

Een agenda voor een duurzame toekomst van de algemene en zakenluchtvaart

P6_TA(2009)0036

Resolutie van het Europees Parlement van 3 februari 2009 over een agenda voor een duurzame toekomst van de algemene en zakenluchtvaart (2008/2134(INI))

(2010/C 67 E/02)

Het Europees Parlement,

- gezien de mededeling van de Commissie van 11 januari 2007 over een agenda voor een duurzame toekomst van de algemene en zakenluchtvaart (COM(2007)0869),
- gezien het voorstel van 25 juni 2008 voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren (COM(2008)0388),
- gezien het voorstel van 25 juni 2008 voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 op het gebied van luchthavens, luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten, en tot intrekking van Richtlijn 2006/23/EG van de Raad (COM(2008)0390),
- gezien Richtlijn 2008/101/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap ⁽¹⁾,
- gezien Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 ter vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim ⁽²⁾, Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verrichting van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ⁽³⁾ en Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het luchtruim in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ⁽⁴⁾,
- gezien Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA-verordening) ⁽⁵⁾,
- gezien Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens ⁽⁶⁾ (verordening betreffende toewijzing van slots),
- gezien Verordening (EG) nr. 375/2007 van de Commissie van 30 maart 2007 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties ⁽⁷⁾,

⁽¹⁾ PB L 8 van 13.1.2009, blz. 3.

⁽²⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.

⁽³⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10.

⁽⁴⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20.

⁽⁵⁾ PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.

⁽⁶⁾ PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1.

⁽⁷⁾ PB L 94 van 4.4.2007, blz. 3.

Dinsdag, 3 februari 2009

- gezien Verordening (EG) nr. 376/2007 van de Commissie van 30 maart 2007 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen ⁽¹⁾,
 - gezien Verordening (EG) nr. 219/2007 van de Raad van 27 februari 2007 betreffende de oprichting van een gezamenlijke onderneming voor de realisering van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR) ⁽²⁾,
 - gezien het „Cost Effective Small Aircraft” (CESAR) project gefinancierd uit het 6e Kaderprogramma voor onderzoek en technologische ontwikkeling,
 - gezien de mededeling van de Commissie van 25 juni 2008 getiteld: „Gemeenschappelijk Europees luchtruim II: naar een beter presterende en duurzamere luchtvaart” (COM(2008)0389),
 - gezien de mededeling van de Commissie van 24 januari 2007 getiteld: „Actieplan inzake de capaciteit, efficiëntie en veiligheid van de Europese luchthavens” (COM(2006)0819),
 - gezien de mededeling van de Commissie van 30 april 2008 over de toepassing van Verordening (EEG) nr. 95/93 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van „slots” op communautaire luchthavens, zoals gewijzigd (COM(2008)0227),
 - gezien de mededeling van de Commissie van 15 maart 2007 over de stand van zaken met betrekking tot de realisering van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR) (COM(2007)0103),
 - gelet op Regel 45 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en het advies van de Commissie industrie, onderzoek en energie (A6-0501/2008),
- A. overwegende dat de algemene en zakenluchtvaart uiteenlopende luchtvaartactiviteiten omvat; overwegende dat de term alle burgerluchtvaartactiviteiten, behalve het commerciële luchtvervoer, dekt, evenals burgerluchtvaartactiviteiten op verzoek en tegen betaling,
- B. overwegende dat deze sector ook hoogwaardige activiteiten omvat, uiteenlopend van gespecialiseerde luchtvaartwerkzaamheden (luchtcartografie, landbouwwluchten, brandbestrijding, verkeersbewaking) tot pilotenopleidingen en recreatieve luchtvaart,
- C. overwegende dat er op dit moment gebrek is aan gegevens en statische informatie over de algemene en zakenluchtvaart,
- D. overwegende dat de algemene en zakenluchtvaart het snelst groeiende segment van de burgerluchtvaart in Europa is; overwegende dat de algemene en zakenluchtvaart een aanvulling vormt op regulier luchtvervoer door commerciële luchtvaartmaatschappijen en zodoende specifieke sociale en economische voordelen biedt, zoals een toenemende mobiliteit van burgers, productiviteit van bedrijven en regionale cohesie,

⁽¹⁾ PB L 94 van 4.4.2007, blz. 18.

