

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om en integreret EU-luftfartspolitik**(sonderende udtalelse)**

(2016/C 013/25)

Ordfører: Jacek KRAWCZYK

Kommissionen besluttede den 2. marts 2015 under henvisning til artikel 304 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

»En integreret EU-luftfartspolitik«

(sonderende udtalelse).

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet, der vedtog sin udtalelse den 31. august 2015.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 510. plenarforsamling den 16.—17. september 2015, mødet den 17. september, følgende udtalelse med 97 stemmer for, 3 imod og ingen hverken for eller imod:

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1. EU's konkurrenceevne inden for luftfart vil være i fare, hvis ikke hele det europæiske luftfartsværdinetværk kan konkurrere i en globaliseret økonomi. Dette forudsætter »mere intermodalitet, bedre forbindelser, bedre anvendelse af sekundære og regionale lufthavne samt optimering af nuværende processer«⁽¹⁾.

1.2. Europa-Kommissionen (Kommissionen) har udarbejdet flere lovgivningsinitiativer for luftfartsværdinetværket i EU. Den har gennemgået retningslinjerne for statsstøtte til luftfartsselskaber og lufthavne samt indført en lufthavnspakke og lovgivning, der skal fremme udviklingen hen imod et fælles europæisk luftrum. Yderligere tiltag er dog nødvendige for at sikre, at medlemsstaterne gennemfører EU's lovgivning vedrørende luftfart fuldt ud.

1.3. EU's luftfart befinder sig ved en vigtig skillevej: uden en overbevisende og sammenhængende strategi risikerer den at løbe ind i yderligere vanskeligheder med at sikre sine borgere samt handelen og turismen pålidelige forbindelser og således at miste sin økonomiske dynamik og sit vækstpotentiale. Dette kræver imidlertid ikke altid ny lovgivning. EØSU opfordrer på ny Kommissionen til at gøre mere for at sikre, at den gældende EU-lovgivning gennemføres.

1.4. I lyset af den fragmenterede luftfartssektor, ikke-EU-baserede lufthavnes stadig stigende konkurrenceevne, de langsomme fremskridt i gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum og den øgede risiko for utilstrækkelige forbindelser til mindre regioner og/eller randområder bør Kommissionens strategi for EU's luftfart være drevet af en overbevisende vision om, hvordan man bedst kan fremme den europæiske konkurrenceevne uden at forvride konkurrencen eller undergrave de sociale og arbejdsretlige forhold.

1.5. Kommissionen bør ifølge udvalget identificere de konkurrencefremmende faktorer og basere sin strategi på de økonomiske fordele, som luftfarten giver Europa, såvel som på de sociale og miljømæssige værdier, som kendetegner EU.

1.6. EØSU opfordrer Kommissionen til at sikre, at sammenlignelige internationale normer og standarder bliver anvendt på konkurrenter fra både EU og tredjelande. Dette indebærer fremme af anvendelsen af principperne om fair konkurrence og af ILO's grundlæggende konventioner på globalt plan, hvilket igen kan føre til en revision af de nuværende bestemmelser vedrørende aktørers deltagelse i internationale forhandlinger.

⁽¹⁾ EUT C 230 af 14.7.2015, s. 17.

1.7. Den luftfartsstrategi, der skal udarbejdes, bør efter EØSU's mening tage udgangspunkt i en konstruktiv social dialog. På EU-plan bør Sektordialogudvalget for Civil Luftfart høres om EU-institutionernes initiativer vedrørende denne sektor. Der findes flere bestemmelser på nationalt plan, som bør gennemføres med henblik på at sikre de sociale og arbejdsretlige forhold og forhindre konkurrenceforvridning gennem anvendelse af bekvemlighedsflag. Selv om EU har begrænset kompetence på dette område, bør Kommissionen gøre sit yderste for at mobilisere en kraftig opbakning til sine initiativer fra arbejdsmarkedets parter på europæisk og nationalt plan.

1.8. EØSU anbefaler også, at Kommissionen rådfører sig med udvalget om den igangværende udvikling og gennemførelse af Kommissionens strategi for luftfart. EØSU vil iværksætte et særskilt projekt for at afsætte tilstrækkelige ressourcer og ekspertise.

1.9. Udvalget opfordrer alle luftfartsaktører til at forpligte sig til at gennemføre en ny EU-strategi for luftfart. Kun ved at komme individuelle interesser i det europæiske luftfartsværdivernetværk til livs vil der på ny kunne skabes dynamik, og EU's udvikling vil kunne tilføres nyt værdifuldt økonomisk og socialt input. Dette forudsætter et stærkt politisk lederskab i Kommissionen.

