

RESOLUTIE ⁽¹⁾**over infrastructurele samenwerking tussen de EU en de landen van het Oostelijk Partnerschap:
gezamenlijke weg-, spoor- en luchtvervoersprojecten**

(2015/C 315/02)

DE PARLEMENTAIRE VERGADERING EURONEST,

- gezien de resolutie van het Europees Parlement van 23 oktober 2013 met de titel „Het Europees nabuurschapsbeleid: naar een sterker partnerschap — Standpunt van het Europees Parlement over de voortgangsverslagen van 2012”,
 - gezien de resoluties van het Europees Parlement over de herziening van het Europees nabuurschapsbeleid en de oostelijke dimensie daarvan, alsook over de Republiek Armenië, de Republiek Azerbeidzjan, de Republiek Belarus, Georgië, de Republiek Moldavië en Oekraïne,
 - gezien de gezamenlijke verklaring van de top van het Oostelijk Partnerschap (Vilnius, 28 en 29 november 2013) met de titel „Oostelijk Partnerschap: de weg vooruit”,
 - gezien de mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement met de titel „De EU en haar aangrenzende regio's: een nieuw beleid voor samenwerking op het gebied van vervoer” (COM(2011) 415) en het vervoersplan van de Commissie voor het Europees nabuurschap, dat betrekking heeft op de luchtvaartsector, het scheepsvervoer over zee of binnenwateren, weg- en spoorvervoer en infrastructuurverbindingen,
 - gezien de gezamenlijke verklaring over de toekomst van de samenwerking met het Oostelijk Partnerschap op het gebied van vervoer van de ministers van Vervoer van de EU-lidstaten en van de partnerlanden van het Oostelijk Partnerschap en de vertegenwoordigers van de Commissie,
 - gezien de conclusies van de Raad over samenwerking op vervoersgebied met de buurlanden van de EU, die werden aangenomen tijdens de 3116e bijeenkomst van de Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie,
 - gezien het witboek van de Commissie van 2011 getiteld „Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — Werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem”,
 - gezien de lijst prioritaire infrastructuurprojecten binnen het regionale vervoersnetwerk van het Oostelijk Partnerschap, die op 9 oktober 2013 is goedgekeurd tijdens de bijeenkomst van de ministers van Vervoer van de EU en het Oostelijk Partnerschap in Luxemburg,
 - gezien de ondertekening van de associatieovereenkomsten tussen de EU en respectievelijk Oekraïne, Moldavië en Georgië,
 - gezien de belangrijke rol van de zee- en binnenvaart voor het goederenvervoer, het verbinden van mensen en betere marktintegratie,
1. benadrukt dat vervoer van essentieel belang is voor de welvaart in Europa, aangezien het ons in staat stelt goederen efficiënt te distribueren en vrij te reizen; brengt in herinnering dat de EU een belangrijke politieke en economische partner is van de landen van het Oostelijk Partnerschap (OP), en dat nauwere samenwerking in de vervoerssector aanzienlijk zou kunnen bijdragen aan een sterkere economie en aan meer politieke stabiliteit in deze landen; wijst erop dat burgers en bedrijven in de EU en in de buurlanden direct voordeel hebben bij een betere samenwerking op vervoersgebied, die ervoor moet zorgen dat er minder tijd en middelen worden besteed aan het vervoer van goederen, diensten en personen, en dat nauwere marktintegratie ook nieuwe marktmogelijkheden kan opleveren voor bedrijven in de EU en in haar buurlanden;

⁽¹⁾ Aangenomen op 17 maart 2015 in Jerevan, Armenië.

