

Udtalelse om meddelelse fra Kommissionen: Vejen frem for den civile luftfart i Europa

(95/C 110/08)

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 6. juni 1994 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om den ovennævnte meddelelse.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Transport og Kommunikation, som udpegede Robert Moreland til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 8. februar 1995.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 323. plenarforsamling, mødet den 22. februar 1995, med et stort flertal af stemmer for, 7 imod og 9 hverken for eller imod, følgende udtalelse.

1. Indledning

Kommissionens meddelelse er foranlediget af en rapport af januar 1994 fra et vismandsudvalg, som kommissionsmedlem Abel Matutes havde nedsat med henblik på at foretage en økonomisk analyse af luftfartsindustriens situation og fremsætte forslag til politiske foranstaltninger.

1.1. Baggrund

Luftfartspolitikken i Fællesskabet har siden 1978, hvor Kommissionen forelagde et memorandum om dette spørgsmål, ændret sig fra hovedsageligt bilaterale aftaler til beslutninger på europæisk plan. Især »den anden luftfartspakke« fra 1990⁽¹⁾ og »den tredje luftfartspakke« fra 1992⁽²⁾ var med til at fjerne restriktioner for nye selskaber på det europæiske marked, og samtidig ophævede den stort set pris- og kapacitetskontrollen, hvorimod beføjelserne til at skride ind over for illoyal konkurrence blev bibeholdt.

1.2. Vismandsudvalgets rapport: »Expanding Horizons«

Baggrunden for nedsættelsen af vismandsudvalget var recessionen. Udvalget blev kritiseret for at repræsentere erhvervslivets interesser i langt højere grad end forbrugernes/brugernes. Den endelige rapport indeholder imidlertid det klare overordnede budskab, at luftfartsselskaberne skal imødekomme markedets behov, at »den tredje luftfartspakke«, som blev vedtaget af Rådet i 1992, er vejen frem, og at luftfartsselskaberne er for afhængige af staten. Vismandsudvalget understreger, at der er behov for et forbrugerorienteret marked. Rapporten kritiserer blandt andet de europæiske luftfartsselskabers produktivitet, statsstøtteordningerne, lufthavnsafgifterne, begunstigelsen af nationale selskaber, den manglende

koordinering af militær og civil lufttrafikstyring, den utilstrækkelige lufthavnskapacitet, lufttransportafgifterne og den manglende politik over for tredjelande. Rapporten giver udtryk for, at de nationale interesser er for dominerende, hvilket er til skade for offentligheden, og anbefaler, at man går bort fra »nationale flyselskaber« i Europa. Vismandsudvalget er dog ikke tilstrækkeligt opmærksom på liberaliseringens sociale følger.

1.3. Kommissionens svar: »Vejen frem for den civile luftfart i Europa«

Det kan ikke overraske, at Kommissionen er enig i, at der ikke kan være tale om at opgive »den tredje luftfartspakke«. Kommissionen godkender de generelle linjer i rapporten, men er vagere i sin stillingtagen. En lang række af udvalgets bemærkninger forbigås i tavshed, og i stedet for at skride til øjeblikkelig handling begrænser Kommissionen sig til at omtale forskellige oplæg og forslag. Kommissionen ønsker dog infrastrukturforbedringer og lover fuld gennemførelse af bestemmelserne i den tredje luftfartspakke og hurtig gennemførelse af gruppefritagelserne, og den vil måske forelægge et nyt forslag om slotallokering i lufthavne inden 1996. Kommissionen fastslår endvidere, at stort set alle vismændenes henstillinger vedrørende statsstøtte »ligger meget tæt på Kommissionens afgørelser«, og at den vil udarbejde nye retningslinjer. Kommissionen vil foreslå et nyt forhandlingsmandat med hensyn til tredjelandsforbindelser og arbejde hen mod en fælles myndighed for flyvesikkerhed, ligesom den ønsker et fælles lufttrafikstyringssystem og øget lufthavnskapacitet. Kommissionen har allerede foreslået en åbning af markedet for ground handling services, og den vil se på forskellige skatte- og finansieringsinstrumenter og fortsætte sit arbejde med harmonisering af arbejdsvilkårene.

(1) EFT nr. C 112 af 7. 5. 1990, s. 17.

(2) EFT nr. C 169 af 6. 7. 1992, s. 15.