1.10. For mere detaljerede anbefalinger henvises der til punkt 3 i denne udtalelse.

2. Indledning: De økonomiske aspekter af luftfarten er bestemmende for strategien og prioriteringen

2.1. Lufttransportsystemet genererer fordele ud over den umiddelbare luftfartsindustri. Ud over at skabe forbindelser og mobilitet for mennesker og virksomheder giver det fordele med hensyn til handel og turisme, sikring af investeringer, formidling af arbejdskraft samt bedre produktivitet og innovation, og det bidrager således til et samfunds velfærd.

2.2. Det skønnes, at den europæiske lufttransportindustri direkte genererede 2,6 mio. nye arbejdspladser i 2012. Indtægter fra turister, der ankom til deres destination med fly, skønnes at have genereret yderligere 4,7 mio. arbejdspladser og 279 mia. USD i BNP.

2.3. Fremstillingen af hardware og software til fly i Europa lever op til de højeste innovative standarder i verden. Det samme gør sig i dag gældende for innovation inden for flytrafikstyring og -procedurer samt for virksomhedsudvikling og -ledelse.

2.4. Eftersom lufttrafikken er en drivkraft for økonomisk vækst, forventes SESAR (den teknologiske del af det fælles europæiske luftrum) at skabe en samlet positiv indvirkning på BNP på 419 mia. EUR i perioden frem til 2020 og ca. 42 000 nye arbejdspladser.

2.5. EU har udviklet en retlig ramme for det europæiske luftfartsmarked:

2.5.1. Det **fælles europæiske luftrum** — et projekt, der indledtes i 2004 og blev opdateret i hhv. juni 2008 med SES II-forordningen og i 2013 med SES II+. Hovedformålet er at reformere lufttrafikstyringen (ATM) i Europa for at kunne håndtere den fortsatte vækst i lufttrafikken og lufttrafikoperationer under de sikreste og samtidig mest omkostnings- og flyvningseffektive og miljøvenlige forhold. (Se EØSU's udtalelser TEN/504 ⁽²⁾ og TEN/354 ⁽³⁾).

2.5.2. **Lufthavnspakken** — Kommissionen vedtog den 1. december 2011 en omfattende pakke foranstaltninger til håndtering af kapacitetsknapheden i Europas lufthavne og til forbedring af kvaliteten af servicen til passagererne. Europa-Parlamentet godkendte lovforslagene i december 2012. (Se EØSU's udtalelse TEN/475 ⁽⁴⁾).

⁽²⁾ EUT C 198 af 10.7.2013, s. 9.

⁽³⁾ EUT C 376 af 22.12.2011, s. 38.

⁽⁴⁾ EUT C 181 af 21.6.2012, s. 173.

2.5.3. **Medtagelse af luftfart i EU's emissionshandelsordning (ETS) i 2012.** Kommissionen indførte en ordning baseret på handel med emissionskvoter. Efter et utilfredsstillende resultat på forsamlingen i ICAO (Organisationen for International Civil Luftfart) i 2013 vedtog EU en revideret udgave af ETS, der skulle anvendes midlertidigt for flyvninger inden for EU, og som kun ville være underlagt resultaterne af ICAO's forsamling i 2016.

2.5.4. **Revisionen af statsstøttere reglerne** — vedtaget af Kommissionen i februar 2014 med henblik på at opdatere og modernisere tidligere lovgivning fra 1994 og 2005. Et af de vigtigste punkter i de nuværende retningslinjer er fastlæggelsen af nye kriterier for lufthavne, der er berettiget til statsstøtte, samt for statslig startstøtte til luftfartsselskaber, der åbner nye ruter (se EØSU's udtalelse CCMI/125⁽⁵⁾).

2.5.5. **Lufthavnskapacitet** — EU's observatorium for lufthavnskapacitet blev oprettet for en periode på fem år inden for rammerne af Kommissionens »handlingsplan for kapacitet, effektivitet og sikkerhed i Europas lufthavne« 2007, og det spillede fra 2008 til 2013 en afgørende rolle for handlingsplanens gennemførelse. Observatoriet gjorde det muligt for interessenter at give værdifuldt feedback til Kommissionen, herunder at udveksle bedste praksis og politiske løsninger på problemer (se EØSU's udtalelse TEN/552⁽⁶⁾).

