

Luchthavencapaciteit en inchecken: naar een efficiënter beleid

Resolutie van het Europees Parlement van 11 oktober 2007 over luchthavencapaciteit en inchecken: naar een efficiënter beleid (2007/2092(INI))

Het Europees Parlement,

- gezien de 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)0819),
 - gezien het verslag van de Commissie over de toepassing van Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 (COM(2006)0821),
 - gelet op artikel 45 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en de adviezen van de Commissie economische en monetaire zaken en industriebeleid, de Commissie werkgelegenheid en sociale zaken, de Commissie regionale ontwikkeling en de Commissie burgerlijke vrijheden, justitie en binnenlandse zaken (A6-0349/2007),
- A. overwegende dat de mondialisering en de snelle economische groei zullen resulteren in een groei binnen de EU van de vraag naar luchtvervoer (luchtverkeer zonder beperkingen als gevolg van de luchthavencapaciteit) met gemiddeld 4,3%, en zeer waarschijnlijk zelfs 5,2% per jaar,
- B. overwegende dat dit tegen 2025 zal resulteren in een vraag naar luchtvervoer die 2,5 maal zo hoog is als die in 2003,
- C. overwegende dat, zelfs wanneer met alle nieuwe investeringen rekening wordt gehouden, moet worden verwacht dat in 2025 meer dan 60 luchthavens niet in staat zullen zijn de vraag die doorgaans tijdens de piekuren optreedt af te handelen zonder dat er vertragingen ontstaan of aan de vraag niet kan worden voldaan (jaarlijks zou er voor 3,7 miljoen vluchten geen accommodatie beschikbaar zijn),
- D. overwegende dat aangezien de bestaande luchthavens niet naar behoren kunnen uitbreiden en derhalve een van de wijzen om het voor 2025 voorspelde grote aantal vluchten waarvoor geen accommodatie beschikbaar is op te vangen, gelegen kan zijn in de aanleg van luchthavens in de nabijheid van de bestaande vliegvelden, zodat kan worden uitgeweken als deze met congestie te kampen hebben,
- E. overwegende dat het gebrek aan luchthavencapaciteit en de toenemende vraag naar luchtvervoer waarschijnlijk een vraag zullen genereren naar nieuwe grote luchthavens (maximaal 10 volgens een studie van Eurocontrol) en middelgrote luchthavens (maximaal 15 volgens Eurocontrol),
- F. overwegende dat deze trends in de sector van het vliegverkeer in Europa de noodzaak beklemtonen om vooruit te lopen op de stappen die op EU-niveau dienen te worden

genomen ten behoeve van zowel de burgers van de Unie als de economie van de EU in haar totaliteit,

- G. overwegende dat efficiënte voorzieningen voor grondafhandeling ook van belang zijn voor een beter gebruik van de bestaande luchthavencapaciteit doordat daarmee een betere doorstroming op de luchthavens mogelijk wordt,
 - H. overwegende dat een volledige uitvoering van Richtlijn 96/67/EG betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap¹ en mogelijke wijzigingen in deze richtlijn ook aan een optimaal gebruik van de luchthavencapaciteit kunnen bijdragen door de efficiency in de verlening van deze diensten te verbeteren,
 - I. overwegende dat de vereisten in termen van luchthavendiensten en toekenning van slots verschillen voor traditionele luchtvaartmaatschappijen, low-cost luchtvaartmaatschappijen, chartermaatschappijen, vrachtmaatschappijen en businessvluchten,
 - J. overwegende dat adequate vervoersinfrastructuur voor dienstverlening naar en vanaf luchthavens, met name in de vorm van een geïntegreerd passagiersvervoersysteem, een essentieel onderdeel is van de luchthaveninfrastructuur,
1. verwelkomt de bovengenoemde mededeling van de Commissie als een eerste stap om het probleem van de luchthavencapaciteit aan te pakken, ondanks het feit dat de planning van nieuwe infrastructuur tot de bevoegdheden van elk van de lidstaten blijft behoren; verzoekt de Commissie terzelfder tijd de nodige aandacht te besteden aan het luchtverkeer als centraal element van het goederen- en passagiersvervoer in Europa; verzoekt voorts de Commissie controle uit te oefenen en precieze statistieken met betrekking tot de huidige situatie ter zake van de luchthavencapaciteit te verschaffen, teneinde dit probleem beter aan te pakken;
 2. merkt op dat adequate luchthavencapaciteit met inbegrip van het gebruik van bestaande capaciteit, en efficiënte grondafhandeling van cruciaal belang zijn voor de Europese economie en derhalve moeten worden gewaarborgd;
 3. verwelkomt de door de Commissie in haar mededeling gedane voorstellen en onderstreept het belang van het luchtvervoer voor de territoriale, economische en maatschappelijke cohesie in de Unie, met name ten aanzien van afgelegen, perifere en eilandregio's;
 4. is van mening dat de 14 maatregelen die de Commissie in een bijlage bij haar mededeling voorstelt tezamen een coherente aanpak vormen om te komen tot een beter gebruik van de bestaande capaciteit; verzoekt de Commissie niettemin concretere termijnen te bepalen voor de tenuitvoerlegging ervan en dringt aan op de naleving van deze termijnen;