2. Generelle bemærkninger

2.1. I sin meddelelse giver Kommissionen udtryk for den faste overbevisning, »at den europæiske luftfartsindustri kun vil opnå bæredygtig vækst og rentabilitet, hvis de offentlige myndigheder, foruden luftfartsselskabernes egen opgave med strukturomlægningen, som må støttes af den tredje luftfartspakkes bestemmelser, hurtigt søger for en løsning på de problemer, der skyldes forskellige standarder, forskellig ansvarsfordeling og andre hindringer« (meddelelsens punkt 17).

2.2. ØSU deler denne opfattelse, men mener, at Kommissionens svar som helhed ikke i tilstrækkelig grad lever op til de udfordringer, et »forbrugerorienteret« marked frembyder. ØSU mener, at specielt Kommissionen og medlemsstaterne skal bestræbe sig for at sikre, at den gældende lovgivning gennemføres i overensstemmelse med målsætningerne, og at der tages energisk fat på problemerne med hensyn til såvel utilstrækkelig lufthavnskapacitet som lufttrafikstyringssystemer.

2.3. Kommissionen udbreder sig om undersøgelser (nogle af de otte bebudede undersøgelser er tilsyneladende forsinkede), men foreslår ingen omgående løsninger. Det er således vanskeligt at kommentere en række af de påtænkte foranstaltninger, før Kommissionen har fremlagt de endelige forslag. ØSU finder imidlertid, at:

— Kommissionen må sikre sig, at statsstøtten kun tjener strukturomlægningen og tilfælde, hvor der eksisterer en forpligtelse til universel tjeneste, og at den ikke underminerer det indre markeds funktion (jf. punkt 3.7),

— Kommissionen sammen med Rådet må udforme en fælles politik over for tredjelande baseret på artikel 84 (jf. punkt 3.8). Det vil være skadeligt ikke alene for erhvervelsen og bevarelsen af ruter, men også for de sociale aspekter (begyndende social dumping), hvis udformningen af en fælles politik over for tredjelande ikke gives høj prioritet, eftersom lufttransporten udvikler sig inden for rammerne af en verdensomspændende konkurrence,

— sikkerhedsproblematikken bør ofres langt større opmærksomhed (jf. punkt 3.9),

— Kommissionen hurtigst muligt bør rette opmærksomheden mod de høje lufthavnsafgifter og overflyvningsafgifter; som anført i vismandsudvalgets rapport, lider Europa under usædvanligt høje bruger-afgifter (jf. punkt 3.10). De afgifter, lufthavnene opkræver direkte af europæiske ruteflyselskaber, udgør 4 til 6% af driftsomkostningerne, mens de i USA udgør mindre end 2%. Denne relative forskel gør sig endnu mere mærkbar ved ATC-afgifterne,

eftersom der ikke opkræves overflyvningsafgifter ved indenrigsflyvninger i USA,

— Kommissionens holdning til afgifter og finansieringsmæssige spørgsmål er uklar. Det må gøres fuldstændig klart, at luftfartsindustrien ikke vil blive pålagt ekstra byrder i form af afgifter (jf. punkt 3.14),

— henstillingerne vedrørende de sociale spørgsmål er for vage. Der er behov for detaljerede forslag blandt andet med hensyn til behovet for at sikre, at arbejdstagerne kan tilpasse sig de skiftende markedsbetingelser og ligeledes behovet for at garantere og harmonisere beskæftigelsens kvalitet og arbejdsvilkårene i overensstemmelse med princippet om sociale fremskridt, som er stadfæstet i traktatens artikel 2 og artikel 117. Under alle omstændigheder har Kommissionens behandling af emnet nærmest karakter af et postscriptum (jf. punkt 3.16). Det Økonomiske og Sociale Udvalg mener, at liberaliseringen har stået på så længe, at der nu kan udarbejdes en første rapport om dens sociale følger, især for beskæftigelsen og arbejdsvilkårene. Hensigten er at afdække eventuelle skadevirkninger og undersøge, hvorledes der kan rådes bod på dem,

— Kommissionen bør betænke, at et »forbrugerorienteret« marked ikke kun er et marked, hvor billetpriserne står i forhold til omkostningerne. Det skal samtidig være et marked, som giver den enkelte bruger mulighed for at foretage velovervejede valg på basis af informationer på salgsstedet, bl.a. vedrørende servicekvalitet og statistikker over servicestandarden.

