

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών — Στρατηγική για τις αερομεταφορές στην Ευρώπη»

[COM(2015) 598 final]

(2016/C 389/12)

Εισηγητής: ο κ. Jacek KRAWCZYK

Σύμφωνα με το άρθρο 304 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε στις 7 Δεκεμβρίου 2015 να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, με θέμα

«Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών — Στρατηγική για τις αερομεταφορές στην Ευρώπη»

[COM(2015) 598 final].

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές και κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκαν οι σχετικές προπαρασκευαστικές εργασίες, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 21 Ιουνίου 2016.

Κατά την 518η σύνοδο ολομέλειας, που πραγματοποιήθηκε στις 13 και 14 Ιουλίου 2016 (συνεδρίαση της 14ης Ιουλίου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 234 ψήφους υπέρ, 5 ψήφους κατά και 3 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Ο απώτερος στόχος της στρατηγικής αερομεταφορών της ΕΕ [όπως ορίζεται στο έγγραφο COM(2015) 599 final], εφεξής «η στρατηγική», πρέπει να είναι βελτίωση του επενδυτικού κλίματος προκειμένου να ενθαρρυνθούν περισσότερες ευρωπαϊκές επενδύσεις στην αεροπορική βιομηχανία της ΕΕ, να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα του τομέα και ο ρόλος του στην οικονομία, προωθώντας, έτσι, την οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας γενικά.

1.2. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Επιτροπή) έχει ορθώς υπογραμμίσει τη σημασία των αεροπορικών μεταφορών στην ΕΕ όσον αφορά την αυξανόμενη ανάγκη για κινητικότητα και συνδεσιμότητα, αλλά και τη σημασία τους για την οικονομική ανάπτυξη, και για τον αριθμό και την ποιότητα των θέσεων εργασίας που δημιουργούν άμεσα και έμμεσα. Η αξιοποίηση της ανάπτυξης των παγκόσμιων αεροπορικών μεταφορών αποτελεί ορθώς πλέον προτεραιότητα για τους παράγοντες της ΕΕ. Ο τομέας των αερομεταφορών της ΕΕ θα πρέπει να εξετάσει περαιτέρω τις προκλήσεις που θέτει η κλιματική αλλαγή, ως ευκαιρίες για έρευνα και καινοτομία.

1.3. Η στρατηγική επιχειρεί να διατηρήσει τα υψηλά πρότυπα ασφάλειας, να ενισχύσει το κοινωνικό κεφάλαιο και να δημιουργήσει υψηλής ποιότητας θέσεις εργασίας στον τομέα της αεροπορίας, να συνεχίσει να προστατεύει τα δικαιώματα των επιβατών, αλλά και να αντιμετωπίσει τους περιορισμούς χωρητικότητας στον αέρα και το έδαφος, να διευκολύνει την ανάπτυξη του τομέα εντός της Ευρώπης αλλά και σε διεθνές επίπεδο και να προωθήσει την καινοτομία, την πολυτροπικότητα και μια μακρόπνοη πολιτική για την κλιματική αλλαγή βασισμένη στη διεθνή συναίνεση. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ ενθαρρύνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να λάβει περαιτέρω συγκεκριμένα μέτρα για την αποτροπή των δυσμενών επιπτώσεων επί της απασχόλησης, τις οποίες επισήμανε ήδη στη γνωμοδότησή της TEN/565 σχετικά με το κοινωνικό ντάμπινγκ στον τομέα της ευρωπαϊκής πολιτικής αεροπορίας⁽¹⁾, και να δημιουργήσει ποιοτικές θέσεις εργασίας.

1.4. Για να υλοποιηθούν με επιτυχία αυτοί οι φιλόδοξοι και ευρείας εμβέλειας στόχοι, η στρατηγική πρέπει να βασίζεται σε «ολιστική» προσέγγιση των αεροπορικών μεταφορών, η οποία συνεπάγεται μια νέα, βαθύτερη και διεπιστημονική αξιολόγηση του τομέα. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει πλήρως μια ολιστική προσέγγιση η οποία είναι αναγκαία για την περαιτέρω ανάπτυξη του οικοσυστήματος των αερομεταφορών.

1.5. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την εν λόγω πολιτική πρωτοβουλία της Επιτροπής, η οποία επαναφέρει τον πολυσχιδή ρόλο των αεροπορικών μεταφορών στο πολιτικό προσκήνιο, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε διεθνές επίπεδο, και θα ευαισθητοποιήσει τις ρυθμιστικές αρχές ως προς την ανάγκη ευρύτερης επανεξέτασης των απαιτήσεων της αεροπορικής βιομηχανίας — όχι μόνο από τη ρυθμιστική πτυχή και την πτυχή των υποδομών, αλλά και από κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική σκοπιά. Ο ρόλος των αερομεταφορών χρειάζεται μεγαλύτερη πολιτική επίγνωση και στήριξη τόσο σε ενωσιακό όσο και σε κρατικό επίπεδο.

⁽¹⁾ ΕΕ C 13 της 15.1.2016, σ. 110

1.6. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει σθεναρά ότι η στρατηγική πρέπει να εφαρμόζεται στη βάση εποικοδομητικού κοινωνικού διαλόγου. Σε επίπεδο ΕΕ, τα όργανα της ΕΕ πρέπει να ζητούν τη γνώμη της Επιτροπής τομεακού κοινωνικού διαλόγου για την πολιτική αεροπορία σχετικά με κάθε πρωτοβουλία που αφορά τον τομέα των αερομεταφορών. Όταν αυτές οι πρωτοβουλίες έχουν κοινωνικό αντίκτυπο στους όρους απασχόλησης, η ΕΟΚΕ συνιστά τη θέσπιση διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων. Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει τις θέσεις και συστάσεις της από τη γνωμοδότησή της με θέμα «Κοινωνικό ντάμπινγκ στην ευρωπαϊκή πολιτική αεροπορία»⁽²⁾.

