



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 7.12.2015
COM(2015) 598 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL
REGIUNILOR**

O strategie în domeniul aviației pentru Europa

{SWD(2015) 261 final}

I. INTRODUCERE – ADUCEREA AVIAȚIEI PE UN NOU PALIER

1.1 Importanța aviației pentru UE

Aviația este un motor puternic al creșterii economice, al ocupării forței de muncă, al comerțului și al mobilității în Uniunea Europeană. Aceasta joacă un rol fundamental în economia UE și îi consolidează poziția de lider mondial. Este nevoie de o strategie în domeniul aviației pentru a se asigura faptul că sectorul european al aviației rămâne competitiv și beneficiază de avantajele economiei mondiale aflate în schimbare și dezvoltare rapidă. Prin urmare, această strategie în domeniul aviației va avea o contribuție importantă la realizarea priorităților fundamentale ale Comisiei Europene.

În sectorul aviației din UE sunt angajate, în mod direct, între 1,4 milioane¹ și 2 milioane² de persoane, acest sector generând, per ansamblu, între 4,8 milioane³ și 5,5 milioane⁴ de locuri de muncă. Contribuția directă a aviației la PIB-ul UE se ridică la 110 miliarde de euro⁵, în timp ce impactul global, inclusiv în sectorul turismului, este de 510 miliarde EUR⁶, datorită efectului de pârghie. Disponibilitatea zborurilor intercontinentale directe joacă, într-adevăr, un rol determinant atunci când marile întreprinderi își aleg locația pentru sediul lor în Europa: o creștere cu 10 % a ofertei de zboruri intercontinentale duce la o creștere cu 4 % a numărului sediilor de întreprinderi mari⁷. O creștere cu 10 % a numărului de pasageri care pleacă dintr-o regiune metropolitană determină o creștere cu 1 % a locurilor de muncă pe plan local în sectorul serviciilor⁸.

În ultimii 20 de ani, liberalizarea pieței interne a serviciilor aeriene în UE, precum și creșterea substanțială a cererii în domeniul transportului aerian în UE și în întreaga lume au dus la o dezvoltare semnificativă a sectorului european al aviației. Utilizatorii serviciilor de transport aerian pot alege dintr-o ofertă de călătorii cu avionul fără precedent, la prețuri competitive. Numărul și frecvența rutelor de zbor din interiorul UE și internaționale, precum și numărul pasagerilor au crescut în mod semnificativ⁹. Transportatorii aerieni low-cost din UE se numără în prezent printre transportatorii de top atât în ceea ce privește numărul pasagerilor, cât și capitalizarea bursieră. Industria aeronautică din Europa a fost la fel de puternică.

În afara Europei, sectorul aviației internaționale a înregistrat, de asemenea, anumite schimbări semnificative, caracterizate de o creștere foarte puternică în anumite regiuni ale lumii. Acest lucru se explică prin schimbarea centrului de greutate al economiei mondiale către est, în special către Asia¹⁰. Prin urmare, au apărut o serie de noi companii aeriene și aeroporturi, acestea constituind o nouă provocare importantă pentru nodurile aeroportuare și pentru transportatorii din Europa.

În același timp, creșterea traficului aerian din Europa și din întreaga lume trebuie să fie armonizată cu menținerea unor standarde ridicate de siguranță și securitate a aviației, precum și cu reducerea amprente ecologice a aviației și cu contribuția la lupta împotriva schimbărilor climatice. Pe scurt, sectorul aviației trebuie să se dezvolte în mod durabil.

1.2 O strategie cuprinzătoare pentru un sector european al aviației mai competitiv

¹⁻³⁻⁵⁻⁶ Steer Davies Gleave – *Study on employment and working conditions in air transport and airports, Final report 2015* (Studiu privind ocuparea forței de muncă și condițiile de muncă în transportul aerian și în aeroporturi, Raport final 2015).

²⁻⁴ *Aviation: Benefits Beyond Borders, Report prepared by Oxford Economics for ATAG, April 2014* (Aviația: avantaje dincolo de frontiere, raport întocmit de Oxford Economics pentru ATAG, aprilie 2014).