Het scheppen van nieuwe capaciteit

5. is evenwel van mening dat de Commissie nog niet volledig de mogelijkheden heeft onderzocht voor een globale EU-benadering wat betreft de behoefte aan extra capaciteit, de restricties voor toekomstige investeringen in aanvullende capaciteit en de strategische assen die het niet alleen mogelijk maken op de risico's van een mogelijke capaciteitsschaarste te

¹ PB L 272 van 25.10.1996, blz.36.

anticiperen, maar ook te garanderen dat de EU een samenhangend en concurrerend platform voor luchtvervoer op mondiaal niveau wordt;

6. geeft in overweging om een studie uit te voeren over de huidige vraag naar infrastructuur, die een toekomstig alomvattend plan voor de Europese luchtvaartcapaciteit zou verbeteren en een aanvaard mechanisme kan worden voor prognoses op het gebied van het luchtvervoer op communautair niveau; onderstreept dat een dergelijk mechanisme door luchthavens kan worden gebruikt als kader voor de planning van capaciteitsverbetering en dat een prognose op basis van de vraag het voordeel heeft dat een realistisch beeld wordt gegeven van de markt wat betreft de toekomstige ontwikkelingen in de sector van het luchtvervoer;
7. merkt op dat een van de grootste barrières voor de liberalisering van de grondafhandelingsdiensten en voor efficiëntie volgens veel vertegenwoordigers van communautaire luchthavens het gebrek aan ruimte is, maar is van oordeel dat dit standpunt eerst moet worden geverifieerd en dat vervolgens, waar nodig, moet worden gezocht naar oplossingen;
8. wijst met nadruk op de noodzaak om gezamenlijke definities en gezamenlijke analytische instrumenten voor de evaluatie van de luchthavencapaciteit te ontwikkelen en om procedures uit te werken waarbij iedereen wordt betrokken die belang heeft bij het bepalen van de luchthavencapaciteit op middellange en lange termijn; wijst erop dat deze op samenwerking gebaseerde benadering vergezeld kan gaan van een uitwisseling van goede praktijken op gebieden als milieueffecten en kostenefficiëntie, de voorfinanciering van nieuwe infrastructuur, de planning dan wel het beheer van landgebruik, de integratie van alle vervoermodaliteiten, alsmede van instrumenten voor modellering en simulatie waarmee de planning en de aanleg van nieuwe capaciteit kunnen worden versneld; onderstreept dat deze initiatieven een aanvulling kunnen vormen op het SESAR-programma (Single European SKY AIR traffic management Research) en op hun beurt kunnen worden aangevuld met nieuwe institutionele instrumenten die bijdragen aan de verhoging van de luchthavencapaciteit;
9. verzoekt de Commissie vóór 2009 het Parlement verslag uit te brengen over een structuurplan voor versterkte luchthavencapaciteit in Europa; onderstreept dat een dergelijk verslag de lidstaten een samenhangende aanpak moet voorstellen om alle nationale en grensoverschrijdende initiatieven voor de aanleg van nieuwe luchthavencapaciteit bestemd voor internationaal verkeer te bevorderen en te coördineren, en een beter gebruik te maken van de bestaande capaciteit, alsmede om de secundaire luchthavencapaciteit te beheren, zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de lidstaten en de Gemeenschap wat de toewijzing van luchthavencapaciteit betreft; onderstreept dat de hubs en de regionale luchthavens via punt-tot-punt reizen, elk op hun manier en rekening houdend met de specifieke beperkingen van de diverse lidstaten, een antwoord kunnen zijn op de milieuproblemen, de congestieproblemen en de uitdagingen met betrekking tot toegankelijkheid, en dat alleen het naast elkaar bestaan van diverse luchthavenmodellen conform nationale specificiteiten de EU in staat zal stellen in haar behoeften op dit gebied te voorzien; herinnert er in dit verband aan dat de toegankelijkheid van luchthavens van groot belang is en dat hun succesvolle integratie in het vervoersnetwerk een essentiële voorwaarde is voor comodaliteit;