ØSU går mere i dybden med disse spørgsmål under de særlige bemærkninger.

3. Særlige bemærkninger

Kommissionens konklusioner fremlægges nedenfor efterfulgt af ØSU's bemærkninger.

3.1. »Europa-Kommissionen vil

— betragte effektivitetsforbedringer og omkostningsbesparelser i luftfartssektoren som en prioritet for denne sektor i de kommende år,

— søge at forbedre effektiviteten ved først og fremmest at afvikle opsplittningen af den civile luftfart i Europa, således at et egentligt indre marked for luftfart kan få de fulde økonomiske virkninger,

— påtage sig et ansvar for dette område i nøje samarbejde med medlemsstaterne, de berørte parter og de særlige internationale organisationer.«

ØSU finder denne formulering vag og utilstrækkelig. Det bør slås fast, at de foranstaltninger, der iværksættes, ikke må skade sikkerheden, brugernes interesser eller arbejdstagernes rettigheder.

3.2. »Europa-Kommissionen vil

- prioritere den opgave at gøre det indre marked fuldt funktionsdygtigt og forbedre infrastrukturen som et centralt led i bestræbelserne på at gøre Europas civile luftfartsindustri mere konkurrencedygtig, således at den kan bevare eksisterende arbejdspladser og skabe nye.«

ØSU tillægger dette mål overordentlig stor betydning og giver derfor sin fulde støtte til foranstaltninger, som kan forbedre infrastrukturen, øge kapaciteten og forbedre udnyttelsen af de lufthavne, som enten lider under eller trues af overbelastning.

3.3. »Europa-Kommissionen vil

- fortsætte sin politik for at sikre opfyldelse af det indre markeds krav ved fuld gennemførelse af den tredje luftfartspakkes regler. I sine afgørelser i forbindelse med anvendelse af sikkerhedsklausulerne vil den tage hensyn til den økonomiske situation på det pågældende tidspunkt.«

ØSU påskønner, at Rådets endelige stillingtagen til den tredje luftfartspakke på en lang række punkter afspejler dens tidligere udtalelse, og konstaterer, at der ifølge Kommissionen har været »forholdsvis få gennemførelsesproblemer«, og at medlemsstaterne ikke har påberåbt sig sikkerhedsklausulerne. ØSU ser imidlertid frem til at modtage ajourførte oplysninger om situationen og til at udtale sig om Kommissionens kommende rapport om gennemførelsen af den tredje luftfartspakke.

3.4. »Europa-Kommissionen vil

- bruge hurtige, effektive procedurer for at skabe uformelle kontakter forud for de formelle anmeldelser af samarbejdsaftaler mellem luftfartsselskaber og samtidig opretholde de nuværende gruppefritagelser og udnytte dem fuldt ud,
- undersøge muligheden for at opstille retningslinjer for artikel 85/86's anvendelse på forskellige typer luftfartssamarbejde. Sådanne retningslinjer skal sigte på at fremme aktivitetsforøgende former for samarbejde mellem luftfartsselskaberne med klare fordele for brugerne,

- overveje at gennemgå procedurebestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 3975/87 for at begrænse det administrative arbejde.«

Det er et alt for forsigtigt svar til vismandsudvalget, som ønskede klare oplysninger om, hvornår og hvorledes kapacitetsdrøftelserne kunne finde sted. ØSU mener, at det er nødvendigt med et mere endegyldigt svar. Endvidere bør Kommissionen (i tilknytning til 3. led i henstillingen) fastslå, at den »vil revidere« (»overvejelsesstadiet« må være overstået). ØSU opfordrer Kommissionen til at fremsætte forslag til retningslinjer vedrørende anvendelsen af artikel 85 og 86.

3.5. »Europa-Kommissionen vil

- bevare den nuværende gruppefritagelse for tarifkonsultationer og fortsat overvåge disse konsultationers virkninger på markedet nøje,
- tage hensyn til det økonomiske klima og markedssituationen i almindelighed, når den anvender gruppefritagelsen.«

ØSU godkender Kommissionens konklusioner. Det erkender, at vismandsudvalgets krav om »fleksibilitet« er vanskeligt at tilgodese, hvis priskarteller skal undgås.