⁷ Germa Bèl, Xavier Fageda, *Getting there fast: globalization, intercontinental flights and location of headquarters - Journal of Economic Geography 8 (2008)* [Transportul rapid: globalizarea, zborurile intercontinentale și amplasarea sediului – Jurnal de geografie economică 8 (2008)].

⁸ Jan K. Brueckner, *Airline Traffic and Urban Economic Development, Urban Studies, 2003* (Traficul aerian și dezvoltarea economică urbană, Urban Studies, 2003)

⁹ În prezent, există mai mult de 3 500 de rute între statele membre ale UE și peste 2 500 de rute în exteriorul UE (Document de lucru al serviciilor Comisiei, capitolul 1, secțiunea 2).

¹⁰ Se estimează că regiunea Asia-Pacific va înregistra cea mai rapidă creștere și că această regiune va reprezenta 40 % din traficul aerian mondial până în 2034 [Document de lucru al serviciilor Comisiei, capitolul 1, secțiunea 4].

Dată fiind importanța contribuției sectorului aviației la performanța globală a economiei UE și la prezența acesteia la nivel mondial, este esențial ca sectorul aviației din UE să rămână competitiv, să își mențină poziția de lider și să se poată dezvolta. Europa trebuie să fie un actor principal în domeniul aviației internaționale și un model la nivel mondial în ceea ce privește sustenabilitatea sectorului aviatic, cu un nivel ridicat al serviciilor și cu standarde ambițioase la nivelul UE. Obiectivul acestei strategii în domeniul aviației este acela de a consolida competitivitatea și sustenabilitatea întregii rețele de valoare a transportului aerian din UE.

Prin urmare, Comisia a identificat trei priorități cheie:

- **exploatarea unor piețe aflate în creștere**, prin îmbunătățirea serviciilor, a accesului la piață și a oportunităților de investiții în țările terțe, garantând în același timp condiții de concurență echitabile;
- **suprimarea obstacolelor în calea dezvoltării, aflate în spațiul aerian și la sol**, prin reducerea constrângerilor legate de capacitate și prin îmbunătățirea eficienței și a conectivității;
- **menținerea unor standarde înalte ale UE în materie de securitate și siguranță**, adoptând o abordare bazată pe riscuri și pe performanțe.

În acest context, sunt necesare, de asemenea, acțiuni ale UE în următoarele domenii:

- **consolidarea agendei sociale și crearea de locuri de muncă de înaltă calitate în domeniul aviației;**
- **protejarea drepturilor pasagerilor;**
- **adaptarea la o nouă eră a inovării și a tehnologiilor digitale;**
- **contribuția la o uniune energetică rezilientă și la o politică privind schimbările climatice orientată spre viitor.**

Prezenta strategie în domeniul aviației a fost elaborată pe baza unei consultări publice¹¹ și a beneficiat de contribuții din partea statelor membre ale UE, a Parlamentului European, a Comitetului Economic și Social European și a părților interesate și de un dialog amplu cu acestea. Ea va fi pusă în aplicare în conformitate cu principiile privind „o mai bună legiferare”¹². Toate acțiunile cu impact semnificativ vor face obiectul consultărilor și al unei evaluări a impactului.

II. REPUNEREA ÎN AVANGARDĂ A SECTORULUI AVIAȚIEI DIN UE

2.1 Valorificarea creșterii prin îmbunătățirea serviciilor și a accesului la piețe aflate în creștere

Noi concurenți și piețe emergente

Aviația europeană se confruntă cu noi provocări în materie de competitivitate, pe o piață mondială care evoluează rapid, în special ca rezultat al deplasării centrului de greutate al creșterii economice către est. Concurenții nou-apăruți beneficiază de pe urma creșterii economice rapide din întreaga regiune, în special din Asia, precum și de pe urma faptului că aviația devine un element strategic în cadrul politicilor de dezvoltare economică ale țărilor lor de origine.

Cu o creștere anuală estimată la 6 %, este probabil ca traficul regulat de călători în regiunea Asia-Pacific să crească mai rapid decât în alte regiuni până în 2034, când acesta va reprezenta 40 % din

¹¹ <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/consultations/doc/2015-aviation-package/synopsis-report.pdf>.

