

**Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Интегрирана политика на ЕС в областта на въздухоплаването“**

**(проучвателно становище)**

(2016/C 013/25)

**Докладчик: г-н Jacek KRAWCZYK**

На 2 март 2015 г. Европейската комисия реши, в съответствие с член 304 от Договора за функционирането на Европейския съюз, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно

*„Интегрирана политика на ЕС в областта на въздухоплаването“*

(проучвателно становище).

Специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 31 август 2015 г.

На 510-ата си пленарна сесия, проведена на 16 и 17 септември 2015 г. (заседание от 17 септември) Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище с 97 гласа „за“, 3 гласа „против“ и без гласове „въздържал се“.

## **1. Заключение и препоръки**

1.1. Конкурентоспособността на въздухоплаването в ЕС е застрашена, ако цялата европейска авиационна мрежа за създаване на стойност не може да се конкурира в условията на глобализирана икономика. За тази цел от изключително значение са „по-голямата интермодалност, по-добрата свързаност, по-ефективното използване на вторични центрове и регионални летища, както и оптимизирането на съществуващите процеси“<sup>(1)</sup>.

1.2. Европейската комисия (Комисията) разработи няколко регулаторни инициативи относно мрежата за създаване на стойност във въздухоплаването в рамките на ЕС. Тя преразгледа насоките за държавната помощ за авиокомпаниите и летищата, въведе пакет за летищата, законодателство за насърчване на напредъка към Единно европейско небе, но ще е необходима допълнителна работа за гарантиране на пълното прилагане на законодателството на ЕС в областта на въздухоплаването от страна на държавите членки.

1.3. Европейското въздухоплаване е изправено пред кръстопът от решаващо значение: при липсата на убедителна и съгласувана стратегия съществува риск от допълнителни трудности при предоставянето на надеждни връзки за неговите граждани, както и за търговията и туризма, и оттам и от загуба на икономическо влияние и потенциал за растеж. Това обаче не изисква ново законодателство във всички случаи. ЕИСК отново настоятелно призовава Комисията да положи допълнителни усилия, за да се гарантира прилагането на действащото законодателство на ЕС.

1.4. Предвид фрагментираността, с която се характеризира ситуацията при авиокомпаниите, все по-конкурентните центрове извън ЕС, бавния напредък в постигането на Единно европейско небе и засилващия се риск от недостатъчна свързаност с по-малките и/или периферните региони, стратегията на Комисията за въздухоплаването в ЕС следва да бъде обусловена от убедителна визия за най-добрия начин за насърчване на европейската конкурентоспособност, без да се нарушава конкуренцията или да се подкопават социалните и трудовите отношения.

1.5. ЕИСК счита, че Комисията следва да определи двигателите на конкурентоспособността и да основе стратегията си на икономическите ползи, които въздухоплаването създава за Европа, както и социалните и екологичните ценности, които характеризират Европейския съюз.

1.6. ЕИСК настоятелно призовава Комисията да гарантира, че към конкурентите от и извън ЕС ще се прилагат сравними международни норми и стандарти. Това включва насърчване на прилагането на принципите на лоялната конкуренция и на основните конвенции на МОТ в международен план. Това може да наложи преглед на действащите разпоредби, уреждащи участието на заинтересованите страни в международните преговори.

<sup>(1)</sup> ОВ С 230, 14.7.2015 г., стр. 17.

1.7. ЕИСК счита, че стратегията за въздухоплаването, която предстои да бъде разработена, трябва да се основава на конструктивен социален диалог. На равнището на ЕС следва да се провеждат консултации със Секторния комитет за социален диалог в гражданското въздухоплаване относно инициативите на европейските институции за сектора. На национално равнище съществуват няколко разпоредби, които трябва да бъдат прилагани, за да се гарантират социалните условия и условията на труд и за да се предотврати нарушаването на конкуренцията чрез използването на „удобен флаг“. Въпреки че юрисдикцията на Европейския съюз в тази област е ограничена, Комисията би трябвало да положи всички усилия, за да получи силна подкрепа за своите инициативи от страна на социалните партньори на равнището на държавите членки и на ЕС.