1.7. Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει τις συστάσεις της σχετικά με τη στρατηγική, οι οποίες παρατίθενται στην τελευταία της γνωμοδότηση με θέμα «Ολοκληρωμένη πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ»⁽³⁾. Η ΕΟΚΕ διαπιστώνει με ευχαρίστηση ότι πολυάριθμες προτάσεις από την εν λόγω γνωμοδότηση σχετικά με την εσωτερική αγορά, καθώς και με τη διεθνή και την κοινωνική διάσταση των αερομεταφορών της ΕΕ, ελήφθησαν υπόψη στο έγγραφο της Επιτροπής. Η ΕΟΚΕ παραμένει, ωστόσο, σταθερή στη θέση που διατύπωσε σε άλλες γνωμοδοτήσεις της με αντικείμενο τον τομέα αερομεταφορών της ΕΕ (συμπεριλαμβανομένων των TEN/552 — «Δυναμικότητα των αερολιμένων της ΕΕ», CCM/125 — «Κρατικές ενισχύσεις προς τους αερολιμένες και τις αεροπορικές εταιρείες», TEN/504 — «Ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός II+»). Η ΕΟΚΕ θεωρεί, εξάλλου, ότι οι συστάσεις της ισχύουν εξίσου τόσο για την ΕΕ των 27 όσο και για την ΕΕ των 28 κρατών μελών.

1.8. Η Επιτροπή ανέπτυξε πολυάριθμες σημαντικές ρυθμιστικές πρωτοβουλίες για τις ευρωπαϊκές αερομεταφορές, συμπεριλαμβανομένης της αναθεώρησης των κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις στις αεροπορικές εταιρείες και τους αερολιμένες, της θέσπισης δέσμης μέτρων για τους αερολιμένες, νομοθεσίας για την ενίσχυση της προόδου προς ένα Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό (ΕΕΟ), αναθεώρησης του κανονισμού κατά των επιδοτήσεων και των αθέμιτων πρακτικών τιμολόγησης και άλλων. Η υλοποίηση όλων των εν λόγω πολιτικών και κανονισμών επείγει προκειμένου να διασφαλιστεί η πλήρης εφαρμογή της στρατηγικής από τα κράτη μέλη. Το ίδιο ισχύει και για τη συνέχιση της ανάπτυξης του ερευνητικού σχεδίου διαχείρισης αερομεταφορών του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SESAR) —ενός ιδιαίτερα επιτυχημένου προγράμματος καινοτομίας που ανέπτυξε η ΕΕ, καθώς και για την περαιτέρω υλοποίηση του προγράμματος Clean Sky (προγράμματος έρευνας για την ανάπτυξη τεχνολογιών για την αισθητή αύξηση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των αερομεταφορών). Η αναγκαία καλά στοχευμένη χρηματοδότηση σε ενωσιακό επίπεδο πρέπει να συμπληρώνεται από ιδιωτική χρηματοδότηση και να πυροδοτεί οριζόντιες διατομεακές εξελίξεις.

1.9. Στον τομέα των αεροπορικών εταιρειών, των αερολιμένων και των παροχών ΕΕΚ, η στρατηγική πρέπει να παρέχει ξεκάθαρο προσανατολισμό σχετικά με το πως θα διασφαλιστεί η μελλοντική απελευθέρωση εξασφαλίζοντας παράλληλα ίσο πεδίο ανταγωνισμού (θεμιτός ανταγωνισμός). Η ενοποίηση μπορεί να προωθηθεί μόνο εφόσον εξασφαλίζει υψηλού επιπέδου αξιοπιστία συνδεσιμότητα σε όλα τα κράτη μέλη.

1.10. Το ζήτημα του θεμιτού ανταγωνισμού συμπεριλαμβάνει επίσης το σεβασμό των δικαιωμάτων των εργαζομένων. Διατάξεις ανάλογες με το άρθρο 17α της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΕ-ΗΠΑ πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων με τρίτες χώρες. Είναι ζωτικής σημασίας να υπάρχει δικαιοσύνη και αμοιβαιότητα, καθώς και τα υψηλότερα εφαρμόσιμα πρότυπα ασφαλείας και κοινωνικά πρότυπα. Οι συμφωνίες που συνάπτονται στο πλαίσιο της εξωτερικής πολιτικής αερομεταφορών της ΕΕ θα πρέπει να εγγυώνται την τήρηση των αρχών της ΔΟΕ και να επιδιώκουν την εξεύρεση αμοιβαίως αποδεκτών μέσων με σκοπό την τήρησή τους⁽⁴⁾.

1.11. Ο ρόλος των κρατών μελών, αλλά και άλλων φορέων του αξιακού δικτύου των αερομεταφορών, όπως οι κατασκευαστές αεροσκαφών, μηχανών και των εξαρτημάτων τους, πρέπει να εξεταστεί περαιτέρω κατά την εφαρμογή της στρατηγικής. Οι αεροπορικές μεταφορές της ΕΕ πρέπει να είναι σε θέση να επωφεληθούν από τη διασυνδεδεμένη ψηφιακή αεροπορία. Πρέπει να συμμετάσχουν πλήρως και ενεργά στη βιομηχανική επανάσταση 4.0. Για την πολιτική αεροναυπηγική βιομηχανία της ΕΕ, ο ρόλος και η ικανότητα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) είναι στρατηγικής σημασίας για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας στη διεθνή αγορά αερομεταφορών.

