



Persbericht

Luxemburg, 25 juni 2019

EU-regelgeving bevordert modernisering van luchtverkeersbeheer, maar EU-financiering grotendeels overbodig, aldus controleurs

De EU-regelgeving heeft volgens een nieuw verslag van de Europese Rekenkamer de modernisering van het luchtverkeersbeheer bevorderd. Maar de EU-financiering van projecten was grotendeels overbodig en het beheer ervan vertoonde tekortkomingen, aldus de controleurs.

In 2005 startte de EU een programma, Sesar genaamd, om systemen en procedures voor luchtverkeersbeheer (ATM, dat staat voor "air traffic management") in heel Europa te harmoniseren en moderniseren. Deze systemen werden voorheen op nationaal niveau ontwikkeld. In totaal heeft de EU tussen 2005 en 2020 3,8 miljard EUR vastgelegd voor Sesar; hiervan werd 2,5 miljard EUR uitgetrokken voor de ondersteuning van de uitrol van dergelijke systemen en procedures.

De controleurs beoordeelden hoe goed de Commissie de uitrol van Sesar heeft beheerd en hoe die uitrol bijdroeg tot het behalen van de doelstellingen van het beleid inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim. Zij gingen na of het EU-optreden zodanig was vormgegeven dat er in bestaande en toekomstige behoeften werd voorzien, en of dit een toegevoegde waarde inhield voor het luchtverkeersbeheer in Europa.

"Met gemiddeld 30 000 vluchten per dag vraagt het luchtverkeer in Europa om een deugdelijk, geharmoniseerd en modern beheerssysteem", aldus George Pufan, het lid van de Europese Rekenkamer dat verantwoordelijk is voor het verslag. "Het is echter verre van duidelijk welke voordelen het EU-geld oplevert dat aan de uitrol van Sesar is besteed."

De controleurs erkennen dat het luchtverkeersbeheer voordeel heeft van regelgeving en coördinatie op EU-niveau. Met het Sesar-concept van gemeenschappelijke projecten wordt

Dit persbericht wil slechts de kernboodschap weergeven van het speciaal verslag van de Europese Rekenkamer. Het volledige verslag is beschikbaar op www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Woordvoerder

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Persvoorlichter

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxemburg

E: press@eca.europa.eu

@EUAuditors

eca.europa.eu

gecoördineerd optreden bevordert en het fenomeen van het “last mover advantage” aangepakt, waarbij belanghebbenden ertoe neigen hun investeringen uit te stellen, omdat zij weten dat voordelen pas kunnen worden gerealiseerd wanneer alle belanghebbenden met de nieuwe technologie uitgerust zijn. Bij de eerste toepassing ervan — het gemeenschappelijk proefproject — was echter niet voorzien in adequate handhavingsbepalingen en in het project waren functionaliteiten opgenomen die niet voldeden aan de noodzakelijke selectiecriteria.

EU-financiering voor verdere modernisering van het luchtverkeersbeheer was grotendeels overbodig, aangezien de meeste projecten ook zonder EU-steun zouden zijn gefinancierd. Andere tekortkomingen bij de tenuitvoerlegging beperkten de doeltreffendheid van de EU-financiering. Een aanzienlijk bedrag aan middelen werd toegekend zonder toereikende prioritering en zonder dat er rekening werd gehouden met de doeltreffendheid. Bovendien merken de controleurs op dat er niet genoeg was gedaan om het potentiële risico van belangenverstremming te beperken dat voortvloeide uit het huidige financieringsmechanisme, waarbij bepaalde begunstigen zijn betrokken bij het doorlichten van hun eigen aanvragen.

De controleurs waarschuwen dat sommige projecten qua uitvoering niet op schema liggen gelet op de wettelijke termijnen, en dat het risico op vertragingen toeneemt. Ook constateerden zij dat er te weinig aan resultaatmeting wordt gedaan in de werkelijke operationele omgeving.

De controleurs doen diverse aanbevelingen over de wijze waarop betere resultaten kunnen worden bereikt. Met name verzoeken zij de Europese Commissie:

- de gerichtheid van gemeenschappelijke projecten te verbeteren en de doeltreffendheid ervan te versterken;
- de financiële steun van de EU voor de modernisering van het luchtverkeersbeheer te evalueren;
- het opstellen en indienen van financieringsaanvragen te evalueren en formaliseren;
- te zorgen voor passende monitoring van prestatievoordelen van ATM-modernisering.

Noot voor de redactie

Het beleid inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim werd in 2004 geïntroduceerd als het antwoord van de EU op ondoelmatigheden bij luchtverkeersbeheer. Het regelgeving kader werd aangevuld met het “Sesar-project” (ATM-onderzoek voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim), dat was opgesplitst in een definitiefase (om het Europese ATM-masterplan voor modernisering op te stellen), een ontwikkelingsfase (om de noodzakelijke technologische bases vast te stellen) en een uitrolfase (om de nieuwe systemen en procedures te installeren in de operationele omgeving).

In november 2017 publiceerde de ERK Speciaal verslag nr. 18/2017 over het gemeenschappelijk luchtruim (SES), waarin werd ingegaan op een aantal regelgevende instrumenten van SES en de definitie- en de ontwikkelingsfase van het Sesar-project. In onderhavige controle werd gekeken naar de derde fase van Sesar — de uitrol van projecten die waren ontworpen om het luchtverkeersbeheer te moderniseren.

Speciaal verslag nr. 11/2019 “De EU-regelgeving voor de modernisering van het luchtverkeersbeheer heeft een toegevoegde waarde — maar de financiering was grotendeels overbodig” is beschikbaar op de ERK-website (eca.europa.eu) in 23 EU-talen.

De ERK presenteert haar speciale verslagen aan het Europees Parlement en de Raad van de EU, alsmede aan andere betrokken partijen zoals nationale parlementen, belanghebbenden uit het bedrijfsleven en vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld. De overgrote meerderheid van de aanbevelingen die we doen in onze verslagen wordt in de praktijk omgezet.