

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Az integrált uniós légiközlekedési politika**(feltáró vélemény)**

(2016/C 013/25)

Előadó: Jacek KRAWCZYK

2015. március 2-án az Európai Bizottság úgy határozott, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 304. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Az integrált uniós légiközlekedési politika

(feltáró vélemény).

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2015. augusztus 31-én elfogadta véleményét.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2015. szeptember 16–17-én tartott 510. plenáris ülésén (a szeptember 17-i ülésnapon) 97 szavazattal 3 ellenében, tartózkodás nélkül elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1. Ha az európai légiközlekedési értékhálózat egésze nem képes felvenni a versenyt a globalizálódott gazdaságban, az uniós légi közlekedés versenyképessége kerül veszélybe. Ennek elkerülése érdekében „rendkívül fontos az intermodalitás fokozása, az összekapcsolódás javítása, a másodlagos csomópontok és regionális repülőterek jobb kihasználása, valamint a jelenlegi folyamatok optimalizálása”⁽¹⁾.

1.2. Az Európai Bizottság (Bizottság) több szabályozási kezdeményezést dolgozott ki az EU-n belüli légiközlekedési értékhálózat tekintetében; felülvizsgálta a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról szóló uniós iránymutatásokat, emellett bevezetett egy repülőteri csomagot és az egységes európai égbolt felé történő előrelépést előmozdító jogszabályokat. A légi közlekedés területére tartozó uniós joganyag tagállamok általi maradéktalan végrehajtásának biztosításához mindazonáltal további munkára lesz szükség.

1.3. Az uniós légi közlekedés fordulóponthoz érkezett: meggyőző és koherens stratégia hiányában fennáll annak veszélye, hogy még nehezebben tudunk majd megbízható összeköttetéseket biztosítani a polgárok, a kereskedelem és az idegenforgalom számára, és így az uniós légi közlekedés elveszítheti gazdasági súlyát és növekedési potenciálját. Ennek elkerüléséhez azonban nincs minden esetben szükség új jogszabályra. Az EGSZB ismét sürgeti az Európai Bizottságot, hogy tegyen többet annak biztosításáért, hogy a hatályos uniós rendelkezéseket végrehajtsák.

1.4. Tekintettel a légitársaságok világának szétaprózottságára, az egyre versenyképesebb Unión kívüli csomópontokra, az egységes európai égbolt megvalósítása felé tett előrelépések lassúságára, valamint annak egyre nagyobb kockázatára, hogy a kisebb és/vagy peremhelyzetű régiók felé nem lesz elégséges összeköttetés, az európai uniós légiközlekedésre irányuló bizottsági stratégiát az arra vonatkozó meggyőző jövőképpnek kell vezérelnie, hogy miként lehetne a legjobban előmozdítani Európa versenyképességét a verseny torzítása és a szociális és munkaügyi kapcsolatok aláásása nélkül.

1.5. Az EGSZB úgy véli, hogy az Európai Bizottságnak fel kell tárnia a versenyképességet előmozdító tényezőket, és stratégiáját a légi közlekedés révén Európa számára jelentkező gazdasági előnyökre, valamint az Európai Uniót jellemző társadalmi és környezeti értékekre kell alapoznia.

1.6. Az EGSZB szorgalmazza, hogy az Európai Bizottság érje el, hogy az uniós és a nem uniós versenytársakra hasonló nemzetközi normák és szabványok vonatkozzanak. Ez magában foglalja a tisztességes verseny elvei nemzetközi alkalmazásának az előmozdítását és az alapvető ILO-egyezmények betartását, és jelentheti az érdekelt felek nemzetközi tárgyalásokban való részvételét szabályozó jelenlegi rendelkezések felülvizsgálatát is.

⁽¹⁾ HL C 230., 2015.7.14., 17. o..

