

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Integruotos ES aviacijos politikos
(tiriamoji nuomonė)
(2016/C 013/25)

Pranešėjas: Jacek KRAWCZYK

Europos Komisija, vadovaudamasi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 304 straipsniu, 2015 m. kovo 2 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Integruotos ES aviacijos politikos

(tiriamoji nuomonė).

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2015 m. rugpjūčio 31 d. priėmė savo nuomonę.

510-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2015 m. rugsėjo 16–17 d. (rugsėjo 17 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 97 nariams balsavus už, 3 – prieš, susilaikiusių nebuvo.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1. Jeigu visi Europos aviacijos vertės tinklo dalyviai nepajėgs konkuruoti globalizuotos ekonomikos sąlygomis, ES aviacijos konkurencingumui gali kilti pavojus. Šiuo tikslu „svarbiausia užtikrinti intensyvesnį įvairiarūšio transporto naudojimą, geresnį susisiekimą, efektyvesnį nepagrindinių skrydžių centrų ir regioninių oro uostų panaudojimą, taip pat dabartinių procesų optimizavimą“⁽¹⁾.

1.2. Europos Komisija (toliau – Komisija) parengė keletą reguliavimo iniciatyvų, susijusių su ES aviacijos vertės tinklu; ji peržiūrėjo valstybės pagalbos oro transporto bendrovėms ir oro uostams gaires ir priėmė su oro uostais susijusių dokumentų rinkinį, t. y. teisės aktus, kuriais skatinama kurti Bendrą Europos dangų; tačiau siekiant užtikrinti, kad valstybės narės visapusiškai įgyvendintų aviacijos srityje galiojančius ES teisės aktus, reikės įdėti daug pastangų.

1.3. ES aviacijos sektoriuje reikia priimti lemiamą sprendimą: neturint įtikinamos ir išsamios strategijos, kyla rizika, kad piliečiams, prekybos ir turizmo įmonėms teikiant patikimas susisiekimo paslaugas bus susiduriama su papildomais sunkumais, todėl aviacijos sektorius praras savo ekonominę įtaką ir augimo potencialą. Tačiau tai nereiškia, kad visais atvejais reikia priimti naujus teisės aktus. EESRK dar kartą primygtinai ragina Komisiją dėti daugiau pastangų siekiant užtikrinti, kad būtų įgyvendinti galiojantys ES teisės aktai.

1.4. Atsižvelgiant į suskaidytą oro transporto bendrovių rinką, didėjančią ne ES skrydžių centrų konkurencingumą, nedidelę pažangą kuriant Bendrą Europos dangų ir didėjančią riziką, susijusią su nepakankamu mažesnių ir (arba) atokių regionų pasiekiamumu, Komisijos ES aviacijos strategija turėtų būti pagrįsta įtikinama vizija, kaip geriausiai skatinti Europos konkurencingumą neiškraipant konkurencijos ar nepažeidžiant socialinių ir darbo santykių.

1.5. EESRK mano, kad Komisija turėtų nustatyti konkurencingumo didinimo priemones ir savo strategiją grįsti aviacijos sektoriaus sukuriama ekonomine nauda Europai, taip pat Europos Sąjungai būdingomis socialinėmis ir aplinkosaugos vertybėmis.

1.6. EESRK primygtinai ragina Komisiją užtikrinti, kad ES ir ne ES konkurentams būtų taikomos panašios tarptautinės normos ir standartai. Tai reiškia, kad turi būti skatinama tarptautiniu mastu taikyti sąžiningos konkurencijos principus ir TDO pagrindines konvencijas. Šiuo tikslu gali būti peržiūrimos galiojančios nuostatos, kuriomis reglamentuojama suinteresuotųjų subjektų dalyvavimo tarptautinės derybose tvarka.

⁽¹⁾ OL C 230, 2015 7 14, p. 17.