2. is van oordeel dat betere vervoersverbindingen kunnen worden verwezenlijkt door middel van een betere vervoersinfrastructuur en meer marktintegratie, waardoor passagiers probleemloos kunnen reizen en goederen efficiënt en veilig kunnen worden vervoerd, rekening houdend met de specifieke geografische ligging van de OP-landen; hoopt daarom dat er een duidelijk verband zal worden gelegd tussen het vervoersbeleid in de OP-landen en de Europa 2020-strategie;
3. benadrukt dat nauwere integratie tussen de vervoersmarkten van de EU en haar oostelijke partners afhankelijk is van de wil en bereidheid van ieder land om zich hiervoor in te zetten, en van de door de buurlanden geboekte vorderingen met betrekking tot de toepassing van normen die gelijkwaardig zijn aan die van de EU op gebieden als veiligheid, beveiliging, het milieu en sociale kwesties; verzoekt de EU alle noodzakelijke technische ondersteuning en raad te bieden, en niet over te gaan tot protectionistische maatregelen;
4. onderstreept dat er nog altijd sprake is van grote verschillen op het vlak van de vervoersinfrastructuur tussen de oostelijke en de westelijke delen van Europa, en dat deze moeten worden verkleind met het oog op een meer homogene vervoersinfrastructuur op het Europese continent;
5. herinnert eraan dat opstoppingen een groot probleem zijn, met name in het weg- en luchtvervoer; beklemtoont dat de vele knelpunten in het Europese vervoer moeten worden aangepakt, om in te spelen op het verlangen van burgers om te reizen en op de economische behoefte om goederen en diensten te vervoeren, en zo tegelijkertijd vooruit te lopen op schaarste aan hulpbronnen en beperkingen op milieugebied;
6. neemt kennis van de goedkeuring van de nieuwe TEN-T-richtsnoeren, waarmee vorm wordt gegeven aan de kern en het alomvattende netwerk van strategische Europese infrastructuur in de oostelijke en westelijke delen van de Europese Unie, en dus de interne Europese vervoersruimte tot stand wordt gebracht; vraagt de Europese Commissie te bekijken of het TEN-T-kernnetwerk kan worden aangesloten op het vervoersnetwerk in de OP-landen;
7. verzoekt de Commissie om samen met de regeringen van de oostelijke partners te zorgen voor de uitvoering en publicatie van een gezamenlijke evaluatie van de vervoersinfrastructuur, hubs en knooppunten van gezamenlijk belang, die de basis zou kunnen vormen voor toekomstige gezamenlijke projecten;
8. neemt kennis van de toegenomen druk op openbare middelen voor de financiering van infrastructuur; wijst erop dat er behoefte is aan een nieuw financierings- en tarifieringsbeleid op basis van publieke en private partnerschappen, die lokale gemeenschappen in staat zouden stellen om samen te werken met particuliere belanghebbenden en overheidsinstanties en om gebruik te maken van internationale financiering voor het tot stand brengen van vervoersmiddelen waarbij alle betrokken partijen baat zouden hebben; dringt er bij de EU-lidstaten en de OP-landen op aan dat zij optimale werkwijzen uitwisselen en nauwer op dit vlak gaan samenwerken;
9. erkent hoe belangrijk het is het investeringsklimaat in OP-landen verder te verbeteren met het oog op investeringen uit de EU-lidstaten in de weg-, spoor-, zee- en luchtvervoerssectoren die bijdragen aan de ontwikkeling van de respectieve infrastructuur, de integratie van de OP-landen en de EU-lidstaten, de overname van EU-normen en capaciteitsopbouw in de OP-landen;
10. verzoekt de Commissie en de regeringen van de oostelijke partners het beginsel van vervoersgemak op te nemen in toekomstige handelsovereenkomsten;
11. onderstreept dat bij hervormingen van de vervoerssector in OP-landen moet worden toegezien op een grotere aanpassing aan EU-vervoersnormen; meent dat de lopende onderhandelingen over luchtvaartovereenkomsten tussen de EU en bepaalde OP-landen moeten worden afgerond, en hoopt in dit verband dat spoedig kan worden gestart met soortgelijke onderhandelingen met de overige OP-landen; is van oordeel dat de maritieme veiligheid en beveiliging moeten worden verbeterd door middel van een beleidshervorming, dat er betere vlaggen moeten komen conform het Memorandum van overeenstemming inzake toezicht op schepen door de havenstaat, en dat de partnerlanden betere resultaten moeten kunnen boeken op het gebied van de verkeersveiligheid en moeten kunnen aantonen dat zij concrete maatregelen nemen om de interoperabiliteit van de spoorwegen met de EU te verbeteren; wijst erop dat de transportverbindingen met de EU moeten worden verbeterd door middel van een betere planning van netwerken en werk aan prioritaire infrastructuurprojecten die helpen om de partnerlanden aan te sluiten op het trans-Europees vervoersnetwerk; spoort de partnerlanden ertoe aan bestaande wegen op te knappen en nieuwe te bouwen;