3.6. »Europa-Kommissionen vil

- nøje overvåge, at forordning (EØF) nr. 95/93 om slotallokering er effektiv, og tage initiativer endnu før næste revisionstidspunkt (1. januar 1996), hvis markedsudviklingen gør det nødvendigt.«

ØSU er enig med vismandsudvalget i, at der bør udarbejdes en rapport om effektiviteten af adfærdskodeksen af 1993 for slotallokering. Det er også enig med Kommissionen i, at vismandsudvalgets forslag om at øge den fysiske kapacitet ikke altid er gennemførligt (omend dette ikke må tjene som undskyldning for ikke at træffe foranstaltninger til at øge den fysiske kapacitet eller forbedre driftsforholdene).

3.7. »Europa-Kommissionen

- mener, at finansiel statsstøtte til luftfartsselskabers strukturomlægning kun kan accepteres, hvis den ikke fordrejer eller risikerer at fordreje konkurrencen. Kommissionen vil træffe beslutning om ajourførte retningslinjer for anvendelse af artikel 92/93, så snart samrådet med medlemsstaterne og de berørte parter er tilendebragt.

Tidsplan: oplæg til de berørte parter om nye retningslinjer forventes i juni 1994.«

Det er sandsynligvis tidens mest kontroversielle spørgsmål i luftfartsindustrien, og netop på dette område fremsatte vismandsudvalget sine mest radikale forslag. Det lader til, at Kommissionen i sit udkast til retningslinjer (det oplæg, Kommissionen henviser til) forkaster tanken om en klar bestemmelse en gang for alle, fordi det vil være uforeneligt med artikel 92 og 93 (dvs. traktatstridigt). Det er dog (som ØSU har fastslået i andre udtalelser om det indre marked) klart, at Fællesskabet bliver nødt til at tage statsstøtteproblemerne op. Støtten bør kun tjene strukturomlægning. Den bør ikke anvendes til dækning af driftsunderskud. Den må ikke tildeles for at undgå omstridte, men nødvendige beslutninger. Der må ikke ydes støtte, hvis det kan være til skade for et andet luftfartsselskab.

Det er Kommissionens pligt at fastlægge specifikke betingelser for godkendelse af statsstøtte. Det er vigtigt, at disse betingelser udformes med omhu, for at de berørte luftfartsselskaber kan få hjælp til at gennemføre strukturomlægningen, uden at der er brug for yderligere statsstøtte. Det er også vigtigt, at Kommissionen kontrollerer anvendelsen af disse betingelser i hele den pågældende periode. ØSU glæder sig derfor over formålet med Kommissionens approach, men ønsker samtidig gennemskuelige beslutninger, som er rimelige og i overensstemmelse med Kommissionens erklærede målsætninger. Det kan blive nødvendigt at nedsætte et separat organ, der kan beskæftige sig med konkurrenceproblemerne.

ØSU erkender, at EU-lovgivningen allerede tillader tildeling af statsstøtte under særlige omstændigheder i forbindelse med universel tjeneste, som er indført med henblik på for eksempel at oprette forbindelser til øer og afsides beliggende regioner.

3.8. »Europa-Kommissionen vil

- tage initiativer for at håndhæve Fællesskabets luftfartsselskabers ret til at beflyve destinationer i tredjelande fra andre medlemsstater end den, hvori de er registreret,
- arbejde for at erstatte nationalitetsklausulerne i bilaterale luftfartsaftaler, som er indgået af EU's medlemsstater, med en fællesskabsklausul og træffe de nødvendige foranstaltninger,

- forelægge forslag til luftfartsaftaler med andre europæiske stater for gradvis at gennemføre de forpligtelser, der er indgået i forbindelse med samarbejdsaftalerne. Aftaler med de østeuropæiske lande, der har indgået de såkaldte »Europa-aftaler« med Den Europæiske Union, vil blive prioriteret,

Tidsplan: forslag til forhandlingsmandat i juli 1994

- i snævert samarbejde med medlemsstaterne gennem luftfartsgruppen fortsætte de orienterende forhandlinger med især USA for at finde frem til områder, hvor en fælles europæisk indsats kan bidrage til at forbedre de europæiske økonomiers konkurrencemæssige stilling,
- fortsætte det forberedende arbejde på administrative procedurer for beslutninger, der træffes i forbindelse med ekstern luftfartspolitik, og lægge vægt på at udarbejde kriterier for fordeling af trafikrettigheder, der opnås på fællesskabsplan,