1.7. EESRK mano, kad aviacijos strategija, kurią reikia parengti, turi būti pagrįsta konstruktyviu socialiniu dialogu. ES lygmeniu aviacijos sektoriuje veikiančios ES institucijos iniciatyvų klausimais turėtų konsultuotis su Civilinės aviacijos sektoriaus socialinio dialogo komitetu. Nacionaliniu lygmeniu galioja tam tikros nuostatos, kurias reikėtų įgyvendinti siekiant užtikrinti socialinių ir darbo sąlygų įgyvendinimą ir užkirsti kelią konkurencijos iškreipymams, susijusiems su „patogių vėlių“ naudojimu. Nors Europos Sąjungos jurisdikcija šioje srityje yra ribota, Komisija turėtų dėti visas pastangas, kad ES ir valstybių narių socialiniai partneriai tvirtai remtų jos iniciatyvas.

1.8. Be to, EESRK rekomenduoja Komisijai konsultuotis su Komitetu Komisijos aviacijos strategijos rengimo ir įgyvendinimo klausimais. EESRK pradės atskirą projektą, kad paskirstytų tinkamus išteklius ir kompetenciją.

1.9. EESRK ragina visus aviacijos sektoriaus suinteresuotuosius subjektus išsipareigoti įgyvendinti naują ES aviacijos strategiją. Tik išsprendus Europos aviacijos vertės tinklo partikuliarizmo klausimą, Europos aviacijos sektorius vėl gali įgauti pagreitį ir įnešti naują vertingą ekonominį ir socialinį indėlį į ES vystymąsi. Tvirtas Europos Komisijos politinis vadovavimas yra būtinas.

1.10. Išsamesnės rekomendacijos taip pat pateikiamos šios nuomonės 3 dalyje.

2. **Ižanga.** Aviacijos ekonomikai būtina strategija ir skubūs veiksmai

2.1. Oro transporto sistema sukuria daug didesnę naudą nei vien aviacijos pramonė. Tai reiškia ne tik susisiekimo ir judumo paslaugų teikimą žmonėms ir įmonėms, bet ir prekybą ir turizmą, investicijų apsaugą, darbo vietų kūrimą ir našumo ir inovacijų skatinimą – visa tai padeda didinti visuomenės gerovę.

2.2. 2012 m. Europos oro transporto pramonėje buvo sukurta apytiksliai 2,6 mln. darbo vietų; oro transportu į paskirties šalis atvykstančių turistų išleidžiamos lėšos padėjo sukurti papildomus 4,7 mln. darbo vietų ir sudarė 279 mlrd. JAV dolerių BVP.

2.3. Europoje kuriama aviacijos technika ir programinė įranga atitinka aukščiausius pasaulinius inovacijų standartus. Dabar tą patį galima pasakyti apie inovacijas oro eismo organizavimo bei procedūrų ir verslo vystymo bei valdymo srityse.

2.4. Kadangi oro eismas sudaro sąlygas augti ekonomikai, tikimasi, kad Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo mokslinių tyrimų programa (angl. SESAR) (t. y. techninė Bendro Europos dangaus (BED) dalis) laikotarpiu iki 2020 m. padės padidinti BVP iki 419 mlrd. EUR ir sukurti apytiksliai 42 000 papildomų darbo vietų.

2.5. ES parengė Europos aviacijos rinkos reguliavimo sistemą.

2.5.1. **Bendras Europos dangus** – 2004 m. pradėtas įgyvendinti projektas, kuris atnaujintas 2008 m. birželio mėn., priėmus reglamentą „BED II“ ir 2013 m. priėmus reglamentą „BED II+“. Pagrindinis uždavinys – reformuoti oro eismo valdymą Europoje, siekiant spręsti nuolat intensyvėjančio oro eismo problemą ir užtikrinti, kad oro eismo operacijos atitiktų saugiausias, tačiau ekonomiškai ir skrydžių požiūriu efektyvesnes bei aplinką tausojančias sąlygas. (Žr. EESRK nuomonę TEN/504 ⁽²⁾ ir TEN/354 ⁽³⁾).

