



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 7.12.2015
COM(2015) 598 final

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

Στρατηγική για τις αερομεταφορές στην Ευρώπη

{SWD(2015) 261 final}

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ — ΑΠΟΓΕΙΩΝΟΝΤΑΣ ΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΕ ΑΛΛΑ ΥΨΗ

1.1 Γιατί οι αερομεταφορές είναι σημαντικές για την ΕΕ;

Οι αερομεταφορές είναι ισχυρή κινητήρια δύναμη της οικονομικής ανάπτυξης, της απασχόλησης, του εμπορίου και της κινητικότητας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην οικονομία της ΕΕ και ενισχύουν την ηγετική θέση της διεθνώς. Η στρατηγική αερομεταφορών είναι αναγκαία για να διασφαλισθεί ότι ο ευρωπαϊκός αεροπορικός τομέας παραμένει ανταγωνιστικός και αποκομίζει τα οφέλη της παγκόσμιας οικονομίας, η οποία μεταβάλλεται και αναπτύσσεται με ταχείς ρυθμούς. Η παρούσα στρατηγική αερομεταφορών θα συμβάλει συνεπώς σε μεγάλο βαθμό στην επίτευξη των βασικών προτεραιοτήτων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Ο τομέας αερομεταφορών της ΕΕ απασχολεί απευθείας από 1,4¹ έως 2² εκατομμύρια άτομα και στηρίζει άμεσα ή έμμεσα 4,8³ με 5,5⁴ εκατομμύρια θέσεις εργασίας. Η άμεση συνεισφορά των αερομεταφορών στο ΑΕΠ της ΕΕ ανέρχεται σε 110 δισ. ευρώ⁵, ενώ η συνολική επίπτωση, συμπεριλαμβανομένου του τουρισμού, φθάνει μέχρι και τα 510 δισ. ευρώ⁶ μέσω του πολλαπλασιαστικού αποτελέσματος. Η διάθεση διηπειρωτικών απευθείας πτήσεων είναι όντως καθοριστικός παράγοντας στην επιλογή του τόπου εγκατάστασης της έδρας μεγάλων επιχειρήσεων στην Ευρώπη: αύξηση κατά 10% της προσφοράς διηπειρωτικών πτήσεων συνεπάγεται αύξηση του αριθμού των εδρών μεγάλων εταιρειών κατά 4%⁷. Αύξηση κατά 10% των αναχωρούντων επιβατών από μητροπολιτική περιοχή αυξάνει την τοπική απασχόληση στον τομέα των υπηρεσιών κατά 1%⁸.

Τα τελευταία 20 έτη, η ελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ και η ουσιαστική αύξηση της ζήτησης αεροπορικών μεταφορών εντός της ΕΕ και παγκοσμίως έχουν οδηγήσει σε σημαντική ανάπτυξη του ευρωπαϊκού αεροπορικού τομέα. Οι χρήστες των αεροπορικών μεταφορών έχουν άνευ προηγουμένου επιλογή ως προς τις δυνατότητες μετακίνησής τους σε ανταγωνιστικές τιμές. Ο αριθμός και η συχνότητα των ενδοενοσημικών και των διεθνών γραμμών και ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκαν σημαντικά⁹. Οι αερομεταφορές χαμηλού κόστους της ΕΕ είναι πλέον μεταξύ των πρώτων αερομεταφορέων τόσο από άποψη κίνησης επιβατών, όσο και από άποψη κεφαλαιοποίησης της αγοράς. Ο ευρωπαϊκός αεροναυτικός κλάδος σημείωσε επίσης σημαντική ανάπτυξη.

Ο διεθνής αεροπορικός τομέας εκτός Ευρώπης, στον οποίο παρατηρήθηκε εξαιρετικά ταχεία ανάπτυξη σε ορισμένες περιοχές του κόσμου, χαρακτηρίστηκε και αυτός από ορισμένες σημαντικές εξελίξεις. Αυτό συνδέεται με τη μετατόπιση του παγκόσμιου οικονομικού κέντρου βάρους προς Ανατολάς, ιδίως στην Ασία¹⁰. Έτσι, εμφανίσθηκαν στη Μέση Ανατολή και την Ασία αρκετές νέες αεροπορικές εταιρείες και αερολιμένες που συνιστούν νέα αξιοσημείωτη πρόκληση για τους ευρωπαϊκούς κεντρικούς αερολιμένες και τους αερομεταφορείς της Ευρώπης.

Ταυτόχρονα, η ανάπτυξη της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη και διεθνώς πρέπει να συγκερασθεί με τη διατήρηση υψηλών προτύπων ασφάλειας και προστασίας της αεροπορίας, καθώς και με τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των αερομεταφορών και τη συμβολή στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής. Εν ολίγοις, οι αερομεταφορές πρέπει να αναπτυχθούν με βιώσιμο τρόπο.

¹⁻³⁻⁵⁻⁶ Steer Davies Gleave – Study on employment and working conditions in air transport and airports, Final report 2015.

²⁻⁴ Aviation: Benefits Beyond Borders, Report prepared by Oxford Economics for ATAG, April 2014.

⁷ Germa Bèl, Xavier Fageda Getting there fast: globalization, intercontinental flights and location of headquarters - Journal of Economic Geography 8 (2008).

⁸ Jan K. Brueckner, Airline Traffic and Urban Economic Development, Urban Studies, 2003.

⁹ Σήμερα υπάρχουν περισσότερες από 3.500 γραμμές μεταξύ κρατών μελών της ΕΕ και περισσότερες από 2.500 γραμμές με προορισμούς εκτός της ΕΕ, έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, κεφάλαιο 1 τμήμα 2.

¹⁰ Η περιοχή της Ασίας και του Ειρηνικού αναμένεται ότι θα αναπτυχθεί με τους ταχύτερους ρυθμούς και μέχρι το 2034 θα αντιπροσωπεύει το 40% της παγκόσμιας εναέριας κυκλοφορίας, έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, κεφάλαιο 1 τμήμα 4.

1.2 Συνολική στρατηγική για πιο ανταγωνιστικό αεροπορικό τομέα της ΕΕ

Η συμβολή των αερομεταφορών στις συνολικές επιδόσεις της οικονομίας της ΕΕ και η διεθνής παρουσία τους είναι τόσο σημαντικές, ώστε να καθίστανται ζωτικές για να παραμείνει ανταγωνιστικός ο αεροπορικός τομέας της ΕΕ, να διατηρήσει την ηγετική του θέση και να μπορεί να αναπτυχθεί. Η Ευρώπη πρέπει να είναι ηγετικός παράγοντας στις διεθνείς αερομεταφορές και να αποτελέσει παγκόσμιο υπόδειγμα βιώσιμης αεροπορίας, με υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης και φιλόδοξα πρότυπα της ΕΕ. Στόχος της παρούσας στρατηγικής για τις αερομεταφορές είναι να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα και η βιωσιμότητα ολόκληρου του δικτύου αξίας των αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ.

Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή προσδιόρισε τρεις κύριες προτεραιότητες:

- **Αξιοποίηση των αναπτυσσόμενων αγορών**, με βελτίωση των υπηρεσιών, της πρόσβασης στην αγορά και των δυνατοτήτων επένδυσης με τρίτες χώρες και, παράλληλα, με διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού·
- **Αντιμετώπιση των περιορισμών ανάπτυξης στον αέρα και στο έδαφος**, με μετριασμό των περιορισμών χωρητικότητας και βελτίωση της αποδοτικότητας και της συνδεσιμότητας·
- **Διατήρηση υψηλών προτύπων ασφάλειας πτήσεων και προστασίας στην ΕΕ**, με στροφή προς μια νοοτροπία βάσει κινδύνων και επιδόσεων.

Εν προκειμένω, είναι αναγκαία επίσης η ανάληψη δράσης από την ΕΕ στα ακόλουθα πεδία:

- **Ενίσχυση του κοινωνικού θεματολογίου και δημιουργία θέσεων εργασίας υψηλής ποιότητας στον αεροπορικό τομέα·**
- **Προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών·**
- **Μετάβαση σε νέα εποχή καινοτομίας και ψηφιακών τεχνολογιών·**
- **Συμβολή στη δημιουργία ανθεκτικής Ενεργειακής Ένωσης και στην άσκηση μακρόπνοης πολιτικής για την κλιματική αλλαγή.**

Οδηγός για την παρούσα στρατηγική για τις αερομεταφορές ήταν η δημόσια διαβούλευση¹¹, κατά την οποία έγιναν εισηγήσεις, και ο εκτενής διάλογος με τα κράτη μέλη της ΕΕ, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, καθώς και με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Η στρατηγική θα προωθηθεί σύμφωνα με τις αρχές για βελτίωση της νομοθεσίας¹². Όλες οι δράσεις με σημαντικές επιπτώσεις θα αποτελέσουν αντικείμενο διαβούλευσης και εκτίμησης επιπτώσεων.

II. ΑΝΑΚΑΜΨΗ ΚΑΙ ΠΡΟΒΑΔΙΣΜΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΕ

2.1 Αξιοποίηση της ανάπτυξης με βελτίωση των υπηρεσιών και της πρόσβασης στις αναπτυσσόμενες αγορές

Νέοι ανταγωνιστές και αναδιδόμενες αγορές

Ο ευρωπαϊκός κλάδος αερομεταφορών αντιμετωπίζει νέες προκλήσεις ανταγωνισμού σε μια ταχέως αναπτυσσόμενη παγκόσμια αγορά, ιδίως λόγω της μετατόπισης της οικονομικής ανάπτυξης προς Ανατολάς. Αυτοί οι νέοι ανταγωνιστές ωφελούνται από την ταχεία οικονομική ανάπτυξη ολόκληρης

¹¹ <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/consultations/doc/2015-aviation-package/synopsis-report.pdf>.

¹² Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ανακοίνωση «Βελτίωση της νομοθεσίας για καλύτερα αποτελέσματα», COM(2015)215 της 19.5.2015.

της περιοχής, κυρίως της Ασίας, και από το γεγονός ότι οι αεροπορικές μεταφορές καθίστανται στρατηγικό στοιχείο των πολιτικών οικονομικής ανάπτυξης που ασκούν οι χώρες τους.

Οι τακτικές επιβατικές γραμμές στην περιοχή της Ασίας και του Ειρηνικού, με πρόβλεψη ετήσιου ρυθμού ανάπτυξης της τάξης του 6%, είναι πιθανόν να αναπτυχθούν ταχύτερα από ό,τι σε άλλες περιοχές μέχρι το 2034, οπότε θα αντιπροσωπεύουν το 40% της παγκόσμιας αεροπορικής κίνησης. Η Κίνα αναμένεται ότι θα γίνει η μεγαλύτερη αγορά αερομεταφορών στον κόσμο, ξεπερνώντας το 2023 τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής σε αριθμό μεταφερόμενων επιβατών¹³.