¹² Comisia Europeană, Comunicarea „O mai bună legiferare pentru rezultate mai bune”, COM(2015)215 din 19.5.2015.

traficul aerian mondial. Potrivit estimărilor, China va deveni cea mai mare piață din lume pentru transportul aerian, devansând Statele Unite ale Americii în 2023 în ceea ce privește numărul de pasageri transportați¹³.

Spre deosebire de alte sectoare, transportul aerian se confruntă cu o serie de restricții în ceea ce privește investițiile și accesul pe piață, care reprezintă obstacole în calea creșterii sale durabile și dinamice. Aceste obstacole au fost eliminate în mare măsură în cadrul Uniunii Europene prin crearea piețe unice a aviației. De exemplu, companiile aeriene din UE nu sunt supuse niciunei limitări a drepturilor de trafic în Europa, atâta timp cât au primit o licență de operare în UE. Companiile aeriene pot zbura spre orice destinație europeană pentru a răspunde nevoilor pasagerilor în Europa. Nu există nicio limită privind investițiile realizate de investitorii din UE în companiile aeriene din UE. Cu toate acestea, restricțiile și obstacolele sunt încă foarte răspândite în afara Europei și în contextul serviciilor internaționale, precum și pe piețele țărilor terțe. De exemplu, există încă restricții în ceea ce privește capacitatea companiilor aeriene europene de a avea acces la piețele țărilor terțe sau la diferitele surse de investiții (în special investiții străine) și de a fuziona și a crea grupuri de companii aeriene pe deplin integrate, de mari dimensiuni, fără ca drepturile lor de trafic să fie puse în discuție.

O politică externă ambițioasă a UE în domeniul aviației, care vizează piețele aflate în creștere

Sectorului aviației din UE trebuie să i se permită să exploateze noile piețe aflate în creștere, care vor oferi oportunități economice considerabile în următoarele decenii. Geografia nu este singurul factor care determină unde sunt localizate nodurile aeroportuare și companiile aeriene de succes pe plan mondial. Factori precum disponibilitatea unei infrastructuri adecvate, natura regimului economic, fiscal și de reglementare, precum și legăturile istorice, culturale și comerciale joacă, de asemenea, un rol¹⁴. Acești parametri pot fi gestionați, iar Europa dispune de toate instrumentele pentru a face acest lucru.

Experiența a arătat că negocierea de acorduri globale în domeniul aviației la nivelul UE cu țări terțe reprezintă un instrument eficient. De exemplu, de la semnarea Acordului de transport aerian dintre UE și statele din Balcanii de Vest, numărul pasagerilor a crescut de aproape trei ori. În cazul Marocului, acesta s-a dublat. De la încheierea acordurilor cu SUA și Canada, creșterea cumulată a numărului de pasageri între UE și aceste piețe a depășit 3 milioane.

Adoptând o politică externă ambițioasă în domeniul aviației prin negocierea unor acorduri globale în domeniul aviației, cu un accent clar pe piețele aflate în creștere, UE poate ajuta aviația europeană, contribuind la ameliorarea accesului pe piețe externe importante și a oportunităților de investiții pe aceste piețe, crescând astfel conectivitatea internațională a Europei și garantând condiții de piață echitabile și transparente pentru companiile aeriene din UE. După cum a arătat experiența dobândită pe piața transportului aerian din UE, deschiderea pieței, obținută prin aceste acorduri, va genera, de asemenea, oportunități pentru operatorii nou-intrați pe piață și va duce la apariția unor noi modele de afaceri. Comisia va depune eforturi pentru a asigura progrese rapide în orice negocieri viitoare, într-un mod care să asigure creșterea continuă a companiilor aeriene europene.

Mai mult, pentru a sprijini comerțul mondial cu aeronave și produse conexe, UE ar trebui, de asemenea, să extindă o serie de acorduri bilaterale privind siguranța aviației, vizând obținerea recunoașterii reciproce a standardelor de certificare în materie de siguranță. Aceste acorduri permit reducerea semnificativă a costurilor de tranzacție pentru exportul de aeronave, asigurând în același timp niveluri ridicate de siguranță în țările partenere și contribuind la armonizarea la nivel mondial a standardelor produselor. UE a încheiat cu succes astfel de acorduri cu Statele Unite ale Americii, Brazilia și Canada și ar trebui să continue negocierile cu alți parteneri cheie în domeniul aeronautic, în special cu China și Japonia.