2.5.6. **Forbrugerbeskyttelse** — I marts 2013 bebudede Kommissionen en pakke foranstaltninger til opdatering af flypassagerers rettigheder, som fokuserede på fire centrale områder: afklaring af gråzoner, nye rettigheder, håndhævelse, klageprocedurer og sanktioner samt uforholdsmæssigt store økonomiske byrder.

2.5.7. Det er blot nogle af de tiltag, politikker og projekter, som EU har gennemført på luftfartsområdet. Kommissionen har også udbygget samarbejdet med agenturer på EU- og europæisk plan som f.eks. EASA og Eurocontrol og iværksat en bred vifte af aktiviteter med tilknytning til den internationale dimension af EU's luftfart.

2.6. EU har efter EØSU's mening brug for en integreret luftfartsstrategi.

2.6.1. Politisk set er EU's luftfartsstrategi derfor nødt til at forbedre luftfartssektorens effektivitet i Europa og forhandlingspositionen internationalt. Dette kræver politisk vilje, visioner og mod til at forene suverænitets hensyn med behovet for kompromis.

2.6.2. Økonomisk set skulle denne strategi kunne forbedre luftfartsværdinetværket til gavn for økonomisk velstand og vækst i hele Europa.

2.6.3. Lovgivningsmæssigt set bør strategien munde ud i en solid lovgivningsramme på makroniveau, planlægningsstabilitet på mikroniveau, og proceduremæssigt bør alle interessenter tilskyndes til at bidrage til strategiens udvikling og gennemførelse.

2.7. Efter EØSU's mening har EU's luftfartssektor hårdt brug for en sådan strategi, eftersom det europæiske værdinetværk er ineffektivt. Luftfarten tilfører ikke den økonomiske vækst den mulige stimulans. Mange regeringer i lande uden for EU tilpasser imidlertid deres luftfartssystemer til den geopolitiske ændring i væksten og til den globaliserede økonomis krav. Denne tendens kan kun standses, såfremt der gennemføres en robust, markedsorienteret strategi, der bygger på europæiske værdier.

2.7.1. Europæiske lufthavne og luftfartsselskaber deltager ikke i den voksende trafik i lige så høj grad, som hvis de havde nydt godt af gunstige lovgivningsmæssige rammer. Den manglende effektivitet i koordineringen af luftrum har resulteret i omveje og unødvendigt store mængder af CO₂.

2.7.2. Den lange række forskellige certificeringsprocedurer med potentielt forskellige resultater forhindrer innovation i at blomstre og afskrækker investering i europæiske produkter eller anvendelse af sådanne nye produkter i Europa.

⁽⁵⁾ EUT C 451 af 16.12.2014, s. 123.

⁽⁶⁾ EUT C 230 af 14.7.2015, s. 17.

2.7.3. I mangel af en fælles strategi forspildes muligheder for at sikre europæiske luftfartsselskaber vækst uden for EU, og EU's medlemsstater vil fortsat være tilbøjelige til at forfølge deres egne nationale interesser, selv om den samlede fordel, som kunne opnås gennem EU's mandat, ville være større end summen af dets enkelte dele.

2.7.4. I en globaliseret økonomi og med en geopolitisk flytning af trafiktilvæksten til Asien vil et fragmenteret EU fortsat miste gennemslagskraft og international betydning. Europæiske standarder, borgernes fælles værdier, virksomhederne og medlemsstaterne ville miste deres tiltrækningskraft som internationale normer.

2.7.5. EØSU roser Kommissionen for at have indledt en **offentlig høring** om »luftfartspakken, der skal forbedre konkurrenceevnen i EU's luftfartssektor«. Den brede vifte af bidrag vil øge troværdigheden og gennemslagskraften af de i meddelelsen om luftfartspakken indeholdte forslag.

3. Vejen frem: en luftfartsstrategi til styrkelse af de konkurrenceevnefremmende faktorer

EØSU har identificeret seks faktorer, som er bestemmende for den europæiske konkurrenceevnes styrke. En EU-strategi bør fremme disse faktorer for at sikre en vellykket gennemførelse.

3.1. Sikkerhed

3.1.1. Grundpillen for en bæredygtig EU-luftfartsstrategi er sikkerhed. Selv om luftfarten i almindelighed og den europæiske luftfart i særdeleshed er langt den sikreste transportform, er der ikke plads til efterladenhed.