1.12. Οι αερομεταφορές της ΕΕ χρειάζονται περισσότερη σαφήνεια ως προς το πώς οι διατάξεις περί ιδιοκτησίας και ελέγχου θα μπορούσαν να εφαρμόζονται με μεγαλύτερη ευελιξία στη βάση της αμοιβαιότητας, εξασφαλίζοντας παράλληλα την εναρμονισμένη εφαρμογή και επιβολή σε όλη την ΕΕ και τη συνεχή τήρηση του δικαίου της Ένωσης κατά τη διενέργεια των ελέγχων αυτών των εταιρειών. Στην ΕΕ, σε αντίθεση με τον υπόλοιπο κόσμο, οι πολίτες της ΕΕ μπορούν να επενδύσουν σε οποιαδήποτε αεροπορική εταιρεία της ΕΕ χωρίς περιορισμούς σχετικά με το ποσοστό κεφαλαίου που αγοράζεται ή τον βαθμό και το επίπεδο ελέγχου ως προς την εν λόγω αεροπορική εταιρεία. Το ερώτημα, συνεπώς είναι: γιατί δεν επενδύουν;

⁽²⁾ Βλ. υποσημείωση 1.

⁽³⁾ ΕΕ C 13 της 15.1.2016, σ. 169.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 198 της 10.7.2013, σ. 51.

1.13. Η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει ότι η Επιτροπή οφείλει να ενεργεί με σύνεση κατά την αναζήτηση υποστήριξης από τα κράτη μέλη και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς. Παρ' όλα αυτά, η πολιτική ηγεσία της Επιτροπής είναι απολύτως απαραίτητη. Τα αντίστοιχα καθήκοντα του EASA και του Eurocontrol θα πρέπει να οριστούν κατά τρόπο που θα εξασφαλίζει ότι οι δύο οργανισμοί αλληλοσυμπληρώνονται, ώστε να αποφευχθούν αλληλοεπικαλύψεις.

1.14. Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει ότι είναι διατεθειμένη να υποστηρίξει πλήρως την Επιτροπή στην προσπάθειά της να διαχειριστεί την πολιτική συζήτηση με τον καλύτερο τρόπο προκειμένου να διασφαλιστεί η ανταγωνιστικότητα των αερομεταφορών της Ευρώπης σε διεθνές επίπεδο και να δημιουργηθεί και να εφαρμοστεί το νομοθετικό και ρυθμιστικό πλαίσιο που απαιτείται. Η συζήτηση περί «Brexit» έδωσε ώθηση στην ΕΟΚΕ να εργαστεί ακόμη σκληρότερα, προκειμένου να συμβάλει στην περαιτέρω ολοκλήρωση των αερομεταφορών της ΕΕ, που σήμερα είναι πιο απαραίτητη από ποτέ.

1.15. Δεδομένης της μοναδικής της σύνθεσης και εμπειρογνομosύνης, η ΕΟΚΕ βρίσκεται σε ιδανική θέση για να τροφοδοτήσει την πολιτική συζήτηση με τις απόψεις της οργανωμένης κοινωνίας των πολιτών όσον αφορά τις πολιτικές, κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές συνέπειες των ρυθμιστικών πρωτοβουλιών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών σχετικά με τα πλέον κατάλληλα και ισορροπημένα μέσα εφαρμογής της στρατηγικής. Επομένως, η ΕΟΚΕ αποφασίζει να παρακολουθεί συνεχώς την υλοποίηση της στρατηγικής μέσω της θέσπισης ξεχωριστού προγράμματος και τη διάθεση ικανών πόρων και εμπειρογνομosύνης.

1.16. Η ΕΟΚΕ συνιστά η συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών στην εφαρμογή της στρατηγικής να συνοδεύεται από διαρθρωμένες και συγκεκριμένες εξηγήσεις για τον τρόπο υλοποίησης της στρατηγικής. Παράλληλα με το σχέδιο δράσης που περιγράφει ποιες πρωτοβουλίες θα παρουσιαστούν και τότε μέσα στα επόμενα χρόνια, είναι απαραίτητος και ένας χάρτης πορείας που θα περιγράφει πώς η Επιτροπή θα απευθυνθεί στους ενδιαφερόμενους φορείς για να εξασφαλίσει την καθοριστικής σημασίας συμμετοχή τους. Η ενεργοποίηση όλων των φορέων των αερομεταφορών και η από κοινού δράση για την υλοποίηση της στρατηγικής είναι δύσκολη, αλλά αναγκαία.

2. Ιστορικό

2.1. Ο τομέας των αερομεταφορών της ΕΕ απασχολεί άμεσα από 1,4 εκατ. άτομα (Πηγή: Steer Davies Gleave — *Μελέτη με θέμα «Απασχόληση και συνθήκες εργασίας στις αερομεταφορές και τους αερολιμένες»*. Τελική έκθεση, 2015) έως 2,2 εκατ. άτομα (Πηγή: «Αερομεταφορές: Οφέλη πέρα από σύννομα». Έκθεση που συντάχθηκε από την Oxford Economics για την ATAG, Απρίλιος 2014) και στηρίζει συνολικά 4,8 με 5,5 εκατ. θέσεις εργασίας (Πηγή: Steer Davies Gleave — *Μελέτη με θέμα «Απασχόληση και συνθήκες εργασίας στις αερομεταφορές και τους αερολιμένες»*. Τελική έκθεση, 2015). Η άμεση συνεισφορά των αερομεταφορών στο ΑΕγχΠ της ΕΕ ανέρχεται σε 110 δισεκατ. ευρώ, ενώ ο συνολικός αντίκτυπος, συμπεριλαμβανομένου του τουρισμού, φθάνει μέχρι και τα 510 δισεκατ. ευρώ μέσω του πολλαπλασιαστικού αποτελέσματος. (Πηγή: Steer Davies Gleave — *Μελέτη με θέμα «Απασχόληση και συνθήκες εργασίας στις αερομεταφορές και τους αερολιμένες»*. Τελική έκθεση, 2015). Αυτό δείχνει ξεκάθαρα ότι το οικονομικό δυναμικό των αερομεταφορών υπερβαίνει κατά πολύ τον άμεσο αντίκτυπό τους.