⁽²⁾ PB L 64 van 2.3.2007, blz. 1.

- E. overwegende dat het economische belang van de algemene en zakenluchtvaart toeneemt, in het bijzonder voor de Europese productie-industrie, die haar aandeel in de wereldwijde markt continu heeft zien groeien en een aanzienlijk potentieel voor verdere groei heeft,
- F. overwegende dat het luchtvaartbeleid van de EU traditioneel is gericht op commercieel luchtvervoer, zonder voldoende aandacht te schenken aan het groeiende effect ervan op de algemene en zakenluchtvaart,
- G. overwegende dat regels die zijn bedoeld om de werking van uiterst complexe commerciële luchtvaartuigen te reguleren mogelijk een onevenredig grote financiële druk en druk van regelgeving leggen op exploitanten van kleine, particuliere luchtvaartuigen; overwegende dat, om die reden, „one-size-fits-all”-regelgeving en uniforme handhaving van regels in verschillende luchtvaartsectoren in bepaalde opzichten ongeschikt zijn gebleken,
- H. overwegende dat toegang tot het luchtruim en vliegvelden essentieel is voor de algemene en zakenluchtvaart, aangezien er een groeiende kloof is tussen vraag en capaciteit; overwegende dat de algemene en zakenluchtvaart steeds vaker met de luchtvaartsector in zijn geheel moet concurreren om toegang tot het luchtruim en vliegvelden,
 - 1. is over het algemeen ingenomen met de mededeling van de Commissie over de algemene en zakenluchtvaart, aangezien deze een degelijke analyse biedt van de problemen die de sector raken, en een aantal geschikte benaderingen vaststelt van de specifieke behoeften van deze sector, binnen een kader van een permanente dialoog tussen alle belanghebbenden;

Evenredige regelgeving en subsidiariteit

- 2. benadrukt de noodzaak om rekening te houden met de belangen en specifieke kenmerken van de algemene en zakenluchtvaart bij het ontwikkelen van toekomstige beleidsinitiatieven op het gebied van luchtvervoer, met het oog op het versterken van de concurrentiepositie daarvan; roept in dit kader de Commissie op om ervoor te zorgen dat de beginselen van evenredigheid en subsidiariteit bij het ontwerpen en uitvoeren van zowel de bestaande als de toekomstige luchtvaartwetgeving toegepast worden;
- 3. wijst de Commissie op de noodzaak om, op een systematische basis, gesegmenteerde effectevaluaties uit te voeren met het oog op differentiatie van de regelgeving met betrekking tot verschillende categorieën ondernemingen en luchtruimgebruikers, indien noodzakelijk en voor zover dit de veiligheid niet in gevaar brengt;
- 4. roept de Commissie op om, bij het vaststellen van uitvoeringsregels betreffende de veiligheid van de luchtvaart, erop toe te zien dat deze evenredig zijn en passen bij de complexiteit van de respectievelijke categorieën luchtvaartuigen en activiteiten;
- 5. verwelkomt de recente aanpassing van onderhoudsvoorschriften voor luchtvaartuigen die niet zijn betrokken bij commercieel luchtvervoer en met name voor luchtvaartuigen die niet zijn geclassificeerd als „complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen” als een goed voorbeeld van evenredige regelgeving;
- 6. is van oordeel dat een zekere mate van flexibiliteit in de uitvoeringsfase wenselijk zou zijn voor zover het de algemene luchtvaart betreft; is ervan overtuigd dat dit zou kunnen worden bereikt door bepaalde toezichthoudende bevoegdheden te delegeren aan verenigingen en organisaties voor recreatieve en sportluchtvaart, onder degelijk toezicht van de bevoegde luchtvaartautoriteiten en op voorwaarde dat er zich geen belangenconflict voordoet;

