en ontwikkeling voor de SESAR-technologie en is van mening dat het nu tijd is om hiervan de vruchten te plukken door de nodige maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de SES-wetgeving in te voeren;

34. herinnert eraan dat er coördinatie nodig is tussen het tijdschema voor de tenuitvoerlegging van het SES en de ontwikkelings- en invoeringsfase van SESAR als onderdeel van het SES, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1070/2009;

35. vestigt met nadruk de aandacht op het feit dat er, ondanks de vereiste grote investeringen, een aantal belangrijke en tastbare voordelen voortvloeien uit harmonisatie, zoals vluchtoptimalisering, brandstofefficiëntie, het beperken van geluidsoverlast, minder luchtverontreiniging en een geringere invloed op klimaatverandering, evenals het flexibel en veilig gebruik van een minder gefragmenteerd luchtruim; benadrukt de efficiëntie die door een betere civiele-militaire coördinatie kan worden bereikt, aangezien het gebruik van een gezamenlijke infrastructuur kostenbesparend is; benadrukt dat versterkte interoperabiliteit tussen lidstaten en de totstandbrenging van FAB's ook voordelen opleveren met betrekking tot grensoverschrijdende operaties;

36. begrijpt dat de SESAR-technologie en de tenuitvoerlegging van het SES nauw met elkaar verband houden en ontwikkeld moeten worden om er volledig profijt van te hebben, en dringt er daarom bij de sector op aan om de uitvoeringsfase van het SESAR-project serieus te nemen;

37. wijst erop dat de technologieën reeds door de producenten zijn ontwikkeld en op dit moment beschikbaar zijn, waardoor de succesvolle tenuitvoerlegging van SESAR een haalbare doelstelling is;

38. erkent dat de zakelijke voordelen van investeringen in SESAR-technologie groter zijn in grotere en drukker centra dan in kleinere, regionale luchthavens of luchthavens die gebruikt worden voor seizoensgebonden routes; blijft er evenwel bij dat de prestatie van het netwerk als geheel zou verbeteren door een ruimere verspreiding van de SESAR-capaciteit, met ondersteuning van overheidsmiddelen;

39. is van mening dat er een wereldwijd gecoördineerde benadering moet komen als reactie op de normalisatie-inspanningen die de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (Organisation de l'aviation civile internationale, OACI) wenst, teneinde ervoor te zorgen dat bestaande en nieuwe technologieën overal ter wereld interoperabel zijn, en moedigt de ondertekening aan van samenwerkingsprotocollen op het gebied van onderzoek en ontwikkeling;

40. is van mening dat, om de nationale aanbieders van luchtvaartnavigatiediensten en andere belanghebbenden in staat te stellen hun strategische partnerschappen zo goed mogelijk te ontwikkelen en ervoor te zorgen dat zij stimulansen krijgen om hun doelstellingen te halen, de prestatiepeiler voort moet worden bevorderd;

41. beklemtoont dat de militaire gemeenschap een sleutelrol speelt in de context van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en dat zij er al in een vroege fase volledig en op alle niveaus bij moet worden betrokken; erkent de vooruitgang geboekt in de tenuitvoerlegging van de wetgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim, en dringt er bij de lidstaten op aan de pogingen tot coördinatie met de militaire zijde te bespoedigen; is zich bewust van de specifieke nationale aspecten van civiel-militaire betrekkingen, maar roept de lidstaten toch op zich te concentreren op het versterken van de civiel-militaire samenwerking en de interoperabiliteit en om beste praktijken toe te passen op dat gebied;

42. is van mening dat samenwerking met buurlanden moet worden bevorderd, zodat het SES tot buiten de grenzen van de EU kan worden uitgebreid;

Dinsdag 23 oktober 2012

43. onderstreept dat het Europese luchtruim één moet worden door de tenuitvoerlegging van technologische innovaties, versterking van de prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en de totstandbrenging van de FAB's binnen het toegemeten tijdsbestek, zodat maximaal van de voordelen van het SES kan worden geprofiteerd;
44. looft de onafgebroken ondersteuning van de lidstaten en de belanghebbenden die bijdragen aan de harmonisering van de interpretatie en de tenuitvoerlegging van de SES-wetgeving;
45. ondersteunt de benadering met publiek-private partnerschappen, waarbij men gemotiveerd en geëngageerd samenwerkt, aangezien deze alle partijen ten goede kan komen als zij gestructureerd is en op adequate en effectieve wijze wordt uitgevoerd;
46. benadrukt dat de tenuitvoerlegging van de SES-wetgeving voor alle belanghebbenden grote voordelen heeft, door bijvoorbeeld lagere gebruikerskosten in rekening te brengen aan de eindconsument, d.i. de passagier;
47. is van mening dat de instanties die verantwoordelijk zijn voor de tenuitvoerlegging van het SES te allen tijde nauw moeten samenwerken en dat er tussen hen geen conflicten mogen ontstaan;
48. verzoekt dat de voorbereidingen voor een wetgevingsvoorstel over de toekomstige rol van de gemeenschappelijke onderneming SESAR tijdig worden voltooid, zodat de huidige rol tot in de verre toekomst kan blijven voortduren, aangezien deze onderneming het welslagen van het SES in grote mate meebepaalt; wijst op de tot nu toe geleverde inspanningen om de doeltreffendheid ervan aan te tonen;
49. dringt er bij de Commissie op aan om snel de nodige governance-, stimulerings- en financiële mechanismen, inclusief overheidsmiddelen, in te stellen die ervoor zorgen dat de SESAR-technologieën tijdig en doeltreffend, en in samenwerking met de relevante overheden en belanghebbenden, worden ingevoerd, met bijzondere aandacht voor de inzet van innovatieve financiële instrumenten;
50. merkt op dat, hoewel er militaire en civiel-militaire expertise bestaat op verschillende niveaus binnen de verscheidene belanghebbende instellingen zoals het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim, Euro-control en de gemeenschappelijke onderneming SESAR, er nog steeds behoefte is aan een gecoördineerde en alomvattende analyse van de gevolgen van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en SESAR voor het leger; wijst erop dat het noodzakelijk is om het Militair Comité van de Europese Unie bij dit proces te betrekken, aangezien dat ervoor zal zorgen dat de Chefs Defensiestaf correct worden geïnformeerd;
51. erkent in dat verband de natuurlijke rol van het Europees Defensieagentschap (EDA) als een brug tussen de defensiegemeenschap en de Commissie en als bemiddelaar tussen de militaire belanghebbende partijen; is voorstander van het versterken van de rol van het EDA in het opbouwen van politiek bewustzijn, netwerken, hulp bij de uitrolfase van SESAR en het ondersteunen van de lidstaten bij de financiële en operationele risicoanalyse; merkt op dat het EDA zeer geschikt is om bij te dragen aan toekomstige uitdagingen van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, bijvoorbeeld op het gebied van apparatuur en opleiding; verwelkomt het besluit van lidstaten om de militaire staf van de EU (EUMS) te betrekken bij de steun aan het EDA in verband met SESAR; verwelkomt het oprichten van het militaire tenuitvoerleggingsforum voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim/SESAR, mogelijk gemaakt door het EDA, en moedigt de effectieve voortzetting ervan aan, aangezien het de belangrijke verdienste heeft alle relevante actoren in de defensiegemeenschap rond de tafel te brengen; benadrukt dat samenwerking met de NAVO essentieel is en toont zich verheugd over de ontwikkelingen op dat vlak;

*

* *

52. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.
-