Σε αντίθεση με άλλους κλάδους, οι αεροπορικές μεταφορές πάσχουν από ορισμένους περιορισμούς στις επενδύσεις και την πρόσβαση στην αγορά, οι οποίοι παρακωλύουν τη βιώσιμη και δυναμική ανάπτυξη του τομέα. Τα εμπόδια αυτά έχουν αρθεί σε μεγάλο βαθμό μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση με τη δημιουργία της ενιαίας αγοράς αερομεταφορών της ΕΕ. Παραδείγματος χάρη, δεν υπάρχει περιορισμός στα δικαιώματα μεταφοράς εντός της Ευρώπης για τις αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ, εφόσον είναι κάτοχοι αδείας λειτουργίας της ΕΕ. Οι αεροπορικές εταιρείες μπορούν να εκτελούν πτήσεις προς οποιοδήποτε ευρωπαϊκό προορισμό για να εξυπηρετούν το επιβατικό κοινό στην Ευρώπη. Δεν υφίσταται όριο στις επενδύσεις επενδυτών της ΕΕ σε αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ. Περιορισμοί και εμπόδια όμως συναντώνται ακόμη συχνά εκτός Ευρώπης και στις διεθνείς γραμμές και στις αγορές τρίτων χωρών. Παραδείγματος χάρη, οι αεροπορικές εταιρείες υπόκεινται ακόμη σε περιορισμούς όσον αφορά την ικανότητα πρόσβασής τους σε αγορές τρίτων χωρών, την πρόσβασή τους σε διαφορετικές πηγές επενδύσεων (ιδίως σε ξένες επενδύσεις) και τις συγχωνεύσεις τους και τη δημιουργία μεγάλων και πλήρως ενοποιημένων αεροπορικών ομίλων χωρίς να τίθενται σε αμφισβήτηση τα δικαιώματα μεταφοράς που έχουν.

Φιλόδοξη εξωτερική πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ με στόχο τις αναπτυσσόμενες αγορές

Ο αεροπορικός τομέας της ΕΕ πρέπει να είναι σε θέση να αξιοποιήσει αυτές τις νέες αναπτυσσόμενες αγορές, στις οποίες θα προκύψουν σημαντικές οικονομικές δυνατότητες τις επόμενες δεκαετίες. Η γεωγραφική θέση δεν είναι ο μόνος παράγοντας που καθορίζει τη χωροθέτηση επιτυχών διεθνών κεντρικών αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών. Η ύπαρξη κατάλληλων υποδομών, η φύση των οικονομικών, φορολογικών και κανονιστικών καθεστώτων και οι ιστορικοί, πολιτιστικοί και εμπορικοί δεσμοί διαδραματίζουν επίσης ρόλο¹⁴. Η διαχείριση των παραμέτρων αυτών είναι εφικτή και η Ευρώπη διαθέτει όλα τα μέσα προς τον σκοπό αυτό.

Η πείρα έχει δείξει ότι η διαπραγμάτευση συνολικών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών σε επίπεδο ΕΕ με τρίτες χώρες είναι αποτελεσματικό εργαλείο. Για παράδειγμα, μετά την υπογραφή της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ με τα κράτη των Δυτικών Βαλκανίων, ο αριθμός επιβατών έχει σχεδόν τριπλασιασθεί. Στην περίπτωση του Μαρόκου, έχει διπλασιασθεί. Από τη σύναψη των συμφωνιών με τις ΗΠΑ και τον Καναδά η συνδυασμένη αύξηση του αριθμού επιβατών μεταξύ της ΕΕ και των εν λόγω αγορών ήταν πάνω από 3 εκατομμύρια.

Η ΕΕ ασκώντας φιλόδοξη εξωτερική πολιτική αεροπορικών μεταφορών με τη διαπραγμάτευση συνολικών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών, με σαφή στόχευση στις αναπτυσσόμενες αγορές, μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση της πρόσβασης στην αγορά και σε επενδυτικές δυνατότητες για τον ευρωπαϊκό αεροπορικό κλάδο σε σημαντικές υπερπόντιες αγορές, στην αύξηση της διεθνούς συνδεσιμότητας της Ευρώπης και στην εξασφάλιση θεμιτών και διαφανών όρων στην αγορά για τις αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ. Όπως έχει δείξει η πείρα στην αγορά αερομεταφορών της ΕΕ, το άνοιγμα της αγοράς που επιτεύχθηκε με αυτές τις συμφωνίες θα δημιουργήσει και δυνατότητες για τις νεοεισερχόμενες εταιρείες και για την ανάδυση νέων επιχειρηματικών μοντέλων. Η Επιτροπή θα επιδιώξει να εξασφαλίσει ταχεία πρόοδο κατά τις προσεχείς διαπραγματεύσεις κατά τρόπο που να εξασφαλίζει τη συνεχή ανάπτυξη του ευρωπαϊκού κλάδου αερομεταφορών.

¹³ Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, κεφάλαιο 1 τμήμα 4.

¹⁴ (HB) Airports Commission, Final Report, July 2015.

Πέραν αυτού, για να υποστηριχθεί το διεθνές εμπόριο αεροσκαφών και συναφών προϊόντων, η ΕΕ πρέπει να επεκτείνει το φάσμα διμερών συμφωνιών για την ασφάλεια της αεροπορίας με σκοπό την αμοιβαία αναγνώριση των προτύπων πιστοποίησης της ασφάλειας πτήσεων. Οι συμφωνίες αυτές μειώνουν σημαντικά το κόστος συναλλαγών των εξαγόμενων αεροσκαφών και, παράλληλα, εξασφαλίζουν υψηλό επίπεδο ασφάλειας πτήσεων στις εταίρους χώρες και βοηθούν στην εναρμόνιση των προτύπων των προϊόντων σε παγκόσμιο επίπεδο. Μετά την επιτυχή σύναψη τέτοιων συμφωνιών με τις Ηνωμένες Πολιτείες, τη Βραζιλία και τον Καναδά, η ΕΕ πρέπει να επιδιώξει διαπραγματεύσεις με άλλους κύριους αεροναυτικούς εταίρους, ιδίως με την Κίνα και την Ιαπωνία.

Πρόσβαση στην αγορά με ισότιμους όρους ανταγωνισμού

Για να παραμείνει ανταγωνιστικός ο ευρωπαϊκός αεροπορικός κλάδος, είναι ουσιαστικό η πρόσβαση στην αγορά να βασίζεται σε κανονιστικό πλαίσιο το οποίο θα προωθεί τις αξίες και τα πρότυπα της ΕΕ, θα δίνει ευκαιρίες σε αμοιβαία βάση και θα αποτρέπει τη στρέβλωση του ανταγωνισμού.

Επειδή δεν υφίσταται προς το παρόν διεθνές νομικό πλαίσιο για την αντιμετώπιση πιθανών αθέμιτων εμπορικών πρακτικών στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, είναι σημαντικό και νόμιμο η ΕΕ να αντιμετωπίσει αυτές τις πρακτικές, ώστε να εξασφαλισθεί θεμιτός και βιώσιμος ανταγωνισμός. Ο κανονισμός αριθ. 868/2004¹⁵ για την προστασία από τις πρακτικές χορήγησης ενισχύσεων και τις αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές καλύπτει αυτό το θέμα, αλλά οι ενδιαφερόμενοι παράγοντες δεν τον θεωρούν αποτελεσματικό ως έχει σήμερα. Το θέμα πρέπει να αντιμετωπισθεί στο πλαίσιο της διαπραγμάτευσης συνολικών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ και με εντατικοποίηση της σχετικής πολιτικής δράσης σε επίπεδο Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας. Επιπλέον, η Επιτροπή εξετάζει εάν θα προτείνει νέα ενωσιακά μέτρα για την αντιμετώπιση αθέμιτων πρακτικών όσο το δυνατόν συντομότερα εντός του 2016¹⁶.

Οι διατάξεις περί κυριότητας και ελέγχου αποτελούν βασικό στοιχείο του ισχύοντος διεθνούς κανονιστικού πλαισίου. Όντως, οι αεροπορικές εταιρείες προσελκύουν όλο και περισσότερο το ενδιαφέρον των επενδυτών και των διεθνών επενδυτικών ταμείων. Οι διατάξεις όμως περί κυριότητας και ελέγχου βάσει του διεθνούς πλαισίου περιλαμβάνουν στοιχεία περί εθνικότητας και ελέγχου που αποθαρρύνουν ίσως τις επενδύσεις από αλλοδαπούς.

Ξένοι επενδυτές μπορούν να επενδύουν σε αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ, δεν μπορούν όμως να έχουν ποσοστό κυριότητας άνω του 49%¹⁷, ενώ ο έλεγχος της εταιρείας πρέπει να παραμένει σε υπηκόους της ΕΕ. Τα τελευταία χρόνια πραγματοποιήθηκαν αρκετές σημαντικές ξένες επενδύσεις σε αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ, οι οποίες οδήγησαν τις αρχές πολιτικής αεροπορίας και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να επανεξετάσουν τους κανόνες περί επενδύσεων, ώστε να διασφαλισθεί ότι ο έλεγχος των αεροπορικών εταιρειών της ΕΕ παραμένει σύμφωνος με το δίκαιο της ΕΕ. Αρκετές έρευνες είναι ακόμη σε εξέλιξη. Οι έρευνες αυτές δείχνουν ότι είναι αναγκαία η συνεργασία μεταξύ των αρχών, όπως και η κοινή αντίληψη του τρόπου με τον οποίο διενεργείται η αξιολόγηση των κριτηρίων «ελέγχου» και η εφαρμογή τους.

Λαμβανομένων υπόψη της εμπορικής και της οικονομικής σημασίας πολλών αεροπορικών εταιρειών και των υψηλών χρηματοδοτικών αναγκών που έχουν οι αεροπορικές εταιρείες σε αρχικό στάδιο για να λειτουργούν αποδοτικά μέσα σε εξαιρετικά ανταγωνιστικό περιβάλλον, πρέπει να εξετασθούν προσεκτικά σε αυτή τη βάση η συνάφεια και η σημασία των απαιτήσεων περί κυριότητας και ελέγχου, όπως περιέχονται στον κανονισμό 1008/2008¹⁸. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να επιδιώκει τη χαλάρωση των κανόνων ιδιοκτησίας και ελέγχου με βάση την αποτελεσματική αμοιβαιότητα μέσω διμερών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών και εμπορικών συμφωνιών με τον μακροπρόθεσμο στόχο να το πράξει σε πολυμερές επίπεδο.

Η Επιτροπή:

¹⁵ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 868/2004 της 21ης Απριλίου 2004, ΕΕ L 162 της 30.4.2004, σ. 1-7.

¹⁶ Οι νομοθετικές προτάσεις θα υπόκεινται σε απαιτήσεις της Επιτροπής για τη βελτίωση της νομοθεσίας.

¹⁷ Κράτη μέλη της ΕΕ ή υπήκοοι της ΕΕ πρέπει να έχουν την κυριότητα της επιχείρησης σε ποσοστό άνω του 50%.

¹⁸ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3-20.