10. dringt er bij de lidstaten en de regionale en de lokale autoriteiten op aan ervoor te zorgen dat de luchthavens, ongeacht de aard van hun bestuursorganen, worden opgenomen in de plannen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de regio en dat er rekening mee wordt gehouden in strategieën voor regionale ontwikkeling; wijst erop dat de uitbreiding en de aanleg van nieuwe grote infrastructuur zoals luchthavens moeten worden onderworpen aan een beoordeling van het territoriale effect;
11. steunt het streven van de Commissie naar vergroting van de interne logistieke efficiëntie van luchthavens, maar stelt voor zich hierbij te beperken tot het natrekken van bagage en vracht;
12. meent dat voorfinanciering van de ontwikkeling van infrastructuur voor luchthavens een reële optie is om de capaciteit te vergroten; wijst erop dat een dergelijk financieringsschema zowel de luchtvaartmaatschappijen als de luchthavens voordelen biedt, doordat daarmee de totale kosten van de financiering van infrastructuur worden verlaagd, zodat gelijkmatiger prijzenprofiel voor luchtlijnen wordt gewaarborgd en het risico voor luchthavens wordt verminderd, omdat de luchtvaartmaatschappijen hun investeringen eerder bekostigen;
13. onderstreept het economische belang van luchthavens voor het creëren van nieuwe arbeidsplaatsen, in het bijzonder op regionaal niveau; wijst erop dat de Europese luchthavenexploitanten, de luchtvaartmaatschappijen, de onderhoudsbedrijven en de caterbedrijven een aanzienlijk aantal arbeidsplaatsen kunnen scheppen en daardoor kunnen bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de strategie van Lissabon;
14. dringt er bij de lidstaten en de regionale en lokale autoriteiten op aan om bij de aanwijzing van luchthavenlocaties rekening te houden met milieuaspecten, waaronder geluidsoverlast, emissies, dichtheid van het wegverkeer in de nabijheid van de luchthaven, nabijheid van brandstoftanks, enz., alsmede met meteorologische aspecten;

Bevordering van milieuvriendelijke groei

15. merkt op dat door de betere prestaties van vliegtuigmotoren de uitstoot van CO₂ door vliegtuigen de laatste 40 jaar met 70% per kilometer is verminderd en dat deze beperking van emissies in de toekomst zal doorgaan; beklemtoont dat de industrie zich tot doel heeft gesteld de uitstoot tegen 2020 met nog eens 50% te beperken;
16. wijst er evenwel op dat ondanks deze vorderingen de groei van het luchtverkeer, die de laatste jaren aanzienlijk is toegenomen, geleid heeft tot een sterke toename van het totale volume aan door deze sector veroorzaakte broeikasgasemissies (+ 100% ten aanzien van 1990, volgens schattingen van het Europees Milieuagentschap), en dat de luchthavencongestie daar aanzienlijk toe bijdraagt;
17. wijst erop dat de groei van het luchtvervoer vergezeld dient te gaan van een technische en regelgevende planning die de externe kosten van deze vervoerswijze beperkt; verwelkomt daarom het initiatief van de Commissie om het vliegverkeer in de Gemeenschapsregeling voor de handel in broeikasgasemissierechten op te nemen; wijst erop dat de doeltreffendheid van maatregelen die erop gericht zijn het milieueffect van het luchtvervoer te beperken tevens afhangt van de beleidsmaatregelen van de landen op mondiaal niveau, en onderstreept dan ook de noodzaak van de opstelling van gemeenschappelijke programma's met derde landen;