1.7. Az EGSZB szerint a kidolgozandó légiközlekedési stratégiának építő jellegű szociális párbeszédre kell alapulnia. Uniós szinten ki kell kérni a polgári légiközlekedési ágazatban folytatandó szociális párbeszédért felelős bizottság véleményét az uniós intézmények által az ágazattal kapcsolatban tett kezdeményezésekről. Több rendelkezés létezik nemzeti szinten, amelyet a szociális és munkaügyi feltételek biztosítása és a verseny olcsó lobbók használata általi torzításainak megelőzése érdekében végre kell hajtani. Noha e téren korlátozott az Európai Unió joghatósága, az Európai Bizottságnak minden tőle telhetően meg kell tennie, hogy kezdeményezéseihez uniós és tagállami szinten is elnyerje a szociális partnerek erőteljes támogatását.

1.8. Az EGSZB azt is ajánlja, hogy az Európai Bizottság a légiközlekedési stratégiájának folyamatban lévő kidolgozásáról és végrehajtásáról kérje ki a véleményét. Az EGSZB külön projektet fog elindítani a megfelelő források és szakértelem biztosítására.

1.9. Az EGSZB kéri a légi közlekedésben érintett valamennyi szereplőt, hogy kötelezze el magát egy új európai uniós stratégia megvalósítása mellett. Az európai légiközlekedési értékhálózat csak akkor nyerhet új lendületet, és kezdhet el újból értékes gazdasági és társadalmi hozzájárulást nyújtani az EU fejlesztéséhez, ha sikerült leküzdeni az ágazatban meglévő partikularizmust. Az Európai Bizottság részéről mindenképpen határozott politikai irányításra lesz szükség.

1.10. Az ajánlásokról részletesebben a jelen vélemény 3. pontjában olvashat.

2. Bevezetés: A légi közlekedést előmozdító stratégia gazdasági oldala és sürgőssége

2.1. A légiközlekedési rendszer a szorosan vett légiközlekedési ágazaton kívül is előnyökkel jár. Amellett, hogy összeköttetést és mobilitást biztosít az emberek és a vállalkozások számára, a kereskedelem és idegenforgalom, a beruházások biztosítása, a munkaerő-ellátás, valamint a termelékenység és az innováció javítása szempontjából is hasznos, és mindezekon keresztül hozzájárul a társadalom jólétéhez.

2.2. A becslések szerint 2012-ben Európában a légiközlekedési ágazat közvetlenül 2,6 millió munkahelyet biztosított, a légi úton a célállomásra érkező turisták költségei pedig további 4,7 millió fő számára biztosítottak munkahelyet, és 279 milliárd USD-vel járultak hozzá a GDP-hez.

2.3. Az európai gyártású légiközlekedési hardverek és szoftverek megfelelnek a világ legmagasabb szintű innovációs normáinak. Ugyanez immár elmondható a légiforgalmi szervezés és eljárások, valamint az üzletfejlesztés és -irányítás terén megvalósuló innovációról is.

2.4. Tekintettel arra, hogy a légi forgalom a gazdasági növekedést ösztönző tényező, a SESAR – az egységes európai égbolt (SES) technológiai része – a 2020-ig tartó időszakban várhatóan 419 milliárd EUR együttes pozitív hatást gyakorol majd a GDP-re, és mintegy 42 000 munkahelyet fog teremteni.

2.5. Az EU szabályozási keretet dolgozott ki az európai légiközlekedési piac számára.

2.5.1. Az **egységes európai égbolt** – a 2004-ben elindított, majd 2008 júniusában a SES II rendelettel, 2013-ban pedig a SES II+ rendelettel naprakésszé tett projekt. A fő célkitűzés a légiforgalmi szolgáltatás megreformálása Európában, hogy a legbiztonságosabb, de ugyanakkor a költségek és a repülés szempontjából hatékonyabb és környezetbarátabb módon lehessen megbirkózni a légi forgalom folyamatos növekedésével és megoldani a légiforgalmi műveleteket. (Lásd a TEN/504⁽²⁾ és a TEN/354⁽³⁾ sz. EGSZB-véleményt.)