- Θα συστήσει στο Συμβούλιο την έκδοση **εξουσιοδοτήσεων για τη διαπραγμάτευση συνολικών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών σε επίπεδο ΕΕ** με τις ακόλουθες χώρες και περιοχές: Κίνα, ASEAN (Ενωση κρατών της Νοτιοανατολικής Ασίας), Τουρκία, Σαουδική Αραβία, Μπαχρέιν, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (ΗΑΕ), Κουβέιτ, Κατάρ, Ομάν, Μεξικό και Αρμενία·
- Συστήνει να διαπραγματευθεί η ΕΕ και άλλες **διμερείς συμφωνίες αεροπορικής ασφάλειας** με κράτη που διαθέτουν σημαντική αεροναυπηγική βιομηχανία, όπως η Κίνα και η Ιαπωνία·
- Προτείνει να αρχίσει **νέο διάλογο για τις αεροπορικές μεταφορές** με σημαντικούς αεροπορικούς εταίρους, όπως η Ινδία·
- **Θα διαπραγματευθεί αποτελεσματικές διατάξεις για θεμιτό ανταγωνισμό** στο πλαίσιο της διαπραγμάτευσης συνολικών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ και θα εξετάσει **μέτρα αντιμετώπισης αθέμιτων πρακτικών** από τρίτες χώρες και φορείς εκμετάλλευσης τρίτων χωρών·
- **Προτείνει να δημοσιεύσει ερμηνευτικές κατευθύνσεις** για την εφαρμογή του κανονισμού 1008/2008 όσον αφορά τις διατάξεις **περί κυριότητας και ελέγχου** των αεροπορικών εταιρειών της ΕΕ, ώστε να εξασφαλισθεί μεγαλύτερη ασφάλεια δικαίου για επενδυτές και αεροπορικές εταιρείες.

2.2 Αντιμετώπιση των ορίων ανάπτυξης και στον αέρα και στο έδαφος

Η κύρια πρόκληση για την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής αεροπορίας είναι να μειωθούν οι περιορισμοί στη χωρητικότητα και την αποδοτικότητα, οι οποίοι παρεμποδίζουν σοβαρά την ικανότητα του ευρωπαϊκού αεροπορικού τομέα να αναπτυχθεί με βιώσιμο τρόπο και να ανταγωνίζεται σε διεθνές επίπεδο, και προκαλούν κυκλοφοριακή συμφόρηση, καθυστερήσεις και αύξηση του κόστους.

Οι αερολιμένες μαζί με τους παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας αποτελούν τα κύρια στοιχεία της πολιτικής αεροπορίας. Η ποιότητα, η αποδοτικότητα και το κόστος των υπηρεσιών αυτών αποκτούν όλο και μεγαλύτερη σημασία για την ανταγωνιστικότητα του κλάδου. Στην Ευρώπη, οι αερολιμένες και η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας μπορούν να χειρίζονται με ασφάλεια έως και 33.000 πτήσεις ημερησίως. Είναι, όμως, αναποτελεσματική η διαχείριση του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου στο σύνολό του λόγω του άσκοπου κατακερματισμού του και η βραδεία υλοποίηση του πλαισίου για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό συνεπάγεται υψηλότερο κόστος για τις αεροπορικές εταιρείες, γεγονός που θίγει άμεσα την ανταγωνιστικότητά τους. Το εκτιμώμενο κόστος του κατακερματισμένου εναερίου χώρου της ΕΕ αντιστοιχεί τουλάχιστον σε 5 δισ. ευρώ ετησίως. Σε αυτήν την αναποτελεσματική χρήση του εναερίου χώρου οφείλονται οι υψηλότερες τιμές και τις καθυστερήσεις για τους επιβάτες, διότι αυξάνονται η κατανάλωση καυσίμων και οι εκπομπές CO₂ για τους φορείς εκμετάλλευσης, και παρεμποδίζονται οι προσπάθειες βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων¹⁹. Πέραν αυτού, προβλέπεται ότι οι μεγάλοι ευρωπαϊκοί αερολιμένες θα αντιμετωπίσουν προβλήματα χωρητικότητας στο εγγύς μέλλον.

Ολοκλήρωση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός αποτελεί από παράδειγμα ότι η ΕΕ μπορεί να κάνει τη διαφορά αυξάνοντας τη χωρητικότητα, βελτιώνοντας την ασφάλεια πτήσεων και περικόπτοντας το κόστος και ελαχιστοποιώντας, ταυτόχρονα, το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των αερομεταφορών. Αυτή ήταν η αρχική φιλοδοξία εδώ και πάνω από μια δεκαετία, το έργο, όμως, δεν αποδίδει ακόμη πλήρως. Παρά κάποιες επιτυχίες στην καλύτερη λειτουργία του δικτύου, το επίπεδο συνεργασίας μεταξύ των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας των κρατών μελών εξακολουθεί να μην είναι το καλύτερο και η χρησιμοποιούμενη τεχνολογία δεν είναι ούτε εναρμονισμένη ούτε υπερσύγχρονη. Τα κράτη μέλη της

¹⁹ Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, κεφάλαιο 2 τμήμα 5.1.

ΕΕ πρέπει να αντιπαρέλθουν αυτές τις προκλήσεις, ώστε να επιτευχθεί πραγματικός Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, ο οποίος είναι μία από τις πλέον θεμελιώδεις προκλήσεις που θίγουν σήμερα τις επιδόσεις και την ανταγωνιστικότητα του αεροπορικού συστήματος της ΕΕ. Για παράδειγμα, με ένα πλήρως βελτιωμένο σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας θα μειωνόταν το κόστος που δημιουργείται από ανεπάρκειες (καθυστερήσεις και μεγαλύτερου μήκους διαδρομές, κ.λ.π.).

Ως σημαντικό βήμα για την αξιοποίηση αυτού του δυναμικού για τον αεροπορικό τομέα της ΕΕ, η Επιτροπή καλεί το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να εγκρίνουν τις προτάσεις για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό (ΕΕΟ2+)²⁰, ώστε να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου και των λειτουργιών δικτύου και η ταχεία υλοποίηση των στόχων σε κλίμακα ΕΕ για τον μηχανισμό επιδόσεων με έναν πλήρως ανεξάρτητο φορέα εξέτασης των επιδόσεων.

Η αποτελεσματική διακυβέρνηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού παραμένει προτεραιότητα της Επιτροπής. Πρέπει να καθορισθούν τα καθήκοντα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροπορίας και του Eurocontrol, αντίστοιχα, κατά τρόπο που να εξασφαλίζουν την αλληλοσυμπλήρωσή τους, ώστε να είναι δυνατόν να αποφεύγονται οι επικαλύψεις και να μειωθεί το κόστος.

Τα καθήκοντα του διαχειριστή δικτύου στον συντονισμό της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο θα διευρυνθούν βαθμιαία, ώστε να αναλάβει κοινές υπηρεσίες που με τη σειρά τους θα μειώσουν περαιτέρω το κόστος· τα καθήκοντα αυτά πρέπει να εξελιχθούν σε σύναψη κλαδικής σύμπραξης. Με βάση τα ανωτέρω, η απόφαση διορισμού του διαχειριστή δικτύου για τη θητεία πέραν του 2020 θα ληφθεί το 2017.

Οι απώτατοι στόχοι τεχνολογικού εκσυγχρονισμού της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας με την εγκατάσταση του ερευνητικού έργου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SESAR) είναι να καταστεί δυνατή η μείωση του κόστους διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και να αυξηθεί η επιχειρησιακή αποδοτικότητα για τους χρήστες του εναέριου χώρου με μείωση των καθυστερήσεων, της κατανάλωσης καυσίμων και του χρόνου πτήσης, και να αυξηθεί η χωρητικότητα και να μειωθούν οι εκπομπές CO₂. Όλα αυτά τα στοιχεία θα αποφέρουν μεγαλύτερα περιβαλλοντικά οφέλη των λύσεων SESAR και είναι πλήρως συνδεδεμένα με το γενικό σύστημα επιδόσεων της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

Εν προκειμένω, είναι σημαντικό να εγκατασταθούν τεχνολογικές λύσεις έγκαιρα και συντονισμένα. Έχουν αναπτυχθεί ορισμένα εργαλεία προς τον σκοπό αυτόν, όπως το Γενικό Πρόγραμμα για τη Διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας, κοινά έργα και πρόγραμμα εγκατάστασης. Τίθενται σε εφαρμογή από συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα, και συγκεκριμένα από την Κοινή Επιχείρηση SESAR όσον αφορά τις δραστηριότητες καθορισμού και ανάπτυξης και από τη σύμπραξη-πλαίσιο εγκατάστασης του SESAR όσον αφορά την εγκατάστασή του. Και για τις δύο δραστηριότητες ανάπτυξης και εγκατάστασης απαιτείται κατάλληλη χρηματοδοτική στήριξη. Μέχρι τώρα, η ΕΕ συμβάλλει με χρηματοδότηση από προγράμματα όπως το «Ορίζων 2020» και ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη».

Όσον αφορά τις εξωτερικές σχέσεις, η Επιτροπή θα συνεχίσει να προωθεί ρυθμίσεις συνεργασίας μεταξύ του διαχειριστή δικτύου και κύριων εταιρών της ΕΕ, προκειμένου να βελτιωθεί η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Θα στηρίξει επίσης τη δράση της Κοινής Επιχείρησης SESAR και του διαχειριστικού οργάνου του SESAR. Χάρη στο SESAR, η ΕΕ μπορεί επίσης να ασκήσει επιρροή σε παγκόσμιο επίπεδο, ιδίως στις δραστηριότητες εναρμόνισης του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας.

Για να καταστεί δυνατή η απρόσκοπτη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, πρέπει να εξασφαλιστεί ελάχιστο επίπεδο εξυπηρέτησης στη διαχείριση του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου, η οποία θα επιτρέπει τουλάχιστον την κυκλοφορία των υπερπτήσεων (πτήσεις διερχόμενες από τον εναέριο χώρο

²⁰ COM(2013)409 final και COM(2013)410 final της 11.6.2013.

συγκεκριμένης χώρας ή περιοχής) με την ελάχιστη δυνατή διαταραχή του δικτύου. Εν προκειμένω, η Επιτροπή θα προωθήσει την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών.

Αντιμετώπιση των περιορισμών χωρητικότητας

Το 2035, κατά τον Eurocontrol, οι ευρωπαϊκοί αερολιμένες δεν θα είναι σε θέση να εξυπηρετούν τις περίπου 2 εκατομμύρια πτήσεις λόγω έλλειψης χωρητικότητας²¹. Θα υπάρχουν περισσότεροι από 20 αερολιμένες που θα λειτουργούν με πλήρη ή σχεδόν πλήρη χωρητικότητα επί 6 ή περισσότερες ώρες ημερησίως, έναντι μόνον 3 το 2012, γεγονός που θα έχει ως αποτέλεσμα 5 με 6 λεπτά πρόσθετη μέση καθυστέρηση ανά πτήση οφειλόμενη στους αερολιμένες. Το εκτιμώμενο οικονομικό κόστος λόγω της αδυναμίας ικανοποίησης της ζήτησης υπολογίζεται ότι θα οδηγήσει σε απώλεια δημιουργίας 434.000-818.000 θέσεων εργασίας και σε ετήσια απώλεια για το ΑΕΠ κατά 28 με 52 δισ. ευρώ²² σε επίπεδο ΕΕ.