1.8. Освен това ЕИСК препоръчва на Комисията да се консултира с Комитета относно текущото разработване и изпълнението на стратегията за въздухоплаването. ЕИСК ще стартира отделен проект за осигуряване на необходимите ресурси и експертен опит.

1.9. ЕИСК призовава всички заинтересовани страни в сектора на въздухоплаването да се ангажират с изпълнението на нова стратегия на ЕС в областта на въздухоплаването. Само ако се преодолеят тенденциите към партикуларизъм в мрежата за създаване на стойност на европейското въздухоплаване, то може да получи нов тласък и да започне отново да дава нов ценен икономически и социален принос за развитието на ЕС. Безусловно необходимо е силно политическо ръководство от страна на Европейската комисия.

1.10. За по-подробни препоръки вж. параграф 3 от настоящото становище.

2. **Въведение:** в основата на стратегията и на неотложната необходимост от нея са икономическите аспекти на въздухоплаването

2.1. Системата на въздушния транспорт създава ползи и за други сектори, извън самата въздухоплавателна индустрия. Освен осигуряването на свързаност и мобилност за хората и предприятията, тези ползи включват: търговия и туризъм, гарантиране на инвестиции, предлагане на работна сила и повишаване на производителността и иновациите, допринасяйки по този начин за благоденствието на обществото.

2.2. През 2012 г. секторът на въздушния транспорт в Европа създаде пряко около 2,6 млн. работни места. Според направените оценки разходите на туристите, пристигнали в крайната си дестинация по въздух, са генерирали допълнително 4,7 млн. работни места и 279 млрд. щатски долара БВП.

2.3. Производството на авиационно оборудване и софтуер в Европа съответства на най-иновационните световни стандарти. Същото се отнася и за иновациите в организацията и процедурите на въздушното движение и развитието и управлението на стопанската дейност в тази област.

2.4. Като се има предвид, че въздушният трафик е двигател на икономическия растеж, се очаква в периода до 2020 г. SESAR (технологичната част от единното европейско небе — ЕЕН) да създаде общо положително въздействие върху БВП в размер на 419 млрд. евро и около 42 000 допълнителни работни места.

2.5. ЕС е разработил регулаторна рамка за европейския авиационен пазар:

2.5.1. **Единно европейско небе** — проект, стартирал през 2004 г., актуализиран през юни 2008 г. с Регламента за ЕЕН II и през 2013 г. — с ЕЕН II +. Основната цел е да се реформира УВД в Европа, за да се справи с непрекъснатото нарастване на въздушното движение и операциите на въздушното движение при най-безопасни, но все по-ефективни по отношение на разходите и екологосъобразни условия (вж. становища на ЕИСК TEN/504<sup>(2)</sup> и TEN/354<sup>(3)</sup>).

2.5.2. **Пакетът за летищата** — на 1 декември 2011 г. Европейската комисия прие широкообхватен пакет от мерки в отговор на недостатъчния капацитет на европейските летища и с цел подобряване на качеството на услугите, предлагани на пътниците. Европейският парламент одобри законодателните предложения през декември 2012 г. (вж. становище на ЕИСК TEN/475<sup>(4)</sup>).

<sup>(2)</sup> ОВ С 198, 10.7.2013 г., стр. 9.

<sup>(3)</sup> ОВ С 376, 22.12.2011 г., стр. 38.

<sup>(4)</sup> ОВ С 181, 21.6.2012 г., стр. 173.