3.1.2. Det er yderst vigtigt at styrke EASA's rolle og ressourcer yderligere som det centrale agentur for sikkerhedsstyring, certificering af luftfartsprodukter og tilsyn med relevante organisationer på nationalt niveau. I den forbindelse bør EASA's evne til at koordinere med alle interessenter — og ikke kun i forbindelse med luftfartsrelaterede hændelser — styrkes for at forbedre sikkerhedsstandarderne, f.eks. ved at revidere sikkerhedsreglerne, lægge større vægt på uddannelse, undgå unødvendig overregulering og fremme en »åben rapporteringskultur«.

3.1.3. EASA's professionalisme og ekspertise er internationalt anerkendt, og det har så godt som etableret sig som en modpart til USA's FAA (= Federal Aviation Administration). Etableringen af de såkaldte sorte lister over luftfartsselskaber og/eller regeringer uden for EU, der ikke opfylder kravene, har afgørende betydning ikke blot for det europæiske luftrum og de europæiske passagerers sikkerhed, men også som en forudsætning for, at de højeste internationale sikkerhedsstandarder overholdes. Luftfartsstrategien bør bygge på disse landvindinger. Kommissionen bør desuden revurdere arbejdsvilkårene og den potentielle risiko for social dumping (se EØSU's udtalelse TEN/565 (⁷)).

3.2. Bæredygtighed

3.2.1. Endnu en faktor, der er afgørende for EU's luftfartsstrategis sundhed, er strategiens evne til at sikre, at luftfarten kan levere bæredygtighed.

3.2.2. Arbejdsmarkedets parter, interessenter og internationale partnere i den offentlige og private sektor er nødt til at kunne regne med en troværdig og pålidelig EU-luftfartspolitik baseret på en sammenhængende og solid strategi. Bæredygtighed omfatter således økonomiske faktorer samt de enkelte konkurrenters evne til at få succes på deres respektive markeder. Men selv økonomisk og kommerciel succes vil være af kort varighed, hvis luftfartsstrategien ikke også er miljømæssigt og socialt bæredygtig.

3.2.3. Det er kun muligt at tage udfordringerne i forbindelse med bæredygtighed i en global kontekst op og samtidig anerkende behovet for at opfylde EU's specifikke krav, bestemmelser og strukturer, hvis der anlægges en helhedsorienteret tilgang, og EU's interessenter koordinerer deres aktiviteter i fælles forståelse af de strategiske mål.

(⁷) EØSU's udtalelse TEN/565 — Social dumping inden for civil luftfart (se side 110 i denne EUT).

3.2.4. Oprettelsen af det fælles europæiske luftfartsmarked har skabt en dynamik, der hurtigt afføder strukturelle markedsændringer, såsom grænseoverskridende erhvervelser, kvasifusioner af luftfartsselskaber, oprettelse af holdingselskaber og strategiske investeringer i lufthavne og luftfartsselskaber af selskaber uden for EU. Dette påvirker ligeledes EU-institutionernes rolle. Kommissionen bør derfor revidere sine nuværende **styringsmodeller** og udarbejde forslag til, hvordan disse kan tilpasses til de institutionelle og markedets realiteter.

3.2.5. For så vidt angår lufttrafikstyringen, bør forholdet mellem implementeringsforvalteren og netadministratoren revideres. Præstationsvurderingsorganet bør operere under klar ledelse af Kommissionen.

3.3. *Konkurrenceevne gennem innovation og digitalisering*

3.3.1. Digitalisering er en primær drivkraft for innovation, ændringer i passagerernes forventninger, øget anvendelse af droner samt produkttilpasning og -innovation. Det er meget vigtigt, at Kommissionen gør digitaliseringens positive virkninger til en vigtig prioritet i luftfartsstrategien for at fremme og gennemføre en omfattende og integreret transportpolitik.

3.3.2. Luftfartsselskaberne og lufthavnene har udviklet innovative erhvervsstrategier for at få adgang til nye indtægtskilder, øge den operationelle effektivitet samt opsplutte og samle deres tjenester på en ny måde for at begrænse kommercialiseringen af deres produkter og tilbyde tjenester, der er skræddersyede til forbrugerne.

3.3.3. EU's luftfartsstrategi bør bygge på denne udvikling med det formål at sikre en førende rolle for EU inden for en således bredere defineret innovation. Anvendelsen af SESAR som et teknologisk redskab bør styrkes yderligere for at øge konkurrenceevnen og fremme væksten.