Αυτές οι προβλέψεις για το «αγκάθι της χωρητικότητας» των αερολιμένων δείχνουν ότι παρά το καλά ανεπτυγμένο και εκτεταμένο δίκτυο αερολιμένων, πολλοί μεγάλοι ευρωπαϊκοί αερολιμένες παρουσιάζουν σοβαρή συμφόρηση, με αποτέλεσμα να διακυβεύεται η μελλοντική βιώσιμη ανάπτυξη του αεροπορικού συστήματος της ΕΕ. Ταυτόχρονα, άλλοι αερολιμένες στην Ευρώπη δεν χρησιμοποιούνται πλήρως και έχουν πλεονάζουσα χωρητικότητα. Είναι, ως εκ τούτου, ουσιώδες να αξιοποιηθεί κατά τον καλύτερο τρόπο η υπάρχουσα χωρητικότητα και να προγραμματισθεί πολύ εκ των προτέρων η απορρόφηση των προβλεπόμενων στο μέλλον αναγκών. Είναι επίσης αναγκαίο να εξασφαλισθεί καλύτερος στρατηγικός σχεδιασμός των αερολιμένων σε επίπεδο ΕΕ. Εν προκειμένω, η Επιτροπή χαιρετίζει τις εργασίες του Παρατηρητηρίου Αερολιμένων²³, το οποίο συνέστησε ιδίως να διαμορφωθούν πλαίσια στρατηγικού σχεδιασμού των αερολιμένων σε κάθε κράτος μέλος, καθώς και γενικά προγράμματα για μεγάλους αερολιμένες σύμφωνα με κοινές βέλτιστες πρακτικές. Βάσει αυτού, η Επιτροπή θα ζητήσει από το Παρατηρητήριο Αερολιμένων να συνεχίσει τις εργασίες στο θέμα της συμφόρησης των αερολιμένων, ιδίως για μέτρα μετριασμού αλλά και διαχείρισης της ελάχιστης έκθεσης του πληθυσμού στον θόρυβο των αεροσκαφών.

Πέραν αυτού, η Επιτροπή καλεί το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να εγκρίνουν σύντομα τον αναθεωρημένο κανονισμό για τις χρονοθυρίδες²⁴, ώστε να καταστεί δυνατή η καλύτερη δυνατή χρήση των πλέον πολυσύχαστων αερολιμένων και να δημιουργηθούν σαφή οφέλη για την οικονομία της ΕΕ²⁵.

Ενίσχυση της απόδοσης των αερολιμενικών υπηρεσιών

Οι υψηλής ποιότητας και ανταγωνιστικές αερολιμενικές υπηρεσίες, όπως και οι διάδρομοι προσγείωσης/απογείωσης, οι αεροσταθμοί επιβατών και η επίγεια εξυπηρέτηση, είναι ζωτικής σημασίας για την ανταγωνιστικότητα του αεροπορικού τομέα της ΕΕ και την ποιοτική εξυπηρέτηση των επιβατών.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη έθεσαν υπό αμφισβήτηση την καταλληλότητα του ισχύοντος νομικού πλαισίου και η Επιτροπή περιέλαβε την άποψή τους στην έκθεσή της²⁶ που δημοσιεύθηκε το 2014 σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας για τα αερολιμενικά τέλη²⁷.

Το φόρουμ της Θεσσαλονίκης που συγκεντρώνει τις Ρυθμιστικές Αρχές Αερολιμενικών Τελών θα συνεχίσει τις εργασίες του για βελτιωμένη εφαρμογή της ισχύουσας οδηγίας και θα υποβάλει στην

²¹ Στο πιθανότερο σενάριο κατά τον Eurocontrol, αυτό ισούται με το 12% της συνολικής ζήτησης το 2035, με 240 εκατομμύρια διακινήσεις επιβατών ή με εννέα διαδρόμους αερολιμένα με την αναγκαία χωρητικότητα. Συνολικά, προβλέπονται ελλείψεις χωρητικότητας σε 24 αερολιμένες σε 21 πόλεις.

²² Παρατηρητήριο της χωρητικότητας και της ποιότητας των αερολιμένων - 2015.

²³ Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, κεφάλαιο 2 τμήμα 5.3.

²⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 545/2009, της 18ης Ιουνίου 2009, ΕΕ L 167 της 29.6.2009, σ. 24-25.

²⁵ Για παράδειγμα, η καθιέρωση δευτερογενούς εμπορίας και μόνον θα μπορούσε να επιτρέψει στο αεροπορικό σύστημα της ΕΕ να εξυπηρετεί επιπλέον 14 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως, με ετήσια οικονομικά οφέλη ύψους 300 εκατ. ευρώ.

²⁶ COM/2014/278 final.

²⁷ Οδηγία 2009/12/ΕΚ, της 11ης Μαρτίου 2009, ΕΕ L 70 της 14.3.2009, σ. 11-16.

Επιτροπή πορίσματα και συστάσεις σχετικά με την αξιοποίηση της εκτίμησης της ισχύος που διαθέτει η αγορά ως μέσο προσδιορισμού της βέλτιστης κανονιστικής προσέγγισης. Όντως, όταν οι αερολιμένες υπόκεινται σε αποτελεσματικό ανταγωνισμό, η αγορά είναι εκείνη που πρέπει να καθορίζει το ύψος των αερολιμενικών τελών, οπότε δεν υπάρχει ανάγκη ρύθμισης. Ωστόσο, όταν οι αερολιμένες δεν υπόκεινται σε αποτελεσματικό ανταγωνισμό, ενδέχεται να χρειάζεται και πάλι ειδικό κανονιστικό πλαίσιο. Το φόρουμ της Θεσσαλονίκης πρέπει επίσης να εργασθεί στο θέμα της διαφάνειας των αερολιμενικών τελών και της αποτελεσματικής διαβούλευσης μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και αερολιμένων. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει σε ποιο βαθμό χρειάζεται να επανεξετασθεί ίσως η οδηγία για τα αερολιμενικά τέλη.

Η επίγεια εξυπηρέτηση περιλαμβάνει την παροχή υπηρεσιών στους αερολιμένες που είναι ουσιαστικές για την ασφαλή και αποτελεσματική αναχώρηση και άφιξη των αεροσκαφών, όπως είναι η τροφοδοσία καυσίμων, η εξυπηρέτηση επιβατών και η αποπάγωση των αεροσκαφών. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να επιδιώκει την αποτελεσματική εφαρμογή της υπάρχουσας οδηγίας²⁸, εστιάζοντας στην πρόσβαση στην αγορά επίγεια εξυπηρέτησης στους αερολιμένες της ΕΕ και διασφαλίζοντας ισότιμους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των παρόχων επίγεια εξυπηρέτησης. Η Επιτροπή θα προβεί σε αξιολόγηση της οδηγίας για την επίγεια εξυπηρέτηση και κατόπιν θα αποφασίσει εάν χρειάζεται αναθεώρησή της.

Τέλος, οι ευρωπαϊκοί αερολιμένες πρέπει να βελτιώσουν τις πολυτροπικές συνδέσεις τους, ώστε να δημιουργηθεί ένα αποτελεσματικότερο δίκτυο μεταφορών και να βελτιωθεί η μετακίνηση των επιβατών.

Καλύτερη συνδεσιμότητα εντός της ΕΕ και παγκοσμίως

Από τη δημόσια διαβούλευση προέκυψε με σαφήνεια ότι η συνδεσιμότητα (η οποία ορίζεται ευρέως ως ο αριθμός, η συχνότητα και η ποιότητα των αεροπορικών γραμμών μεταξύ δύο σημείων) είναι σημαντική για το επιβατικό κοινό και τις επιχειρήσεις και την οικονομία γενικότερα. Μελέτες²⁹ δείχνουν ότι όσο καλύτερα συνδέεται αεροπορικώς μια πόλη, μια περιοχή ή μια χώρα με άλλους προορισμούς στην Ευρώπη και άλλα μέρη του κόσμου, τόσο μεγαλύτερη μπορεί να είναι η οικονομική της ανάπτυξη.

Η αύξηση της συνδεσιμότητας στην τεράστια πλειονότητα αερολιμένων της ΕΕ υπήρξε εντυπωσιακή τα τελευταία δέκα έτη και οι αερολιμένες της ΕΕ εξακολουθούν να εξασφαλίζουν τον κύριο όγκο των συνδέσεων της Ευρώπης, αυτό όμως δεν μπορεί να θεωρείται δεδομένο. Συγκεκριμένα, η ανάλυση των διαφόρων στοιχείων της συνδεσιμότητας των αερολιμένων³⁰ δείχνει ότι ορισμένοι μη ευρωπαϊκοί αερολιμένες κατόρθωσαν να αυξήσουν την επέκταση των συνδέσεών τους και τη ροή επιβατών σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό. Η συνδεσιμότητα των αερολιμένων στην Ευρώπη διαφέρει σημαντικά μεταξύ, από τη μια πλευρά, των μεγάλων αερολιμένων που προσφέρουν εκατοντάδες προορισμούς και, αφετέρου, των μικρών περιφερειακών αερολιμένων που προσφέρουν μόνον ολιγάριθμους προορισμούς. Καίτοι αυτό μπορεί να οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στους διαφορετικούς όρους ζήτησης και προσφοράς (π.χ. πληθυσμός της περιοχής επιρροής, επίπεδο ανταγωνισμού από πλευράς προσφοράς, κατά κεφαλήν ΑΕΠ), οδηγεί ίσως παρόλα αυτά σε σημαντικό ανταγωνιστικό μειονέκτημα για τις πόλεις, τις περιοχές ή τις χώρες που διαθέτουν λιγότερες συνδέσεις.

Μελέτες που έχει πραγματοποιήσει ιδίως η Παγκόσμια Τράπεζα³¹ έδειξαν ότι είναι σημαντικό να παρακολουθείται το πλήθος των αεροπορικών γραμμών που διατίθεται στους πολίτες σε μια συγκεκριμένη πόλη, περιοχή ή χώρα. Η ικανότητα προσδιορισμού σε ουδέτερη και διαφανή βάση του βαθμού διατιθέμενων και/ή κοινωνικά επιθυμητών συνδέσεων είναι το κλειδί για εμπεριστατωμένη χάραξη πολιτικής και θα μπορούσε να καταστήσει δυνατή τη συγκριτική αξιολόγηση του διαθέσιμου

²⁸ Οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, ΕΕ L 272 της 25.10.1996, σ. 36-45.

²⁹ Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, κεφάλαιο 2 τμήμα 3.

³⁰ Άμεση, έμμεση και περαιτέρω συνδεσιμότητα μεγάλων αερολιμένων - βλ. έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, κεφάλαιο 2 τμήμα 3.1.

³¹ <http://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/1813-9450-5722>.

αριθμού γραμμών στους αερολιμένες της ΕΕ που είναι αντιμέτωποι με παρεμφερείς όρους ζήτησης και προσφοράς.

Εάν είναι προφανές ότι η ίδια η αγορά δεν θα οδηγήσει σε αποδεκτό αριθμό αεροπορικών γραμμών σε συγκεκριμένες περιοχές εντός της Ευρώπης, τα κράτη μέλη μπορούν να εξετάσουν το ενδεχόμενο επιβολής υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, προκειμένου να εξασφαλισθούν γραμμές από και προς υποεξυπηρετούμενες περιοχές. Ο κανονισμός 1008/2008³² καθορίζει τους εφαρμοστέους όρους, οι οποίοι μεταξύ άλλων αποβλέπουν στην πρόληψη πιθανής κατάχρησης αυτών των υποχρεώσεων. Αναλυτική αξιολόγηση του κανονισμού 1008/2008 πραγματοποιήθηκε το 2011-2013 και οι κανόνες για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας κρίθηκαν ότι αρμόζουν για τον συγκεκριμένο σκοπό, αλλά θεωρήθηκε ότι αξίζει η εκπόνηση κατευθύνσεων για την ορθή ερμηνεία τους³³.