2.5.2. **A repülőterekkel foglalkozó csomag** – Az Európai Bizottság 2011. december 1-jén egy átfogó intézkedéscsomagot fogadott el, hogy kezelje az európai repülőterek kapacitáshiányait, és javítsa az utasoknak nyújtott szolgáltatások minőségét. Az Európai Parlament 2012 decemberében hagyta jóvá a jogalkotási javaslatokat. (Lásd a TEN/475⁽⁴⁾ sz. EGSZB-véleményt.)

⁽²⁾ HL C 198., 2013.7.10., 9. o.

⁽³⁾ HL C 376., 2011.12.22., 38. o.

⁽⁴⁾ HL C 181., 2012.6.21., 173. o.

2.5.3. **A légi közlekedés uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer (ETS) hatálya alá vonása** 2012-ben. Az Európai Bizottság egy kibocsátási egységek kereskedelmén alapuló rendszert vezetett be. Miután az ICAO 2013-as közgyűlése nem zárult kielégítő eredménnyel, az EU elfogadta a kibocsátáskereskedelmi rendszer módosított változatát, amelyet átmenetileg csak az EU-n belüli légi járatokra kívántak alkalmazni, megvárva az ICAO 2016-os közgyűlésének eredményét.

2.5.4. **Az állami támogatásra vonatkozó szabályok** felülvizsgálata – amelyet az Európai Bizottság 2014 februárjában fogadott el, hogy naprakésszé tegye és korszerűsítse a korábbi, 1994-ből és 2005-ből származó szabályozást. A jelenlegi iránymutatások fő elemei új kritériumokat határoznak meg az állami támogatásra jogosult repülőtereket, valamint az új útvonalakat megnyitó légitársaságok indulási támogatását illetően (lásd az EGSZB CCM/125. sz. véleményét⁽⁵⁾).

2.5.5. **Repülőtéri kapacitás** – A repülőterek kapacitásával foglalkozó közösségi megfigyelőközpontot „Az európai repülőterek kapacitására, hatékonyságára és biztonságára irányuló cselekvési terv” című, 2007-es európai bizottsági közlemény keretében, öt évre hozták létre, és 2008-tól 2013-ig döntő szerepet töltött be a terv végrehajtásában. A megfigyelőközpont lehetővé tette, hogy az érdekeltek értékes visszajelzést adjanak az Európai Bizottságnak, ideértve a bevált gyakorlatok cseréjét és a problémák szakpolitikai megoldását (lásd az EGSZB TEN/552. sz. véleményét⁽⁶⁾).

2.5.6. **Fogyasztóvédelem** – Az Európai Bizottság 2013 márciusában a légi utasok jogait aktualizáló intézkedéscsomagot jelentett be, amely négy fő területre összpontosított: a nem egyértelmű területek tisztázása, új jogok, jogérvényesítés, panaszrendezési eljárások és szankcionálás, aránytalan pénzügyi terhek.

2.5.7. Ezek csak részei az EU által a légi közlekedés tekintetében végrehajtott intézkedéseknek, szakpolitikáknak és projekteknek. Az Európai Bizottság intenzívebbé tette az uniós és az európai ügynökségekkel, így az EASA-val és az EUROCONTROL-lal folytatott együttműködést, valamint az uniós légi közlekedés nemzetközi vetületével kapcsolatos tevékenységek széles körét is.

2.6. Az EGSZB véleménye szerint az EU-nak az alábbi szempontokra tekintettel van szüksége integrált légiközlekedési stratégiára:

2.6.1. Szakpolitikailag az uniós légiközlekedési stratégiának növelnie kell a légiközlekedési ágazat hatékonyságát Európán belül, nemzetközi szinten pedig jobb alkupozíciót kell teremtenie. Ehhez politikai akaratra, jövőképre és – a szuverenitás követelményeinek és a kompromisszum szükségességének szempontjai közötti helyes egyensúly megtalálásához – bátorságra van szükség.