2.5.2. **Oro uostų veiklą reglamentuojančių dokumentų rinkinys.** 2011 m. gruodžio 1 d. Europos Komisija priėmė išsamų priemonių, skirtų Europos oro uostų sumažėjusio pajėgumo problemai spręsti ir keleiviams teikiamų paslaugų kokybei didinti, rinkinį. Europos Parlamentas patvirtino pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų 2012 m. gruodžio mėn. (Žr. EESRK nuomonę TEN/475 ⁽⁴⁾).

⁽²⁾ OL C 198, 2013 7 10, p. 9.

⁽³⁾ OL C 376, 2011 12 22, p. 38.

⁽⁴⁾ OL C 181, 2012 6 21, p. 173.

2.5.3. **Aviacijos įtraukimas į ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą (ATLPS)** 2012 m. Europos Komisija sukūrė prekyba taršos leidimais pagrįstą schemą. Kadangi 2013 m. Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (angl. ICAO) asamblėjoje nebuvo pasiekta patenkinamų rezultatų, ES patvirtino pakeistą ATLPS versiją, kuri turi būti laikinai taikoma skrydžiams ES viduje tik tol, kol 2016 m. ICAO asamblėjoje bus priimti nauji sprendimai.

2.5.4. **Valstybės pagalbos taisyklių peržiūra.** Ją Komisija atliko 2014 m. vasario mėn., kad atnaujintų ir patobulintų ankstesnes 1994 ir 2005 m. patvirtintas taisykles. Pagrindinėmis dabartinių gairių nuostatomis apibrėžiami nauji kriterijai, taikomi oro uostams, kuriems gali būti teikiama valstybės pagalba, ir naujai įsteigtoms įmonėms, teikiančioms skrydžių naujais maršrutais paslaugas, kurioms gali būti teikiama pagalba (žr. EESRK nuomonę CCMI/125⁽⁵⁾).

2.5.5. **Oro uostų pajėgumas.** Bendrijos oro uostų pajėgumo stebėjimo centras buvo įsteigtas penkeriems metams pagal 2007 m. Komisijos „Europos oro uostų pajėgumų, našumo ir saugos veiksmų planą“, o 2008–2013 m. šis centras atliko esminį vaidmenį įgyvendinant šį planą. Stebėjimo centras sudarė sąlygas suinteresuotiesiems subjektams teikti vertingą grįžtamąją informaciją Komisijai, įskaitant geriausios praktikos mainus ir politikos problemų sprendimus (žr. EESRK nuomonę TEN/552⁽⁶⁾).

2.5.6. **Vartotojų apsauga.** 2013 m. kovo mėn. Europos Komisija paskelbė dokumentų rinkinį dėl keleivių teisių atnaujinimo priemonių, kuriose daugiausia dėmesio skirta keturioms pagrindinėms sritims: pilkųjų zonų paaiškinimui, naujoms teisėms ir jų užtikrinimui, skundų procedūroms ir sankcijų skyrimui ir neproporcingai finansinei naštai.

2.5.7. Tai tik keletas priemonių, veiklos krypčių ir projektų, kuriuos ES įgyvendino aviacijos srityje. Komisija taip pat pradėjo aktyviau bendradarbiauti su ES ir Europos agentūromis, pavyzdžiui, Europos aviacijos saugos agentūra (angl. EASA) ir Eurokontrolė, taip pat pradėjo vykdyti įvairią veiklą, susijusią su ES oro transporto tarptautiniu aspektu.

2.6. EESRK laikosi nuomonės, kad ES reikalinga integruota aviacijos strategija.

2.6.1. Todėl politiniu požiūriu ES aviacijos strategija turi padėti didinti Europos aviacijos sektoriaus efektyvumą ir stiprinti įtaką tarptautinėse derybose. Siekiant suderinti suvereniteto reikalavimus ir būtiną kompromisą, reikalinga politinė valia, vizija ir drąsa.