2.5.3. **Включване на авиацията в схемата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ) през 2012 г.** Европейската комисия въведе схема въз основа на търговията със сертификати за емисии. След неудовлетворителния резултат на Общото събрание на ИКАО през 2013 г. ЕС прие изменен вариант на СТЕ, който следва да се прилага временно за полетите в рамките на ЕС в очакване на изхода от Общото събрание на ИКАО през 2016 г.

2.5.4. **Преразглеждането на правилата за държавна помощ** — преразглежданите правила бяха приети от Комисията през февруари 2014 г. с цел да се актуализират и осъвременят предишните регламенти от 1994 и 2005 г. Основните характеристики на настоящите насоки определят нови критерии за летища, които трябва да отговарят на условията за отпускане на държавни помощи, както и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпани, откриващи нови въздушни маршрути (вж. становище на ЕИСК ССМІ/125<sup>(5)</sup>).

2.5.5. **Капацитет на летищата** — Европейската обсерватория на капацитета на летищата беше създадена за период от пет години в рамките на „Плана за действие по отношение на капацитета, ефективността и безопасността на летищата в Европа“ на Комисията от 2007 г. и в периода от 2008 до 2013 г. изигра ключова роля за изпълнението на плана. Обсерваторията даде възможност на заинтересованите страни да предоставят ценна информация на Комисията, в това число обмен на най-добри практики и политически решения на някои проблеми (вж. становище на ЕИСК ТЕН/552<sup>(6)</sup>).

2.5.6. **Защита на потребителите** — през март 2013 г. Европейската комисия обяви пакет от мерки за актуализиране на правата на пътниците с акцент върху четири основни области: изчистване на сивите зони, нови права, приваждане в изпълнение, процедури за подаване на жалби и санкциониране, непропорционална финансова тежест.

2.5.7. Това са само някои от мерките, политиките и проектите, провеждани от ЕС в областта на въздухоплаването. Освен това Комисията засили сътрудничеството с ЕС и агенциите на ЕС, като например ЕААБ и Евроконтрол, и наблегна на широк спектър от дейности, свързани с международното измерение на въздушния транспорт на ЕС.

2.6. Според ЕИСК ЕС се нуждае от интегрирана стратегия в областта на въздухоплаването.

2.6.1. Ето защо от политическа гледна точка стратегията на ЕС за въздухоплаването трябва да повиши ефективността на сектора на въздухоплаването в рамките на Европа и да засили предимството в преговорите на международно равнище. Това изисква политическа воля, визия и смелост за постигане на баланс между изискванията за независимост и необходимостта от постигане на компромис.

2.6.2. В икономически план стратегията следва да доведе до по-ефективна мрежа за създаване на стойност във въздухоплаването, която ще даде тласък на икономическия просперитет и растеж в цяла Европа.

2.6.3. От правна гледна точка стратегията би трябвало да предостави солидна регулаторна рамка на макроравнище, стабилност за планирането на микроравнище, а в процедурно отношение всички заинтересовани страни би трябвало да бъдат насърчавани да допринасят за нейното разработване и изпълнение.

2.7. Според ЕИСК европейският сектор на въздухоплаването се нуждае неотложно от такава стратегия, тъй като европейската мрежа за създаване на стойност е недостатъчна. Въздухоплаването не осигурява потенциалния импулс за икономически растеж. Много правителства в страни извън ЕС обаче адаптират своите авиационни системи спрямо изместванията на растежа в геополитически план и спрямо изискванията на една глобализирана икономика. Тази тенденция може да бъде спряна само посредством стабилна пазарна стратегия, която се основава на европейските ценности.

2.7.1. Делът на европейските транспортни центрове и европейските авиокомпани в увеличаването на въздушното движение не е толкова голям, колкото би бил, ако те също се ползваха от благоприятна регулаторна среда. Липсата на ефективност при координирането на въздушното пространство води до заобиколни маршрути и ненужно високи равнища на CO<sub>2</sub>.

2.7.2. Големият брой процедури за сертифициране с потенциално различни резултати възпрепятства процъфтяването на иновациите, отблъсква инвестирането в европейските продукти или използването на такива нови продукти в Европа.