Οι φόροι και τα τέλη που εφαρμόζουν σήμερα τα κράτη μέλη επάνω από τα φυσιολογικά όρια φορολογητέου κέρδους μπορεί να επηρεάζουν αρνητικά τη συνδεσιμότητα και την ανταγωνιστικότητα. Η Επιτροπή θα δημοσιεύσει κατάλογο των εν λόγω φόρων και τελών και θα εξετάσει τον αντίκτυπό τους.

Η Επιτροπή:

- Καλεί το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να εγκρίνουν σύντομα τις προτάσεις για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό (ΕΕΟ2+) και θα συνεχίσει να συνεργάζεται με τα κράτη μέλη και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη για την πλήρη υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού·
- Θα αξιολογήσει εάν είναι αναγκαίο να επανεξετασθεί η οδηγία για τα αερολιμενικά τέλη·
- Θα συνεργασθεί με το Παρατηρητήριο Αερολιμένων με σκοπό να παρακολουθεί τις τάσεις στις συνδέσεις προορισμών εντός και εκτός ΕΕ στην Ευρώπη, να εντοπίσει τυχόν ελλείψεις και να λάβει κατάλληλα μέτρα·
- Θα δημοσιεύσει ερμηνευτικές κατευθύνσεις για την επεξήγηση των ισχυόντων κανόνων που διέπουν την καθιέρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

2.3 Διατήρηση υψηλών προτύπων ασφάλειας πτήσεων και προστασίας από έκνομες ενέργειες στην ΕΕ

Τα τελευταία 20 έτη το οικονομικό και ρυθμιστικό τοπίο των αερομεταφορών στην Ευρώπη έχει αλλάξει σημαντικά και η τεχνικού χαρακτήρα κανονιστική ρύθμιση προσαρμόστηκε με επιτυχία στις αλλαγές αυτές. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροπορίας έχει εξελιχθεί επίσης τα τελευταία 10 έτη σε μία από τις ηγετικές αρχές ασφάλειας της αεροπορίας στον κόσμο. Το σύστημα ασφάλειας της αεροπορίας της ΕΕ όχι μόνο συμβάλλει σε υψηλού επιπέδου πρότυπα ασφάλειας, αλλά και στη δημιουργία ίσων όρων ανταγωνισμού για τον κλάδο. Ωστόσο, ενόψει των νέων μελλοντικών προκλήσεων, οι επιδόσεις και η αποτελεσματικότητα της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς αεροπορικών μεταφορών πρέπει τώρα να αναβαθμισθούν ώστε να διασφαλισθεί η μελλοντική της ανταγωνιστικότητα. Η αναπροσαρμογή του κανονιστικού πλαισίου είναι κομβικής σημασίας για τις προσπάθειες αυτές.

Η ασφάλεια πτήσεων και η προστασία από έκνομες ενέργειες αποτελούν προαπαιτούμενα για έναν ανταγωνιστικό αεροπορικό τομέα. Με την αεροπορική κίνηση στην Ευρώπη να προβλέπεται ότι θα φθάσει το 2035 τις 14,4 εκατομμύρια πτήσεις, 50% περισσότερες ως προς το 2012, πρώτος στόχος είναι να διατηρηθούν τα τρέχοντα υψηλά πρότυπα ασφάλειας πτήσεων παράλληλα με τις αυξανόμενες ροές κυκλοφορίας. Αυτό θα επιτρέψει στον αεροπορικό τομέα της ΕΕ να αναπτυχθεί με ασφάλεια στο μέλλον. Προς τον σκοπό αυτό, το κανονιστικό σύστημα πρέπει να είναι καλύτερα εφοδιασμένο για τον εντοπισμό και τον μετριασμό των κινδύνων ασφάλειας, με ταχύτερο και αποτελεσματικότερο

³² Βλέπε υποσημείωση 18.

³³ Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής SWD (2013) 208 τελικό της 6.6.2013.

τρόπο. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την υιοθέτηση προσέγγισης βάσει κινδύνων και επιδόσεων για τη ρύθμιση και την εποπτεία της ασφάλειας, με την κάλυψη των υπαρχόντων κενών στην ασφάλεια πτήσεων και τη διεξοδικότερη ενσωμάτωση άλλων τεχνικών πεδίων κανονιστικής ρύθμισης που αφορούν την ασφάλεια, όπως η αεροπορική ασφάλεια.

Μολονότι η ασφάλεια είναι ζωτικής σημασίας, δεν μπορεί να εξεταστεί μεμονωμένα. Το κανονιστικό πλαίσιο πρέπει επίσης να καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους ο αεροπορικός κλάδος μπορεί να αναπτυχθεί και να παραμείνει ανταγωνιστικός στην παγκόσμια αγορά. Εν προκειμένω συμπεριλαμβάνεται η ένταξη νέων επιχειρηματικών μοντέλων και αναδυόμενων τεχνολογιών, όπως οι ηλεκτρικοί κινητήρες ή τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη. Απαιτείται επίσης περισσότερο αναλογική κανονιστική προσέγγιση και αναγνώριση των διαφορών των κινδύνων που παρουσιάζουν διάφορα πεδία της πολιτικής αεροπορίας. Τέλος, αυτό σημαίνει κατάργηση χρονοβόρων κανόνων και διαδικασιών που προκαλούν πρόσθετο φόρτο και κόστος αλλά δεν συμβάλλουν στην ασφάλεια, όπως και κατάργηση εκείνων που αποτελούν ανασταλτικό παράγοντα στην καινοτομία και την επιχειρηματικότητα. Υπάρχει περιθώριο για μεγαλύτερη στήριξη σε αναγνωρισμένα πρότυπα του κλάδου. Σε τελευταία ανάλυση, η κανονιστική ευελιξία θα είναι μεγαλύτερη και, ταυτόχρονα, θα επιτευχθεί το ίδιο ή και υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας εν γένει.

Επιπλέον, τα οφέλη αποδοτικότητας και ασφάλειας μπορούν να επιτευχθούν με καλύτερη αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων στην ΕΕ και τα κράτη μέλη. Προς τον σκοπό αυτό, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροπορίας πρέπει να διαμορφώσει ένα πλαίσιο συγκέντρωσης και από κοινού χρήσης τεχνικών πόρων από τις εθνικές αρχές. Το εν λόγω πλαίσιο θα επιτρέπει στα κράτη μέλη να μεταβιβάζουν σε εθελοντική βάση αρμοδιότητες εφαρμογής της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροπορίας ή σε άλλο κράτος μέλος. Η κανονιστική αρμοδιότητα θα είναι σαφέστερη και θα αποφεύγεται η επικάλυψη. Πιο μακροπρόθεσμα, η φιλοδοξία πρέπει να είναι η ύπαρξη μίας και μόνον ευρωπαϊκής αρχής πολιτικής αεροπορίας.

Πολλά αεροπορικά ατυχήματα με θύματα Ευρωπαίους πολίτες συμβαίνουν έξω από την ΕΕ. Η επιδίωξη υψηλών προτύπων ασφαλείας παγκοσμίως, με βάση τα κοινά πρότυπα που εκδίδει ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας, πρέπει συνεπώς να παραμείνει βασικός στόχος της δράσης της ΕΕ. Η ΕΕ έχει νόμιμο συμφέρον στην ασφάλεια πτήσεων των ξένων αεροπορικών εταιρειών που λειτουργούν στην ΕΕ ή των αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν οι πολίτες της ΕΕ όταν ταξιδεύουν εκτός της ΕΕ. Εν προκειμένω, η Επιτροπή θα αρχίσει διεξοδική αξιολόγηση της κείμενης νομοθεσίας που αφορά την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας σε αερομεταφορείς³⁴ και τους κανόνες διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων³⁵, ώστε να διασφαλιστεί η επίτευξη των στόχων της ΕΕ με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Στενή συνεργασία μεταξύ των εθνικών στρατιωτικών αρχών, του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Άμυνας και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροπορίας θα προωθηθούν με σκοπό την επίτευξη αποτελεσματικότητας και οφελών σε θέματα ασφάλειας.

Η τρομοκρατική απειλή στην πολιτική αεροπορία είναι πιθανό να παραμείνει υψηλή στο άμεσο μέλλον. Τα υψηλά πρότυπα ασφαλείας της αεροπορίας είναι απαραίτητη προϋπόθεση για τη λειτουργία και την ανταγωνιστικότητα του συστήματος αεροπορικών μεταφορών. Ταυτόχρονα, είναι βασικό αποτελεσματικά μέτρα προστασίας από έκνομες ενέργειες να συνδυασθούν με μεθόδους και τεχνολογίες που διευκολύνουν τις ροές επιβατών στους αερολιμένες και ελαχιστοποιούν την ταλαιπωρία και τις καθυστερήσεις για τους επιβάτες. Εν προκειμένω, η Επιτροπή θα αναζητήσει νέους τρόπους ελάφρυνσης του φόρτου των ελέγχων ασφαλείας των επιβατών, ιδίως με τη χρήση νέων τεχνολογιών και την εφαρμογή προσέγγισης βάσει κινδύνων με πλήρη τήρηση των θεμελιωδών δικαιωμάτων. Ένα άλλο σημαντικό εργαλείο για την καλύτερη δυνατή βελτίωση του κόστους της προστασίας είναι η ιδέα της ενιαίας προστασίας (one stop security), σύμφωνα με την οποία οι επιβάτες θα περνούν από έλεγχο ασφαλείας στο σημείο αναχώρησης και κατόπιν δεν θα απαιτούνται άλλοι έλεγχοι ασφαλείας στα σημεία ανταπόκρισης. Η ΕΕ θα επιδιώξει την αμοιβαία αναγνώριση και

³⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, της 14ης Δεκεμβρίου 2005, ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15-22.

³⁵ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010, της 20ής Οκτωβρίου 2010, ΕΕ L 295 της 12.11.2010, σ. 35-50.

την προσέγγιση της ενιαίας προστασίας με τους βασικούς εμπορικούς εταίρους της για να μειωθεί το κόστος της προστασίας που απορρέει από επικαλύψεις και ασυμβίβαστα καθεστώτα προστασίας.

Όπως και σε πολλούς άλλους τομείς, η ψηφιοποίηση προχωρά με ταχύ ρυθμό και στις αερομεταφορές. Παρόλο που αυτό έχει πολλά οφέλη, καθιστά ταυτόχρονα τις αεροπορικές μεταφορές πιο ευάλωτες όσον αφορά την προστασία στον κυβερνοχώρο ή σε κινδύνους κατά της ασφάλειας στον κυβερνοχώρο. Όπως ισχύει για άλλους κινδύνους κατά της ασφάλειας πτήσεων, η Επιτροπή θα ζητήσει από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροπορίας να αντιμετωπίσει και αυτούς τους κινδύνους στον κυβερνοχώρο³⁶, ώστε να προωθηθεί η προστασία σχεδιασμένα και να δημιουργηθεί η απαραίτητη ικανότητα αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροπορίας θα συνεργασθεί με άλλους αρμόδιους φορείς προς τον σκοπό αυτόν.

Η Επιτροπή:

- Προτείνει **αναθεωρημένο βασικό κανονισμό για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας**, ο οποίος θα αντικαταστήσει τον ισχύοντα κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- Υποβάλλει **αναθεωρημένο έγγραφο για το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Αεροπορικής Ασφάλειας**, το οποίο περιγράφει τον τρόπο διαχείρισης της ασφάλειας στην Ευρώπη σήμερα.