Tidsplan: diskussionsoplæg inden slutningen af 1994.«

ØSU hilser EF-domstolens nylige afgørelse i forbindelse med GATT-forhandlingerne velkommen, da den bekræfter ØSU's fortolkning af traktaten, nemlig at artikel 84 bør være retsgrundlaget for luftfartspolitikken over for tredjelande. ØSU beklager dog, at der ikke sker fremskridt på dette område, og mener ikke, at yderligere diskussionsoplæg kan træde i stedet for et samarbejde mellem Kommissionen og Rådet med henblik på at finde en modus vivendi i dette spørgsmål.

3.9. »Europa-Kommissionen vil

- arbejde hen mod oprettelse af en fælles myndighed for flyvesikkerhed,

Tidsplan: oplæg i oktober 1994

- foretage en undersøgelse for at finde frem til den mest effektive form for certificering af flyvedygtighed,

Tidsplan: iværksættelse af undersøgelse i juni 1994

- foretage rentabilitetsanalyse i forbindelse med fremtidige forslag til harmoniseringsforanstaltninger.«

ØSU støtter Kommissionens målsætning. Det påskønner bestræbelserne for at oprette en fælles myndighed for flyvesikkerhed, der bør bygge på de højeste sikkerhedsstandarder i Europa. Derfor opfordrer ØSU indtrængen

de medlemsstaterne til at højne de eksisterende standarder som et led i udviklingen. ØSU mener, at sikkerhedsproblematikken kræver større opmærksomhed fra Kommissionens side.

3.10. »Europa-Kommissionen vil

- videreføre og fremskynde arbejdet med TEN-programmerne for lufttrafikstyring for at skabe grundlag for udnyttelse af infrastrukturfonden,
- aktivt deltage i forberedelserne på at skabe det politiske og institutionelle grundlag for indførelse af et fælles lufttrafikstyringssystem i Europa,

Tidsplan: iværksættelse af undersøgelser i august 1994 på grundlag af konklusionerne fra MATSE4-ministermødet den 10. juni 1994

- sørge for, at Fællesskabet giver et betydeligt finansielt bidrag til udarbejdelsen af et satellitbaseret luftnavigationssystem.«

ØSU støtter fuldt og helt enhver bestræbelse for at løse problemerne i forbindelse med de opsplittede lufttrafikstyringssystemer i Europa. ØSU understreger betydningen af, at midlerne fra de forskellige budgetter (fra EU-budgettet, medlemsstaternes budgetter og andre budgetter) koordineres fornuftigt. Det skal her gentages, at iværksættelsen af yderligere undersøgelser ikke kan træde i stedet for konkret handling. Det fremgår ikke klart, hvorledes Kommissionen og ECAC (Den Europæiske Konference for Civil Luftfart) vil koordinere deres indsats.

3.11. »Europa-Kommissionen vil

- fremme forbedring og udvikling af lufthavnskapaciteten for at kunne opfylde nuværende og fremtidige behov og forbinde lufthavnsnettet med andre netværk,
- arbejde for et europæisk bidrag til udvikling af ny lufthavnskapacitet i navnlig Milano, Berlin og Athen som første led i gennemførelsen af programmet for det transeuropæiske lufthavnsnet,
- efter anmodning benytte regionalpolitiske instrumenter for at forbedre lufthavnene i perifere regioner.«

ØSU er enig i Kommissionens forslag, men mener samtidig, at man i arbejdet med transeuropæiske net hidtil ikke har fokuseret tilstrækkeligt på lufttransporten, og at der bør lægges større vægt på gode forbindelser til lufthavnene, bedre udnyttelse af de eksisterende lufthavne samt miljøvirkninger. Det er i den forbindelse væsentligt at sikre tilfredsstillende faciliteter i lufthavnene, da hele systemet vil lide under eventuelle mangler.

Regionale lufthavne kan have stor betydning for den økonomiske udvikling i mange regioner, og man bør være specielt opmærksom på, at de ikke overses i forbindelse med fordelingen af strukturfondsmidlerne.