<sup>(5)</sup> ОВ С 451, 16.12.2014 г., стр. 123.

<sup>(6)</sup> ОВ С 230, 14.7.2015 г., стр. 17.

2.7.3. При липсата на обща стратегия се пропускат възможности за осигуряване на растеж за европейските авиокомпании извън ЕС и държавите членки на ЕС ще продължат да проявяват склонност да преследват собствените си национални интереси, дори ако общата полза, която би произтекла от мандати на ЕС, е по-голяма от сбора на съставните части.

2.7.4. В контекста на глобализираната икономика и изместването на увеличаването на въздушното движение в геополитически план към Азия един фрагментиран ЕС ще продължи да губи влияние и значимост в международен план. Европейските стандарти, общите ценности на неговите граждани, предприятия и държави членки ще изгубят своята привлекателност като международни стандарти.

2.7.5. ЕИСК приветства Европейската комисия за това, че започна **обществена консултация** относно „Пакет от мерки за подобряване на конкурентоспособността на сектора на въздухоплаването в ЕС“. Широкият диапазон от реакции ще придаде допълнителна надеждност и тежест на предложението за съобщение относно пакет от мерки за въздухоплаването.

### 3. Пътят напред: стратегия за въздухоплаването, която да насърчава движещите сили на конкуренцията

ЕИСК е открил шест фактора, които определят степента на европейската конкурентоспособност. Една стратегия на ЕС следва да мобилизира тези фактори за осигуряване на успешното ѝ прилагане.

#### 3.1. Безопасност

3.1.1. Основният стълб на една устойчива стратегия на ЕС за въздухоплаването е безопасността. Въпреки че авиацията като цяло, и в частност европейското въздухоплаване, несъмнено е най-безопасният вид транспорт, няма място за успокоение.

3.1.2. Изключително важно е да се укрепят допълнително ролята и ресурсите на Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) като централна агенция за управление на безопасността, сертифициране на авиационни продукти, както и по отношение на надзора на съответните организации на национално равнище. В този контекст следва да се укрепи капацитетът на ЕААБ за сътрудничество с всички заинтересовани страни, не само в контекста на авиационни произшествия, с цел подобряване на стандартите за безопасност, например като се преразгледат правилата за безопасност, като се изтъкне ролята на обучението и се избягва неоправдано прекомерно регулиране и се насърчава „култура на справедливост“.

3.1.3. Професионализмът и експертните познания на ЕААБ са международно признати и тя се е утвърдила като почти аналогичен орган на Федералната авиационна администрация на САЩ (FAA). Прилагането на т. нар. „черни списъци“ на авиокомпании и/или правителства, които не отговарят на стандартите, от страни извън ЕС е от първостепенно значение не само за безопасността на европейското въздушно пространство и пътниците, но е и предпоставка за спазването на най-високите международни стандарти за безопасност. Стратегията за въздухоплаването следва да се опира на тези постижения. Комисията следва също така да преразгледа стандартите на труд и възможния риск от социален дъмпинг (вж. становище на ЕИСК ТЕН/565<sup>(7)</sup>).

#### 3.2. Устойчивост

3.2.1. Допълнителен фактор, който определя стабилността на стратегията на ЕС в областта на въздухоплаването, е способността ѝ да гарантира, че въздухоплаването може да функционира по устойчив начин.

3.2.2. Социалните партньори, заинтересованите страни и международните партньори от публичния и частния сектор трябва да могат да разчитат на надеждна и заслужаваща доверие политика на ЕС в областта на въздухоплаването, основаваща се на последователна и стабилна стратегия. Устойчивостта се отнася до икономически фактори, както и до способността на отделните конкуренти да постигнат успех на съответните пазари. Икономическият и търговският успех ще бъде обаче краткотраен, ако стратегията за въздухоплаването не е устойчива също и в екологичен и социален план.