2.2. Ωστόσο είναι καθοριστικής σημασίας η αναγνώριση του συνολικού αντίκτυπου του τομέα των αερομεταφορών στο κλίμα, όσον αφορά τις εκπομπές. Κάθε στρατηγική για τις αερομεταφορές πρέπει να διερευνά τις ευκαιρίες για να καταστεί ο τομέας αυτός πιο βιώσιμος, όπως με τη χρήση καινοτόμων βιοκαυσίμων, νέων μειγμάτων καυσίμων και ηλεκτρικών αεροσκαφών. Η Ευρώπη θα πρέπει, μέσω της έρευνας και της καινοτομίας, να επιδιώξει να ηγηθεί αυτού του τομέα.

2.3. Παρά τη σημαντική αύξηση του αριθμού επιβατών που μεταφέρουν οι αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ, η απασχόληση στον εν λόγω τομέα μειώθηκε από το 2008 με ετήσιο ρυθμό 2,2 %, μείωση που υπερβαίνει τη συρρίκνωση που παρατηρήθηκε στην οικονομία γενικά (0,7 % ετησίως), ενώ παράλληλα αυξήθηκε σημαντικά ο αριθμός και τα είδη των θέσεων εργασίας μη τυποποιημένης μορφής (συμβάσεις περιορισμένου χρόνου και μερικής απασχόλησης· προσωρινή απασχόληση· αυτοαπασχόληση· σύμβαση μηδενικών ωρών εργασίας· απόσπαση εργαζομένων· «πληρώνω για να δουλέψω» κ.ά.).

2.4. Επειδή η συνεισφορά των αερομεταφορών στις συνολικές επιδόσεις της οικονομίας της ΕΕ και της παγκόσμιας παρουσίας της είναι τόσο ουσιαστική, είναι σημαντικό η αεροπορία της ΕΕ να παραμείνει ανταγωνιστική, να διατηρήσει την παγκόσμια ηγετική θέση της και να μπορέσει να αναπτυχθεί. Τις τελευταίες δεκαετίες, οι αερομεταφορές της ΕΕ αποτέλεσαν υπόδειγμα —ακόμα και για άλλους κλάδους της ΕΕ— του πώς οι μεταρρυθμίσεις μπορούν να οδηγήσουν σε περισσότερα οφέλη για τους Ευρωπαίους πολίτες, τους εργαζομένους, τις επιχειρήσεις και το περιβάλλον.

2.5. Η ΕΟΚΕ συμμετέχει πλήρως στις πολιτικές και τη νομοθεσία σχετικά με τις αερομεταφορές της ΕΕ μέσω της υιοθέτησης σειράς γνωμοδοτήσεων και την πραγματοποίηση εκδηλώσεων και δημόσιων ακροάσεων για τα ενδιαφερόμενα μέρη. Η ΕΟΚΕ έχει προτείνει σειρά συγκεκριμένων προτάσεων όσον αφορά τα διάφορα στοιχεία του αξιακού δικτύου των αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ, την οργάνωση και τις επιδόσεις τους —συμπεριλαμβανομένης της ισχυρής στήριξης για έναν διεξοδικό κοινωνικό διάλογο⁽⁵⁾ (η ΕΟΚΕ ζήτησε, μεταξύ άλλων, τη βελτίωση της εφαρμογής των κανονισμών σχετικά με τις αερομεταφορές στην Ευρώπη, τη θέσπιση πραγματικών ισότιμων όρων ανταγωνισμού για όλα τα μέρη της αξιακής αλυσίδας των αερομεταφορών και ταχείες και θαρραλές ενέργειες για την αντιμετώπιση της επικείμενης εξάντλησης της δυναμικότητας).

2.6. Μια στιβαρή, ολοκληρωμένη, αγορακεντρική και βιώσιμη στρατηγική αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ αποτελούσε επείγον αίτημα από πολλούς ευρωπαϊκούς φορείς —συμπεριλαμβανομένης της ΕΟΚΕ. Στην τελευταία γνωμοδότησή της με θέμα «Ολοκληρωμένη πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ»⁽⁶⁾ η ΕΟΚΕ αναγνώρισε έξι παράγοντες οι οποίοι καθορίζουν το επίπεδο ανταγωνιστικότητας των αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ: ασφάλεια· οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα· ανταγωνιστικότητα μέσω της καινοτομίας· κοινωνική διάσταση· επιχειρησιακή αριστεία· και συνδεσιμότητα⁽⁷⁾. Η ΕΟΚΕ στηρίζει πλήρως τις συστάσεις της σχετικά με τη στρατηγική οι οποίες προτείνονται στην εν λόγω γνωμοδότηση.

2.7. Απαιτείται ισχυρή πολιτική βούληση, όραμα και θάρρος για την επίτευξη ισορροπίας μεταξύ των απαιτήσεων εθνικής κυριαρχίας και της ανάγκης συμβιβασμών σε επίπεδο ΕΕ. Σήμερα, μετά το δημοψήφισμα στο ΗΒ, αυτό ισχύει περισσότερο από ποτέ. Σε οικονομικό επίπεδο, η στρατηγική πρέπει να προσανατολίζεται και να αποσκοπεί στην τόνωση των επενδύσεων, της οικονομικής ευημερίας και της βιώσιμης ανάπτυξης σε όλη την Ευρώπη. Νομικά, το πλαίσιο πρέπει να είναι στιβαρό σε μακροσκοπικό επίπεδο και να παρέχει σταθερότητα προγραμματισμού σε μικροσκοπικό επίπεδο. Αυτή η σταθερότητα θα ενθαρρύνει τους ευρωπαίους επενδυτές να διοχετεύσουν περισσότερες επενδύσεις στον τομέα των αερομεταφορών της ΕΕ. Επιπλέον, οι επενδυτές της ΕΕ πρέπει να έχουν μεγαλύτερη πρόσβαση στις διεθνείς αναπτυξιακές αγορές, βάσει αμοιβαιότητας.