2.6.2. Gazdaságilag a stratégiának egy jobb légiközlekedési értékhálózathoz kell vezetnie, amely egész Európában előmozdítja a gazdasági jólétet és növekedést.

2.6.3. Jogilag a stratégiának makroszinten szilárd szabályozási keret kialakulásához, mikroszinten pedig tervezési stabilitáshoz kell vezetnie. Eljárási szempontból valamennyi érdekelt felet ösztönözni kell a stratégia kidolgozásában és végrehajtásában való részvételle.

2.7. Az EGSZB szerint az uniós légi közlekedési ágazatnak sürgető szüksége van egy ilyen stratégiára, mert az európai értékhálózat nem hatékony. A légiközlekedési ágazat nem nyújtja a lehetséges impulzust a gazdasági növekedés számára, számos EU-n kívüli kormány ezzel szemben hozzáigazítja légiközlekedési rendszereit a növekedés geopolitikai változásához és a globalizált gazdaság követelményeihez. Ezt a tendenciát csak egy európai értékeken alapuló, szilárd, piacorientált stratégia végrehajtásával lehet megfordítani.

2.7.1. Az európai csomópontokon, illetve légitársaságoknál nem csapódik le olyan mértékben a forgalom növekedése, mint akkor történne” ha ők is egy hasonlóan kedvező szabályozási környezet előnyeit élvezhetnék. A légtérirányítás hatékony összehangolásának hiánya kerülőutakhoz és szükségtelenül magas szintű CO₂-kibocsátáshoz vezet.

2.7.2. Az adott esetben eltérő eredményt mutató tanúsítási folyamatok sokfélesége akadályozza az innováció érvényesülését, és eltántorít az európai termékekbe való beruházástól, illetve az ilyen új termékek Európában való használatától.

⁽⁵⁾ HL C 451., 2014.12.16., 123. o.

⁽⁶⁾ HL C 230., 2015.7.14., 17. o.

2.7.3. Közös stratégia hiányában kiaknázatlanok a lehetőségek az európai légitársaságok EU-n kívüli növekedésére, és az uniós tagállamok továbbra is hajlamosak arra, hogy saját nemzeti érdekeiket helyezték előtérbe még akkor is, ha az EU egésze által elnyerhető teljes előny nagyobb lenne a tagjai által külön-külön szerezhető hasznok összességénél.

2.7.4. A globalizált gazdaság körülményei között és a forgalomműködés Ázsiába való geopolitikai áthelyeződésével a szétforgácsolt EU tovább veszít majd súlyából és nemzetközi jelentőségéből. Az európai normák, mint az európai polgárok, vállalkozások és tagállamok közös értékei nemzetközi normaként veszítenének vonzerejükből.

2.7.5. Az EGSZB üdvözli, hogy az Európai Bizottság **nyilvános konzultációt** kezdeményezett a „Légiközlekedési csomag az uniós légiközlekedési ágazat versenyképességének javításáért” elnevezésű csomagról. A válaszok széles köre hitelt és súlyt ad majd a légiközlekedési csomagra vonatkozó közleményjavaslatnak.

3. Az előre vezető út: légiközlekedési stratégiával a versenyképességet növelő tényezők előmozdításáért

Az EGSZB hat tényezőt azonosított, amelyek meghatározzák az európai versenyképesség szintjét. Az uniós stratégia sikeres végrehajtásához a stratégiának elő kell segítenie e tényezők érvényesülését.

3.1. Biztonság

3.1.1. A fenntartható uniós légiközlekedési stratégia fő pillére a biztonság. Noha általában a légi közlekedés és különösen az európai légi közlekedés messze a legbiztonságosabb közlekedési mód, nem dőlhetünk hátra elégedetten.