18. is evenwel van mening dat de emissie van broeikasgassen een kwestie is die op Europees zowel als op internationaal niveau, daar waar zulks mogelijk is, vastberadener moet worden aangepakt, teneinde het concurrentievermogen van een duurzamer luchtvervoersector in de EU, dat reeds wordt bedreigd door de snelle ontwikkeling van grote hubs in aangrenzende Europese niet-EU-regio's, te versterken; vraagt de Commissie en de lidstaten alle beschikbare middelen aan te wenden om op internationaal niveau ter zake tot een akkoord te komen;
19. wijst in het bijzonder op de noodzaak een regelgevende en financiële planning uit te werken om het opknappen en vernieuwen van luchtvlotten te stimuleren en de milieuprestaties van de motoren te verbeteren, door ze stiller, energie-efficiënter en minder vervuilend te maken;

Correcte implementatie en aanpassing van het regelgevingskader

20. is van mening dat de toename van het vliegverkeer een volledige implementatie van het rechtskader dat op het luchtvervoer van toepassing zal vergen;
21. verzoekt de Commissie de volledige naleving te waarborgen van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire vliegvelden¹ en meer sturing en uitleg bij de tekst te verschaffen; dringt in het bijzonder aan op de noodzaak een betere coördinatie en afstemming te waarborgen tussen de toewijzing van slots door de diensten van het beheer van luchtverkeersstromen (ATFM) en de toewijzing van luchthavenslots, effectievere slotcoördinatiecomités en betere coördinatie van vertrek en aankomst, en onderstreept tevens de noodzaak te komen tot een harmonisering van definities, toleranties en de manier waarop de luchthaven- en de AFTM-slots worden toegewezen;
22. wijst opnieuw op de noodzaak marktgebaseerde mechanismen in de procedure voor de toewijzing van slots in te voeren, teneinde tot een optimaal gebruik van de schaarse luchthavencapaciteit te komen; onderstreept evenwel dat conform Verordening (EEG) nr. 95/93, als gewijzigd in 2004, de Commissie het Parlement en de Raad uiterlijk in april 2007 een verslag diende voor te leggen over de tenuitvoerlegging van deze verordening en dat de invoering van een marktgebaseerd mechanisme alleen in overweging kan worden genomen op basis van een dergelijk verslag;
23. merkt evenwel op dat de toepassing van marktgebaseerde mechanismen, zoals de toewijzing van slots teneinde een beter gebruik te maken van de bestaande luchthavencapaciteit, de tekortkomingen op het niveau van de infrastructuur niet zal verhelpen, omdat daardoor geen enkel aanvullend slot zal worden gecreëerd; is bovendien van oordeel dat de voordelen van coherentie tussen de luchthavenslots en de ATFM-slots uiterst beperkt zijn en dat deze coherentie geen oplossing vormt voor het capaciteitsprobleem, dat altijd zal bestaan;
24. dringt er bij de Raad op aan om teneinde de samenwerking tussen de burgerluchtvaartautoriteiten van naburige lidstaten te verbeteren, een tijdschema en termijnen voor te stellen om zo vóór 2008 te verzekeren dat een belangrijke stap voorwaarts wordt gezet bij de opbouw van functionele luchtruimblokken (FAB's);

¹ PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 793/2004 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 138 van 30.4.2004, blz. 50).

25. beklemtoont de noodzaak van een precies tijdschema voor de tenuitvoerlegging van de FAB's en constateert dat sommige lidstaten, met name in Noord- en Midden-Europa, ter zake positieve stappen ondernomen hebben, bijvoorbeeld het Northern Upper Area Control (NUAC)-programma en de nieuwe FAB Europe Central-projecten;
26. dringt er bij de Commissie op aan om indien tegen 2008 ter zake geen belangrijke vorderingen zijn gemaakt door de lidstaten, een aanpak van bovenaf te hanteren teneinde substantiële verbeteringen te garanderen;
27. beklemtoont het belang van het Galileo-project voor de optimalisering van het gebruik van bestaande en toekomstige capaciteiten van het luchtverkeersbeheer en wijst erop dat de juiste lessen dienen te worden getrokken uit de huidige financiële moeilijkheden met Galileo voor de tenuitvoerlegging van het SESAR-project;
28. is erover bezorgd dat het tempo waarin innovatie plaatsvindt en nieuwe technologieën ingang vinden veel lager kan zijn dan het groeitempo van het luchtverkeer; onderstreept bovendien dat er behoefte zal zijn aan nieuwe en internationaal aanvaarde normen voor de vermindering van geluidsoverlast en een nieuwe benadering om het aantal mensen dat te kampen heeft met geluidsoverlast te beperken;