Accesul pe piață în condiții de concurență echitabile

¹³ Document de lucru al serviciilor Comisiei, capitolul 1, secțiunea 4.

¹⁴ Comisia aeroporturilor (UK), Raport final, iulie 2015.

Pentru ca aviația UE să rămână competitivă, este esențial ca accesul pe piață să se bazeze pe un cadru de reglementare care promovează valorile și standardele UE, permite oportunități reciproce și previne denaturarea concurenței.

Dat fiind că nu există deocamdată niciun cadru juridic internațional pentru a lupta împotriva eventualelor practici comerciale neloiale în transportul aerian internațional, este important și legitim ca UE să elimine aceste practici, pentru a asigura o concurență echitabilă și durabilă. Regulamentul (CE) nr. 868/2004 privind protecția împotriva subvenționării și practicilor tarifare neloiale¹⁵ acoperă acest aspect, însă, în forma sa actuală, nu este considerat eficace de către părțile interesate. Această chestiune ar trebui abordată în contextul procesului de negociere a unor acorduri globale de transport aerian la nivelul UE și prin intensificarea măsurilor strategice corespunzătoare la nivelul Organizației Aviației Civile Internaționale. În plus, Comisia ia în calcul posibilitatea de a propune noi măsuri la nivelul UE pentru a lupta împotriva practicilor neloiale cât mai curând posibil în 2016¹⁶.

Dispozițiile referitoare la proprietate și control constituie un element esențial al cadrului de reglementare internațional actual. Într-adevăr, companiile aeriene devin din ce în ce mai interesante pentru investitori și pentru fondurile de investiții care operează la nivel mondial. Cu toate acestea, dispozițiile în materie de proprietate și control în temeiul cadrului internațional conțin elemente care țin de naționalitate și de control ce pot descuraja investițiile străine.

Investitorii străini pot să investească în companiile aeriene din UE, dar nu pot avea o participație mai mare de 49 %¹⁷, în timp ce controlul societății trebuie să rămână în interiorul UE. În ultimii ani au avut loc mai multe investiții străine majore în companiile aeriene din UE, fapt care a declanșat revizuirea, de către autoritățile aeronautice civile și Comisia Europeană, a normelor privind investițiile, pentru a se asigura că controlul companiilor aeriene din UE este în continuare conform cu legislația UE. Mai multe anchete sunt încă în curs de desfășurare. Aceste anchete arată necesitatea cooperării dintre autorități, precum și a unei înțelegeri comune a modului în care se realizează evaluarea criteriilor privind „controlul” și a aplicării corecte a acestora.

Ținând seama de importanța comercială și financiară a numeroase companii aeriene și de nevoile financiare inițiale semnificative ale companiilor aeriene în vederea funcționării eficiente într-un mediu extrem de competitiv, ar trebui să fie examinate cu atenție, în acest context, relevanța și importanța cerințelor referitoare la proprietate și la control, astfel cum sunt incluse în Regulamentul nr. 1008/2008¹⁸. Comisia va continua să urmărească o relaxare a normelor privind proprietatea și controlul pe baza reciprocității efective, prin intermediul acordurilor bilaterale privind serviciile aeriene și a acordurilor comerciale bilaterale; obiectivul pe termen lung este de a realiza acest lucru la nivel multilateral.

Comisia:

- recomandă Consiliului emiterea de **autorizații de negociere a unor acorduri globale de transport aerian la nivelul UE** cu următoarele țări și regiuni: China, ASEAN (Asociația Națiunilor din Asia de Sud-Est), Turcia, Arabia Saudită, Bahrain, Emiratele Arabe Unite (EAU), Kuwait, Qatar, Oman, Mexic și Armenia;
- recomandă negocierea în continuare de către UE a unor **acorduri bilaterale privind siguranța aviației** cu țări care au o industrie aeronautică importantă, precum China și Japonia;
- propune lansarea unor **noi dialoguri în domeniul aviației** cu parteneri importanți în domeniul aviației, cum este India;

¹⁵ Regulamentul (CE) nr. 868/2004 din 21 aprilie 2004, JO L 162, 30.4.2004, p. 1–7.

¹⁶ Propunerile legislative vor fi supuse cerințelor Comisiei privind o mai bună legiferare.