3.1.2. Döntő fontosságú tovább erősíteni az EASA mint a repülésbiztonság-menedzsmentért, a légiközlekedési termékek tanúsításáért és az illetékes tagállami szintű szervezetek felügyeletéért felelős központi ügynökség szerepét és erőforrásait. Ennek kapcsán az EASA-nak több módot kell kapnia arra, hogy valamennyi érdekelt féllel koordináljon (nem csak a légi közlekedéssel kapcsolatos eseményekkel összefüggésben), valamint hogy javítsa a biztonsági szabványokat, például a biztonsági szabályok felülvizsgálata, a képzés szerepének hangsúlyozása, a szükségtelen túlszabályozás elkerülése és a méltányossági alapú repülésbiztonsági kultúra előmozdítása révén.

3.1.3. Az EASA professzionalizmusa és szakértelme nemzetközileg elismert, gyakorlatilag az Egyesült Államok szövetségi légiközlekedési ügynökségével (FAA) egyenrangú szervezetté nőtte ki magát. A normáknak nem megfelelő EU-n kívüli légitársaságok és/vagy kormányok úgynevezett feketelistáinak érvényesítése nem csupán az európai légtér és utasok biztonsága szempontjából alapvető fontosságú, hanem a legmagasabb szintű nemzetközi biztonsági szabványok teljesítésének is előfeltétele. A légiközlekedési stratégia ezekre az eredményekre kell, hogy építsen. Az Európai Bizottságnak egyes munkaügyi normákat és a szociális dömping kockázatát is újra kell értékelnie (lásd az EGSZB TEN/565⁽⁷⁾ sz. véleményét).

3.2. Fenntarthatóság

3.2.1. Az uniós légiközlekedési stratégia megalapozottságát meghatározó további tényező az, hogy képes-e biztosítani a légi közlekedés fenntartható működését.

3.2.2. A szociális partnereknek, az érdekelt feleknek és a köz- és magánszférabeli partnereknek arra van szükségük, hogy egy koherens és stabil stratégián alapuló, hiteles és megbízható uniós légiközlekedési politikára támaszkodhassanak. A fenntarthatóság tehát gazdasági tényezőket jelent, továbbá azt, hogy az egyes piaci szereplők a saját piacukon sikeresek tudjanak lenni. A gazdasági és kereskedelmi siker is rövid életű azonban, ha a légiközlekedési stratégia környezetileg és szociálisan nem fenntartható.

3.2.3. Csak akkor lehet egyszerre megfelelni a fenntarthatósággal kapcsolatos globális kihívásoknak, valamint az EU sajátos követelményeinek, rendelkezéseinek és struktúráinak, ha holisztikus megközelítést alkalmazunk, és az uniós érdekelt felek – a stratégiai célkitűzéseket azonosan értelmezve – összehangolják tevékenységeiket.

⁽⁷⁾ EGSZB-velemény: TEN/565 – Szociális dömping a polgári légi közlekedésben (lásd e Hivatalos Lap 110. oldalát).

3.2.4. Az egységes európai légiközlekedési piac kialakítása olyan dinamikát teremtett, amely rövid idő alatt olyan strukturális piaci változásokat idéz elő, mint például a határon átnyúló felvásárlások vagy légitársaságok kvázi összeolvadása; EU-n kívüli vállalatok által létrehozott holdingok, valamint repülőterekbe és légitársaságokba eszközölt stratégiai beruházások. Ez az uniós intézmények szerepére is kihat. Ennek következtében az Európai Bizottságnak felül kell vizsgálnia jelenlegi **irányítási modelljeit**, és javaslatokat kell kidolgoznia annak érdekében, hogy azok jobban igazodjanak az intézményi és a piaci valósághoz.

3.2.5. A légitforgalmi irányítás területén újraértékelendő az üzemeltetésiirányító és a hálózatiirányító közti kapcsolat. A teljesítmény-felülvizsgálati szervnek az Európai Bizottság egyértelmű irányítása alatt kellene működnie.