2.8. Το 2014 η Υπηρεσία Έρευνας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το συνολικό κόστος της «μη Ευρώπης» στις αερομεταφορές φτάνει τα 3,4 δισεκατ. ετησίως για τα επόμενα 20 χρόνια. Ελλείψει σαφούς στρατηγικής και της υλοποίησής της, ο τομέας αερομεταφορών της ΕΕ θα αδυνατεί να εκμεταλλευτεί ευκαιρίες ανάπτυξης σε διεθνές επίπεδο και θα απολέσει ανταγωνιστική ικανότητα. Η ανάπτυξη πρέπει να καταστεί βιώσιμη μέσω της εξασφάλισης δίκαιων όρων ανταγωνισμού. Εάν, όμως, η στρατηγική αποσκοπεί στην επίτευξη ενός οράματος με τα κατάλληλα εργαλεία, η επιτυχής υλοποίησή της θα εξαρτηθεί από την ευρεία στήριξη όλων των ενδιαφερόμενων μερών και ειδικότερα των κρατών μελών.

2.9. Η στρατηγική βασίζεται σε μια «ολιστική» προσέγγιση των αερομεταφορών, καθότι αναγνωρίζει το σημαντικό κοινωνικό ρόλο τους: οι αεροπορικές μεταφορές παρέχουν συνδεσιμότητα στις περιφέρειες, κινητικότητα στους επιβάτες και τα εμπορεύματα, καθώς και οφέλη για τις οικονομίες και την τεχνολογική καινοτομία με στόχο το μετριασμό των επιπτώσεων τους στην κλιματική αλλαγή· οι αερομεταφορές συνεπώς συνεισφέρουν στην οικονομική, περιβαλλοντική και κοινωνική βιωσιμότητα. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει πλήρως αυτήν την προσέγγιση.

3. Οι αεροπορικές μεταφορές ως παράγοντας ανάπτυξης

3.1. Με την πάροδο των ετών, οι επιμέρους υποτομείς των αερομεταφορών έχουν αναπτυχθεί σε βιομηχανίες πολλών δισεκατ. ευρώ, οι οποίες δραστηριοποιούνται και ανταγωνίζονται σε διάφορες αγορές και αποτελούν από κοινού ένα δίκτυο ανεξάρτητων επιχειρήσεων παραγωγής αξίας. Η στρατηγική —παράλληλα με την υλοποίησή της— πρέπει να αναγνωρίζει τις δυνατότητες, τις αδυναμίες και το δυναμικό δημιουργίας θέσεων εργασίας κάθε μέρους του αξιακού δικτύου και να προωθεί τα δυνατά τους σημεία προκειμένου να παρέχει ένα ιδανικό πλαίσιο κατά το οποίο οι υποτομείς μπορούν να συνεισφέρουν τόσο μεμονωμένα όσο και από κοινού στην οικονομική ανάπτυξη και ευημερία.

3.2. Η ευρύτερη ολιστική προσέγγιση στις αεροπορικές μεταφορές δεν συνίσταται μόνο στην αντιμετώπιση των προκλήσεων σχετικά με τις αεροπορικές εταιρείες και τους αερολιμένες, αλλά και στην αντιμετώπιση των προκλήσεων για όλα τα μέρη του αξιακού δικτύου. Τα κράτη μέλη προσδοκούν βελτιωμένη, ασφαλή, αξιόπιστη και επικερδή συνδεσιμότητα με μικρότερες περιφερειακές αγορές εμπορίου και τουρισμού· οι κατασκευαστές αεροσκαφών, μηχανών και των εξαρτημάτων τους προσδοκούν ευνοϊκές συνθήκες για επενδύσεις σε εργοστάσια παραγωγής και στην Ε & Α· οι αεροπορικές εταιρείες και οι φορείς παροχής

⁽⁵⁾ ΕΕ C 230 της 14.7.2015, σ. 17, ΕΕ C 451 της 16.12.2014, σ. 123, ΕΕ C 170 της 5.6.2014, σ. 116.

⁽⁶⁾ Βλ. υποσημείωση 3.

⁽⁷⁾ Βλ. υποσημείωση 3.

υπηρεσιών του τομέα των αερομεταφορών προσδοκούν να έχουν τη δυνατότητα να προσελκύουν επενδυτές και να λειτουργούν σε ολοένα πιο απελευθερωμένες αγορές και υπό όρους που εγγυώνται ασφαλές, βιώσιμο επίπεδο υγιούς ανταγωνισμού. Η ποιότητα των συνθηκών απασχόλησης, συμπεριλαμβανομένης της κατάρτισης, και τα δικαιώματα των επιβατών θα πρέπει να γίνονται σεβαστά.

3.3. Η Επιτροπή έχει ορθώς αναγνωρίσει τους βασικούς τομείς που χρήζουν της προσοχής των ρυθμιστικών αρχών, ιδίως όσον αφορά τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, την ανάγκη για διεξοδικές εντολές διεθνών διαπραγματεύσεων για την εξασφάλιση της ανάπτυξης και του ισότιμου ανταγωνισμού στις αγορές εντός της ΕΕ και παγκοσμίως. Η Επιτροπή έχει επίσης ορθώς υπογραμμίσει την ανάγκη για τη διασφάλιση των διεθνών προτύπων και κανόνων, που θα προβλέπουν υψηλό επίπεδο ασφάλειας και θα μετριάσουν τις επιπτώσεις των αερομεταφορών στην κλιματική αλλαγή. Για τη στήριξη της παγκόσμιας εμπορίας προϊόντων που σχετίζονται με τις αερομεταφορές της ΕΕ, οι διμερείς συμφωνίες της ΕΕ για την ασφάλεια των αερομεταφορών πρέπει να αποσκοπούν στην επίτευξη αμοιβαίας αναγνώρισης των προτύπων πιστοποίησης της ασφάλειας.