2.6.2. Ekonominiu požiūriu strategija turėtų padėti didinti aviacijos vertės tinklą, kad Europoje būtų skatinamas ekonomikos klestėjimas ir augimas.

2.6.3. Teisiniu požiūriu strategijoje reikėtų nustatyti griežtą makroekonominio lygmens reguliavimo sistemą, stabilų mikroekonominio lygmens planavimą, o procedūrinio požiūriu visi suinteresuotieji subjektai turėtų būti skatinami prisidėti prie strategijos tobulinimo ir įgyvendinimo.

2.7. EESRK manymu, ES aviacijos sektoriui reikia kuo skubiau parengti tokią strategiją, nes Europos vertės tinklas yra neefektyvus. Aviacija nesuteikia ekonomikos augimui reikalingo postūmio; tačiau didelis skaičius ne ES Vyrųsųbių pritaiko savo aviacijos sistemas prie geopolitinės augimo slinkties ir globalizuotos ekonomikos reikalavimų. Šią tendenciją galima sustabdyti tik įgyvendinus gerai parengtą, į rinką orientuotą ir Europos vertybėmis pagrįstą strategiją.

2.7.1. Europos skrydžių centrai ir Europos oro transporto bendrovės nėra aktyvūs augančio eismo dalyviai, kuriais jie galėtų būti, jeigu taip pat galėtų naudotis palankia reguliavimo aplinka. Dėl neefektyvaus oro erdvės koordinavimo atsiranda aplinkinių maršrutų ir be reikalo aukštas išmetamo anglies dioksido kiekis.

2.7.2. Įvairūs sertifikavimo procesai, kurių rezultatai gali būti skirtingi, trukdo klestėti inovacijoms ir atgraso nuo investicijų į Europos produktus arba tokių naujų produktų naudojimo Europoje.

⁽⁵⁾ OL C 451, 2014 12 16, p. 123.

⁽⁶⁾ OL C 230, 2015 7 14, p. 17.

2.7.3. Kadangi nėra bendros strategijos, prarandamos galimybės užtikrinti Europos oro transporto bendrovių augimą už ES ribų, be to, ES valstybės narės toliau bus linkusios įgyvendinti savo nacionalinius interesus, net jeigu bendra nauda, kuri būtų gaunama visos ES lygmeniu, būtų didesnė už kiekvienos valstybės narės gaunamos naudos sumą.

2.7.4. Atsižvelgiant į pasaulinės ekonomikos sąlygas ir geopolitinę eismo augimo slinktį į Aziją, susiskaidžiusi ES toliau praras įtaką ir tarptautinę svarbą. Europos standartai, jos piliečių, bendrovių ir valstybių narių bendros vertybės praras savo, kaip tarptautinių standartų, patrauklumą.

2.7.5. EESRK giria ES Komisiją, kad ji pradėjo **viešas konsultacijas** dėl „aviacijos dokumentų rinkinio, skirto ES aviacijos sektoriaus konkurencingumui didinti“. Įvairūs atsakymai padės didinti Komunikato dėl aviacijos dokumentų rinkinio pasiūlymo patikimumą ir poveikį.

3. Tolesni veiksmai. Aviacijos strategija konkurencingumo varomosioms jėgoms skatinti

EESRK nustatė šešis Europos konkurencingumo lygį apibūdinančius veiksnius. Siekiant užtikrinti sėkmingą ES strategijos įgyvendinimą, joje reikėtų aptarti šiuos veiksnius.

3.1. Sauga

3.1.1. Sauga yra esminis tvarios ES aviacijos strategijos ramstis. Nors aviacija apskritai, o ypač Europos aviacija, yra bene saugiausia transporto rūšis, tuo negalima pasitenkinti.