3.3.4. Droner udgør i øjeblikket den mest udfordrende dimension af behovet for og begrænsningerne af innovation. Spredningen af droner til militær, kommerciel og privat brug stiller en række krav, navnlig med hensyn til lufttrafikkens sikkerhed, tryghed, privatlivets fred og lovgivningen om certificering og autorisering af deres anvendelse, for blot at nævne nogle få. Hvis udviklingen og anvendelsen af droner fremmes på passende vis, kan Europa komme til at spille en ledende rolle (se EØSU's udtalelse TEN/553).

3.3.5. Europa bør i særdeleshed lanceres som verdens knudepunkt for jety, der flyver på biobrændsel, og FoU bør støtte stordriftsproduktion af biobrændsel til jety i EU.

3.4. *Den sociale dimension*

- I overensstemmelse med Kommissionens arbejdsprogram 2015 bør der gives prioritet til skabelsen af arbejdspladser i EU's økonomi, herunder inden for luftfartssektoren. Både eksisterende og nye arbejdspladser bør baseres på de højeste europæiske standarder.
- Den europæiske luftfarts succes afhænger af dens ansattes færdigheder og kvalifikationer. Der bør derfor vedtages foranstaltninger for at øge interessen for denne sektor og forhindre, at kvalificeret arbejdskraft forlader sektoren eller søger arbejde under andre himmelstrøg (»hjerneflugt«).
- Som et fælles forum for arbejdsgivere og arbejdstagere i denne sektor bør EU's Sektordialogudvalg for Civil Luftfart høre om EU-institutionernes initiativer vedrørende sektoren. Dette sikrer, at arbejdsmarkedets parter bliver hørt, og øger sandsynligheden for deres støtte.
- Eventuelle aftaler inden for rammerne af EU's eksterne luftfarts politik bør sikre, at ILO's principper sættes på dagsordenen, og at man stræber efter gensidigt tilfredsstillende foranstaltninger, der kan sikre overholdelsen af disse (se EØSU's udtalelse TEN/500).

3.5. Operationel kvalitet

3.5.1. EU's luftfartsstrategis succes kan måles på, i hvor høj grad de enkelte interessenter fra den offentlige og private sektor tilskyndes til at yde deres bedste. Jo mere status quo afviger fra den optimale operationelle kvalitet, desto mindre konkurrencedygtig vil den europæiske luftfart være internationalt. Dette princip gælder for luftrumsforvaltningen, lufthavnes og flyselskabers effektivitet og et gnidningsfrit interinstitutionelt samarbejde i Europa.

3.5.2. Nøgleresultatindikatorer viser tal, der ikke er optimale som følge af forskelle i de nationale tilgange, der igen bidrager til en fragmentering af det europæiske indre marked for luftfart. Det er nødvendigt at foretage en afvejning af legitime lovgivningsmæssige og politiske nationale interesser over for interessenternes evne til at opnå optimal operationel kvalitet.

3.5.3. »Vi skal gøre vores hjemmearbejde«. Et funktionelt og effektivt fælles europæisk luftrum er en ufravigelig betingelse for bæredygtig konkurrenceevne i den europæiske luftfartssektor. En løsning af lufthavnens kapacitetsproblemer bør være en integreret del af denne proces.

3.5.4. EU's luftfartspolitik kan ikke begrænses til EU's luftrum, da luftfarten i EU i sagens natur påvirker **hele den geografiske region Europa**. Europæiske regeringer og interessenter i lande uden for EU bør derfor betragtes som naturlige partnere for EU, der under ledelse af Kommissionen vil blive hørt og inddraget i EU's samlede luftfartspolitik. Den fortsatte udvikling af Eurocontrols database og erfaringerne med central lufttrafikstyring er et fremragende eksempel på at bygge bro mellem EU-medlemsstaternes og andre europæiske landes redskaber til styring af lufttrafikken.

3.5.5. Princippet om »One-Stop Security«, som skal indføres i hele EU, bør også overvejes for andre lande. Gensidig anerkendelse af standarder bør også være mulig med »ligesindede« lande, hvilket vil bidrage til et afbalanceret globalt sikkerhedssystem, hvor hele indsatsen er rettet mod den reelle trussel⁽⁸⁾.