Nauwere samenwerking inzake capaciteit tussen luchthavenregio's

29. is van mening dat een toename van de luchthavencapaciteit niet mogelijk zal zijn zonder effectieve samenwerking tussen luchthavenautoriteiten en de relevante regionale en plaatselijke instanties, op voorwaarde dat deze samenwerking niet indruist tegen de communautaire mededingingsregels;
30. verwelkomt elk initiatief van de luchthavenregio's dat kan leiden tot een dialoog op Europees niveau over de onderwerpen met betrekking tot de ontwikkeling van extra luchthavencapaciteit, in het bijzonder de coördinatie of integratie van capaciteiten, de milieugevolgen voor de omwonenden, de planning van het landgebruik, en groei en werkgelegenheid;
31. verzoekt de Commissie de lidstaten ertoe aan te sporen de urbanisatie- en bouwregels te verscherpen teneinde de geluids- en andere hinder die luchthavens voor hun omgeving veroorzaken, te kunnen voorkomen;
32. verzoekt de Commissie en de lidstaten de uitwisseling van de beste praktijken betreffende het openbaar beheer van deze luchthavenregio's te vergemakkelijken en financiële steun te verlenen voor proefprojecten en onderzoeksprogramma's die verband houden met de problemen rond de effecten van luchthavens op de omliggende gebieden en hun bewoners;
33. wenst dat de "ruimtelijke ontwikkeling"-luchthavens in geïsoleerde, perifere of ultraperifere regio's kunnen blijven rekenen op overheidssteun in verhouding tot de taken van algemeen belang die zij vervullen;
34. is van oordeel dat de luchtvaartmaatschappijen adequate garanties moeten bieden en verantwoordelijkheid moeten nemen voor de afschrijving van luchthavenfaciliteiten die zij van luchthavenbeheerders eisen, teneinde deze niet in moeilijkheden te brengen in geval van onvoorziene terugtrekking vóór de volledige afschrijving;

Grondafhandelingsdiensten

35. neemt kennis van het bovengenoemde verslag van de Commissie over de toepassing van Richtlijn 96/67/EG van de Raad;
36. neemt met voldoening kennis van de positieve effecten die de richtlijn volgens het verslag van de Commissie heeft gehad, maar tekent daarbij aan, dat de positieve beoordeling steunt op de bevindingen van de studie van 2002 die niet op de hele, uitgebreide Unie betrekking hadden, en dit terwijl erop werd gewezen dat de tenuitvoerlegging van de richtlijn in de lidstaten die nadien tot de EU zijn toegetreden een voorwerp van bijzondere zorg is, en voorts dat er wat de tenuitvoerlegging betreft moeilijkheden en onzekerheden blijven bestaan, met name ten aanzien van de criteria waaraan concurrerende aanbestedingen deelnemende dienstverleners dienen te voldoen; verzoekt de Commissie ter zake gedetailleerde richtsnoeren op te stellen, of, waar nodig, nieuwe voorstellen in te dienen om de regels inzake aanbestedingen te verduidelijken;
37. verzoekt de Commissie een nieuwe analyse te verrichten van het effect van de tenuitvoerlegging van de richtlijn en de voordelen en/of nadelen die ze uiteindelijk voor gebruikers, werknemers en passagiers heeft opgeleverd, alvorens een voorstel te doen dat leidt tot verdere liberalisering;
38. is van mening dat de Commissie op basis van deze nieuwe effectbeoordeling indien nodig extra sturing kan geven bij de interpretatie van sommige bepalingen die anders door de luchthavens te vrij zouden kunnen worden geïnterpreteerd en kunnen leiden tot ongewenste effecten voor de mogelijkheden voor grondafhandelingsbedrijven om een plaats op de markt te verwerven;
39. is anderzijds van mening dat voor sommige bepalingen, zoals de bepalingen betreffende de bescherming van werknemers in geval overdracht van een onderneming en toegangsrechten, dringend verduidelijking nodig is; verzoekt de Commissie dan ook zo spoedig mogelijk richtsnoeren voor de interpretatie van deze bepalingen te verschaffen;
40. beveelt aan dat men zich bij elke nieuwe poging om de richtlijn te wijzigen allereerst richt op de kwaliteit van de grondafhandelingsdiensten en de kwaliteit van de werkgelegenheid grondafhandelingsdienstensector; verzoekt de Commissie met name:
 - de mogelijkheid te onderzoeken om te komen tot minimale sociale en kwaliteitsnormen die in aanmerking dienen te worden genomen in de selectieprocedure en dienen te worden opgenomen in de contracten tussen de luchtvaartmaatschappij en de verlener van grondafhandelingsdiensten,
 - de uitbesteding van werk aan onderaannemers aan regels te binden door voor dienstverleners minimale veiligheids- en kwaliteitsniveaus voor te schrijven, teneinde eerlijke concurrentie te waarborgen, en vooraf te eisen dat elke onderaannemer wordt geïdentificeerd,
 - de voorwaarden waaronder een luchthaven grondafhandelingsdiensten kan verzorgen voorzover mogelijk te definiëren en duidelijk vast te stellen, met name wanneer een voldoende aantal onafhankelijke dienstverleners bereid is deze diensten te verzorgen,

- te overwegen het minimale aantal in luchthavens toegestane dienstverleners (momenteel twee) te herzien en daar waar zulks wenselijk is te verhogen, met name in het geval van grote luchthavens, en te overwegen een einde te maken aan het kunstmatig beperken van het aantal derden waaraan afhandelingsdiensten worden toevertrouwd,
- op het niveau van de lidstaten een vergunningsprocedure in te voeren om te waarborgen dat een minimumniveau van kwaliteit en duurzaamheid voor dienstverleners verplicht wordt en dat sociale wetten en collectieve overeenkomsten worden nageleefd; beklemtoont dat bij het verlenen van een vergunning het beginsel van wederzijdse erkenning kan worden toegepast,
- erop toe te zien dat dienstverleners hun werknemers een adequaat niveau van opleiding en sociale bescherming garanderen,
- een adequaat niveau van zekerheid en veiligheid te waarborgen voor alle gebruikers, passagiers en vrachten;

41. wijst erop dat luchthavens bij de keuze van grondafhandelingsbedrijven die beperkte diensten verlenen niet altijd even zorgvuldig rekening houden met de mening van luchthavengebruikers, en herinnert eraan dat er gevallen zijn geweest waarin voor grondafhandelingsbedrijven die beperkte diensten verlenen werd gekozen tegen de bijna unanieme mening van het comité van gebruikers in;
42. wijst met nadruk op de noodzaak van meer transparantie en van strengere, op de gebruikers afgestemde bepalingen inzake de keuze van grondafhandelingsbedrijven die beperkte diensten verlenen; dringt er in het bijzonder op aan dat de mogelijkheid in aanmerking wordt genomen dat inzake het comité van luchthavengebruikers aanvullende regels worden vastgesteld, bijvoorbeeld de verplichting om de redenen op te geven waarom de keuze die door de luchthaven werd gemaakt niet conform het advies van het comité is; wijst erop dat een dergelijke beslissing in dit geval ook kan worden overgelaten aan een autoriteit die niet afhankelijk is van de luchthavenbeheerder; stelt ten slotte voor dat de Commissie bij ieder toekomstig voorstel voor een wijziging van Richtlijn 96/67/EG overweegt of luchtvaartmaatschappijen die op de luchthaven reeds grondafhandelingsdiensten verrichten via derden, niet van stemming moeten worden uitgesloten wanneer het gaat om de selectie van een nieuwe gegadigden;
43. constateert dat sinds de aanneming van Richtlijn 96/67 EG de concurrentie zich duidelijk heeft verscherpt en dat de prijzen voor grondafhandelingsdiensten in bijna alle "oude" EU-lidstaten zijn gedaald;

o

o o

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