3.1.2. Svarbiausia toliau didinti EASA, kaip pagrindinės saugos valdymo, aviacijos produktų sertifikavimo ir susijusių nacionalinių organizacijų priežiūrą atliekančios agentūros, vaidmenį ir išteklius. Šiomis aplinkybėmis reikėtų stiprinti EASA gebėjimą koordinuoti visų susijusių suinteresuotųjų subjektų veiklą ne tik įvykus aviacijos incidentams, didinti saugumo standartus, pavyzdžiui, peržiūrint saugos taisykles, pabrėžiant mokymo svarbą, vengiant nereikalingo perteklinio reguliavimo ir kuriant „teisingą kultūrą“.

3.1.3. EASA profesionalumas ir kompetencija pripažįstama tarptautiniu mastu, ji tapo lygiaverte JAV Federalinės aviacijos administracijai. Siekiant užtikrinti Europos oro erdvės ir keleivių saugumą, labai svarbu sudaryti vadinamuosius juoduosius sąrašus, į kuriuos įtraukiamos reikalavimų nesilaikančios ne ES oro transporto bendrovės ir (arba) Vyriausybės, be to, tai yra būtina sąlyga laikantis aukščiausių tarptautinių saugos standartų. Aviacijos strategija turėtų būti pagrįsta šiais laimėjimais. Komisija taip pat turėtų iš naujo įvertinti darbo standartus ir galimą socialinio dempingo riziką (žr. EESRK nuomonę TEN/565⁽⁷⁾).

3.2. Tvarumas

3.2.1. Kitas veiksnys, kuriuo remiantis nustatomas ES aviacijos strategijos patikimumas, yra galimybė įgyvendinant strategiją užtikrinti tvarumą.

3.2.2. Socialiniams partneriams, suinteresuotiesiems subjektams ir tarptautiniams viešojo ir privačiojo sektoriaus partneriams reikia sudaryti sąlygas remtis įtikima ir patikima ES aviacijos politika, pagrįsta nuoseklia ir gerai parengta strategija. Todėl tvarumas apima ekonominius veiksnius, taip pat pavienių konkurentų gebėjimą sėkmingai veikti atitinkamoje rinkoje; tačiau net ir ekonominė ir komercinė sėkmė yra trumpalaikė, jeigu aviacijos strategija, be kita ko, nėra tvari aplinkosaugos ir socialiniu požiūriais.

3.2.3. Tvarumo uždavinius pasauliniame kontekste galima įgyvendinti ir tuo pat metu pripažinti būtinybę tenkinti specifinius ES reikalavimus, nuostatas ir struktūras, tik jeigu bus laikomasi holistinio požiūrio, o ES suinteresuotieji subjektai koordinuos savo veiklą vienodai suprasdami strateginius uždavinius.

(⁷) EESRK nuomonė TEN/565 „Socialinis dempingas civilinės aviacijos sektoriuje“, Žr. šio Oficialiojo leidinio p. 110.

3.2.4. Sukūrus bendrąją Europos aviacijos rinką, atsirado varomoji jėga, kuri daro vis didesnę poveikį struktūriniam rinkos pokyčiams, pavyzdžiui, tarpvalstybiniai oro transporto bendrovių išsigijimai ir kvazi susijungimai; kontroliuojančių bendrovių steigimas ir ne ES bendrovių strateginis investavimas į oro uostus ir oro transporto bendroves. Šie veiksniai taip pat daro įtaką ES institucijų vaidmeniui. Todėl Komisija turėtų peržiūrėti savo dabartinius **valdymo modelius** ir parengti pasiūlymus dėl jų pritaikymo prie realių institucijų poreikių ir rinkos sąlygų.

3.2.5. Oro eismo valdymo srityje reikėtų atlikti diegimo administratoriaus ir tinklo valdytojo santykių peržiūrą. Veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos veikla turėtų būti vykdoma užtikrinant aiškų Komisijos vadovavimą.

3.3. **Konkurencingumas taikant inovacijas ir skaitmeninimą**

3.3.1. Skaitmeninimas yra pagrindinė inovacijų, keleivių lūkesčių pokyčių, intensyvesnio dronų panaudojimo ir produktų pritaikymo varomoji jėga. Labai svarbu, kad Komisija aviacijos strategijoje prioritetą teiktų teigiamam skaitmeninimo poveikiui ir taip skatintų ir įgyvendintų išsamią ir integruotą transporto politiką.