Dinsdag, 3 februari 2009

7. nodigt de Commissie uit om de mogelijkheid te onderzoeken vereenvoudigde veiligheidsprocedures en screeningsprocessen vast te stellen voor passagiers van de zakenluchtvaart, zonder dat dit hun veiligheid en beveiliging in gevaar brengt;
8. stelt voor dat de Commissie voor vlotte onderlinge uitwisseling van de beste praktijken voor veiligheidsmaatregelen op kleine en middelgrote luchthavens zorgt;

Capaciteit van luchthavens en luchtruim

9. merkt op dat het steeds moeilijker wordt voor de algemene en zakenluchtvaart om toegang te krijgen, niet alleen tot belangrijke, maar ook tot regionale luchthavens, aangezien de beschikbaarheid van slots en parkeerplaatsen onder druk komt te staan door de groeiende vraag vanuit het commerciële luchtvervoer;
10. dringt er bij de Commissie en de lidstaten op aan om deze problemen via hun luchthaveninstanties aan te pakken door maatregelen in te voeren ter optimalisatie van het gebruik van bestaande capaciteit, door betere planning en het inzetten van moderne technologieën, zoals voorzien in het Actieplan van de Commissie inzake de capaciteit, efficiëntie en veiligheid van de Europese luchthavens („Het Actieplan van de Commissie”);
11. wacht het advies van de nieuwe Europese waarnemingspost voor de capaciteit van de luchthavens af, over de maatregelen voor uitbreiding van de capaciteit van het Europees netwerk van luchthavens, en verwacht van de waarnemingspost dat hij een belangrijke rol in de uitvoering van het Actieplan van de Commissie vervult;
12. meent dat helikopters een belangrijk verbindingsmiddel over korte afstanden tussen verschillende luchthavens kunnen vormen en dringt er bij de Commissie en de lidstaten op aan om ze in hun strategieën voor capaciteitsuitbreiding niet uit het oog te verliezen;
13. moedigt de lidstaten en de regionale en plaatselijke overheden aan om te investeren in de modernisering en bouw van kleine en middelgrote luchthavens, die van groot belang zijn voor de algemene en zakenluchtvaart;
14. spoort de lidstaten aan om in de specifieke infrastructuur te investeren die voor stationering en gebruik van vliegtuigen in de algemene en zakenluchtvaart nodig is;
15. spoort de lidstaten en de regionale en plaatselijke overheden aan om alle belanghebbende partijen in raadplegingsprocedures te betrekken om bestaande of eventueel nog aan te leggen luchthavens waar mogelijk voor specifiek gebruik door de algemene of zakenluchtvaart te bestemmen; als de plannen militaire luchthavens buiten gebruik omvatten, moeten ook de militaire overheden geraadpleegd worden;
16. acht het van wezenlijk belang dat de luchtruimzones rond kleine en middelgrote luchthavens voldoen aan de eisen van het gebruik door de algemene en zakenluchtvaart en dat elke vorm van verandering in dergelijke zones door raadpleging van de betreffende gebruikers voorafgegaan wordt;
17. onderstreept dat de zakenluchtvaart voorzover mogelijk adequate toegang moet krijgen tot belangrijke luchthavens, zodat de Europese regio's verbinding krijgen met de economische centra van Europa; nodigt de Commissie uit om te onderzoeken en eind 2009 een verslag voor te leggen aan het Parlement over de vraag of het noodzakelijk is de relevante bepalingen van de verordening betreffende toewijzing van slots aan te passen;

18. benadrukt de noodzaak om op Europees niveau een geharmoniseerde benadering te ontwikkelen voor het garanderen van consistentie tussen luchthavenslots en vluchtplannen; roept de Commissie op voorstellen te doen voor passende maatregelen en spoort de Europese coördinatoren voor de luchthavens tot deelname aan de werkzaamheden aan;

19. verwacht dat de introductie van een luchtverkeersbeheersysteem met de allernieuwste en innovatieve technologieën in het kader van de gezamenlijke SESAR-onderneming bijdraagt tot het bestrijden van de fragmentering van het Europese luchtruim en de voorspelde congestie daarvan, en tot een aanzienlijke verhoging van de luchtruimcapaciteit leidt, waarvan alle luchtruimgebruikers zullen profiteren, inclusief de algemene en zakenluchtvaart;