2.4 Ενίσχυση του κοινωνικού θεματολογίου και δημιουργία υψηλής ποιότητας θέσεων εργασίας στον αεροπορικό τομέα

Οι θέσεις εργασίας στον αεροπορικό τομέα στην ΕΕ εξαρτώνται από την ικανότητα του τομέα να δημιουργήσει σημαντική ανάπτυξη με διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις. Είναι επίσης κρίσιμης σημασίας να διατηρήσει την ηγετική του θέση στις αερομεταφορές με εξαιρετικά εκπαιδευμένο, ειδικευμένο και έμπειρο δυναμικό εργαζομένων. Οι συμπράξεις ερευνητικών ιδρυμάτων, πανεπιστημίων και βιομηχανίας στην εκπαίδευση θα διευκολύνουν την κίνηση εμπειρογνομόνων μεταξύ των εν λόγω τομέων και θα αποβούν εντέλει ιδιαίτερα επωφελείς για την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού αεροπορικού κλάδου.

Πρέπει να αναπτυχθούν νέες δεξιότητες και ικανότητες, ορισμένες από τις οποίες δεν διατίθενται ακόμη ευρέως, όπως τα προσόντα των ειδικών στα μη επανδρωμένα αεροσκάφη και των αναλυτών δεδομένων πτήσης. Η εκπαίδευση πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα. Εν προκειμένω, με την Εικονική Ακαδημία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροπορίας θα αναπτυχθεί ένα πραγματικά ευρωπαϊκό δίκτυο ιδρυμάτων αεροπορικής εκπαίδευσης. Πρέπει επίσης να καθιερωθούν κοινά πρότυπα επάρκειας των επιθεωρητών ασφάλειας της αεροπορίας.

Λόγω της διεθνοποίησης του κλάδου και του αυξανόμενου παγκόσμιου ανταγωνισμού, η πίεση στις αεροπορικές εταιρείες να μειώσουν το λειτουργικό κόστος παραμένει σημαντική. Πολλοί αερομεταφορείς της ΕΕ, ορισμένοι από τους οποίους αγωνίζονται να αναδιαρθρώσουν τις δραστηριότητές τους, έχουν αναθέσει εξωτερικά παρεπόμενες δραστηριότητες, σταδιακά μάλιστα και βασικές δραστηριότητες, για να βελτιώσουν την παραγωγικότητα και της αποδοτικότητά τους. Έχουν αναδυθεί νέα επιχειρηματικά και εργασιακά μοντέλα, όπως ο πολλαπλασιασμός των επιχειρησιακών βάσεων, η πρόσληψη πληρωμάτων πτήσης μέσω γραφείων ευρέσεως εργασίας, νέες άτυπες μορφές απασχόλησης ή τα καθεστώτα pay-to-fly (αμοιβή μόνο για τον χρόνο πτήσης) για τα ιπτάμενα πληρώματα. Η συνεχής παρακολούθηση και η τακτική ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ της Επιτροπής με τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη θα μπορούσαν να συμβάλουν επίσης στην καλύτερη κατανόηση αυτών των νέων τάσεων και να διασφαλίσουν θεμιτούς όρους εργασίας στον τομέα.

³⁶ Λαμβανομένων υπόψη των απαιτήσεων του σχεδίου οδηγίας για την προστασία δικτύων και πληροφοριών, COM (2013) 48, όσον αφορά τη διαχείριση κινδύνων και την κοινοποίηση συμβάντων, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των μεταφορών.

Η κατάσταση των υψηλής κινητικότητας εργαζομένων που έχουν την επιχειρησιακή βάση τους («έδρα βάσης») εκτός του εδάφους όπου έχει αδειοδοτηθεί η αεροπορική εταιρεία αξίζει ιδιαίτερης προσοχής. Είναι σημαντικό να αποσαφηνισθεί το εφαρμοστέο εργασιακό δίκαιο και το αρμόδιο δικαστήριο επίλυσης διαφορών. Στο θέμα αυτό, θα εκδοθεί πρακτικός οδηγός για το εφαρμοστέο εργασιακό δίκαιο και το αρμόδιο δικαστήριο επίλυσης διαφορών στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού δικαστικού δικτύου για αστικές και εμπορικές υποθέσεις. Η Επιτροπή θα εξετάσει, μετά από αξιολόγηση, εάν χρειάζονται ερμηνευτικές κατευθύνσεις ή κανονιστικές αλλαγές στον αεροπορικό τομέα με βάση αντικειμενικά κριτήρια.

Υπό τις συνθήκες αυτές είναι βασικό να πραγματοποιηθεί εντατικός και αναλυτικός κοινωνικός διάλογος για τις εργασιακές σχέσεις. Πέραν αυτού, εφόσον οι κανόνες ενδέχεται να έχουν σοβαρές κοινωνικές επιπτώσεις, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να ζητηθεί η γνώμη των ενδιαφερομένων παραγόντων, όπως και των κοινωνικών εταίρων της Ένωσης. Αυτό ισχύει και για τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, όταν εκπονεί εκτελεστικούς κανόνες ασφάλειας.

Επιπλέον, κατά τη διαπραγμάτευση συνολικών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών σε επίπεδο ΕΕ με τρίτες χώρες, η Επιτροπή θα επιδιώξει να διασφαλίσει ότι οι αντίστοιχες πολιτικές και νομοθεσίες των εταίρων υποστηρίζουν υψηλά επίπεδα προστασίας στον εργασιακό και κοινωνικό τομέα και ότι οι δυνατότητες που προσφέρουν οι συμφωνίες αυτές δεν αποδυναμώνουν την εγχώρια εργατική νομοθεσία, τα πρότυπα και την εφαρμογή τους.

Η Επιτροπή:

- Θα υποστηρίξει τον κοινωνικό διάλογο, ιδίως μέσω της επιτροπής κλαδικού κοινωνικού διαλόγου στην πολιτική αεροπορία·
- Θα εντείνει την ανάλυσή της για τις θέσεις εργασίας και την απασχόληση στον αεροπορικό τομέα και θα την επεκτείνει στα ενδιαφερόμενα μέρη·
- Θα δημοσιεύσει πρακτικό οδηγό για το εφαρμοστέο εργασιακό δίκαιο και το αρμόδιο δικαστήριο που θα εκδώσει το Ευρωπαϊκό Δικαστικό Δίκτυο για αστικές και εμπορικές υποθέσεις·
- Θα εξετάσει εάν είναι αναγκαία η περαιτέρω αποσαφήνιση του εφαρμοστέου δικαίου και των αρμόδιων δικαστηρίων για τις συμβάσεις εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων στον αεροπορικό τομέα.

2.5 Προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών

Η νομοθετική διαδικασία έγκρισης της αναθεώρησης του κανονισμού 261/2004 για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης, μεγάλων καθυστερήσεων και ματαίωσης πτήσης³⁷ είναι ακόμη σε εξέλιξη το 2015. Η Επιτροπή καλεί το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της ΕΕ να εγκρίνουν γρήγορα τις προτεινόμενες αναθεωρήσεις. Εν τω μεταξύ, η Επιτροπή διασφαλίζει την αυστηρή εφαρμογή των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών από τους αρμόδιους εθνικούς φορείς της ΕΕ, τα οποία θεσπίστηκαν με τον κανονισμό 261/2004, όπως τα ερμήνευσε το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εν προκειμένω, η Επιτροπή θα εκδώσει ερμηνευτικές κατευθύνσεις, ώστε να καθοδηγήσει τους πολίτες και τις αεροπορικές εταιρείες όσον αφορά την ισχύουσα νομοθεσία μέχρι να αρχίσουν να ισχύουν οι τροποποιήσεις. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει επίσης με ποιο τρόπο μπορεί να προωθηθεί η συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων εθνικών φορέων και των αρχών που είναι υπεύθυνες για τους οριζόντιους κανόνες που αφορούν τους καταναλωτές.

2.6 Μετάβαση σε νέα εποχή καινοτομίας και ψηφιακών τεχνολογιών

³⁷ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 της 11ης Φεβρουαρίου 2004, ΕΕ L 46 της 17.2.2004, σ. 1-7.

Η καινοτομία διαδραματίζει κεντρικό ρόλο στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Βελτιώνει την ανταγωνιστικότητα, προάγει νέες ιδέες, εμπορικές δυνατότητες και τεχνολογίες για την ενίσχυση της ασφάλειας και των επιδόσεων των αερομεταφορών, με σκοπό την απρόσκοπτη μετακίνηση όλων. Η ευρωπαϊκή υπεροχή είναι απαραίτητη για την ανάπτυξη των τεχνολογιών επόμενης γενιάς και την προώθηση της χρήσης τεχνολογιών αιχμής. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με αποτελεσματικό προσανατολισμό της δημιουργικότητας και των χρηματοδοτικών πόρων στην Ευρώπη.

Τα αεροσκάφη είναι φυσικά ο πυρήνας των αερομεταφορών και, συνεπώς, μια ανταγωνιστική αεροναυπηγική βιομηχανία είναι ζωτικής σημασίας για έναν αεροπορικό τομέα υψηλών επιδόσεων. Η αεροναυπηγική βιομηχανία αναγνωρίζεται ως ένας από τους πρώτους πέντε τομείς προηγμένης τεχνολογίας στην Ευρώπη. Σήμερα, οι προσπάθειες έρευνας και καινοτομίας παραμένουν βασικός παράγοντας επιτυχίας της αεροναυπηγικής βιομηχανίας. Οι κατασκευαστές αεροσκαφών και η αλυσίδα εφοδιασμού τους καταβάλλουν τεράστιες προσπάθειες για να βελτιώσουν το περιβαλλοντικό αποτύπωμα της αεροπορίας, να αυξήσουν την ασφάλεια της εναέριας κυκλοφορίας, να μειώσουν το λειτουργικό τους κόστος και να ανταποκριθούν στην αυξανόμενη ζήτηση για νέα αεροσκάφη. Η σύμπραξη δημόσιου - ιδιωτικού τομέα Clean Sky 2 είναι ένα καλό παράδειγμα. Η ανάπτυξη προηγμένων μεθόδων παραγωγής, η χρήση νέων υλικών και οι δράσεις σύμφωνα με την κυκλική οικονομία είναι άλλα παραδείγματα αυτών των προσπαθειών³⁸.

Η πιστοποίηση είναι η πύλη από την οποία περνά η έρευνα και η ανάπτυξη προς την αγορά, ως υποχρεωτική εγγύηση ασφάλειας και περιβαλλοντικής συμμόρφωσης. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροπορίας πρέπει, ως εκ τούτου, να είναι σε θέση να προετοιμάζεται για να προβαίνει σε πιστοποιήσεις με έγκαιρο και αποτελεσματικό τρόπο, διατηρώντας παράλληλα την ανεξαρτησία και την αμεροληψία του.

