

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over een geïntegreerd EU-luchtvaartbeleid****(verkennd advies)**

(2016/C 013/25)

**Rapporteur: de heer Jacek KRAWCZYK**

De Europese Commissie heeft op 2 maart 2015 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie te raadplegen over

*Een geïntegreerd EU-luchtvaartbeleid*

(verkennd advies).

De afdeling Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 31 augustus 2015 goedgekeurd.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn op 16 en 17 september 2015 gehouden 510<sup>e</sup> zitting (vergadering van 17 april) het volgende advies uitgebracht, dat met 97 stemmen vóór en 3 tegen, bij geen onthoudingen, is goedgekeurd.

**1. Conclusies en aanbevelingen**

1.1. Het concurrentievermogen van de EU-luchtvaart komt op het spel te staan wanneer het gehele waardenetwerk van de Europese luchtvaart niet kan concurreren in een gemondialiseerde economie. Hiertoe zijn „meer intermodaliteit, betere connectiviteit, efficiënter gebruik van secundaire hubs en kleine luchthavens” en optimalisatie van de huidige processen van het allergrootste belang <sup>(1)</sup>.

1.2. De Europese Commissie (Commissie) heeft verschillende regelgevingsinitiatieven ontwikkeld met betrekking tot het waardenetwerk van de luchtvaart in de EU. Zij heeft de richtsnoeren inzake staatssteun voor luchtvaartmaatschappijen en luchthavens herzien en is gekomen met een luchtvaartpakket met wetgeving die bijdraagt tot de verwezenlijking van een gemeenschappelijk Europees luchtruim. Er moet evenwel meer worden gedaan om ervoor te zorgen dat de lidstaten de EU-luchtvaartwetgeving volledig ten uitvoer leggen.

1.3. De Europese luchtvaart bevindt zich op een belangrijke tweekoppige sprong: zonder een overtuigende en samenhangende strategie dreigt de sector verdere problemen te ondervinden bij het aanbieden van betrouwbare verbindingen aan de burgers, de handel en het toerisme, waardoor de sector zijn economische slagkracht en groeipotentieel zou verliezen. In dit verband is evenwel niet altijd nieuwe wetgeving nodig. Het EESC dringt er opnieuw bij de Commissie op aan meer inspanningen te leveren om ervoor te zorgen dat de bestaande EU-wetgeving ten uitvoer wordt gelegd.

1.4. De luchtvaartstrategie van de Commissie moet, gezien het gefragmenteerde landschap van luchtvaartmaatschappijen, de toenemende concurrentie van hubs buiten de EU, de trage totstandbrenging van een gemeenschappelijk Europees luchtruim en het toenemende risico op ontoereikende verbindingen met kleinere en/of perifere regio's, worden gebaseerd op een dwingende benadering van de wijze waarop het Europese concurrentievermogen het best kan worden bevorderd zonder de mededinging te verstoren of de sociale en arbeidsverhoudingen te ondermijnen.

1.5. Het EESC is van mening dat de Commissie de drijvende krachten voor het concurrentievermogen moet identificeren en haar strategie moet baseren op de economische voordelen die de luchtvaart creëert voor Europa en op de voor de EU kenmerkende sociale en milieuwwaarden.

1.6. Het EESC dringt er bij de Commissie op aan ervoor te zorgen dat vergelijkbare internationale normen en standaarden worden toegepast op Europese en niet-Europese marktdeelnemers. Daarbij gaat het onder meer om bevordering van de internationale toepassing van de beginselen van eerlijke mededinging en om basisverdragen van de IAO. Dit kan onder meer een herziening van de huidige bepalingen inzake de deelname van belanghebbenden bij internationale onderhandelingen betekenen.

<sup>(1)</sup> PB C 230 van 14.7.2015, blz. 17.

1.7. De te ontwikkelen luchtvaartstrategie moet worden gebaseerd op een constructieve sociale dialoog. Op EU-niveau moet het Comité voor de sectorale sociale dialoog in de burgerluchtvaart worden geraadpleegd over initiatieven van de EU-instellingen voor deze sector. Er bestaan verschillende nationale voorschriften, die ten uitvoer moeten worden gelegd om de sociale en arbeidsomstandigheden veilig te stellen en om te voorkomen dat de mededinging wordt verstoord door te vliegen onder een goedkope vlag. Ofschoon de rechtsbevoegdheid van de Europese Unie op dit terrein beperkt is, moet de Commissie er alles aan doen om voor haar initiatieven brede steun van de sociale partners op EU- en nationaal niveau te verwerven.