3.12. »Europa-Kommissionen vil

- komme med et oplæg om, hvordan ikke-diskriminerende, gennemsigtig og rentabel levering af lufthavnstjenester og hensigtsmæssig brugerdeltagelse i beslutningstagningen bedst kan sikres,

Tidsplan: begyndelsen af 1995.«

Det ligger ØSU stærkt på sinde, at høringsoplægget ikke bliver en undskyldning for at udskyde beslutninger vedrørende lufthavnsafgifter. Som påpeget af vismandsudvalget er de lufthavnsafgifter, som direkte pålægges europæiske luftfartsselskaber, højere end i USA.

Med hensyn til høringen har Kommissionen allerede forelagt Rådet et forslag, som ØSU har udtalt sig om⁽¹⁾. Kommissionen bør give klare meldinger om sin holdning til forslaget fremtidige skæbne.

3.13. »Europa-Kommissionen vil

- tage initiativ til liberalisering af ground-handling-markedet i Fællesskabets lufthavne,

Tidsplan: oktober/november 1994.«

ØSU har allerede tilkendegivet sine synspunkter i udtalelsen om forslaget vedrørende serviceydelser under mellem-landinger og afgiver en særskilt udtalelse om Kommissionens endelige forslag på området.

3.14. »Europa-Kommissionen vil

- tage nøje hensyn til de økonomiske følger for luftfartsindustrien, når den forbereder initiativer i forbindelse med skattespørgsmål,
- foretage en økonomisk undersøgelse, der sammenligner luftfartsindustriens adgang til innovative finansielle instrumenter (f.eks. skatteleasing, accelereret afskrivning, værdipapirisering) i forskellige dele af verden for at foreslå nye initiativer, hvis undersøgelsen bekræfter, at den europæiske luftfartsindustri har alvorlige problemer på dette område,

⁽¹⁾ EFT nr. C 31 af 6. 2. 1991, s. 11.

Tidsplan: økonomisk undersøgelse iværksættes juni/juli 1994.«

Dette er et tvetydigt svar på vismandsudvalgets henstillinger om, at luftfartsindustrien ikke pålægges yderligere afgiftsbyrder. Kommissionen må tilkendegive sin holdning til dette spørgsmål, specielt fordi det vil blive nødvendigt at fremsætte et forslag, inden momssatsen på 0 udløber ved udgangen af 1996.

ØSU er i høj grad modstander af, at man pålægger luftfartsindustrien yderligere afgifter, og det støtter vismandsudvalgets forslag om en momssats på nul for rejser inden for EU.

Kommissionen bør under alle omstændigheder tage fat på de spørgsmål, som vismandsudvalget rejser vedrørende kapitalvindingsafgifter og nye former for finansiering af investeringer.

3.15. »Europa-Kommissionen vil

- foretage en yderligere vurdering af initiativerne for gas- og støjmissioner i lufttransportsektoren i forhold til disse initiativers omfang og tidsplan,
- vurdere den praktiske gennemførlighed af supplerende foranstaltninger, heriblandt støjovervågning i lufthavnene, for at forbedre lufttransportens miljøvenlighed,
- intensivere dialogen om den civile luftfarts miljømæssige aspekter med de vigtigste handelspartnere, især de øvrige industrilande,
- vurdere den praktiske gennemførlighed af en metode for rentabilitetsanalyse af miljøforanstaltninger,
- arbejde for en stærkere europæisk rolle i sådanne anliggender i ICAO,

Tidsplan: oplæg inden midten af 1995.«

Kommissionen tager tilsyneladende kun delvis hensyn til vismandsudvalgets henstillinger i miljøspørgsmålet. Man bør mærke sig dets synspunkter vedrørende nye start- og landingsbaner og forbedring af lufthavnsdriften. ØSU forstår Kommissionens betænkeligheder ved kun at satse på internationale organisationer som ICAO, men mener, at aftaler om standarder så vidt muligt bør indgås multilateralt.