¹⁷ Statele membre ale UE sau resortisanții UE trebuie să dețină peste 50 % din întreprindere.

¹⁸ Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 din 24 septembrie 2008, JO L 293, 31.10.2008, p. 3-20.

- **va negocia dispoziții privind concurența efectivă și loială** în contextul procesului de negociere a unor acorduri globale de transport aerian la nivelul UE și va lua în considerare **măsuri pentru a lupta împotriva practicilor neloiale** utilizate de țări terțe și de operatori din țări terțe;
- **propune publicarea de orientări interpretative** referitoare la aplicarea Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 în ceea ce privește dispozițiile **privind proprietatea și controlul** companiilor aeriene din UE, pentru a asigura o mai mare securitate juridică, atât pentru investitori, cât și pentru transportatorii aerieni.

2.2 Suprimarea obstacolelor în calea dezvoltării, aflate atât în spațiul aerian, cât și la sol

Principala provocare pentru dezvoltarea aviației europene constă în reducerea constrângerilor legate de capacitate și de eficiență, care afectează grav capacitatea sectorului aviatic european de a crește durabil și de a concura pe plan internațional și care conduc la congestionare și întârzieri, precum și la creșterea costurilor.

Aeroporturile, împreună cu furnizorii de servicii de management al traficului aerian, constituie elemente esențiale ale infrastructurii aviației civile. Calitatea, eficiența și costurile acestor servicii au devenit din ce în ce mai importante pentru competitivitatea sectorului. În Europa, aeroporturile și managementul traficului aerian pot să gestioneze în condiții de siguranță până la 33 000 de zboruri pe zi. Cu toate acestea, spațiul aerian european în ansamblul său este gestionat ineficient și este fragmentat în mod inutil, iar o punere în aplicare lentă a cadrului cerului unic european înseamnă costuri mai mari pentru companiile aeriene, fapt care afectează în mod direct competitivitatea acestora. Costurile estimate ale fragmentării spațiului aerian al UE reprezintă cel puțin 5 miliarde de euro pe an. O astfel de utilizare ineficientă a spațiului aerian conduce la creșterea prețurilor și la întârzieri pentru pasageri, sporind consumul de combustibil și emisiile de CO₂ ale operatorilor, și împiedică eforturile de îmbunătățire a performanței de mediu¹⁹. În plus, se preconizează că aeroporturile mari din Europa se vor confrunta cu o criză de capacitate în viitorul apropiat.

Finalizarea cerului unic european

Cerul unic european este un exemplu concret de domeniu în care UE poate avea o influență semnificativă, prin creșterea capacității, îmbunătățirea siguranței și diminuarea costurilor, reducând în același timp la minimum amprenta ecologică a aviației. Acestea au fost obiectivele inițiale, cu mai mult de un deceniu în urmă, însă proiectul nu produce deocamdată rezultate. În ciuda unor progrese către o rețea mai performantă, nivelul de cooperare dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană din statele membre este încă departe de a fi optim, iar tehnologia utilizată nu este armonizată sau nu este de ultimă generație. Statele membre ale UE trebuie să găsească soluții pentru aceste provocări, în vederea realizării unui cer unic european veritabil, aceasta fiind una dintre cele mai importante provocări care afectează în prezent competitivitatea și performanțele sistemului aviatic al UE. De exemplu, un sistem pe deplin optimizat de management al traficului aerian ar reduce costurile generate de ineficiență (întârzieri și rute mai lungi etc.).

Ca un pas important în valorificarea acestui potențial pentru sectorul aviației din UE, Comisia invită Consiliul și Parlamentul European să adopte propunerile privind cerul unic european (SES2+)²⁰, pentru a asigura eficacitatea blocurilor funcționale de spațiu aerian și a funcțiilor de rețea, precum și punerea în aplicare rapidă a obiectivelor stabilite la nivelul UE pentru sistemul de performanță cu ajutorul unui organism complet independent de evaluare a performanțelor.

Guvernanța eficientă a cerului unic european rămâne o prioritate pentru Comisie. Sarcinile care revin Agenției Europene de Siguranță a Aviației și Eurocontrol ar trebui să fie definite în așa fel încât să se

¹⁹ Document de lucru al serviciilor Comisiei, capitolul 2, secțiunea 5.1.