3.2.3. Да се посрещат предизвикателствата, свързани с устойчивостта в глобален контекст, като в същото време се отчита необходимостта от спазване на специфичните изисквания, разпоредби и структури на ЕС, е възможно единствено ако се следва цялостен подход и ако заинтересованите страни от ЕС координират своите дейности, споделяйки общо разбиране на стратегическите цели.

<sup>(7)</sup> Становище на ЕИСК ТЕН/565 — Социален дъмпинг в гражданското въздухоплаване (вж. стр. 110 от настоящия брой на Официален вестник).

3.2.4. Изграждането на единен европейски пазар на въздухоплаването създаде динамика, която води до бързи структурни промени на пазара, като трансгранични придобивания, квазисливания на авиокомпаниите, създаване на холдинги и стратегически инвестиции в летища и авиокомпаниите от страна на дружества извън ЕС. Това също оказва влияние върху ролята на институциите на ЕС. Следователно Комисията следва да преразгледа настоящите си **модели на управление** и да разработи предложения с цел да ги адаптира към институционалната и пазарната реалност.

3.2.5. В областта на управлението на въздушното движение следва да бъде преразгледана връзката между управителния орган на разгръщането и управителния орган на мрежата. Органът за преглед на ефективността следва да действа под ясното ръководство на Комисията.

### 3.3. Конкурентоспособност чрез иновации и цифровизация

3.3.1. Цифровизацията е основна движеща сила за иновациите, промените в очакванията на пътниците, повишеното използване на дронове, персонализирането и иновациите по отношение на продуктите. От съществено значение е Комисията да възприеме положителното въздействие от цифровизацията като основен приоритет на стратегията за въздухоплаването за насърчаване и прилагане на цялостна и интегрирана транспортна политика.

3.3.2. Въздушните превозвачи и летищата са разработили новаторски бизнес подходи за достъп до нови източници на приходи, повишаване на оперативната ефективност и разделяне и „оформяне в нови пакети“ на услугите си с цел ограничаване на комерсиализирането на техните продукти и предлагане на индивидуализирани услуги.

3.3.3. Стратегията на ЕС в областта на въздухоплаването следва да се опира на тези промени с цел осигуряване на водеща роля за ЕС в областта на тази по-общо дефинирана иновация. Следва да се използва по-широко SESAR като технологичен инструмент с цел повишаване на конкурентоспособността и насърчаване на растежа.

3.3.4. Най-голямото предизвикателство по отношение на необходимостта и ограниченията, свързани с иновациите, понастоящем поставят дроновете. Тяхното разпространение за военни, търговски и частни цели поставя някои изисквания, по-специално по отношение на безопасността на въздушното движение, сигурността, неприкосновеността на личния живот и законодателството за сертифицирането и лицензирането на тяхното използване, като това са само няколко примера. Ако разработването и използването на дронове се насърчава по подходящ начин, Европа може да поеме водеща роля (вж. становище на ЕИСК TEN/553).

3.3.5. Европа действително следва да се развива като световен център по отношение на биокеросина за реактивни двигатели, а научноизследователската и развойната дейност следва да насърчават мащабното производство на биокеросин в ЕС.

### 3.4. Социално измерение

— В съответствие с работната програма на Комисията за 2015 г. създаването на работни места в икономиката на ЕС, включително във въздухоплаването, следва да бъде приоритет. Както съществуващите, така и новосъздаваните работни места следва да се основават на най-добрите европейски стандарти.

— Успехът на европейското въздухоплаване зависи от уменията и квалификацията на работещите в него. Затова следва да се приемат мерки за повишаване на привлекателността на сектора и предотвратяване на напускането на квалифицирана работна сила или „изтичането на мозъци“ в други части на света.