12. neemt kennis van de gesloten grenzen op het grondgebied van het Oostelijk Partnerschap, en van de beperkte verbindingen van de landen die niet rechtstreeks aan zee liggen; doet in dit verband een beroep op de EU om concrete projecten uit te voeren voor meer open en toegankelijke verbindingen;
13. benadrukt dat het gemeenschappelijk Europees luchtruim, dat momenteel in ontwikkeling is, ook moet worden uitgebreid naar de buurlanden van de EU — de erkenning van het EU-recht en het beginsel van „aanwijzing door de EU” zijn hiervoor echter een randvoorwaarde; wijst erop dat het gemeenschappelijk Europees luchtruim ten doel heeft de veiligheid te verbeteren en vertragingen, kosten en uitstoot te verminderen, en dat de buurlanden van de EU in het kader van een geleidelijke invoering van een gemeenschappelijk Europees luchtruim bereid zijn functionele lucht-ruimblokken (FAB's) te vormen met de EU-lidstaten of zich bij dergelijke lucht-ruimblokken aan te sluiten; roept de OP-landen op om bij te dragen aan een soepele werking van de luchtvaartverbindingen tussen de EU en het OP en tussen de OP-landen onderling;
14. herinnert eraan dat het wegvervoer van groot belang is voor het handelsverkeer met de OP-landen die aan de EU grenzen; wijst er echter op dat omslachtige administratieve grensformaliteiten een belemmering blijven voor een efficiënt goederenverkeer tussen de EU en haar oostelijke buurlanden, en dat gemiddeld 40 % van de transporttijd aan de grens verloren gaat door de onderling verschillende administratieve formaliteiten; benadrukt dat het daarom voor het stimuleren van de handel uitermate belangrijk is om grensformaliteiten vlotter te laten verlopen door de kosten en het tijdsverlies terug te dringen, en dat het uitwisselen van ervaringen op het gebied van succesvolle hervormingen op dit vlak nuttig zou zijn voor de OP-landen;
15. vestigt de aandacht op het feit dat het aantal verkeersdoden in de meeste landen van het Oostelijk Partnerschap veel hoger ligt dan het Europese gemiddelde, en dat de EU zich daarom zorgen maakt over de lage verkeersveiligheid in de OP-landen; benadrukt dat een verbetering van de verkeersveiligheid door opleiding, uitwisseling van optimale werkwijzen, bewustmaking en bevordering van een veiligere weginfrastructuur — met inbegrip van veilige parkeerplaatsen — een prioriteit is voor de samenwerking tussen de EU en de naburige regio's en voor de door de EU verleende financiële ondersteuning; spoort de Commissie aan te onderzoeken of bepaalde intelligente vervoerssystemen die in de hele EU worden gebruikt, kunnen worden uitgebreid tot de OP-landen;
16. is ingenomen met het feit dat verschillende OP-landen belangstelling hebben getoond om samen met de EU de toegang tot de wegvervoersmarkt uit te breiden, en is van oordeel dat de EU haar externe bevoegdheden moet aanwenden om tot een verdere marktintegratie met deze landen te komen; verzoekt de Commissie in dit verband om er nauwlettend op toe te zien dat de partnerlanden de desbetreffende sociale, veiligheids-, beveiligings- en milieunormen toepassen en dat zij niet overgaan tot protectionistische maatregelen; gelooft dat de belangrijkste doelstelling van dit initiatief zou moeten zijn om de kwantitatieve beperkingen geleidelijk op te heffen in ruil voor de invoering van normen die de kwaliteit van de wegvervoerdiensten tussen de EU en de OP-landen waarborgen, hoewel dit aspect niet aan bod komt in de huidige bilaterale regelingen;
17. benadrukt dat open, billijke, niet-discriminerende, transparante en efficiënte heffingssystemen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur op de corridors tussen de EU, haar oostelijke buurlanden, het Midden-Oosten en Azië noodzakelijk zijn om de mogelijkheden van het goederenvervoer per spoor optimaal te benutten (onder meer door de bestaande spoorwegen te renoveren en door nieuwe, efficiëntere te bouwen); moedigt regionale samenwerking op dit gebied aan en stelt tot haar teleurstelling vast dat het gebrek aan interoperabele spoorwegsystemen, ontoereikende technologie en de slechte staat van het rollend materieel fysieke belemmeringen vormen voor de groei van de handel en het goederenvervoer; wijst erop dat een betere samenwerking bij grensovergangen de efficiëntie van het passagiersvervoer per spoor kan verhogen zonder grote investeringen in infrastructuur;
18. pleit voor de bevordering van koolstofarme voertuigen en van een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen om het verbruik van fossiele brandstoffen terug te dringen en de effecten van vervoer op het milieu zo te verlagen;