3.4. Όλα τα μέρη του αξιακού δικτύου των αερομεταφορών εξαρτώνται από ένα πολιτικό κλίμα που θα ενθαρρύνει τις επενδύσεις. Δεδομένου του υψηλού πάγιου κόστους τους, οι αεροπορικές εταιρείες και οι αερολιμένες απαιτούν επίσης ρυθμιστικό πλαίσιο το οποίο θα επιτρέπει τη σταθερότητα σχεδιασμού. Διάφορα ρυθμιστικά ζητήματα συζητούνται επί του παρόντος στα θεσμικά όργανα της ΕΕ και σε εθνικό επίπεδο· για όλα απαιτείται ξεκάθαρη καθοδήγηση από την Επιτροπή και, λόγω της σημασίας τους, συμπεριλαμβάνονται στην υλοποίηση της στρατηγικής⁽⁸⁾.

3.4.1. Η βελτιστοποίηση, η εφαρμογή και η ενίσχυση των διατάξεων περί ιδιοκτησίας και ελέγχου είναι καίριας σημασίας [τυποποιημένη διατύπωση στις διμερείς συμφωνίες παροχής υπηρεσιών, καθώς και σε ειδικές για την ΕΕ διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008]. Αποτελούν ζωτικό πυλώνα των διεθνών συμφωνιών εναέριων υπηρεσιών και χωρίς αυτές τα συμβαλλόμενα μέρη δεν μπορούν να εφαρμόσουν τα συμφωνηθέντα αμοιβαία δικαιώματα. Οι ερμηνευτικές κατευθύνσεις που προτείνονται από την Επιτροπή ενδέχεται να μην επαρκούν ως μέσο επίλυσης συστημικών προβλημάτων και διαφορών στην εφαρμογή, την ασφάλεια δικαίου και την «αποτελεσματικότητα» των διατάξεων. Απαιτείται σαφής προσανατολισμός στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ, ο οποίος βιώνει σημαντική συγκέντρωση. Υπό το φως της αυξανόμενης μακροπρόθεσμης σημασίας της δραστηριότητας των αεροπορικών εταιρειών για την οικονομία, καθώς και των αποκλίσεων στην κερδοφορία των επιμέρους αεροπορικών εταιρειών, οι επιχειρήσεις αυτές ενδιαφέρουν ολοένα περισσότερο τα διεθνή επενδυτικά κεφάλαια καθώς και τους στρατηγικούς επενδυτές. Η ενοποίηση δε πρέπει να αποβαίνει σε βάρος της συνδεσιμότητας, ιδίως σε περιφερειακό επίπεδο.

3.4.2. Το ζήτημα του θεμιτού ανταγωνισμού συμπεριλαμβάνει επίσης τον σεβασμό των δικαιωμάτων των εργαζομένων. Διατάξεις ανάλογες με το άρθρο 17α της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΕ-ΗΠΑ πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων με τρίτες χώρες. Είναι απαραίτητο να υπάρχει δικαιοσύνη και αμοιβαιότητα, ο υψηλότερος δυνατός βαθμός ασφάλειας και κοινωνικών προτύπων. Οι συμφωνίες που συνάπτονται στο πλαίσιο της εξωτερικής πολιτικής αερομεταφορών της ΕΕ θα πρέπει να εγγυώνται την τήρηση των αρχών της ΔΟΕ και να επιδιώκουν την εξεύρεση αμοιβαίως αποδεκτών μέσων με σκοπό την τήρησή τους⁽⁹⁾.

3.4.3. Η ΕΟΚΕ ζητεί επίμονα από την Επιτροπή να διευκολύνει τη σύναψη συμφωνιών που βασίζονται στον κοινωνικό διάλογο, για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο κοινωνικού ντάμπινγκ και δημιουργίας φραγμών στην ενιαία αγορά. Ακόμα και η μικρότερη συλλογική προσφυγή στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών μπορεί να επηρεάσει μεγάλο αριθμό πτήσεων, επιβατών και εταιρειών που εξαρτώνται από τον τουρισμό και το εμπόριο. Αυτά τα ζητήματα πρέπει να αντιμετωπιστούν προκειμένου η Επιτροπή να ανταπεξέλθει στις προσδοκίες κατά την ανάπτυξη ολιστικής προσέγγισης των αεροπορικών μεταφορών.

3.4.4. Η τεχνολογία μη επανδρωμένων αεροσκαφών είναι ζήτημα ιδιαίτερης σημασίας και χρήζει βαθύτερης ανάλυσης στο πλαίσιο της στρατηγικής. Το ζήτημα δεν αφορά πλέον μόνο το υλικό (δηλαδή το μέγεθος και τις λειτουργικές προδιαγραφές των επανδρωμένων αεροσκαφών) αλλά και το λογισμικό και το δυναμικό της τεχνολογίας μη επανδρωμένων αεροσκαφών. Η ΕΟΚΕ επιδοκιμάζει το έργο που έχει ήδη αναλάβει ο ΕΑΣΑ επί τούτου. Ωστόσο, υπό το φως των κανονιστικών πρωτοβουλιών σε άλλες περιοχές του κόσμου, η επιρροή της ΕΕ σε αυτόν τον τομέα καινοτομίας θα είναι αναγκαία για να διασφαλιστεί ότι η Ευρώπη δε θα απολέσει το δυναμικό ώθησης αυτής της καινοτόμου τεχνολογίας και επίδρασης στους διεθνείς κανόνες και προδιαγραφές. Η ασφάλεια των δραστηριοτήτων των μη επανδρωμένων αεροσκαφών είναι επείγουσας σημασίας.

⁽⁸⁾ Κατά συνέπεια, η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει τις θέσεις που έχει διατυπώσει στις γνωμοδοτήσεις της ΕΕ C 241 της 7.10.2002, σ. 29, ΕΕ C 264 της 20.7.2016, σ. 11 και βλ. υποσημείωση 1.