²⁰ COM(2013)409final și COM(2013)410final din 11.6.2013.

asigure că sarcinile acestor organizații se completează reciproc, astfel încât să se evite suprapunerile și să se reducă costurile.

Sarcinile administratorului de rețea în materie de coordonare a managementului fluxului de trafic aerian la nivel european vor fi extinse treptat pentru a include și servicii comune, care vor reduce și mai mult costurile; aceste sarcini ar trebui să evolueze în direcția unui parteneriat industrial. În acest context, în 2017 va fi desemnat administratorul de rețea care va acționa după anul 2020.

Obiectivele finale ale modernizării, pe plan tehnologic, a managementului traficului aerian prin punerea în practică a proiectului SESAR (Programul de cercetare privind managementul traficului aerian în cerul unic european) sunt de a permite o reducere a costurilor de management al traficului aerian, de a crește eficiența operațională pentru utilizatorii spațiului aerian prin reducerea întârzierilor, a consumului de combustibil și a timpului de zbor, de a crește capacitatea și de a reduce emisiile de CO₂. Toate aceste elemente vor spori beneficiile pentru mediu ale soluțiilor SESAR și sunt pe deplin legate de sistemul de performanță pentru managementul traficului aerian, per ansamblu.

În acest context, este important ca soluțiile tehnologice să fie puse în practică la timp și în mod coordonat. Au fost dezvoltate mai multe instrumente în acest sens, precum Planul general de management al traficului aerian, proiectele comune și Programul de punere în practică. Acestea sunt puse în aplicare prin parteneriate de tip public-privat, în special întreprinderea comună SESAR în ceea ce privește activitățile de definire și de dezvoltare, și parteneriatul-cadru pentru punerea în practică a SESAR în ceea ce privește punerea în practică. Atât activitățile de dezvoltare, cât și cele de punere în practică necesită sprijin financiar adecvat. Până în prezent, UE a contribuit prin intermediul unor programe, cum ar fi Orizont 2020 și Mecanismul pentru interconectarea Europei.

În ceea ce privește relațiile externe, Comisia va continua să promoveze acorduri de cooperare între administratorul de rețea și parteneri-cheie ai UE în vederea îmbunătățirii managementului traficului aerian. Aceasta va sprijini, de asemenea, acțiunile întreprinderii comune SESAR și ale organismului care gestionează punerea în practică a SESAR. Datorită SESAR, UE este de asemenea în măsură să joace un rol important la nivel mondial, în special în cadrul activităților de armonizare ale Organizației Aviației Civile Internaționale.

Pentru a asigura continuitatea managementului traficului aerian, ar trebui să se asigure un nivel minim de servicii în ceea ce privește managementul spațiului aerian european, autorizând cel puțin survolările (zborurile care traversează spațiul aerian al unui stat sau al unei zone afectate de perturbări), cauzând astfel o perturbare cât mai redusă a rețelei. În acest sens, Comisia va promova schimbul de bune practici între statele membre.

Eliminarea constrângerilor legate de capacitate

În 2035, potrivit Eurocontrol, aeroporturile europene nu vor fi în măsură să găzduiască aproximativ 2 milioane de zboruri din lipsă de capacitate²¹. Peste 20 de aeroporturi vor funcționa la întreaga lor capacitate sau aproape de acest prag timp de 6 sau mai multe ore pe zi, în timp ce în 2012 numai 3 aeroporturi se aflau în această situație; acest fapt va conduce la o întârziere medie suplimentară la nivelul aeroporturilor de 5-6 minute pe zbor. Costul economic aferent incapacității de a răspunde cererii a fost estimat la 434 000-818 000 de locuri de muncă ce nu vor fi create până în 2035 și la o diminuare anuală a PIB cuprinsă între 28 și 52 de miliarde EUR²² la nivelul UE.

Aceste previziuni privind „criza de capacitate” a aeroporturilor arată că, în ciuda unei rețele de aeroporturi bine dezvoltate și extinse, multe dintre aeroporturile majore din Europa sunt foarte congestionate, situație care reprezintă un pericol pentru creșterea sustenabilă a sistemului aviatic al UE în viitor. În același timp, alte aeroporturi din Europa sunt subutilizate și înregistrează o capacitate excedentară. Prin urmare, este esențial să se utilizeze la maximum capacitatea existentă și să se

²¹ În scenariul cel mai plauzibil al Eurocontrol, aceasta reprezintă 12 % din cererea totală în 2035, adică o capacitate echivalentă cu 240 de milioane de mișcări de pasageri sau nouă piste aeroportuare. În total, se estimează că lipsa capacității va afecta 24 de aeroporturi din 21 de orașe.