— Следва да се провеждат консултации със Секторния комитет за социален диалог в гражданското въздухоплаване, в качеството му на общ изразител на позицията на работодателите и работниците в сектора, по отношение на инициативите на европейските институции във връзка със сектора. Това ще гарантира, че мнението на социалните партньори ще бъде чуто и ще увеличи вероятността да бъде осигурена тяхната подкрепа.

— Всяко споразумение в областта на външната авиационна политика на ЕС следва да гарантира, че отразява принципите на МОТ и предлага взаимно приемливи средства за осигуряване тяхното спазване (вж. становище на ЕИСК TEN/500).

### 3.5. *Отлични оперативни постижения*

3.5.1. Успехът на стратегията на ЕС в областта на въздухоплаването може да бъде измерен със степента, в която отделните заинтересовани страни от публичния и частния сектор се насърчават да оперират по най-добрия начин. Колкото по-голяма е разликата между статуквото и оптималните оперативни резултати, толкова по-малко конкурентоспособна ще бъде европейската авиация в международен план. Този принцип се отнася за управлението на въздушното пространство, за ефективността на летищата и авиокомпаниите и за безпрепятственото междуинституционално сътрудничество в рамките на Европа.

3.5.2. Ключовите показатели за изпълнението показват неоптимални нива на изпълнение поради различията в националните подходи, което допринася за фрагментираността на единния европейски пазар на въздухоплаването. Наложително е да се постигне компромис между легитимните правни и политически национални интереси и способността на заинтересованите страни да постигнат оптимални оперативни резултати.

3.5.3. „Трябва да си напишем домашното“. Безусловно необходима предпоставка за постигането на устойчива конкурентоспособност на европейското въздухоплаване е наличието на функциониращо и ефективно „Единно европейско небе“. Неразделна част от това трябва да бъде решаването на проблема с критичния недостиг на капацитет на летищата.

3.5.4. Една политика на ЕС в областта на въздухоплаването не може да се ограничи до въздушното пространство на ЕС. По самото си естество въздухоплаването на ЕС засяга **целия географски район на Европа**. Затова правителствата и заинтересованите участници от европейските страни извън ЕС следва да се разглеждат като естествени партньори на ЕС, с които, под ръководството на Европейската комисия, ще бъдат провеждани консултации и които ще бъдат включени във всеобхватната политика на ЕС в областта на въздухоплаването. Продължаващото развитие на базата данни и опита на Евроконтрол в централизираното управление на потоците е отличен пример за изграждане на мостове между инструментите за аеронавигационно управление на държавите членки на ЕС и тези на други европейски нации.

3.5.5. Принципът на еднократната проверка за сигурност, който следва да се прилага в целия ЕС, би трябвало да се обмисли и по отношение на други страни. Взаимното признаване на стандартите би трябвало да е възможно между държави със сходни възгледи и освен това би допринесло за балансиран режим на глобална сигурност, при който всички усилия са насочени към действителната заплаха<sup>(8)</sup>.

### 3.6. *Свързаност*

3.6.1. Секторът на въздухоплаването успя да се утвърди като авиационна мрежа за създаване на стойност, чиито дружества са взаимосвързани за създаване на добавена стойност. Единният пазар на въздухоплаването улесни растежа на високоефективни общоевропейски авиокомпани и групи от авиокомпани. Аналогично се развиват и превозвачи, заемащи определени ниши. Устойчивият успех на тези авиокомпани от „следващо поколение“, както и на други авиокомпани, основащи се на различни бизнес модели, зависи от мрежа от ефикасни и пазарно ориентирани доставчици.

3.6.2. Тази взаимозависима мрежа от авиокомпани, летища, дружества за наземно обслужване, организации за управление на въздушното движение и др. създава заетост не само в качеството си на сектор, но също и за регионите и общностите, които свързва. Колкото по-голяма е степента на връзките, толкова по-голямо значение придобиват те за даден регион или общност поради тяхната привлекателност за туризма и търговията и толкова по-голяма е стойността на свързаността за икономиката.