3.16. »Europa-Kommissionen vil

- i nøje samarbejde med medlemsstaterne undersøge de politiske muligheder for at støtte luftfartens arbejdstageres tilpasning til nye vilkår,

- stille sig positivt til støtte, hvis formål er direkte at støtte luftfartens arbejdstageres tilpasning,
- omhyggeligt overvåge luftfartsindustriens placering af aktiviteter for så hurtigt som muligt at påvise strukturændringer,
- fortsætte sit arbejde med harmoniserede arbejdsbetingelser for at opstille europæiske standarder for flybesætninger og vedligeholdelsespersonale med henblik på sikkerhedskrav.«

ØSU mener, at disse forslag er for vage og utilstrækkelige. De giver det indtryk, at man først bagefter er kommet i tanker om strukturomlægningens betydning for de ansatte. Det er overordentligt nødvendigt, at Kommissionen udarbejder konkrete forslag og detaljerede foranstaltninger, der sikrer et vist minimum af kvalifikationer og uddannelsesstandarder og giver de ansatte mulighed for at tilpasse sig og drage fordel af et mere konkurrencebetonet miljø. Kommissionen skal tage fat på spørgsmålet om effektive flyvetimer og hviletidsbestemmelser. ØSU beklager, at det har taget så lang tid at udarbejde forslaget om flybesætninger og om gensidig anerkendelse af cockpit-besætningers kvalifikationer. ØSU mener, at der bør oprettes fælles rådgivningsinstanser, og ønsker at vide, hvorfor Kommissionen ikke har kommenteret vismandsudvalgets forslag om at anvende traktatens artikel 123 med henblik på omskoling af overskydende arbejdskraft i luftfartsselskaber og lufthavne.

4. Forskellige punkter i vismandsudvalgets rapport, som Kommissionen kun delvis har taget stilling til

4.1. ØSU er enig med vismandsudvalget i, at de problemer og omkostninger, der er forbundet med planlægning af lufthavnsanlæg, kan være en alvorlig hæmsko for udviklingen af »et ægte paneuropæisk lufttransportssystem« og bør undersøges nærmere af Kommissionen, så der kan udarbejdes forslag herom. (Spørgsmålet kunne tillige tages op af Rådets udvalg for rumplanlægning).

4.2. En stor del af det luftrum, som er reserveret militære formål, burde inddrages af de relevante medlemsstater for at mindske trafiktheden i luften.

4.3. Medlemsstaterne bør revurdere praksis med hensyn til idømmelse af bøder til flyselskaber, som har indført fornuftige forholdsregler med hensyn til rejsedokumenter, og skabe grundlag for et samarbejde mellem

indvandrermyndighederne og flyselskaberne. (ØSU vil dog på ingen måde godkende, at der slækkes på kontrollen med illegal indvandring.)

5. Afsluttende bemærkning

ØSU støtter mange af Kommissionens forslag, men mener ikke, at meddelelsen som helhed er et fyldestgøren-

de svar på de problemer, luftfartsselskaberne står stillet over for på et konkurrencebaseret marked.

Man bør sætte alle kræfter ind for at sikre en korrekt gennemførelse af de gældende bestemmelser og en løsning på problemerne i forbindelse med lufttrafikstyring og utilstrækkelig lufthavnskapacitet. Desuden bør Kommissionen i sit svar beskæftige sig mere indgående med forbindelserne til tredjelande, statsstøtte, de sociale konsekvenser og højere lufthavnsafgifter.

Bruxelles, den 22. februar 1995.

Carlos FERRER

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

BILAG

til Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse

Følgende ændringsforslag, som modtog mindst 1/4 af de afgivne stemmer, blev forkastet under forhandlingerne:

Punkt 3.7

I andet afsnit ændres sidste punktum således:

»Der må ikke ydes støtte, hvis det i strid med de opstillede mål kan være til skade for et andet luftfartsselskab.«

Begrundelse

1. Spørgsmålet om offentlig støtte behandles fornuftigt i hele dokumentet, idet det erkendes, at der er visse tilfælde, hvor en sådan støtte i overensstemmelse med traktaterne kan godkendes af Europa-Kommissionen.
2. Udtalelsen kan i sin oprindelige formulering give indtryk af, at enhver form for støtte er traktatsstridig, eftersom det på et frit marked som luftfartsområdet altid kan gøres gældende, at en given støtte har konsekvenser for andre selskaber.
3. Den foreslåede formulering gør det muligt at sigte mod et rimeligt forhold mellem på den ene side støttens uundgåelige påvirkning af konkurrencen og på den anden side dens sociale målsætning og strategiske betydning for en medlemsstat.

Afstemmingsresultat

For: 40, imod: 83, hverken for eller imod: 8.