20. onderstreept echter dat het SESAR-programma ten volle rekening moet houden met de specifieke kenmerken van de algemene en zakenluchtvaart en reële voordelen moet bieden aan de sector zonder deze onnodig te belasten;

21. is van mening dat een van de doelstellingen zou moeten zijn om gebruikers van zichtvliegvoorschriften op een gebruiksvriendelijke en kosteneffectieve wijze toegang te verschaffen tot verkeersinformatie, meteorologische en aëronautische informatie;

22. dringt erop aan dat de wetgeving op het gebied van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en SESAR niet leiden tot onevenredige en buitensporig kostbare technologische vereisten voor kleine luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd onder zichtvliegvoorschriften, maar erkent zonder enig voorbehoud dat alle vliegtuigen die van het gecontroleerd luchtruim gebruik maken van uitrusting voorzien moeten zijn die een goed veiligheidsniveau waarborgt, zoals positie-instrumenten;

Milieuduurzaamheid

23. is van oordeel dat de algemene en zakenluchtvaart een geringer effect heeft op het gebied van CO₂-emissies en geluidsoverlast, in vergelijking met het commerciële luchtvervoer;

24. acht het echter noodzakelijk om emissies terug te dringen door de milieuprestaties van kleinere luchtvaartuigen verder te verbeteren door het gebruik van schonere brandstoffen en door het bevorderen van onderzoek, technologische ontwikkeling en innovatie; benadrukt op dit punt het belang van initiatieven als Clean Sky en CESAR;

25. merkt op dat de richtlijn waarbij de luchtvaart in de regeling voor handel in broeikasgasemissierechten wordt opgenomen, niet geldt voor het grootste deel van de algemene en zakenluchtvaart;

26. is van mening dat problemen met geluidsoverlast op nationaal en lokaal niveau moeten worden aangepakt, overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel, en dat geluidskaarten een hulpmiddel voor een evenwichtige methode zijn om de ontwikkeling van de luchthavens zonder geluidsoverlast van betekenis voor de omwonenden te verzekeren;

Andere zaken

27. is van mening dat beleidsmakers moeten beschikken over adequate gegevens en statistische informatie over de algemene en zakenluchtvaart om de sector volledig te begrijpen en op die manier goed te kunnen reguleren; roept de Commissie en Eurostat daarom op om een systematische aanpak voor het verzamelen en delen van Europese en internationale gegevens te ontwikkelen en te implementeren;

28. verwelkomt de verduidelijking door de Commissie van juridische definities, inclusief de definitie van gedeeltelijke eigendom, en herinnert eraan dat deze zaak wordt behandeld in de herziene EASA-verordening en in de daarop betrekking hebbende implementatieregels die op dit moment worden voorbereid;

Dinsdag, 3 februari 2009

29. roept de Commissie op om passende maatregelen te nemen om de EU-fabrikanten van luchtvaartuigen voor de algemene en zakenluchtvaart meer toegang te geven tot wereldmarkten;
30. acht het noodzakelijk dat er rekening wordt gehouden met de belangen van de algemene en zakenluchtvaart bij de ontwikkeling van het externe luchtvaartbeleid van de EU, met name op het gebied van trans-Atlantische vluchten;
31. roept de Commissie op om de steun voor aëronautisch onderzoek, ontwikkeling en innovatie te versterken, met name door kleine en middelgrote ondernemingen die vaartuigen voor de algemene en zakenluchtvaart ontwikkelen en bouwen;
32. is van mening dat het van wezenlijk belang is om de recreatieve en sportluchtvaart te bevorderen, evenals Europese vliegclubs, die een belangrijke bron van professionele vaardigheden vormen voor de gehele luchtvaartsector;
33. vraagt de Commissie om rekening te houden met de belangrijke rol die de algemene en zakenluchtvaart in de beroepsopleiding van piloten vervult en kan blijven vervullen;
34. vraagt de Commissie om eind 2009 bij het Europees parlement verslag uit te brengen over de vooruitgang in de aangelegenheden die in deze resolutie aan de orde komen;

*
* *

35. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie, alsmede aan de regeringen en parlementen van de lidstaten.
-