3.6.3. Следователно ефективното въздухоплаване е фактор за стимулиране на икономическия растеж. Затова една успешна стратегия на ЕС в областта на въздухоплаването би трябвало да има за цел повишаване на икономическия растеж чрез намаляване на външните разходи, свързани с дейността на сектора в ЕС, както и разкриване на възможности за растеж за въздухоплаването в международен план.

### 3.7. *Международно въздухоплаване*

3.7.1. Авиацията е един от малкото сектори на услугите, които се конкурират не на местно, а на световно равнище. Затова производствените разходи, политическата подкрепа и средствата, отпуснати на авиокомпани извън ЕС, но отказвани на превозвачите от ЕС, засягат конкурентоспособността на Европа.

<sup>(8)</sup> ОВ С 100, 30.4.2009 г., стр. 39.

3.7.2. Европейският съюз притежава уникални по рода си силни страни в световен мащаб. Въпреки и поради вътрешното си многообразие той е създал механизми за разрешаване на конфликти, схеми за одобряване на държавни помощи, социален диалог и стандарти за сигурност, които, наред с другите стандарти, представляват набор от ценности, които се споделят от неговите над 500 милиона граждани и дружества в един от най-мощните, стабилни и влиятелни икономически региони в света. Достъпът до този пазар е много привлекателна възможност за компании извън ЕС.

3.7.3. Стратегия на ЕС в областта на въздухоплаването следва да се основава на тези стандарти и да се стреми към тяхното приемане от трети държави посредством съгласувани и координирани преговори. ЕС вече е договорил функциониращо споразумение между ЕС и САЩ в областта на въздухоплаването, което съдържа разпоредби, позволяващи на двете страни допълнително развиване на консенсус за укрепването, съвместното изпълнение и дори разширяването на обхвата на тези стандарти, така че да бъдат включени и трети страни. Затова една цялостна и интегрирана политика в областта на въздухоплаването следва да се стреми да използва съществуващите инструменти, например съвместния комитет ЕС—САЩ, като средство за изграждане на общо разбиране за това, че устойчивото въздухоплаване зависи от зачитането на основните ценности с други държави със сходна ориентация в целия свят. ЕС и САЩ биха могли да поемат водеща роля в определянето на глобални стандарти (включително SESAR и NextGen).

3.7.4. Особено в областта на външните отношения не е достатъчно да се гарантира, че всички държави членки и всички заинтересовани страни от частния сектор могат да бъдат привлечени за участие на всички етапи от преговорите. От основно значение е да се гарантира, че ще бъдат проведени консултации със и привлечени за участие именно заинтересованите страни, които имат специфични интереси в регионален, глобален или секторен план на дадени пазари, за да се осигури трайна съпричастност с една интегрирана, всеобхватна политика в областта на въздухоплаването. Въздухоплаването може да насърчи икономическия растеж само ако ГД „Мобилност и транспорт“ получи пълната подкрепа на други генерални дирекции, като ГД „Регионална и селищна политика“, ГД „Търговия“ и ГД „Конкуренция“.

3.7.5. В една глобализирана икономика разпоредбите относно собствеността и контрола безспорно трябва да бъдат внимателно преразгледани и преосмислени. В една ориентирана към бъдещето европейска стратегия за въздухоплаването би трябвало да се обмисли кодифициране на принципите на Европейския съюз за лоялна конкуренция, което да задължава приемането на тези стандарти от превозвачите извън ЕС като средство за гарантиране на лоялна конкуренция на либерализираните пазари. С цел постигане на по-добро разбиране ЕИСК препоръчва Комисията да обмисли отделно различните варианти на възможни промени на настоящите изисквания относно собствеността и контрола. Предложенията следва да се основават на допълнителни изследвания и анализи.

Брюксел, 17 септември 2015 г.

Председател  
на Европейския икономически и социален комитет  
Henri MALOSSE

---