3.3. *Versenyképesség innováció és digitalizáció révén*

3.3.1. A digitalizáció előmozdítja a termékek személyre szabását és a rájuk vonatkozó innovációt, az utasok elvárásainak a változását és a drónok fokozott alkalmazását. Alapvető fontosságú, hogy az Európai Bizottság kiemelve a digitalizációnak mint a légiközlekedési stratégia egyik fő prioritásának kedvező hatásait az átfogó és integrált közlekedéspolitikai ösztönzése és megvalósítása szempontjából.

3.3.2. A légitársaságok és a repülőterek innovatív üzleti koncepciókat dolgoztak ki új bevételi források szerzése és a működési hatékonyság növelése céljából, továbbá azért, hogy – szolgáltatásaik szétválasztása és újbóli összekapcsolása révén – korlátozzák termékeik hétköznapivá válását és testre szabott szolgáltatásokat nyújtsanak.

3.3.3. Az uniós légiközlekedési stratégiának építenie kell ezekre a fejleményekre, hogy az EU vezető szerepet tölthessen be a fenti, szélesebb értelemben vett innováció terén. A versenyképesség ösztönzése és a növekedés előmozdítása érdekében a SESAR mint technológiai eszköz alkalmazása tovább erősítendő.

3.3.4. Az innovációk szükségessége és határai közötti feszültség ma a legnyilvánvalóbban a drónok esetében jelentkezik. A drónok katonai, kereskedelmi és magáncélú felhasználásának terjedése különböző követelményeket támaszt, különös tekintettel a légi közlekedés biztonságára, az általános biztonságra, a magánélet védelmére, valamint a tanúsításukat és a felhasználásuk engedélyezését érintő szabályozásra – hogy csak néhányat említsünk. Fejlesztésük és felhasználásuk megfelelő támogatása esetén Európa vezető szerephez juthat a területen (lásd az EGSZB TEN/553 sz. véleményét).

3.3.5. Elő kell segíteni, hogy Európa a világ bio légiközlekedési csomópontjává váljon, a kutatás-fejlesztésnek pedig elő kell mozdítania a bio-repülőgépezemanyagok előállításának fokozását az EU-ban.

3.4. *Szociális dimenzió*

— Az Európai Bizottság 2015. évi munkaprogramjával összhangban prioritásként kezelendő a munkahelyteremtés az európai gazdaságban, és így a légi közlekedésben is. Mind a meglévő, mind az újonnan teremtett munkahelyeknek meg kell felelniük a bevett európai normáknak.

— Az európai légiközlekedési ágazat sikere az ágazatban dolgozó munkavállalók készségeinek és képzéseinek függvénye. Ezért intézkedéseket kell hozni az ágazat vonzerejének növelésére és annak megakadályozására, hogy a szakképzett munkaerő elhagyja az ágazatot, vagy a világ más részein keressen munkát („agyelszívás”).

— Az európai intézményeknek az ágazatot érintő kezdeményezéseiről ki kell kérni a polgári légiközlekedési ágazatban folytatandó szociális párbeszédért felelős uniós bizottság mint az ágazat munkaadóinak és munkavállalóinak közös képviselői szerve véleményét. Ez biztosítja, hogy a szociális partnerek hangját is meghallják, és egyben növeli annak az esélyét, hogy támogassák az adott kezdeményezést.

— Az EU légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája területét érintő minden megállapodásnak törekednie kell annak biztosítására, hogy az ILO elveit figyelembe vegyék, és ezek betartására kölcsönösen elfogadható eszközöket kell keresnie (lásd az EGSZB TEN/500 sz. véleményét).