⁽⁹⁾ Βλ. υποσημείωση 4.

3.4.5. Η Επιτροπή έχει ορθώς αναγνωρίσει την υλοποίηση του ΕΕΟ ως βασική προτεραιότητα και εμμένει στην ανάγκη έγκρισης και υλοποίησης του ΕΕΟ II. Ένα ενιαίο καθεστώς εναέριας διαχείρισης για την ΕΕ είναι προς όφελος των πολιτών και καταναλωτών της ΕΕ, του περιβάλλοντος και της συνολικής ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών αερομεταφορών. Απαιτείται περαιτέρω, βαθύτερη ανάλυση για την αξιολόγηση των λόγων για τους οποίους ο ρυθμός προόδου είναι σχετικά βραδύς. Το σύστημα λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου (FAB) έχει σε μεγάλο βαθμό αποτύχει να ανταποκριθεί στις προσδοκίες. Απαιτείται ολοκληρωμένο πρόγραμμα προσέγγισης προκειμένου να υπάρξουν έντονες, ειλικρινείς και έντιμες συζητήσεις με τα κράτη μέλη και τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP) και να εξασφαλιστούν εξατομικευμένες προτάσεις για το κάθε κράτος μέλος που θα το συνδράμουν στην αντιμετώπιση διαδεδομένων ανησυχιών και εμποδίων κατά τον εκσυγχρονισμό των αντίστοιχων συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Η ΕΟΚΕ είναι πεπεισμένη ότι, με τη συμμετοχή των εργαζομένων στον περαιτέρω σχεδιασμό και υλοποίηση, οι ανησυχίες που εγείρουν οι κοινωνικοί εταίροι μπορούν να αντιμετωπιστούν δεόντως. Επίσης, το πρόγραμμα SESAR, ως τεχνολογικό σκέλος του ΕΕΟ, μπορεί να υποστηρίξει αποτελεσματικά την περαιτέρω ολοκλήρωση της ΔΕΚ της ΕΕ με τη δημιουργία νέων κοινών τεχνολογικών εφαρμογών. Ο διαχειριστής δικτύου θα αναπτύξει περαιτέρω ολοκληρωμένο σχεδιασμό ευρωπαϊκών δικτύων διαδρομών για την ασφαλή και αποτελεσματική άσκηση των καθηκόντων ΕΕΚ.

3.4.6. Είναι ζωτικής σημασίας να ληφθούν υπόψη και να συμπεριληφθούν οι αερολιμένες στην υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου δικτύου μεταφορών της ΕΕ και να εξασφαλιστεί ότι οι αερολιμένες είναι δεόντως συνδεδεμένοι με άλλα μέσα μεταφοράς. Η πολυτροπικότητα είναι καθοριστικής σημασίας. Οι ΤΠΕ και οι ψηφιακές λύσεις μπορούν επίσης να συμβάλουν ώστε οι αερομεταφορές της ΕΕ να καταστούν αποτελεσματικότερες, προωθώντας την πολυτροπικότητα και την αειφορία.

3.5. Οι κατασκευαστές αεροσκαφών ανταγωνίζονται στην παγκόσμια αγορά πωλήσεων. Η βιομηχανική επανάσταση 4.0 δημιουργεί εξαιρετικές ευκαιρίες για την αεροναυπηγική βιομηχανία της ΕΕ. Η πλήρης συνεργία των διαφόρων πολιτικών της ΕΕ πρέπει να αναλυθεί και να υλοποιηθεί. Οι κατασκευαστές αυτοί επενδύουν σε μονάδες παραγωγής σε ολόκληρη την Ευρώπη και ολόκληρο τον πλανήτη. Για την αξιολόγηση του συνολικού αντίκτυπου των αερομεταφορών στην ανάπτυξη, είναι ιδιαίτερης σημασίας η πιστοποίηση των κατασκευαστών από τον EASA, καθώς και οι οικονομικές αναλύσεις, δεδομένου του μεγάλου μεγέθους αυτών των επιχειρήσεων και του γεγονότος ότι ανταγωνίζονται σε παγκόσμιο επίπεδο.

3.6. Η στρατηγική αερομεταφορών της ΕΕ βασίζεται στα ευρωπαϊκά πρότυπα και πρέπει να επιδιώκει, στο πλαίσιο συναινετικών και συντονισμένων διαπραγματεύσεων, την αποδοχή τους από τρίτες χώρες. Η ΕΕ έχει ήδη θεσπίσει την αρχιτεκτονική που θα επιτρέψει την εφαρμογή και την περαιτέρω ανάπτυξη της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΕ-ΗΠΑ. Οι διατάξεις περιέχονται σε αυτήν επιτρέπουν σε αμφότερα τα μέρη την περαιτέρω ανάπτυξη συναίνεσης σχετικά με την ενίσχυση, την από κοινού εφαρμογή και την επέκταση των εν λόγω προτύπων σε τρίτες χώρες. Η στρατηγική θα πρέπει, συνεπώς, να προκρίνει τη χρήση μέσων όπως η μεικτή επιτροπή ΕΕ-ΗΠΑ, με σκοπό την εδραίωση κοινής αντίληψης με άλλα ομόνοια έθνη σε ολόκληρο τον κόσμο, σύμφωνα με την οποία η βιωσιμότητα των αεροπορικών μεταφορών εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το σεβασμό ορισμένων βασικών αξιών. Η ΕΕ και οι ΗΠΑ θα μπορούσαν να πρωτοστατήσουν στη θέσπιση παγκόσμιων προτύπων (συμπεριλαμβανομένου του συστήματος SESAR και του προγράμματος NextGen). Η ΕΕ και οι ΗΠΑ έχουν άλλη μια ευκαιρία να ηγηθούν από κοινού των παγκοσμίων αερομεταφορών.