3.3.2. Oro transporto bendrovės ir oro uostai suformavo novatorišką verslo požiūrį į galimybę naudotis naujais pajamų šaltiniais, didina veiklos efektyvumą ir atskiria bei iš naujo sujungia savo paslaugas, kad ribotų savo produktų standartizavimą ir pasiūlytų pritaikytąsias paslaugas.

3.3.3. ES aviacijos strategija turėtų būti pagrįsta šiais pokyčiais ir joje turėtų būti nustatytas uždavinys, susijęs su ES lyderiavimo inovacijų platesniąja prasme srityje išsaugojimu. Siekiant didinti konkurencingumą ir skatinti augimą, reikėtų toliau remti SESAR, kaip technologinės priemonės, naudojimą.

3.3.4. Šiuo metu dronų naudojimas yra vienas sudėtingiausių uždavinių, susijusių su poreikiu nustatyti inovacijoms taikomus ribojimus. Dronų platinimas karinio, komercinio ir privataus naudojimo tikslais kelia keletą problemų, visų pirma susijusių su oro eismo sauga, saugumu, asmens privatumu ir teisės aktais, kuriais reglamentuojamas jų sertifikavimas ir naudojimo licencijavimas; tai tik keletas problemų pavyzdžių. Tinkamai skatindama dronų tobulinimą ir naudojimą, Europa gali imtis vadovaujamo vaidmens (žr. EESRK nuomonę TEN/553).

3.3.5. Iš tikrųjų, Europa turėtų būti skatinama tapti pasauliniu biodegalais varomų lėktuvų centru, o moksliniai tyrimai ir technologinė plėtra turėtų padėti pagerinti oro transporto biodegalų gamybą ES.

3.4. **Socialinis aspektas**

— 2015 m. Komisijos darbo programoje nustatyta, kad prioritetą reikėtų teikti darbo vietų kūrimui ES ekonomikos sektoriuje, įskaitant aviacijos sektorių. Dabartinės ir naujai sukurtos darbo vietos turėti atitikti geriausius europinius standartus.

— Europos aviacijos sektoriaus sėkmingumas priklauso nuo jame dirbančių darbuotojų įgūdžių ir kvalifikacijos. Todėl siekiant didinti šio sektoriaus patrauklumą ir užkirsti kelią kvalifikuotų darbuotojų išėjimui iš sektoriaus arba tam, kad jie neieškotų darbo kitose pasaulio šalyse (protų nutekėjimas), reikia imtis priemonių.

— Sektoriaus darbdaviai ir darbuotojai vieningai turėtų konsultuotis su ES Civilinės aviacijos sektoriaus socialinio dialogo komitetu dėl Europos institucijų iniciatyvų, susijusių su sektoriumi. Tai padės užtikrinti, kad socialinių partnerių balsas būtų išgirstas, ir padidins tikėtiną jų paramą.

— Bet kokiuose su ES išorės aviacijos politika susijusiuose susitarimuose reikėtų siekti įtvirtinti TDO principus ir abiem pusėms priimtinas susitarimo laikymosi užtikrinimo priemones (žr. EESRK nuomonę TEN/500).

3.5. *Nepriekaištingas veikimas*

3.5.1. ES aviacijos strategijos sėkmingumą galima įvertinti išsiaiškinant, kokia apimtimi pavieniai viešojo ir privačiojo sektoriaus suinteresuotieji subjektai siekia geriausių rezultatų. Kuo didesnis skirtumas tarp dabartinės padėties ir optimalaus nepriekaištingo veikimo, tuo mažesnis Europos aviacijos sektoriaus konkurencingumas tarptautiniu lygmeniu. Šis principas taikomas oro erdvės valdymui, oro uostų ir oro transporto bendrovių efektyvumui ir neribotoms tarpinstitucinio bendradarbiavimo Europoje galimybėms.