3.5. Működési kiválóság

3.5.1. Az EU légiközlekedési stratégiájának sikere felmérhető az alapján, hogy mennyire ösztönzi a köz- és a magánszféra egyes szereplőit arra, hogy a lehető legjobban teljesítsenek. Minél nagyobb a szakadék a fennálló helyzet és az optimális működési kiválóság között, annál kisebb lesz az európai légi közlekedés nemzetközi versenyképessége. Ez az elv vonatkozik a légtérirányításra, a repülőterek és légitársaságok hatékonyságára és az Európán belüli zökkenőmentes intézményközi együttműködésre.

3.5.2. A fő teljesítménymutatók a nemzeti megközelítések eltérése miatt az optimálisnál gyengébb teljesítményszinteket mutatnak, ami hozzájárul az egységes európai légiközlekedési piac felaprózódásához. Meg kell találni az egyensúlyt az indokolt nemzeti jogi és politikai érdekek, illetve az érdekelt felek optimális működési kiválóság elérésére való képessége között.

3.5.3. „El kell végeznünk a házi feladatunkat.” A jól működő és hatékony egységes európai égbolt az európai légiközlekedési ágazat fenntartható versenyképességének elengedhetetlen feltétele. Ennek szerves részét kell, hogy képezze a repülőtéri kapacitáshiány megoldása is.

3.5.4. Az uniós légiközlekedési politika nem korlátozódhat az EU légterére; jellegénél fogva az Unió légi közlekedése **az egész európai földrajzi térséget** érinti. Az EU-n kívüli európai országok kormányai és érdekelt felei ezért az EU természetes partnereinek tekintendők, akikkel az Európai Bizottság vezetése alatt konzultálni kell, és akiket be kell vonni az átfogó uniós légiközlekedési politika körébe. A Eurocontrol adatbankjának folyamatos továbbfejlesztése és az intézménynek a központi áramlásszervezés terén szerzett bővülő tapasztalatai kitűnő példát képeznek az EU-tagállamok és más európai államok légi navigációs irányítási eszközei közti kapcsolat megteremtésére.

3.5.5. Az egykapus biztonság egész EU-ban alkalmazandó elvét más országok vonatkozásában is meg kell fontolni. A normák kölcsönös elismerése a „hasonlóan gondolkodó” országok esetében is megvalósulhatna, kiegyensúlyozottabb globális biztonsági rendszert eredményezve, amely minden erőfeszítését a valós fenyegetésre összpontosítja ⁽⁸⁾.

3.6. Összekapcsolódás

3.6.1. A légiközlekedési ágazat önmagában is légiközlekedési értékhálózáttá nőtte ki magát, amelynek vállalatai egymással kölcsönös kapcsolatban, közösen teremtenek értéket. Az egységes légiközlekedési piac elősegítette nagy hatékonyságú páneurópai légitársaságok és ezek csoportjainak kialakulását, és fejlődnek a piaci résekre szakosodott fuvarozók is. Ezek az „új generációs” és az egyéb, eltérő üzleti modellen alapuló légitársaságok tartós sikerükhöz mind hatékony és piacorientált beszállítók hálózatát igénylik.

3.6.2. A légitársaságok, repülőterek, földi kiszolgálást végző vállalatok, légiforgalmi irányító szervezetek stb. egymástól kölcsönösen függő elemeinek ez a hálózata nemcsak az ágazat, hanem az általa összekapcsolt régiók és települések számára is munkahelyeket teremt. Minél magasabb fokú az összekapcsoltság, annál fontosabbak e kapcsolatok a régió vagy a közösség számára idegenforgalmi és kereskedelmi vonzerejükre tekintettel, és annál nagyobb az összekapcsoltság értéke a gazdaság számára.

3.6.3. A hatékony légi közlekedés tehát elősegíti a gazdasági növekedést. A sikeres uniós légiközlekedési stratégiának ezért arra kell törekednie, hogy előmozdítsa a gazdasági növekedést azáltal, hogy csökkenti az ágazat EU-beli tevékenységével járó külső költségeket, és elősegíti a növekedési lehetőségeket a nemzetközi légi közlekedés terén.