Η διάδοση και η βελτιστοποίηση της τεχνολογίας της πληροφορίας και των επικοινωνιών είναι επίσης ιδιαίτερα σημαντικές για τη χωρητικότητα, τις επιδόσεις και την ποιότητα εξυπηρέτησης των αερολιμένων. Οι κανόνες της ΕΕ που διέπουν τη διάθεση εισιτηρίων από τις αεροπορικές εταιρείες στον κώδικα δεοντολογίας για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων³⁹ ενδέχεται να μην αρμόζουν πλέον στη σημερινή αγορά. Συνεπώς, η Επιτροπή θα αξιολογήσει εάν χρειάζεται να αναθεωρηθούν οι υπάρχοντες κανόνες με βάση τις αλλαγές που σημειώνονται. Επιπλέον, η Επιτροπή χαιρετίζει την έναρξη ενός έργου μαζικών αεροπορικών δεδομένων⁴⁰ από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, προκειμένου να καταστεί δυνατή η σημαντική αναβάθμιση των ικανοτήτων ανάλυσης και ανταλλαγής μεγάλων όγκων δεδομένων που θα βοηθήσουν στη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας με τη χρήση των τεχνολογιών της πληροφορίας και των επικοινωνιών.

Μη επανδρωμένα αεροσκάφη: ελευθέρωση όλου του δυναμικού τους

Τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη είναι μια τεχνολογία που επιφέρει ήδη ριζικές αλλαγές, δημιουργώντας δυνατότητες για νέες υπηρεσίες και εφαρμογές, όπως και νέες προκλήσεις. Αντιπροσωπεύουν μια φοβερή ευκαιρία τόσο για την αεροναυπηγική βιομηχανία μας, ειδικά τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, όσο και για πολλές αεροπορικές και μη επιχειρήσεις που θα μπορέσουν να ενσωματώσουν τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη στις δραστηριότητές τους και να αυξήσουν την αποδοτικότητα και την ανταγωνιστικότητά τους. Οι ισχύοντες κανόνες ασφάλειας της αεροπορίας δεν αρμόζουν για τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη. Λόγω της ευρείας ποικιλίας τύπων μη επανδρωμένων αεροσκαφών, τα οποία χρησιμοποιούνται υπό πολύ διαφορετικές συνθήκες λειτουργίας, πρέπει σύντομα να τεθεί σε εφαρμογή ένα πλαίσιο βάσει κινδύνων. Το πλαίσιο αυτό θα διασφαλίσει την ασφαλή χρήση τους στον πολιτικό εναέριο χώρο και θα δημιουργήσει ασφάλεια δικαίου για τον κλάδο. Εν προκειμένω, θα ληφθεί υπόψη ο προβληματισμός σχετικά με την ιδιωτική ζωή και την προστασία δεδομένων, την προστασία από έκνομες ενέργειες, την αστική ευθύνη και την ασφάλιση ή το περιβάλλον.

³⁸ Δέσμη μέτρων για την κυκλική οικονομία — Θα προστεθεί

³⁹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 80/2009 της 14ης Ιανουαρίου 2009, ΕΕ L 35 της 4.2.2009, σ. 47.

⁴⁰ Βλ. Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, κεφάλαιο 5.

Προκειμένου να εξασφαλισθεί ασφαλής αλληλεπίδραση με τους υφιστάμενους χρήστες του εναέριου χώρου με βάση τους κανόνες της ΕΕ και να δημιουργηθεί μια μεγάλη ενιαία εσωτερική αγορά, η οποία είναι ιδιαίτερα σημαντική για τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις και τις νεοσύστατες επιχειρήσεις, το πλαίσιο αυτό πρέπει να διαμορφωθεί σε επίπεδο ΕΕ. Για λόγους ασφαλείας, πρέπει να καλύπτει όλα τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη, ακόμη και μικρού μεγέθους. Ωστόσο, οι κανόνες πρέπει να είναι ανάλογοι των κινδύνων, ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι νέες εξελίξεις δεν θα παρεμποδισθούν από αδικαιολόγητα επαχθείς και δαπανηρούς κανόνες και διαδικασίες, σύμφωνα με την προσέγγιση της Επιτροπής για τη βελτίωση της νομοθεσίας. Η Επιτροπή θα επιδιώξει επίσης την κατά το δυνατόν στήριξη στα βιομηχανικά πρότυπα.

Η Επιτροπή:

- Προτείνει βασικό νομικό πλαίσιο για την ασφαλή ανάπτυξη όλων των λειτουργιών μη επανδρωμένων αεροσκαφών στην ΕΕ, ως μέρος του νέου βασικού κανονισμού για την ασφάλεια της αεροπορίας που θα αντικαταστήσει τον κανονισμό 216/2008.
- Θα αναθέσει στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροπορίας την εκπόνηση λεπτομερέστερων κανόνων που θα επιτρέπουν τις λειτουργίες των μη επανδρωμένων αεροσκαφών και την κατάρτιση βιομηχανικών προτύπων.

2.7 Συμβολή στη δημιουργία ανθεκτικής Ενεργειακής Ένωσης και στην άσκηση μακρόπνοης πολιτικής για την κλιματική αλλαγή

Η μελλοντική ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού τομέα αεροπορικών μεταφορών εξαρτάται από την περιβαλλοντική βιωσιμότητά του. Η τακτική και πιο ολιστική παρακολούθηση και αναφορά των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και η πρόοδος στην εφαρμογή των διαφόρων πολιτικών και πρωτοβουλιών για το σύστημα αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ θα βοηθήσουν την ενημέρωση σχετικά με τις επιπτώσεις του τομέα στο περιβάλλον και θα αποτελέσουν πολύτιμη συμβολή για τη λήψη αποφάσεων στο μέλλον. Πρέπει να διατηρηθούν υψηλά περιβαλλοντικά πρότυπα και να αναβαθμίζονται συν τω χρόνω, ώστε να διασφαλισθεί ότι ο αεροπορικός τομέας θα αναπτύσσεται με βιώσιμο τρόπο και ότι, ταυτόχρονα, θα αποφεύγονται ή θα ελαχιστοποιούνται οι επιζήμιες συνέπειες στα οικοσυστήματα και τους πολίτες.

Όσον αφορά τις εκπομπές από τις αερομεταφορές, η ΕΕ έχει θέσει σε εφαρμογή ισχυρά κανονιστικά εργαλεία, όπως το σύστημα εμπορίας εκπομπών (EU ETS), για την αντιμετώπιση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου⁴¹, καθώς και των εκπομπών από τις αερομεταφορές.

Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) διαδραματίζει καίριο ρόλο στη διαμόρφωση παγκόσμιας λύσης για την αντιμετώπιση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις διεθνείς αερομεταφορές. Η ΕΕ, μέσω των κρατών μελών της που ενεργούν στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ, επιδιώκει έναν ισχυρό διεθνή αγορακεντρικό μηχανισμό για την επίτευξη ανάπτυξης με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα από το 2020, ο οποίος θα επανεξετασθεί με την πάροδο του χρόνου κατά περίπτωση και θα αρχίσει να λειτουργεί το 2020, καθώς και την έγκριση για πρώτη φορά προτύπων για το CO₂ για τα αεροσκάφη. Στη γενική συνέλευση του ΔΟΠΑ το 2016, η Ευρώπη πρέπει να προσεγγίσει και άλλες περιοχές του κόσμου για την επίτευξη ενός πραγματικά διεθνούς μηχανισμού.

Σύμφωνα με το θεματολόγιο για την Ενεργειακή Ένωση, σημαντική συμβολή στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της αεροπορίας θα προέλθει από τις τρέχουσες δράσεις έρευνας και ανάπτυξης για καινοτόμες «πράσινες» τεχνολογίες, μεταξύ των οποίων είναι η ανάπτυξη και η εμπορική διάδοση προηγμένων βιοκαυσίμων. Τα προγράμματα της ΕΕ έχουν καλύψει κυρίως τον εκσυγχρονισμό της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και τη μείωση των επιπτώσεων στο περιβάλλον (Clean Sky). Το ερευνητικό έργο ATM του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού θα συμβάλει στην εξοικονόμηση καυσίμων και στη δυνητική μείωση των εκπομπών CO₂ κατά 50 εκατ. τόνους. Ο κλάδος έχει, επίσης, αναλάβει ήδη πρωτοβουλίες και πρέπει να εξεταστεί δεόντως ποιες είναι οι

⁴¹ Οδηγία 2003/87/ΕΚ, της 13ης Οκτωβρίου 2003, ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32.

βέλτιστες πρακτικές. Η μείωση των εκπομπών NO_x των αεροσκαφών πρέπει να συνεχιστεί προκειμένου να μειωθούν οι επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία.

Οι περιβαλλοντικές επιδόσεις της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας είναι πλέον μέρος του συστήματος επιδόσεων βάσει του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Οι επιδόσεις του συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας «από θύρα σε θύρα» πρέπει να βελτιωθούν από άποψη περιβαλλοντικών στόχων, στους οποίους συμπεριλαμβάνεται η μείωση του θορύβου και των εκπομπών από τις κινήσεις των αεροσκαφών στους αερολιμένες.

Ο θόρυβος από την εναέρια κυκλοφορία κοντά σε αερολιμένες πλήττει απευθείας περίπου 4 εκατομμύρια πολίτες στην Ευρώπη⁴². Ένας νέος κανονισμός της ΕΕ σχετικά με τη διαχείριση των περιορισμών λειτουργίας σε συνάρτηση με τον θόρυβο θα εξασφαλίσει την εφαρμογή βέλτιστων πρακτικών και τη λήψη τεκμηριωμένων αποφάσεων για τους λειτουργικούς περιορισμούς σε ολόκληρη την Ευρώπη από τον Ιούνιο του 2016. Η ΕΕ έχει επίσης εγκρίνει νέο διεθνές πρότυπο θορύβου που πρέπει να εφαρμόζεται από το 2017 στους νέους τύπους μεγάλων αεροσκαφών. Στον περίγυρο των αερολιμένων, εκτός από τον θόρυβο, οι πολίτες υφίστανται την κακή ποιότητα του αέρα, η δε κύρια επίπτωση στη δημόσια υγεία είναι τα πάρα πολύ λεπτά σωματίδια. Για να αντιμετωπισθεί αυτό, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα συνεχίσουν να συνεργάζονται με τον κλάδο και τους διεθνείς εταίρους στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ, με σκοπό να μετριασθούν οι συνέπειες της ρύπανσης του αέρα που προκαλείται από τα αεροσκάφη.

Η Επιτροπή χαιρετίζει τη δημοσίευση «Περιβαλλοντικής Έκθεσης των Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Μεταφορών (European Air Transport Environment Report)» που συντάξαν ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, ο Eurocontrol και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, η οποία θα επιτρέψει στην ΕΕ, τα κράτη μέλη και τον κλάδο να παρακολουθούν καλύτερα τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των αεροπορικών μεταφορών και την αποτελεσματικότητα των διαφόρων μέτρων και πολιτικών.

III. ΧΑΡΑΞΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ

3.1 Χρειάζεται συλλογική προσπάθεια

Η ευρωπαϊκή αεροπορία μπορεί να παραμείνει ανταγωνιστική μόνον εάν όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα υιοθετήσουν ολιστική προσέγγιση για την αντιμετώπιση των βασικών προκλήσεων που αντιμετωπίζει σήμερα η ευρωπαϊκή αεροπορία και εάν ενεργήσουν με συμπληρωματικό και συντονισμένο τρόπο. Αυτή είναι η προσέγγιση που χρειάζεται για να μετατραπούν τα μέτρα που προτείνονται στην παρούσα στρατηγική σε απτά αποτελέσματα.