3.5.2. Dėl skirtingų nacionalinių požiūrių, kuriais didinamas bendrosios Europos aviacijos rinkos susiskaidymas, pagrindiniai veiklos rezultatų rodikliai atspindi nepakankamai optimalius veiklos lygius. Siekiant užtikrinti optimalų nepriekaištingą veikimą, reikia suderinti teisėtus teisinius ir politinius nacionalinius interesus ir suinteresuotųjų subjektų gebėjimus.

3.5.3. „Privalome atlikti savo namų darbus“. Veikiantis ir veiksmingas Bendras Europos dangus yra būtina tvaraus Europos aviacijos sektoriaus konkurencingumo sąlyga. Oro uostų pajėgumo trūkumo problemos sprendimas turi būti sudedamoji šios sąlygos dalis.

3.5.4. ES aviacijos politika negali būti susijusi tik su ES oro erdve; dėl savo pobūdžio ES aviacijos sektorius daro poveikį **visam Europos geografiniam regionui**. Todėl Europos šalių, nepriklausančių ES, Vyriausybės ir suinteresuotuosius subjektus reikėtų vertinti kaip įprastus ES partnerius, su kuriais, vadovaujant ES Komisijai, būtų konsultuojamasi ir kurie dalyvautų įgyvendinant išsamią ES aviacijos politiką. Nuolatinis Eurokontrolės duomenų bazės plėtimas ir su centrinio srauto valdymu susijusios patirties gausinimas yra pagrindinis pavyzdys, kaip kuriamos ES valstybių narių ir kitų Europos valstybių oro navigacijos valdymo priemonių sąsajos.

3.5.5. Vienkartinio patikrinimo principas, kuris turėtų būti taikomas visoje ES, turėtų būti apsvarstytas atsižvelgiant ir į kitų šalių poreikius. Abipusio pripažinimo principą galima būtų taikyti ir valstybių „bendraminčių“ atveju. Tai padėtų siekti suderintos pasaulinio saugumo sistemos, kurioje visos pastangos būtų skirtos kovai su tikru pavojumi ⁽⁸⁾.

3.6. *Junglumas*

3.6.1. Aviacijos sektorius pasiekė brandą ir tapo aviacijos vertės tinklu, kurį sudaro tarpusavyje susijusios bendrą vertę kuriančios bendrovės. Bendroji aviacijos rinka sudarė palankias sąlygas augti ypač efektyvioms visos Europos oro transporto bendrovėms ir oro transporto bendrovių grupėms; panašiai vystosi nišines paslaugas teikiantys vežėjai. Naujos kartos oro transporto bendrovių ir kitų pagal įvairius verslo modelius veikiančių oro transporto bendrovių sėkmingai tvariai veiklai turi įtakos efektyvūs į rinką orientuoti paslaugų teikėjai.

3.6.2. Toks tarpusavyje susijusių oro transporto bendrovių, oro uostų, aerodromų aptarnavimo bendrovių, oro eismo valdymo organizacijų ir pan. tinklas ne tik yra darbo vietas kuriantis sektorius, bet ir regionus ir bendruomenes sujungianti pramonės šaka. Kuo geresnės jungtys, kuo didesnė jų svarba regionui ar bendruomenei, atsižvelgiant į jų sukuriamas palankias sąlygas turizmui ir prekybai, tuo didesnę naudą junglumas teikia ekonomikai.

3.6.3. Taigi efektyvi aviacija palengvina ekonomikos augimą. Todėl sėkminga ES aviacijos strategija, kurioje numatyta mažinti išorės sąnaudas, darančias neigiamą poveikį sektoriaus veiklai ES, turėtų padėti didinti ekonomikos augimą ir atverti galimybes plėstis aviacijos sektoriui tarptautiniu lygmeniu.