3.7. Nemzetközi légi közlekedés

3.7.1. A légi közlekedés azon kevés szolgáltatási ágazat egyike, amely nem helyi, hanem globális szinten versenyez. A termelési költségek, a rendelkezésre álló politikai támogatás és a nem uniós légi társaságoknak nyújtott, de az uniós fuvarozóktól megtagadott források ezért érintik Európa versenyképességét.

⁽⁸⁾ HL C 100., 2009.4.30., 39. o.

3.7.2. Az Európai Unió a világon egyedülálló erősségekkel bír. Belső sokfélesége ellenére – és egyúttal ennek alapján – az EU konfliktusrendezési mechanizmusokat, az állami támogatásokra vonatkozó jóváhagyási rendszereket, szociális párbeszédet és biztonsági szabványokat alakított ki. Ezek más normákkal együtt olyan értékrendet alkotnak, amelyet a világ egyik legerősebb, legstabilabb és legbefolyásosabb gazdasági térségének több mint 500 millió polgára és vállalkozásai osztanak. A fenti piacra való bejutás rendkívül vonzó lehetőség az EU-n kívüli vállalatok számára.

3.7.3. Az uniós légiközlekedési stratégiának ezekre a normákra kell épülnie, és összehangolt, koordinált tárgyalások során törekednünk kell arra, hogy harmadik országok is elfogadják őket. Az EU már bevezetett egy működő EU–USA légiközlekedési megállapodást, amelynek rendelkezései lehetővé teszik mindkét fél számára, hogy további konszenzust érjen el e normák bővítése, közös végrehajtása, vagy akár harmadik országokra való kiterjesztése kapcsán. Egy átfogó és integrált légiközlekedési politikának ezért meglévő eszközök, például az EU–USA vegyes bizottság igénybevételével annak a közös nézetnek a kialakítására kell törekednie a világ számos más, hasonlóan gondolkodó nemzetével, hogy a fenntartható légi közlekedéshez bizonyos alapértékek tiszteletben tartása szükséges. Az EU és az USA vezető szerepet vállalhatna a globális szabványok (pl. SESAR/NextGen) kialakításában.

3.7.4. Különösen a külkapcsolatok terén elégtelen annak biztosítása, hogy valamennyi tagállam és magánszektorbeli érdekelt részt vehessen minden tárgyalás valamennyi szakaszában. Fontos annak garantálása, hogy elsősorban a valamely regionális, globális vagy ágazati piacon konkrét érdekekkel bíró szereplők véleményét kikérjék és bevonják őket, az átfogó és integrált légiközlekedési politikához nyújtandó folyamatos támogatásuk elnyerése céljából. A légi közlekedés csak akkor segítheti elő a gazdasági növekedést, ha a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóságot más főigazgatóságok, például a Regionális és Várospolitikai, a Kereskedelmi és a Versenypolitikai Főigazgatóság is teljes mértékben támogatják.

3.7.5. A mai globalizált gazdaságban a tulajdonjogi és ellenőrzési rendelkezéseket mindenképpen alaposan felül kellene vizsgálni és át kellene gondolni. Egy jövőorientált uniós légiközlekedési stratégiának fontolóra kell vennie az EU tisztességes versenyre vonatkozó alapelveinek kodifikálását, növelve e normáknak a nem uniós fuvarozók általi elfogadását, ezzel pedig hozzájárulva a tisztességes verseny biztosításához a liberalizált piacokon. A jobb megértés érdekében az EGSZB azt javasolja, hogy az Európai Bizottság külön-külön mérlegelje a jelenlegi tulajdonjogi és ellenőrzési követelmények esetleges módosításának különböző lehetőségeit. A javaslatoknak további kutatáson és elemzésen kell alapulniuk.

Kelt Brüsszelben, 2015. szeptember 17-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Henri MALOSSE