1.8. De Commissie zou het EESC moeten raadplegen over de ontwikkeling en uitvoering van haar luchtvaartstrategie. Het EESC zelf zal hiervoor via een speciaal project de benodigde middelen en expertise in stelling brengen.

1.9. Het EESC dringt er bij alle belanghebbenden in de luchtvaart op aan om zich in te zetten voor de uitvoering van een nieuwe strategie voor de Europese luchtvaart. Alleen als het eigenbelang niet langer de boventoon voert in het waardenetwerk van de Europese luchtvaart, kan zij er weer bovenop komen en opnieuw belangrijke economische en sociale impulsen gaan geven aan de ontwikkeling van de EU. Krachtig politiek leiderschap van de Europese Commissie is een must.

1.10. Zie voor meer gedetailleerde aanbevelingen ook paragraaf 3 van dit advies.

## 2. Inleiding: De economische aspecten van de luchtvaartsector bepalen de strategie en de urgentie

2.1. Het luchtvervoerssysteem levert voordelen op die de luchtvaartindustrie zelf overstijgen. De voordelen betreffen niet alleen de totstandbrenging van verbindingen en mobiliteit voor personen en bedrijven, maar ook handel en toerisme, het veiligstellen van investeringen, het scheppen van banen en het verbeteren van de productiviteit en van innovaties, waardoor wordt bijgedragen tot het maatschappelijk welzijn.

2.2. In 2012 was de luchtvaartindustrie in Europa rechtstreeks goed voor naar schatting 2,6 miljoen banen. De uitgaven van toeristen die het vliegtuig kiezen om op hun bestemming te geraken, waren naar schatting goed voor 4,7 miljoen banen en voor een bijdrage van 279 miljard USD aan het bbp.

2.3. De productie van luchtvaarthardware en -software in Europa voldoet aan de hoogste internationale normen voor innovatie. Hetzelfde geldt inmiddels ook voor de innovatie op het gebied van de luchtverkeersorganisatie en -procedures en desbetreffende bedrijfsontwikkeling en -beheer.

2.4. Aangezien het luchtverkeer economische groei mogelijk maakt, zal SESAR (de technologische tak van het gemeenschappelijk Europees luchtruim — SES) naar verwachting een gecombineerd positief effect op het bbp hebben van 419 miljard euro in de periode tot 2020 en zo'n 42 000 banen opleveren.

2.5. De EU heeft een regelgevingskader ontwikkeld voor de Europese luchtvaartmarkt:

2.5.1. Het **gemeenschappelijk Europees luchtruim** — een in 2004 gestart project dat in juni 2008 werd bijgewerkt via de SES II-verordening en in 2013 via de SES II+-verordening. Hoofddoel is de luchtverkeersleiding in Europa te hervormen om in te spelen op de gestage groei van het luchtverkeer en om efficiënte vluchten te laten plaatsvinden onder zo veilig mogelijke, en nóg kostenefficiëntere en milieuvriendelijkere omstandigheden. Zie EESC-adviezen INT/504 <sup>(2)</sup> en INT/354 <sup>(3)</sup>.

2.5.2. Het **luchthavenpakket** — Op 1 december 2011 nam de Europese Commissie een alomvattend pakket maatregelen aan om de capaciteitstekorten op Europese luchthavens aan te pakken en de kwaliteit van de dienstverlening aan de passagiers te verbeteren. Het Europees Parlement keurde de wetgevingsvoorstellen in december 2012 goed. (Zie EESC-advies TEN/475 <sup>(4)</sup>).

<sup>(2)</sup> PB C 198 van 10.7.2013, blz. 9.

<sup>(3)</sup> PB C 376 van 22.12.2011, blz. 38.

<sup>(4)</sup> PB C 181 van 21.6.2012, blz. 173.

2.5.3. **Opneming van de luchtvaart in het EU-emissiehandelssysteem (ETS)** in 2012. De Europese Commissie heeft een regeling ingevoerd voor de handel in emissiecertificaten. Toen de ICAO-vergadering van 2013 een onbevredigend resultaat had opgeleverd, nam de EU een gewijzigde versie van het ETS aan, die tijdelijk zou gelden voor uitsluitend vluchten binnen de EU, in afwachting van de uitkomst van de ICAO-vergadering van 2016.

2.5.4. De **herziening van de staatssteunregels**, die de Commissie in februari 2014 vaststelde om de eerdere regelgeving uit 1994 en 2005 bij te werken en te moderniseren. De huidige richtsnoeren bevatten met name nieuwe criteria voor luchthavens om in aanmerking te komen voor staatssteun en voor luchtvaartmaatschappijen om in aanmerking te komen voor aanloopsteun bij het invoeren van nieuwe vliegroutes (zie EESC-advies CCMI/125 <sup>(5)</sup>).

2.5.5. **Luchthavencapaciteit** — Het Europees waarnemingscentrum voor de capaciteit van de luchthavens werd in 2007 voor een periode van vijf jaar opgericht bij het Actieplan van de Commissie inzake de capaciteit, efficiëntie en veiligheid van de Europese luchthavens. Het speelde tussen 2008 en 2013 een cruciale rol in de tenuitvoerlegging van dat plan. Het waarnemingscentrum stelde stakeholders in staat om de Commissie waardevolle feedback te geven, bevorderde de uitwisseling van ervaringen en droeg beleidsoplossingen voor problemen aan (zie EESC-advies TEN/552 <sup>(6)</sup>).

2.5.6. **Consumentenbescherming** — In maart 2013 kondigde de Europese Commissie een pakket maatregelen aan om de passagiersrechten te actualiseren. Het pakket was gericht op vier kerngebieden: opheldering van grijze zones, nieuwe rechten, handhaving, klachtenprocedures en sancties, en onevenredige financiële lasten.

2.5.7. Dit zijn slechts enkele van de maatregelen, beleidsacties en projecten die de EU uitvoert op het gebied van de luchtvaart. Voorts heeft de Commissie de samenwerking met Europese en EU-agentschappen zoals het EASA en Eurocontrol geïntensiveerd, en een breed scala aan activiteiten met betrekking tot de internationale dimensie van het EU-luchtvervoer ondernomen.

2.6. De EU heeft een geïntegreerde luchtvaartstrategie nodig.

2.6.1. Beleidsmatig moet de EU-luchtvaartstrategie daarom de luchtvaartsector binnen Europa efficiënter maken en de internationale onderhandelingspositie versterken. Er is politieke wil, visie en moed nodig om de vereisten ten aanzien van soevereiniteit te verzoenen met de behoefte aan een compromis.

2.6.2. In economisch opzicht moet de strategie leiden tot een waardevoller luchtvaartnetwerk dat overal in Europa economische welvaart en groei stimuleert.

2.6.3. Wettelijk gezien moet de strategie zorgen voor een sterk regelgevingskader op macroniveau en een stabiele planning op microniveau. In procedureel opzicht zouden alle belanghebbenden moeten worden gestimuleerd om een bijdrage te leveren aan de ontwikkeling en uitvoering hiervan.

2.7. Omdat het Europese waardenetwerk niet goed functioneert, heeft de EU-luchtvaartsector dringend behoefte aan zo'n strategie. De impuls die de luchtvaart aan de economie zou kunnen geven blijft achterwege. Intussen passen tal van derde landen hun luchtvaartstelsel aan de geopolitieke verschuiving van de toename van het vliegverkeer en de eisen die de gemondialiseerde economie stelt aan. Deze ontwikkeling kan alleen worden gekeerd met een solide, marktgerichte strategie die gebaseerd is op Europese waarden.

2.7.1. Als Europese luchtvaartmaatschappijen en Europese hubs ook in een gunstig regelgevingsklimaat opereerden, zouden zij beter kunnen profiteren van de groei van het verkeer. De weinig efficiënte coördinatie van het luchtruim leidt tot omwegen en nodeloos hoge CO<sub>2</sub>-niveaus.

2.7.2. Doordat er vele certificatieprocessen naast elkaar bestaan, met mogelijk uiteenlopende uitkomsten, komen innovaties niet van de grond. Bovendien heeft dat een ontmoedigend effect op investeringen in Europese producten en het gebruik van die producten in Europa.

<sup>(5)</sup> PB C 451 van 16.12.2014, blz. 123.

<sup>(6)</sup> PB C 230 van 14.7.2015, blz. 17.

2.7.3. Zonder een gemeenschappelijke strategie lopen Europese luchtvaartmaatschappijen kansen mis om buiten de EU te groeien en blijven de lidstaten van de EU geneigd om hun eigen nationale belangen te dienen, zelfs als er met EU-mandaten in totaal meer voordeel is te behalen dan met alle nationale mandaten tezamen.

2.7.4. Nu het vliegverkeer vooral in Azië toeneemt en de economie gestaag mondialiseert, zal een versnipperde EU steeds meer aan macht en internationale relevantie inboeten. Europese normen — de gemeenschappelijke waarden van Europese burgers, bedrijven en lidstaten — zouden internationaal steeds minder aantrekkelijk worden.

2.7.5. Het is een goede zaak dat de Commissie een **publieke raadpleging** heeft gehouden over het luchtvaartpakket ter verbetering van het concurrentievermogen van de Europese luchtvaartsector. Dankzij het brede scala aan reacties zal de ontwerpmededeling over het luchtvaartpakket aan geloofwaardigheid en invloed winnen.

### 3. Verdere maatregelen: luchtvaartstrategie ter ondersteuning van factoren die het concurrentievermogen bevorderen

Volgens het EESC zijn er zes factoren die bepalend zijn voor het Europese concurrentievermogen. Om te zorgen voor een succesvolle uitvoering van een EU-strategie moeten deze factoren als hefboom worden gebruikt.

#### 3.1. Veiligheid

3.1.1. Een duurzame strategie voor de luchtvaart in de EU staat of valt met veiligheid. Hoewel de luchtvaart in het algemeen, en de Europese luchtvaart in het bijzonder, verreweg de veiligste wijze van vervoer is, is zelfgenoegzaamheid uit den boze.

3.1.2. Het is van groot belang dat het EASA — als het centrale agentschap voor het veiligheidsbeheer, de certificering van luchtvaartproducten en het toezicht op luchtvaartorganisaties in de EU-lidstaten — een grotere rol en meer middelen krijgt. Wat dit betreft zou het EASA beter in staat moeten worden gesteld om — niet alleen bij luchtvaartincidenten — alle belanghebbenden op één lijn te brengen en zo de veiligheidsnormen te verbeteren, bijvoorbeeld door de desbetreffende normen te herzien, meer nadruk te leggen op opleidingen, overregulering te vermijden en een cultuur van billijkheid te bevorderen.

3.1.3. De bekwaamheid en deskundigheid van het EASA, dat min of meer is uitgegroeid tot de tegenhanger van de Amerikaanse FAA, worden internationaal erkend. Het is van het allergrootste belang dat de hand wordt gehouden aan de zogenoemde zwarte lijst van luchtvaartmaatschappijen en/of overheden die niet aan de EU-voorschriften voldoen. Dat is niet alleen cruciaal voor de veiligheid van het Europese luchtruim en Europese passagiers, maar ook een voorwaarde om zich aan de strengste internationale veiligheidsnormen te kunnen houden. Deze wapenfeiten zouden de basis moeten vormen voor de strategie. De Commissie moet ook opnieuw moeten kijken naar arbeidsnormen en het risico van sociale dumping (zie EESC-advies TEN/565 <sup>(7)</sup>).

#### 3.2. Duurzaamheid

3.2.1. Bepalend voor een adequate EU-luchtvaartstrategie is ook de mate waarin deze ervoor zorgt dat de luchtvaart op duurzame wijze functioneert.

3.2.2. Sociale partners, belanghebbenden en internationale partners in de publieke en de particuliere sector moeten ervan op aan kunnen dat het luchtvaartbeleid van de EU geloofwaardig en betrouwbaar is en een samenhangende en krachtige strategie als basis heeft. Duurzaamheid omvat dus economische factoren en houdt ook verband met het vermogen van de afzonderlijke concurrenten om op hun respectieve markten succesvol te zijn. Maar als de luchtvaartstrategie niet ook uit sociaal en ecologisch oogpunt duurzaam is, zal zelfs economisch en commercieel succes maar van korte duur zijn.

3.2.3. Het is alleen mogelijk om in een mondiale context aan duurzaamheidseisen te voldoen en tegelijkertijd de speciaal voor de EU geldende eisen, bepalingen en structuren in acht te nemen als holistisch te werk wordt gegaan en de belanghebbenden in de EU hun activiteiten coördineren en het eens zijn over de strategische doelstellingen.

---

<sup>(7)</sup> EESC-advies TEN/565 — Sociale dumping in de burgerluchtvaart (zie blz. 110 van dit Publicatieblad).

3.2.4. De eengemaakte Europese luchtvaartmarkt heeft een dynamiek in gang gezet waardoor zich op de markt in hoog tempo structurele veranderingen voordoen. Hierbij valt te denken aan grensoverschrijdende acquisities, bijna-fusies van luchtvaartmaatschappijen en de oprichting van holdings en strategische investeringen in luchthavens en luchtvaartmaatschappijen door bedrijven van buiten de EU. Dit heeft ook gevolgen voor de rol van de EU-instellingen. De Commissie zou daarom haar huidige **bestuursmodellen** tegen het licht moeten houden en voorstellen moeten formuleren om ze aan te passen aan de institutionele realiteit en de feitelijke marktsituatie.

3.2.5. Wat het luchtverkeersbeheer betreft zou de relatie tussen de netwerkbeheerder en de uitrolbeheerder opnieuw bekeken moeten worden. Het Performance Review Body zou op duidelijke wijze door de Commissie moeten worden aangestuurd.

### 3.3. *Concurrentievermogen door innovatie en digitalisering*

3.3.1. Digitalisering is een van de belangrijkste stuwende krachten achter innovatie, veranderingen in het verwachtingspatroon van passagiers, een intensiever gebruik van drones, en specialisatie en innovatie van producten. Het is van essentieel belang dat de Commissie van digitalisering, met al haar positieve effecten, een hoofdprioriteit van het luchtvaartpakket maakt, zodat een alomvattend en geïntegreerd vervoersbeleid van de grond kan komen.

3.3.2. Luchtvaartmaatschappijen en luchthavens hebben innovatieve bedrijfsmethoden ontwikkeld om nieuwe bronnen van inkomsten aan te boren, de operationele efficiëntie te vergroten en hun diensten te ontvlechten en opnieuw te combineren, met als doel hun product niet te zeer te standaardiseren en diensten op maat aan te bieden.

3.3.3. Voor haar luchtvaartstrategie moet de EU deze ontwikkelingen als uitgangspunt nemen en aldus streven naar een leidende rol voor zichzelf op het gebied van innovatie in deze ruimere zin van het woord. Om het concurrentievermogen te stimuleren en de groei te bevorderen zou meer gebruik moeten worden gemaakt van het technologisch instrument SESAR.

3.3.4. Als het om de noodzaak en de beperkingen van innovaties gaat zijn drones momenteel de meest interessante ontwikkeling. Gezien het toenemende gebruik van drones voor militaire, commerciële en particuliere doeleinden is er behoefte aan eisen — met name ten aanzien van de veiligheid van het luchtverkeer, de openbare veiligheid en de persoonlijke levenssfeer — en wetgeving voor certificering en het verlenen van vergunningen. Als goed wordt omgegaan met de ontwikkeling en het gebruik van drones, kan Europa een leidende rol gaan vervullen (zie EESC-advies TEN/553).

3.3.5. Europa zou gepromoot moeten worden als dé wereldwijde hub voor vliegtuigen die op biobrandstoffen vliegen en met behulp van O&O zou de productie van biobrandstof voor vliegtuigen in de EU moeten worden bevorderd.

### 3.4. *Sociale dimensie*

- Conform het werkprogramma van de Commissie voor 2015 dient in de EU het scheppen van banen — onder meer in de luchtvaart — een prioriteit te zijn. Zowel bestaande als nieuw gecreëerde banen zouden moeten voldoen aan de beste Europese normen.
- Het succes van de Europese luchtvaart is afhankelijk van de vaardigheden en kwalificaties van de mensen die erin werkzaam zijn. Daarom zijn maatregelen nodig om de sector aantrekkelijker te maken en te voorkomen dat geschoolde arbeidskrachten de sector verlaten of een baan gaan zoeken in andere delen van de wereld („brain drain”).
- Als spreekbuis van zowel de werkgevers als de werknemers in de sector moet het Comité voor de sectorale sociale dialoog in de burgerluchtvaart worden geraadpleegd over initiatieven van de EU-instellingen voor de luchtvaart. Op die manier worden de sociale partners gehoord wordt en is er een grotere kans dat zij de initiatieven steunen.
- Bij overeenkomsten op het gebied van het externe luchtvaartbeleid van de EU moet altijd recht worden gedaan aan de beginselen van de IAO en worden gezocht naar voor beide partijen aanvaardbare manieren om ervoor te zorgen dat zij zich aan de overeenkomsten houden (zie EESC-advies TEN/500).

### 3.5. *Uitmuntendheid van operationele prestaties*

3.5.1. Het succes van de strategie kan worden afgemeten aan de mate waarin individuele belanghebbenden uit de publieke en de private sector ertoe worden aangezet om het beste uit zichzelf te halen. Hoe groter de kloof tussen de status quo en optimale operationele prestaties, hoe slechter de Europese luchtvaart internationaal kan concurreren. Dit principe is van toepassing op het luchtruimbeheer, op de efficiëntie van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen en op naadloze interinstitutionele samenwerking binnen Europa.

3.5.2. Uit de kernprestatie-indicatoren blijkt dat ondermaats wordt gepresteerd als gevolg van de uiteenlopende nationale benaderingen, wat bijdraagt tot de fragmentatie van de interne Europese luchtvaartmarkt. Er moet een afweging worden gemaakt tussen legitieme juridische en politieke nationale belangen en het vermogen van de belanghebbenden om optimale operationele prestaties te leveren.

3.5.3. „We moeten ons huiswerk doen”. Een functioneel en efficiënt gemeenschappelijk Europees luchtruim is een absolute voorwaarde voor een duurzaam concurrerende Europese luchtvaartsector. De oplossing van knelpunten in de luchthavencapaciteit moet hiervan een integraal onderdeel zijn.

3.5.4. Het luchtvaartbeleid van de EU kan niet worden beperkt tot het luchtruim van de EU. De EU-luchtvaart heeft automatisch betrekking op **heel Europa**. Overheden en belanghebbenden in derde landen moeten daarom worden beschouwd als logische partners van de EU, die onder aanvoering van de Europese Commissie worden geraadpleegd over en betrokken bij het alomvattende luchtvaartbeleid van de EU. De verdere ontwikkeling van de databank van Eurocontrol en van zijn centrale beheer van verkeersstromen is een uitstekend voorbeeld van het bouwen van bruggen tussen de luchtverkeersbeheersinstrumenten van de EU-lidstaten en die van andere Europese landen.

3.5.5. Het beginsel van een eenmalige veiligheidscontrole zou niet alleen in de hele EU toegepast moeten worden, maar ook uitgebreid kunnen worden tot derde landen. Ook wederzijdse erkenning van de beveiligingsnormen tussen EU-lidstaten en „gelijkgezinde” landen is een optie, die zou bijdragen tot een evenwichtig beveiligingsregime in de wereld, waarbij alle aandacht naar de werkelijke dreiging uitgaat.<sup>(8)</sup>

### 3.6. *Netwerken*

3.6.1. De sector is uitgegroeid tot een netwerk van bedrijven die samen meerwaarde bieden. Dankzij de eengemaakte luchtvaartmarkt hebben zich uiterst efficiënte pan-Europese luchtvaartmaatschappijen en -groepen kunnen ontwikkelen. Daarnaast ontwikkelen zich luchtvaartmaatschappijen die zich op bepaalde niches richten. Om blijvend succesvol te kunnen functioneren zijn al deze luchtvaartmaatschappijen van de „nieuwe generatie”, en ook luchtvaartmaatschappijen die op andere bedrijfsmodellen zijn gebaseerd, afhankelijk van een netwerk van efficiënte en marktgerichte leveranciers.

3.6.2. Zo'n netwerk van onderling afhankelijke luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, grondafhandelingsbedrijven, luchtverkeersbeheersorganisaties enz. creëert niet alleen banen in de sector zelf, maar ook in de regio's en gemeenschappen die het met elkaar verbindt. Hoe hoger de dichtheid van zulke netwerken, des te groter is het belang ervan voor een regio of een gemeenschap. Ze zijn namelijk aantrekkelijk voor toerisme en handel, waardoor ook het belang ervan voor de economie toeneemt.

3.6.3. Efficiënte luchtvaart is dus een aanjager van economische groei. Een succesvolle strategie moet daarom gericht zijn op meer economische groei door te zorgen voor minder externe kosten, die fnuikend zijn voor de activiteit van de sector in de EU, en door de luchtvaart de kans te bieden zich internationaal verder te ontwikkelen.

### 3.7. *Internationale luchtvaart*

3.7.1. De luchtvaart is een van de weinige dienstensectoren die niet lokaal, maar wereldwijd concurreren. Daarom kunnen de productiekosten, de politieke steun en de middelen die wel aan niet-Europese luchtvaartmaatschappijen, maar niet aan Europese worden toegewezen, invloed hebben op het Europese concurrentievermogen.

---

<sup>(8)</sup> PB C 100 van 30.4.2009, blz. 39.

3.7.2. Internationaal gezien beschikt de Europese Unie over enkele unieke troeven. Ondanks en dankzij haar interne verscheidenheid heeft zij mechanismen voor geschillenbeslechting, goedkeuringsregelingen voor staatssteun, sociaal overleg en veiligheidsnormen weten in te voeren die samen met andere normen een geheel van waarden vormen die worden gedeeld door 500 miljoen burgers (en door bedrijven) in een van de sterkste, meest stabiele en meest invloedrijke economische regio's ter wereld. Deze markt is zeer aantrekkelijk voor ondernemingen van buiten de EU.

3.7.3. De luchtvaartstrategie van de EU moet deze normen als basis hebben, en door middel van gecoördineerde onderhandelingen moet ervoor gezorgd worden dat derde landen zich eraan houden. De EU heeft al een goed functionerende luchtvaartovereenkomst met de VS gesloten die beide partijen in staat stelt om deze normen in onderlinge overeenstemming te versterken, gezamenlijk toe te passen en zelfs uit te breiden tot derde landen. In het kader van een alomvattend en geïntegreerd luchtvaartbeleid zouden daarom de huidige instrumenten, zoals het Gemengd Comité EU-VS, moeten worden gebruikt om met gelijkgestemde landen uit de hele wereld tot de gemeenschappelijke visie te komen dat het respecteren van fundamentele waarden een voorwaarde is voor een duurzame luchtvaart. De EU en de VS zouden het voortouw kunnen nemen bij het vaststellen van wereldwijd geldende normen (met inbegrip van SESAR en NextGen).

3.7.4. Er moet voor worden gezorgd dat alle lidstaten en alle belanghebbenden uit de particuliere sector bij alle stadia van alle onderhandelingen worden betrokken, maar zeker als het op externe betrekkingen aankomt is dat niet voldoende. Om te kunnen rekenen op stabiele steun voor een geïntegreerd en alomvattend luchtvaartbeleid is het met name van belang dat partijen met speciale belangen in regionale, mondiale of sectorale markten worden geraadpleegd en bij een en ander worden betrokken. De luchtvaart kan alleen de economische groei bevorderen als DG MOVE alle steun krijgt van andere directoraten, zoals REGIO, TRADE en COMP.

3.7.5. In een gemonialiseerde economie dienen de eigendoms- en controlebepalingen zorgvuldig te worden geëvalueerd en heroverwogen. In het kader van een toekomstgerichte strategie zou moeten worden overwogen om de beginselen van de Europese Unie inzake eerlijke concurrentie te codificeren, waarna het onderschrijven hiervan door luchtvaartmaatschappijen uit derde landen kan zorgen voor eerlijke concurrentie in geliberaliseerde markten. Voor een beter begrip zou de Commissie de verschillende opties voor eventuele wijzigingen van de huidige eigendoms- en controlevereisten afzonderlijk moeten beschouwen. Voorstellen moeten gebaseerd worden op nader onderzoek en nadere analyses.

Brussel, 17 september 2015.

*De voorzitter*  
*van het Europees Economisch en Sociaal Comité*  
Henri MALOSSE

---