3.7. Η επιτυχία των ευρωπαϊκών αερομεταφορών εξαρτάται από τις δεξιότητες και τα προσόντα των εργαζομένων τους. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να θεσπιστούν μέτρα για την ενίσχυση της ελκυστικότητας του εν λόγω τομέα, καθώς και για την αποτροπή της αποχώρησης εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού ή της αναζήτησης εργασίας σε άλλα μέρη του κόσμου.

4. Υλοποίηση της στρατηγικής για τις αερομεταφορές — διαχείριση της αλλαγής

4.1. Η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή οφείλει να ενεργεί με σύνεση κατά την αναζήτηση υποστήριξης από τα κράτη μέλη και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς. Παρ' όλα αυτά, η πολιτική ηγεσία της Επιτροπής είναι απολύτως απαραίτητη. Μια τόσο ξεκάθαρη δέσμευση είναι απαραίτητη για την απελευθέρωση του δυναμικού στον τομέα των ευρωπαϊκών αερομεταφορών, σεβόμενων παράλληλα των αναγκών των κρατών μελών για εξασφάλιση αξιοπιστίας και ασφαλούς συνδεσιμότητας, καθώς και να καθησυχαστούν οι κοινωνικοί εταίροι όσον αφορά τη διατήρηση της συμμετοχής τους στην ανάπτυξη και υλοποίηση των απαραίτητων νομοθετικών μέτρων.

4.2. Στην ανακοίνωσή της η Επιτροπή έδιξε πολυάριθμα ζητήματα, που θα αποτελέσουν αντικείμενο κανονιστικών πρωτοβουλιών, και επανέλαβε ότι θα επιδιώξει τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων φορέων. Ωστόσο, παράλληλα με το σχέδιο δράσης που περιγράφει ποιες πρωτοβουλίες θα παρουσιαστούν και τότε μέσα στα επόμενα χρόνια, είναι απαραίτητος και ένας χάρτης πορείας που θα περιγράφει πώς η Επιτροπή θα απευθυνθεί στους ενδιαφερόμενους φορείς και στο ευρύ κοινό για να εξασφαλίσει την καθοριστικής σημασίας συμμετοχή τους.

4.3. Η Επιτροπή ορθώς ανέφερε την ανάγκη ενίσχυσης του κοινωνικού διαλόγου στον τομέα. Η πίεση που βιώνουν οι εργαζόμενοι στις αερομεταφορές είναι εντονότατη. Σε αυτές τις συνθήκες, ο κοινωνικός διάλογος έχει πρωτεύουσα σημασία για τη συμπερίληψη των κοινωνικών εταίρων στη διαδικασία και την εξασφάλιση της συμμετοχής τους. Το ζήτημα που πρέπει να διευκρινιστεί είναι πώς η Επιτροπή σκοπεύει να διαρθρώσει κοινωνικό διάλογο για ζητήματα που θα προκύψουν από την ολιστική της προσέγγιση.

4.4. Είναι ανάγκη να διευκρινιστεί περαιτέρω το εργασιακό δικαίο και το καθεστώς κοινωνικής ασφάλισης που διέπει τους συνεχώς μετακινούμενους εργαζομένους της πολιτικής αεροπορίας. Υφίστανται σημαντικά νομικά κενά στην κοινωνική προστασία των ευρωπαϊκών πληρωμάτων αέρος λόγω της έλλειψης σαφήνειας της νομοθεσίας. Είναι αναγκαία η τροποποίηση των υφιστάμενων νομικών κανόνων και η ευθυγράμμιση της τεχνικής νομοθεσίας και της νομοθεσίας για την κοινωνική ασφάλιση.

4.5. Η υλοποίηση τυχόν νομοθετικών μέτρων πρέπει να εντάσσεται στο πλαίσιο της κλιματικής αλλαγής. Η ανάπτυξη στρατηγικής αερομεταφορών δεν μπορεί να λάβει χώρα ανεξάρτητα από την ανάγκη επείγουσας αντιμετώπισης του συνδεδεμένου κόστους (με οικονομικούς, περιβαλλοντικούς και κοινωνικούς όρους) που συνεπάγονται οι διάφορες επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής. Ο τομέας των αερομεταφορών της ΕΕ θα πρέπει να εξετάσει περαιτέρω τις προκλήσεις που θέτει η κλιματική αλλαγή, ως ευκαιρίες για έρευνα και καινοτομία.

4.6. Οι πληροφορίες για τη στρατηγική και την υλοποίησή της πρέπει να παρέχονται σε συνεχή βάση. Καλά στοχευμένες ενημερωτικές εκδηλώσεις με φορείς πρέπει να διοργανώνονται τακτικά.

4.7. Η γενική προσέγγιση της Επιτροπής όσον αφορά τις αερομεταφορές πρέπει επίσης να θεωρείται ζήτημα προτεραιότητας και να εκφράζεται με συνέπεια στο διάλογο με τα κράτη μέλη. Σε ορισμένες περιπτώσεις, το κύριο πρόβλημα μοιάζει να συνίσταται στην έλλειψη κατανόησης σε εθνικό επίπεδο όσον αφορά τις πραγματικές ανάγκες του τομέα των αερομεταφορών. Η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει τη δυνατότητα πιο ενεργής στήριξης των αερομεταφορών σε εθνικό επίπεδο κατά τις συζητήσεις της με τα κράτη μέλη.

4.8. Η ΕΟΚΕ καλεί εκ νέου όλους τους φορείς των αερομεταφορών να συμμετάσχουν ενεργά στις περαιτέρω εργασίες υλοποίησης της στρατηγικής. Ένας ισχυρός, βιώσιμος τομέας αερομεταφορών είναι προς το συμφέρον όλων και δεν πρέπει να χάσουμε την ευκαιρία που δημιουργήσε η στρατηγική.

Βρυξέλλες, 14 Ιουλίου 2016.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Γιώργος ΝΤΑΣΗΣ