3.6. Tilslutningsforbindelser

3.6.1. Luftfartssektoren har udviklet sig til et luftfartsværdinetværk, dvs. indbyrdes forbundne virksomheder, der i fællesskab skaber værdi. Det indre marked for luftfart har fremmet væksten i meget effektive europæiske luftfartsselskaber og luftfartskoncerner, og nicheluftfartsselskaber er tilsvarende under udvikling. Disse »næste generation«-luftfartsselskaber og andre luftfartsselskaber baseret på forskellige forretningsmodeller afhænger alle af et netværk af effektive og markedsorienterede leverandører, hvis de vil opnå bæredygtig succes.

3.6.2. Et sådant netværk af indbyrdes forbundne luftfartsselskaber, lufthavne, ground handling-selskaber, lufttrafikstyringsorganisationer m.v. skaber som sektor ikke alene beskæftigelse, men også forbindelser for regioner og samfund. Jo flere forbindelser der findes, desto større betydning får disse forbindelser for en region eller et samfund takket være deres tiltrækningskraft for turisme og handel, og desto større bliver forbindelsesmulighederne for økonomien.

3.6.3. En effektiv luftfart fremmer således den økonomiske vækst. En vellykket EU-luftfartsstrategi bør derfor søge at forbedre den økonomiske vækst ved at reducere de eksterne omkostninger, der påvirker sektorens aktiviteter i EU, og ved at skabe vækstmuligheder for luftfarten internationalt.

3.7. International luftfart

3.7.1. Luftfarten er en af de få servicesektorer, der konkurrerer ikke på lokalt, men på globalt plan. Derfor har produktionsomkostninger, den forhåndenværende politiske opbakning og den støtte, der bevilges til luftfartsselskaber uden for EU (men ikke til luftfartsselskaber inden for EU), en indvirkning på Europas konkurrenceevne.

⁽⁸⁾ EUT C 100 af 30.4.2009, s. 39.

3.7.2. EU har globalt en enestående styrke. På trods af og takket være sin interne mangfoldighed har Unionen etableret konfliktløsningsmekanismer, godkendelsesordninger for statsstøtte og en social dialog, og sikkerhedsstandarder udgør sammen med andre standarder et værdisæt, der er fælles for de over 500 mio. borgere og selskaber i en af de mest betydningsfulde, stabile og indflydelsesrige økonomiske regioner i verden. At få adgang til dette marked er en meget attraktiv mulighed for selskaber uden for EU.

3.7.3. EU's luftfartsstrategi bør baseres på disse standarder, og man bør inden for rammerne af samordnede og koordinerede forhandlinger stræbe efter at få tredjelande til at godkende dem. EU har allerede indgået en velfungerende luftfartsaftale mellem EU og USA, som indeholder bestemmelser, der gør det muligt for begge parter at videreudvikle konsensus om at forbedre, i fællesskab at gennemføre og sågar at udstrække disse standarder til tredjelande. En omfattende og integreret luftfartspolitik bør derfor forsøge at anvende eksisterende instrumenter, f.eks. Det Fælles Udvalg EU-USA, som et middel til at skabe en fælles forståelse med andre ligesindede lande verden over af, at en bæredygtig luftfart er afhængig af, at de grundlæggende værdier respekteres. EU og USA kunne indtage en førende rolle i forbindelse med fastsættelsen af globale standarder (herunder SESAR/NextGen).

3.7.4. Navnlig når det gælder de eksterne forbindelser, er det ikke nok at sikre, at alle medlemsstater og alle interessenter fra den private sektor kan blive inddraget i alle faser af alle forhandlinger. Det er yderst vigtigt at sørge for, at især interessenter med specifikke interesser på et givent marked regionalt, globalt eller sektormæssigt høres og inddrages for herigennem at sikre fortsat opbakning til en integreret og omfattende luftfartspolitik. Luftfarten kan kun skabe økonomisk vækst, hvis GD MOVE støttes fuldt ud af andre direktorater som f.eks. REGIO, TRADE og COMP.

3.7.5. I en globaliseret økonomi bør bestemmelserne om ejendomsret og kontrol naturligvis underkastes en omhyggelig gennemgang og revision. I en fremtidsorienteret EU-luftfartsstrategi bør man overveje at kodificere EU's principper om fair konkurrence for at fremme accepten af sådanne standarder blandt luftfartsselskaber uden for EU som et middel til at sikre fair konkurrence på liberaliserede markeder. For at få en bedre forståelse anbefaler EØSU Kommissionen at overveje de forskellige muligheder for eventuelle ændringer af de nuværende bestemmelser om ejendomsret og kontrol særskilt. Forslagene bør baseres på yderligere forskning og analyse.

Bruxelles, den 17. september 2015.

Henri MALOSSE
Formand for
Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg