

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social și Comitetul Regiunilor — Politică externă a UE în domeniul aviației — abordarea provocărilor viitoare

COM(2012) 556 final

(2013/C 198/08)

Raportor: **dl Thomas McDONOGH**

La 19 decembrie 2012, în conformitate cu articolul 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Comisia Europeană a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor - Politică externă a UE în domeniul aviației – abordarea provocărilor viitoare

COM(2012) 556 final.

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 3 aprilie 2013.

În cea de a 489-a sesiune plenară, care a avut loc la 17 și 18 aprilie (ședința din 17 aprilie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 165 voturi pentru, 1 vot împotriva și 7 abțineri.

1. Concluzii și recomandări

1.1 Comitetul salută Comunicarea Comisiei privind politica externă în domeniul aviației. Având în vedere că Europa depinde tot mai mult de comerțul internațional, precum și rolul esențial pe care îl joacă aeroporturile în conectarea continentului nostru cu restul lumii, CESE este întru totul în favoarea unei agende ambițioase în domeniul aviației.

1.2 CESE este în special dornic să constate progrese rapide în direcția unui spațiu aerian unic lărgit, care să-i cuprindă și pe vecinii Europei, nu numai pe cei din Orientul Apropiat, Europa de Est, Rusia și Turcia, ci și pe cei de pe celălalt mal al Mediteranei, din Africa de Nord. Dată fiind proximitatea geografică a acestor piețe și faptul că multe dintre ele înregistrează o creștere economică semnificativă, s-ar crea astfel oportunități de dezvoltare pentru aeroporturile secundare și regionale.

1.3 De asemenea, CESE susține ferm o agendă ambițioasă de liberalizare a schimburilor cu țările BRIC și ASEAN, care ar oferi transportatorilor europeni noi oportunități de a-și intensifica cooperarea cu alte companii aeriene și de a asigura trecerea unui flux de trafic suplimentar prin aeroporturile europene.

1.4 Comisia subliniază în mod legitim necesitatea de a asigura condiții de concurență echitabile în industria aviatică. Printre factorii de denaturare a concurenței care trebuie abordați, comunicarea identifică în mod corect taxele în materie de aviație, inadecvarea ajutoarelor de stat, supraaglomerarea aeroporturilor și a spațiului aerian, răspunderea în materie de protecție a consumatorilor și costul emisiilor de CO₂.

1.5 CESE împărtășește îngrijorarea Comisiei în ceea ce privește necesitatea de a investi în capacitate în cadrul aeroporturilor. Se constată o nevoie urgentă de a garanta o capacitate aeroportuară suficientă în Uniunea Europeană, astfel încât aceasta să nu piardă din competitivitate în comparație cu alte regiuni care înregistrează o creștere economică și, prin urmare, să se prevină transferarea traficului către regiunile învecinate.

2. Introducere și context

2.1 Comitetul salută Comunicarea Comisiei privind politica externă în domeniul aviației.

2.2 Comitetul este întru totul de acord că aviația joacă un rol esențial în economia europeană, atât pentru cetățeni, cât și pentru industria din UE. Prin cele 5,1 milioane de locuri de muncă și prin contribuția sa de 365 miliarde EUR, echivalentă cu 2,4% din PIB-ul Europei, ea joacă un rol esențial în creșterea economică și ocuparea forței de muncă din UE.

2.3 Ca urmare a eforturilor Comisiei Europene și ale UE, au fost încheiate 1 000 de acorduri bilaterale privind serviciile aeriene, cu 117 țări din afara Uniunii. S-au făcut progrese în ceea ce privește crearea unui spațiu aerian comun cu țările învecinate, fiind deja semnate acorduri cu Balcanii de Vest, Maroc, Iordania, Georgia și Moldova.

2.4 Cu toate acestea, tranziția de la simplele acorduri bilaterale între statele membre ale UE și țările partenere către o combinație de relații bilaterale și de relații la nivelul UE a reprezentat uneori o sursă de confuzie pentru țările partenere, iar interesele UE nu au fost întotdeauna cel mai bine definite și apărate.

2.5 În plus, fragmentarea națională face ca industria aviației să fie încă în mod excesiv tributară intereselor locale și să se bazeze prea mult pe inițiative ad-hoc fundamentate pe autorizării individuale de negociere pentru a crea condiții de intrare cu succes pe piață și de creștere economică. Ritmul liberalizării necoordonate a pieței la nivel de stat membru al UE cu anumite țări din afara Uniunii și intenția aparentă a anumitor state membre de a continua să acorde drepturi de trafic aerian bilateral țărilor terțe fără a primi în schimb drepturi proporționale sau fără a ține seama de implicațiile la

nivelul UE, au drept rezultat faptul că, dacă nu se acționează acum pentru instituirea unei politici externe a UE mai ambițioase și mai eficiente, în câțiva ani ar putea fi prea târziu.

2.6 Consiliul a acordat Comisiei autorizația de a negocia acorduri cuprinzătoare cu Australia și cu Noua Zeelandă. Negocierile cu aceste țări nu s-au încheiat încă. În prezent, aviația europeană nu dispune decât de 2 companii aeriene europene care deservesc Australia: British Airways și Virgin Atlantic, anterior numărul acestora fiind mult mai mare.

2.7 CESE salută concluziile extinse ale Consiliului privind propunerea Comisiei ⁽¹⁾, însă consideră că statele membre ar putea să-și exprime mai explicit sprijinul pentru anumite negocieri ale UE, de o importanță crucială, de exemplu conferind Comisiei un mandat puternic în vederea „normalizării” relațiilor aeriene tensionate cu Rusia.

2.8 America Latină este o piață aflată în creștere rapidă, iar fuziunea companiilor LAN și TAM constituie o amenințare comercială reală la adresa companiilor Iberia, Tap și a celorlalte companii care deservesc America Latină. Se impune încheierea cât mai rapidă a acordului cu Brazilia.

3. Importanța nodurilor de transport

3.1 În ciuda dezvoltării transportatorilor *low-cost*, care au propus servicii către aeroporturi care nu constituie noduri de transport, acestea din urmă au o importanță semnificativă pentru aviația mondială și pentru relațiile externe, deoarece acordurile în materie de transport se concentrează adesea asupra lor.

3.2 Dezvoltarea unor importante noduri de transport în locuri ca Abu Dhabi și Dubai constituie o serioasă amenințare concurențială pentru serviciile UE de cursă lungă. De exemplu, recentul acord încheiat între companiile Qantas și Emirates pune serios în pericol industria aeriană europeană.

3.3 Pentru a fi viabil, un nod de transport necesită un nivel semnificativ de cerere locală, precum și o rețea extensivă de servicii „alimentare”, motiv pentru care nodurile cu cel mai mare succes sunt de obicei marile aeroporturi din orașe, care devin din ce în ce mai aglomerate și incapabile de a se extinde, în special din motive ecologice.

3.4 Unele noduri aeroportuare europene limitează deja numărul de „rute de alimentare” care pot fi operate, din cauză că nu dispun de o capacitate suficientă. Această problemă trebuie soluționată, dacă se dorește menținerea competitivității europene.

4. Crearea unei concurențe deschise și loiale

4.1 Competitivitatea transportatorilor din UE, dintre care mulți se confruntă cu probleme financiare, este afectată atunci când sarcinile economice care conduc la creșterea costurilor unitare de producție sunt mai mari decât cele ale transportatorilor din alte regiuni ale lumii.

4.2 Este important să fie luat în considerare întregul lanț valoric al transportului aerian (aeroporturi, furnizori de servicii de navigație aeriană, producători, sisteme informatizate de rezervare, furnizori de servicii de handling la sol etc.), iar structurile de cost, nivelul expunerii la concurență în alte părți ale lanțului valoric și mecanismele de finanțare a infrastructurilor de pe alte piețe principale să fie luate în calcul atunci când se evaluează competitivitatea sectorului aviației din UE și, în special, a companiilor aeriene din UE la nivel internațional.

4.3 Pe teritoriul UE, nu s-a reușit să se creeze condiții de concurență echitabile la nivelul statelor membre și la nivel local/regional, așa cum o demonstrează printre altele faptul că nu s-au putut preveni numeroasele cazuri în care aeroporturile mici oferă companiilor aeriene tarife sub nivelul pieței, fără a se conforma principiului investitorului privat în economia de piață. Lansarea recentă a unei serii de anchete amănunțite în cauze privind potențiale ajutoare de stat acordate companiilor aeriene de către aeroporturi regionale din mai multe state membre ale UE subliniază necesitatea unor acțiuni urgente în vederea finalizării Orientărilor comunitare privind ajutoarele de stat pentru aeroporturi, care a fost sistematic amânată. Adoptarea recentă a normelor UE privind securitatea socială pentru lucrătorii mobili din UE, precum personalul navigant, va îmbunătăți în rândul său funcționarea pieței unice. Comisia a luat măsuri în numeroase cazuri în care s-a bănuț existența unei concurențe neloiale.

5. O strategie de creștere orientată mai mult către Europa

5.1 Studiul independent realizat pentru Comisie a estimat că s-ar putea obține beneficii economice cu adevărat semnificative, de ordinul a peste 12 miliarde EUR pe an, în urma încheierii, la nivelul UE, a unor acorduri cuprinzătoare suplimentare privind transporturile aeriene cu țările vecine și parteneri-cheie, în special pe piețele cu creștere rapidă și/sau restricționate.

5.2 Este foarte important din punct de vedere strategic ca UE să mențină o industrie aviatică puternică și competitivă bazată în Europa, care să lege UE de restul lumii. Piețele aviatice care se dezvoltă cel mai rapid sunt în prezent în afara Europei, astfel încât este esențial ca industria europeană să aibă oportunitatea de a se dezvolta și pe aceste piețe.

5.3 Este important să se garanteze că, în timp, acest proces duce la apariția unui spațiu aerian comun cu adevărat integrat, în care relațiile dintre țările vecine să fie la rândul lor deschise și integrate. Nu mai are sens analizarea de către Consiliu a acordării de autorizații de negociere a unor acorduri pentru fiecare țară în parte. Ar fi mult mai eficient să se acorde Comisiei o autorizație unică de a negocia cu restul țărilor vecine, chiar dacă tot în mod separat cu fiecare țară în parte.

5.4 În cadrul celui de-al treilea pilon (acorduri cuprinzătoare cu parteneri-cheie), au fost negociate o serie de acorduri importante. Dar și acesta este un domeniu în care unele obiective esențiale nu au fost încă realizate, în special în cadrul acordurilor UE-SUA și UE-Canada privind liberalizarea acționariatului și controlului asupra companiilor aeriene.

5.5 Majoritatea țărilor mențin încă norme care stipulează că, majoritar, companiile aeriene trebuie să fie deținute și aflate sub controlul propriilor resortisanți, refuzând prin aceasta accesul

⁽¹⁾ Concluziile celei de-a 3213-a ședințe a Consiliului Transporturi, Telecomunicații și Energie, Bruxelles, 20 decembrie 2012.

transportatorilor aerieni la o gamă mai largă de investitori și de piețe de capital. Efectul a fost impunerea în cazul sectorului transporturilor aeriene a unei structuri industriale artificiale care nu există în alte sectoare de activitate. În SUA, de exemplu, acțiunile cu drept de vot deținute de acționari străini în cadrul companiilor aeriene nu pot depăși 25%. Aceste restricții privind controlul și acționariatul național au dat naștere la trei alianțe mondiale ale companiilor aeriene (Star Alliance, SkyTeam și *oneworld*) și, în special, la întreprinderi comune create de unii dintre membrii lor pe anumite rute. Acestea au ajuns să reprezinte cea mai apropiată aproximare a unor companii aeriene mondiale.

5.6 Însă, în conformitate cu legislația UE existentă, transportatorii din Uniune nu sunt însă supuși unor restricții privind controlul și acționariatul național, ei putând fi deținuți de orice investitor din UE.

5.7 Această tendință de consolidare din Europa este unică, în sensul că fuziunile și achizițiile transfrontaliere sunt permise numai în interiorul UE, în timp ce regimurile de acționariat și de control rămân, în esență, blocate în stadiul în care au fost negociate în 1944 prin Convenția de la Chicago. Dificultățile întâlnite ca urmare a prevederilor actuale referitoare la acționariat și la control sunt semnificative și necesită negocieri cu țările partenere, precum și structuri de guvernare de o mare complexitate. Membrii alianțelor cooperează din ce în ce mai strâns, pentru a le oferi clienților servicii într-o rețea mondială multinodală integrată și neîntreruptă.

5.8 Acum este momentul oportun să se ia măsurile suplimentare prevăzute în acordul de transport aerian UE-SUA în vederea liberalizării regimului acționariatului și controlului companiilor aeriene, pentru a crea posibilitatea atragerii de investiții de către aceste companii, indiferent de naționalitatea investitorului.

6. Principiile cheie care călăuzesc viitoarea politică externă a UE în domeniul aviației

6.1 UE ar trebui să demonstreze în continuare curaj în promovarea deschiderii și liberalizării aviației, asigurând în același timp obținerea unui nivel satisfăcător de convergență normativă. În negocierile cu țările partenere, trebuie să se acorde de asemenea atenția cuvenită standardelor de muncă și de mediu și respectării convențiilor și acordurilor internaționale în ambele domenii, pentru a se evita denaturarea pieței și pentru a preveni uniformizarea la un nivel inferior. Este important ca companiile aeriene care deservește Europa să se conformeze normelor și reglementărilor OIM.

6.2 Având în vedere că Europa depinde tot mai mult de comerțul internațional, precum și rolul esențial pe care îl joacă aeroporturile în conectarea continentului nostru cu restul lumii, CESE este într-un tot în favoarea unei agende ambițioase în domeniul liberalizării aviației.

6.3 Pentru a valorifica la maximum beneficiile, este important ca UE să acționeze rapid (înainte de intensificarea eforturilor de liberalizare a schimburilor între piețele emergente), astfel încât să beneficieze de avantajul primului sosit. Astfel s-ar proteja și totodată s-ar consolida poziția pieței europene a aviației pe scena mondială. Dacă nu se acționează în acest sens, UE riscă să fie complet exclusă din viitoarele fluxuri de trafic aerian de la nivel mondial.

6.4 Avantajul de a lua inițiativa în materie de liberalizare a aviației ar putea juca un rol important și în ceea ce privește difuzarea standardelor tehnice europene, ceea ar putea aduce beneficii semnificative pentru industria aeronautică europeană.

6.5 CESE susține de multă vreme eliminarea restricțiilor în ceea ce privește acționariatul și controlul ⁽²⁾, ca modalitate de a oferi transportatorilor accesul la o gamă mai largă de investitori și de piețe de capital. Din cauza ponderii celor două piețe respective, într-o primă fază, promovarea puternică a acestei politici ar trebui să se concentreze asupra unor modificări suplimentare a acordurilor UE-SUA. Astfel s-ar putea crea un model de referință pentru o nouă epocă, post-Chicago, în aviație.

6.6 Comisia va trebui să demonstreze că abordarea coordonată a negocierilor va da rezultate în mod mai rapid decât în cazul angajamentului bilateral, astfel încât să nu se creeze întârzieri nejustificate atunci când apar oportunități. În prezent se constată o regretabilă întârziere în ceea ce privește semnarea acordului bilateral cu Brazilia. De asemenea, trebuie menționat că statele membre au o responsabilitate comună în ceea ce privește consolidarea politicii externe a UE în domeniul aviației și că Comisia are nevoie de mandate de negociere puternice, în special atunci când pledează pentru aplicarea normelor de piață ale UE pe lângă state și regiuni în care aviația operează conform unor standarde extrem de diferite.

6.7 Poziția industriei europene pe piață ar avea și mai mult de suferit în cazul în care o companie aeriană din Orientul Mijlociu ar prelua una dintre companiile aeriene indiene confruntate cu mari dificultăți financiare.

7. Intensificarea relațiilor cu partenerii-cheie

7.1 Având în vedere caracteristicile sale speciale, cea mai afectată pe plan mondial este industria europeană de transport de marfă și de transport rapid, care suferă din cauza unor acorduri bilaterale restrictive privind serviciile aeriene și căreia ar trebui să i se acorde o prioritate sporită în momentul eliminării obstacolelor din calea accesului pe piață.

7.2 CESE este în mod special dornic să constate progrese rapide în direcția unui spațiu aerian unic lărgit, care să-i cuprindă și pe vecinii Europei, nu numai pe cei din Orientul Apropiat, Europa de Est, Rusia și Turcia, ci și pe cei de pe celălalt mal al Mediteranei, din Africa de Nord. Dată fiind proximitatea geografică a acestor piețe și faptul că multe dintre ele înregistrează o creștere economică semnificativă, s-ar crea astfel oportunități de dezvoltare pentru aeroporturile secundare și regionale. Ar trebui elaborată o agendă de cooperare pragmatică și pozitivă cu Turcia, care să permită realizarea de progrese reciproc avantajoase în rezolvarea unor probleme concrete din regiune. Mai exact, ar trebui să se avanseze în direcția unui acord bilateral privind siguranța.

7.3 De asemenea, CESE susține ferm o agendă ambițioasă de liberalizare a schimburilor cu țările BRIC și ASEAN. Aceste țări devin rapid principalii furnizori mondiali, atât de materii prime, cât și de produse finite și servicii, iar populația lor este din ce în ce mai înclinată să călătorească. Acordurile cuprinzătoare ale UE în materie de transport aerian cu China, India, Japonia și America Latină s-au dovedit capabile să aducă beneficii

⁽²⁾ Avizul CESE „Relațiile transatlantice în sectorul transportului aerian”, JO C 306, 16.12.2009.

economice potențiale semnificative, motiv pentru care trebuie să continue. Liberalizarea traficului aerian ar permite transportatorilor europeni să-și intensifice cooperarea cu alte companii aeriene din aceste regiuni și să atragă un trafic suplimentar în aeroporturile europene.

7.4 De asemenea, este foarte important ca orice înțelegere să aibă un caracter reciproc, fiind avantajoasă atât pentru UE, cât și pentru țările terțe. În acest context, Rusia trebuie să își demonstreze de urgență angajamentul față de acordul din 2011 privind punerea în aplicare a principiilor convenite cu privire la modernizarea sistemului de survol al Siberiei. Comisia, cu sprijinul statelor membre, ar trebui să ia măsurile necesare în caz că angajamentele nu sunt respectate.

7.5 Relațiile din ultimii ani cu statele din Golf au reprezentat, în mare parte, un proces unidirecțional de deschidere a piețelor UE pentru transportatorii din Golf, ceea ce a creat dezechilibre semnificative în privința oportunităților. Având în vedere că există posibilitatea unor pierderi de trafic și mai însemnate, nu se recomandă ca țările din Golf să constituie o prioritate imediată pentru negocieri suplimentare.

8. Investiții în cadrul aeroporturilor

8.1 Deși CESE împărtășește îngrijorarea Comisiei în ceea ce privește necesitatea de a investi în capacitate în cadrul aeroporturilor, această secțiune a propunerilor necesită clarificări suplimentare în ceea ce privește acțiunile prezentate în vederea atingerii obiectivelor, iar legătura cu propunerea anterioară a Comisiei, „Pachetul privind aeroporturile”⁽³⁾, ar trebui să fie exprimată mai explicit.

8.2 Se constată o nevoie urgentă de a garanta o capacitate aeroportuară suficientă în Uniunea Europeană, astfel încât aceasta să nu piardă din competitivitate în comparație cu alte regiuni care înregistrează o creștere economică și, prin urmare, să se prevină transferarea traficului către regiunile învecinate.

8.3 Efectele nocive asupra economiei europene vor începe să se manifeste cu mult înainte ca cererea să depășească oferta. Potrivit Eurocontrol, odată ce aeroporturile care reprezintă puncte nodale ajung să folosească mai mult de 75% din capacitatea lor maximă teoretică, posibilitatea lor de a face față condițiilor meteo defavorabile și întâzierilor din motive operaționale și de a oferi o conectivitate fiabilă a zborurilor se reduce rapid.

8.4 În plus, la orele de vârf, pasagerii plătesc mai mult decât ar fi fost necesar în cazul în care ar fi existat o capacitate mai mare. De exemplu, Comisia pentru transporturi a Camerei Comunelor din Regatul Unit a fost informată recent că, în situația în care nu are loc o extindere a aeroporturilor în sud-estul Angliei, suma tarifelor plătite de cei care călătoresc cu avionul ar putea ajunge până în 2030 la 1,2 miliarde GBP.

8.5 Capacitatea aeroporturilor trebuie monitorizată la nivelul Uniunii, fiind necesară elaborarea de orientări ale UE care să ofere autorităților locale un amplu cadru comun, de luat în considerare în cazul planurilor de extindere a aeroporturilor.

8.6 Deși extinderea capacității marilor aeroporturi este absolut necesară pe termen lung, trebuie în continuare să se

valorifice la maximum capacitatea existentă, în special în ceea ce privește sloturile orare din aeroporturi. Aeroporturile trebuie susținute, pentru a răspunde modificărilor la nivel de cerere și ofertă și pentru a dispune de capacitatea de a orienta utilizarea sloturilor lor orare către rezultatul optim din punct de vedere economic. În acest context, este important ca componenta „sloturi” a actualului Pachet privind aeroporturile⁽⁴⁾ să își continue sprijinul pentru îmbunătățirea utilizării capacității aeroporturilor, prin luarea în considerare a condițiilor locale în momentul alocării sloturilor, dat fiind că în cazul anumitor aeroporturi, acesta ar fi unicul mod de a le garanta creșterea pe viitor. În aeroporturile principale, în multe situații, pistele sunt utilizate la capacitatea maximă, deși există suficientă capacitate la aeroporturile regionale din apropiere.

8.7 Aeroporturile care nu sunt noduri de transport ar putea contribui la reducerea supraaglomerării principalelor noduri aeroportuare din Europa, permițându-le astfel să-și păstreze poziția de lider. Având în vedere termenele îndelungate pe care le presupune extinderea pistelor sau a facilităților din terminalele aeroporturilor mari, problemele de capacitate s-ar putea rezolva mai rapid prin utilizarea sporită a aeroporturilor care nu sunt noduri de transport și realizarea de investiții corespunzătoare la acest nivel. O rețea bine dezvoltată de astfel de aeroporturi regionale și care nu sunt noduri de transport va îmbunătăți și siguranța pasagerilor, asigurând, printre altele, disponibilitatea unei rețele de aeroporturi alternative sau utilizabile în caz de urgență, în situația deteriorării condițiilor meteorologice sau în alte circumstanțe.

8.8 De asemenea, CESE își reiterează apelul de a se introduce fără întârziere controlul de securitate unic, deoarece astfel s-ar putea realiza economii uriașe în materie de costuri suportate de companiile aeriene, iar călătorii ar câștiga timp. Prin urmare, acest subiect trebuie abordat în mod prioritar împreună cu partenerii-cheie.

9. Cerul UNIC/SESAR

9.1 Pentru ca Cerul unic european să poată avansa, este nevoie de blocuri funcționale de spațiu aerian (FAB). Toate FAB urmau să fie operaționale la 4 decembrie 2012. Având în vedere importanța esențială a acestei probleme pentru optimizarea furnizării serviciilor de navigație aeriană și pentru a gestiona efectiv volumul traficului aerian, este imperios necesar ca Comisia să intenteze acțiuni la Curtea de Justiție a Uniunii Europene împotriva acelor state membre care nu și-au îndeplinit angajamentele.

9.2 Implementarea rapidă și coerentă a propunerilor Comisiei poate ajuta industria să crească în mod durabil și astfel să contribuie pe deplin la redresarea economiei europene.

10. Instrumentele care trebuie folosite

10.1 Acordurile cuprinzătoare privind serviciile aeriene cu țările vecine și cu parteneri importanți care împărtășesc aceeași viziune ar trebui să abordeze și să sincronizeze condițiile de reglementare, pentru o concurență loială și pentru o industrie aviatică durabilă, inclusiv aspecte esențiale precum siguranța, securitatea, mediul și reglementarea economică.

⁽³⁾ COM(2011) 823 final; JO C 277, 13.9.2012, p. 110–124.

⁽⁴⁾ COM/2011/827 final/2 - 2011/0391 (COD)

10.2 Chiar dacă nu este încă absolut clar ce formă va lua noul instrument propus pentru a proteja interesele europene împotriva practicilor neloiale, el va fi asemănător cu o procedură extinsă de depunere a unei plângeri referitoare la „subvențiile disimulate”, reflectate în tarife. Este de așteptat ca aceasta să câștige în greutate juridică prin intermediul „clauzelor de concurență loială” asupra cărora Comisia încearcă să cadă de acord împreună cu statele terțe.

10.3 Comisia subliniază pe bună dreptate necesitatea ca eforturile de a crea condiții de concurență echitabile pe plan internațional să fie însoțite de eforturi similare pe teritoriul Europei. Industria europeană a aviației face obiectul unor sarcini și a unor incoerențe de reglementare tot mai mari. Printre factorii de denaturare a concurenței care trebuie abordați, comunicarea identifică în mod corect taxele în materie de aviație, inadecvarea

ajutoarelor de stat, supraaglomerarea aeroporturilor și a spațiului aerian, răspunderea în materie de protecție a consumatorilor și costul emisiilor de CO₂.

10.4 Schema UE de comercializare a certificatelor de emisii (ETS) merită menționată în mod deosebit. ETS s-a dovedit a fi un subiect extrem de controversat în contextul discuției privind politica externă a UE în domeniul aviației. China și India au refuzat să se conformeze acesteia, iar Congresul SUA a adoptat o legislație care declară ilegală respectarea de către companiile aeriene americane a normelor UE. Deși asigurarea gestionării durabile a mediului este o problemă de maximă importanță, UE trebuie să ofere OACI șansa de a prezenta, cu ocazia Adunării sale programate pentru toamna anului 2013, o propunere de soluție globală la care să adere toate țările partenere, în loc să plaseze sectorul aviatic al UE într-o poziție concurențială dezavantajoasă ⁽⁵⁾.

Bruxelles, 17 aprilie 2013

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Henri MALOSSE

⁽⁵⁾ A se vedea de asemenea Avizul CESE „Comercializarea certificatelor de emisii în sectorul aviației” privind COM(2012) 697 final - 2012/0328 (COD) Cat. B1.