3.7. *Tarptautinė aviacija*

3.7.1. Aviacija yra vienas iš nedaugelio paslaugų sektorių, kuriame konkuruojama ne vietas, bet pasaulio lygmeniu. Todėl gamybos sąnaudos, prieinama politinė parama ir ne ES oro transporto bendrovėms skiriamos lėšos, kurių negauna ES vežėjai, daro neigiamą poveikį Europos konkurencingumui.

⁽⁸⁾ OL C 100, 2009 4 30, p. 39.

3.7.2. Europos Sąjunga turi pasauliniu mastu neprilygstančių privalumų. Nepaisydama vidinės įvairovės ir būtent dėl jos Europos Sąjunga sukūrė konfliktų sprendimo mechanizmus, valstybės pagalbos skyrimo schemas, užmezgė socialinį dialogą ir nustatė saugumo standartus, kurie kartu su kitais standartais sudaro vertybių, kuriomis vadovaujasi daugiau nei 500 mln. piliečių ir įmonių, priklausančių vienai iš galingiausių, stabiliausių ir įtakingiausių pasaulio ekonomikos regionų, visumą. Galimybė patekti į šią rinką yra itin patraukli ne ES bendrovėms.

3.7.3. ES aviacijos strategija turėtų būti pagrįsta šiais standartais, o bendrose ir koordinuotose derybose reikėtų siekti, kad šiai strategijai pritartų trečiosios šalys. ES jau sudarė veikiantį ES ir JAV aviacijos susitarimą, kuriame įtvirtintos nuostatos, leidžiančios abiem susitarimo šalims toliau stiprinti sutarimą dėl šių standartų tobulinimo, bendro įgyvendinimo ir net taikymo trečiosioms šalims. Todėl išsamia ir integruota aviacijos politika reikėtų siekti pasinaudoti dabartiniais instrumentais, pavyzdžiui, ES ir JAV jungtiniu komitetu, kaip priemonėmis, kurios padėtų kitose panašiai maistančiose viso pasaulio valstybėse didinti bendrą supratimą, kad tvari aviacija priklauso nuo pagarbos pagrindinėms vertybėms. ES ir JAV galėtų imtis lyderių vaidmens nustatant pasaulinius standartus (įskaitant SESAR ir (arba) „NextGen“).

3.7.4. Visų pirma išorės santykių srityje pakanka užtikrinti, kad visos valstybės narės ir visi privačiojo sektoriaus suinteresuotieji subjektai galėtų dalyvauti visuose bet kokių diskusijų etapuose; pagrindinis tikslas turėtų būti – užtikrinti konsultacijas visų pirma su konkrečiais interesais regioninėse, pasaulinėse arba sektorių rinkose turinčiais suinteresuotaisiais subjektais ir jų įsitraukimą į konsultacijas, kad jie nuolat dalyvautų įgyvendinant integruotą ir išsamią aviacijos politiką. Aviacija gali padėti skatinti ekonomikos augimą tik jeigu MOVE GD visapusiškai padės kiti departamentai, pavyzdžiui, REGIO, TRADE ir COMP generaliniai departamentai.

3.7.5. Neabejotina, kad globalizuotos ekonomikos sąlygomis reikėtų atidžiai peržiūrėti ir iš naujo apsvarstyti nuosavybės ir kontrolės nuostatas. Į ateitį orientuotoje ES aviacijos strategijoje reikėtų apsvarstyti galimybę kodifikuoti Europos Sąjungos sąžiningos konkurencijos principus, kurie darytų didesnę įtaką ne ES vežėjams sutinkant laikytis tokių standartų ir padėtų užtikrinti sąžiningą konkurenciją liberalizuotoje rinkoje. Siekdamas didesnio supratimo, EESRK rekomenduoja Komisijai apsvarstyti įvairias galimybes atskirai pakeisti galiojančius nuosavybės ir kontrolės reikalavimus. Pasiūlymai turėtų būti pagrįsti tolesniais moksliniais tyrimais ir analize.

Briuselis, 2015 m. rugsėjo 17 d.

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas*
Henri MALOSSE