19. benadrukt dat hervormingen om de spoorwegsector van de OP-landen beter te doen aansluiten bij de EU-normen (veiligheid, beveiliging, milieu, sociale aspecten en interoperabiliteit) moeten worden voortgezet, omdat dit niet alleen het passagiers- en goederenvervoer ten goede zou komen, maar ook de investeringen in de spoorwegsector zou stimuleren; wijst erop dat door de sterke vraag naar de modernisering van rollend materieel in de buurlanden nieuwe mogelijkheden voor bedrijven uit de EU ontstaan; onderstreept dat bovengenoemde hervormingen ook een randvoorwaarde vormen om de markt in de toekomst te kunnen openstellen;
 20. verzoekt de EU met klem bij te dragen tot een betere naleving door informatie uit te wisselen over de ontwikkeling van nationale programma's voor de beveiliging van de burgerluchtvaart en van optimale werkmethode in zake de kwaliteitscontrole van luchtvaartbeveiligingsmaatregelen; onderstreept dat de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) vastgestelde internationale normen in zake luchtvaartbeveiliging volledig moeten worden toegepast, en wijst erop dat de convergentie van de regelgeving in de regio, onverminderd de internationale normen, kan worden bevorderd door de kennis en tenuitvoerlegging van de bepalingen van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) en de beginselen van de primaire EU-wetgeving te verbeteren;
 21. wijst erop dat de OP-landen in de toekomst ook steun zouden moeten ontvangen in het kader van het onderzoeksprogramma voor het beheer van het luchtverkeer in het gemeenschappelijk Europees luchtruim (Sesar), dat tot doel heeft de Europese infrastructuur voor luchtverkeersleiding te moderniseren, en merkt op dat meer steun van de EU aan OP-landen die hun luchtverkeersbeheersystemen willen moderniseren, bijzonder welkom zou zijn;
 22. pleit voor verdere aanpassing en naleving van de regelgeving op alle vervoersgebieden, de institutionele ontwikkeling van de overheidsinstanties in de OP-landen die verantwoordelijk zijn voor de ontwikkeling van de weg-, spoor-, zee- en luchtvervoerssectoren, en de aanneming van consequente normen, door optimale EU-werkwijzen uit te wisselen, technische ondersteuning te bieden en studiebezoeken, workshops en fora te organiseren;
 23. is voorstander van de tenuitvoerlegging van vervoersinfrastructuurprojecten in het vervoersnetwerk van het Oostelijk Partnerschap via bestaande EU-programma's en -instrumenten die tot betere verbindingen met het TEN-T-kernnetwerk leiden, alsmede van de voltooiing van lopende projecten voor de aansluiting van OP-landen op EU-vervoersnetwerken;
 24. acht het noodzakelijk dat Oekraïne, Moldavië en Georgië, als partijen bij associatieovereenkomsten, voldoende door de EU worden gesteund bij de ontwikkeling van hun weg-, spoor-, lucht- en zeevervoerssector;
 25. wijst er met nadruk op dat zeevervoer en vaarwateren een belangrijke rol spelen bij de ontwikkeling van de handel, de vergemakkelijking van het verkeer van personen en een betere verbinding tussen vervoerssystemen, rekening houdend met de specifieke geografische kenmerken van de OP-landen;
 26. verzoekt haar covoorzitters deze resolutie te doen toekomen aan de voorzitter van het Europees Parlement, de Raad, de Commissie, de vicevoorzitter van de Commissie/hoge vertegenwoordiger van de Unie voor buitenlandse zaken en veiligheidsbeleid, de Europese Dienst voor extern optreden en de regeringen en parlementen van de lidstaten en van het Oostelijk Partnerschap.
-