Τα κράτη μέλη και όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, όπως οι αεροπορικές εταιρείες, οι αερολιμένες, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι κατασκευαστές, και οι κοινωνικοί εταίροι έχουν ρόλο να διαδραματίσουν: μόνον με αποτελεσματική συνεργασία θα διασφαλισθεί η επιτυχία της ευρωπαϊκής αεροπορίας παγκοσμίως στο μέλλον. Τα συμφέροντα είναι ίσως ορισμένες φορές αντικρουόμενα. Πρέπει πάντως να βρεθεί τρόπος λειτουργίας ως ομάδα, όποτε αυτό είναι δυνατόν. Ο κοινωνικός διάλογος, ιδίως ο κλαδικός κοινωνικός διάλογος μέσω της επιτροπής πολιτικής αεροπορίας, πρέπει να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο.

Υπάρχει ανάγκη για ενότητα σε διεθνές επίπεδο. Η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να εκφράζεται με μία φωνή σε διεθνείς οργανισμούς και με τρίτες χώρες. Πέραν της διαπραγμάτευσης συνολικών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ ως ακρογωνιαίος λίθος της εξωτερικής δράσης της ΕΕ στις αερομεταφορές, η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να επιζητεί την ταχεία περάτωση της διαδικασίας κύρωσης της αναθεωρημένης σύμβασης Eurocontrol και του πρωτοκόλλου προσχώρησης της ΕΕ. Θα υποστηρίξει επίσης πλήρως τις δραστηριότητες του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας που

⁴² <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/exposure-to-and-annoyance-by-1/assessment>.

αφορούν τα πρότυπα ασφάλειας πτήσεων και προστασίας, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και το περιβάλλον.

3.2 Επενδύσεις στην έρευνα στον τομέα της αεροπορίας

Καταλύτης για την ανάπτυξη της αεροπορίας, καθώς και του ρόλου της ως μοχλού ανάπτυξης, θα είναι η καινοτομία και η ψηφιοποίηση. Η Επιτροπή είναι πεπεισμένη ότι με κατάλληλες ιδιωτικές και δημόσιες επενδύσεις στην τεχνολογία και την καινοτομία θα διασφαλισθεί ο ηγετικός ρόλος της Ευρώπης στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές. Η Ευρωπαϊκή Ένωση σχεδιάζει να επενδύει 430 εκατ. ευρώ⁴³ ετησίως, έως το 2020, στο ερευνητικό έργο ATM του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SESAR). Έχει υπολογιστεί ότι η έγκαιρη διάδοση των λύσεων SESAR μπορεί δυνητικά να οδηγήσει στη δημιουργία περισσότερων από 300.000 νέων θέσεων εργασίας.

Η Επιτροπή υποστηρίζει την έρευνα και την καινοτομία στον τομέα της αεροπορίας με συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, το πρόγραμμα-πλαίσιο «Ορίζων 2020», τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων, εξασφαλίζοντας παράλληλα ότι οι δράσεις συμβαδίζουν με την πολιτική ασφάλειας της ΕΕ. Είναι βασικές επίσης οι προσπάθειες στην έρευνα και την καινοτομία στον τομέα της αεροναυτικής και των προηγμένων καυσίμων, όπως τονίζεται στο «Flightpath 2050», την έκθεση που εκπόνησε η Ομάδα Υψηλού Επιπέδου για την έρευνα στην αεροπορία. Οι προσπάθειες αυτές πρέπει να στηριχθούν με αποτελεσματικό μείγμα δημόσιας και ιδιωτικής χρηματοδότησης, καθώς επίσης, σε επίπεδο ΕΕ, με μείζονες συνεισφορές συμπράξεων δημόσιου-ιδιωτικού τομέα όπως ο «Καθαρός Ουρανός» και το SESAR, που θα συμπληρωθούν από δράσεις έρευνας και καινοτομίας χρηματοδοτούμενες απευθείας από το ερευνητικό πρόγραμμα «Ορίζων 2020», τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων.

Η Επιτροπή θα συνεχίσει να προωθεί δραστήρια τον αποτελεσματικό συντονισμό των εργαλείων αυτών, όπως επίσης θα εξετάσει πώς το επενδυτικό σχέδιο για την Ευρώπη⁴⁴ θα μπορούσε να στηρίξει τον τομέα της αεροπορίας, ιδίως όσον αφορά την ανάπτυξη και την εκβιομηχάνιση των προηγμένων ευρωπαϊκών αεροναυτικών προϊόντων και υπηρεσιών. Πέραν αυτού, η ανάπτυξη στρατηγικών υποδομών και βιώσιμων μεταφορών αποτελούν καίριους στόχους της δανειοδοτικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών⁴⁵.

3.3 Συμπεράσματα και μελλοντική προοπτική

Οι αερομεταφορές έχουν αποκτήσει καταλυτικό ρόλο για την οικονομική ανάπτυξη: ένας αεροπορικός τομέας υψηλών επιδόσεων συμβάλλει σε μια υγιή οικονομία της ΕΕ.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ήδη αναλάβει το ρόλο του παράγοντα που «αλλάζει τα δεδομένα» με τη δημιουργία ενιαίας αγοράς αερομεταφορών. Κατά την ανάπτυξη της εν λόγω αγοράς, στόχος ήταν η προώθηση των συμφερόντων των καταναλωτών, ο περιορισμός των εμποδίων στις συναλλαγές, η διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τους φορείς εκμετάλλευσης, η προώθηση της καινοτομίας, η διατήρηση των υψηλότερων δυνατών επιπέδων ασφάλειας και η συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων μερών στη διαδικασία.

Οι αρχές αυτές πρέπει να επιδιωχθούν σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο αεροπορικός τομέας της ΕΕ πρέπει να ακολουθήσει τον δρόμο της ανάπτυξης και της αλλαγής, εξασφαλίζοντας την πρόσβαση σε καίριες αγορές ανάπτυξης για τον κλάδο και τους πολίτες της ΕΕ. Η επιτυχία της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών της ΕΕ και οι αρχές και οι κανόνες στους οποίους βασίζεται πρέπει να προωθηθούν σε διεθνές επίπεδο με μια φιλόδοξη εξωτερική πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ και με διαπραγματεύσεις με βασικούς εταίρους.

⁴³ Προβλεπόμενη μέση ετήσια συνεισφορά κατά την περίοδο 2014-2020.

⁴⁴ Ανακοίνωση της Επιτροπής - Ένα επενδυτικό σχέδιο για την Ευρώπη - COM/2014/0903 final.

⁴⁵ Η δανειοδοτική πολιτική της ΕΤΕπ στον τομέα των μεταφορών αναθεωρήθηκε το 2011: <http://www.eib.org/infocentre/publications/all/eib-transport-lending-policy.htm>

Χρειάζεται δράση σε επίπεδο ΕΕ για να υπερβληθούν οι περιορισμοί χωρητικότητας και απόδοσης, οι οποίοι οφείλονται στην αναποτελεσματική χρήση των υπαρχόντων πόρων (εναέριος χώρος, αερολιμένες) και σε εμπορικούς περιορισμούς. Οι αεροπορικές μεταφορές πρέπει να καταστούν αναπόσπαστο στοιχείο των διατροφικών μεταφορών, για την καλύτερη δυνατή συνδεσιμότητα, η οποία με τη σειρά της θα βοηθήσει στην ανάπτυξη της ευρωπαϊκής οικονομίας.

Η ΕΕ πρέπει να ασκήσει πολιτικές που θα αποσκοπούν στη βελτίωση των επενδυτικών και εμπορικών όρων που αφορούν τον αεροπορικό κλάδο και στη βελτίωση του κανονιστικού πλαισίου και, ταυτόχρονα, στη διατήρηση υψηλότερων προτύπων της ΕΕ για την ασφάλεια, την προστασία από έκνομες ενέργειες, το περιβάλλον και τους πολίτες της. Η Επιτροπή είναι επίσης πεπεισμένη ότι οι έξυπνες επενδύσεις στην τεχνολογία και την καινοτομία θα βοηθήσουν να διασφαλισθεί ο ηγετικός ρόλος της Ευρώπης στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές.

Η επιτυχής εφαρμογή της παρούσας στρατηγικής για τις αερομεταφορές θα εξαρτηθεί από τη βούληση όλων των ενδιαφερομένων να συνεργάζονται με συνεπή και συνεκτικό τρόπο. Οι αερομεταφορές είναι παγκόσμιος κλάδος και όλα τα μέρη του αεροπορικού δικτύου της ΕΕ δημιουργούν αξία. Μόνον ένας ανταγωνιστικός και βιώσιμος τομέας αερομεταφορών θα επιτρέψει στην Ευρώπη να διατηρήσει την ηγετική της θέση, προς το συμφέρον των πολιτών και του κλάδου της.

**ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ
ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΟΡΓΑΝΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	
2016	Αναθεώρηση του κανονισμού αριθ. 545/2009 για τις χρονοθυρίδες
2016	Αναθεώρηση του κανονισμού αριθ. 261/2004 για τα δικαιώματα των επιβατών
2016	ΕΕΟ2+: Αναθεώρηση του πλαισίου για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό
2016-7	Περάτωση της διαδικασίας επικύρωσης του πρωτοκόλλου προσχώρησης της ΕΕ στον Eurocontrol
ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ*	
2015	Αναθεώρηση του βασικού κανονισμού για την ασφάλεια της αεροπορίας αριθ. 216/2008 με την προσθήκη διατάξεων για τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη.
2016	Μέτρα για την αντιμετώπιση των αθέμιτων πρακτικών (αναθεώρηση του κανονισμού 868/2004)
ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ	
2017	Αναθεώρηση των λειτουργιών του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και επιλογή του διαχειριστή δικτύου
2019	Αναθεώρηση του μηχανισμού επιδόσεων («από θύρα σε θύρα»)
ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΑΣΤΑΣΗ	
2015	Εξουσιοδοτήσεις διαπραγμάτευσης συνολικών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών σε επίπεδο ΕΕ
2016	Εξουσιοδοτήσεις διαπραγμάτευσης διμερών συμφωνιών ασφάλειας των αερομεταφορών με την Κίνα και την Ιαπωνία
2016-7	Έναρξη νέων διαλόγων για τις αερομεταφορές με καίριους εταίρους
ΕΓΓΡΑΦΑ ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗΣ	
2016	Κατευθύνσεις για τα δικαιώματα των επιβατών των αεροπορικών μεταφορών
2016	Κατευθύνσεις για την κυριότητα και τον έλεγχο
2016	Κατευθύνσεις για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας
2016-7	Βέλτιστες πρακτικές για τα ελάχιστα επίπεδα εξυπηρέτησης στη διαχείριση του εναέριου χώρου
ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ (REFIT)	
2018	Κώδικας δεοντολογίας για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων (ΗΣΚ) για τη διάθεση προϊόντων των αεροπορικών εταιρειών
ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΙΣ**	
2017-8	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών
2016-7	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 σχετικά με τη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων
2016-7	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 για τη σύσταση του καταλόγου ασφαλείας των αεροπορικών εταιρειών
2016-7	Οδηγία 2009/12/ΕΚ για τα αερολιμενικά τέλη
2017	Οδηγία 96/67/ΕΚ για την επίγεια εξυπηρέτηση

* Οι νομοθετικές προτάσεις θα υπόκεινται σε απαιτήσεις της Επιτροπής για τη βελτίωση της νομοθεσίας

** Στο πλαίσιο των αξιολογήσεων ενδέχεται να προταθεί η υποβολή νομοθετικών προτάσεων