²² Observatorul capacității și al calității aeroporturilor – 2015.

planifice cu mult timp înainte, pentru a răspunde nevoilor viitoare estimate. De asemenea, este necesar să se asigure o mai bună planificare strategică aeroportuară la nivelul UE. În acest context, Comisia salută eforturile depuse de Observatorul Aeroportuar²³ care a recomandat în special ca fiecare stat membru să elaboreze cadre de planificare strategică aeroportuară, inclusiv planuri generale pentru aeroporturile principale, în conformitate cu cele mai bune practici comune. Pe această bază, Comisia va invita Observatorul Aeroportuar să își continue activitatea cu privire la congestionarea aeroporturilor, în special în ceea ce privește măsurile de atenuare, dar și cu privire la gestionarea minimizării expunerii populației la zgomotul produs de aeronave.

În plus, Comisia invită Consiliul și Parlamentul European să adopte rapid regulamentul revizuit privind sloturile orare²⁴ pentru a permite utilizarea optimă a celor mai aglomerate aeroporturi din UE și pentru a oferi avantaje clare economiei UE²⁵.

Creșterea eficienței serviciilor aeroportuare

Disponibilitatea unor servicii aeroportuare foarte performante și competitive, inclusiv piste, terminale pentru pasageri și servicii de handling la sol, este esențială pentru competitivitatea sectorului aviatic al UE și pentru calitatea serviciilor de care beneficiază călătorii.

Părțile interesate au pus sub semnul întrebării gradul de adecvare a cadrului juridic actual și acest lucru s-a reflectat în Raportul Comisiei²⁶ publicat în 2014 privind aplicarea Directivei privind tarifele de aeroport²⁷.

Forumul de la Salonic al autorităților de reglementare a tarifelor de aeroport își va continua lucrările privind o mai bună punere în aplicare a directivei actuale și va furniza Comisiei constatări și recomandări privind utilizarea evaluării puterii de piață în vederea stabilirii celei mai bune abordări în materie de reglementare. Într-adevăr, atunci când aeroporturile sunt supuse unei concurențe efective, piața ar trebui să determine nivelul tarifelor de aeroport, nefiind nevoie de reglementare. Cu toate acestea, atunci când aeroporturile nu sunt supuse unei concurențe efective, poate fi încă necesar un cadru de reglementare specific. Forumul de la Salonic ar trebui, de asemenea, să abordeze transparența tarifelor de aeroport și eficacitatea consultării dintre companiile aeriene și aeroport. Ulterior, Comisia va evalua în ce măsură este necesară revizuirea Directivei privind tarifele de aeroport.

Serviciile de handling la sol includ serviciile prestate în aeroporturi care sunt esențiale pentru siguranța și eficacitatea escalelor aeronavelor, de exemplu, alimentarea cu combustibil, handlingul pasagerilor și degivrarea aeronavelor. Comisia va continua să urmărească punerea în aplicare efectivă a directivei existente²⁸, punând accentul pe accesul pe piață al serviciilor de handling la sol în aeroporturile din UE și garantând condiții de concurență echitabile între prestatorii de servicii de handling la sol. Comisia va efectua o evaluare a directivei privind serviciile de handling la sol și va decide ulterior dacă aceasta trebuie să fie revizuită.

În final, aeroporturile europene ar trebui, de asemenea, să își îmbunătățească conexiunile multimodale, fapt care ar conduce la îmbunătățirea eficienței rețelei de transport și a mobilității pasagerilor.

Ameliorarea conectivității în cadrul UE și la nivel mondial

Consultarea publică arată în mod clar că conectivitatea (definită în sens larg ca numărul, frecvența și calitatea serviciilor de transport aerian între două puncte) este relevantă pentru călători și pentru

²³ Document de lucru al serviciilor Comisiei, capitolul 2, secțiunea 5.3.

²⁴ Regulamentul (CE) nr. 545/2009 din 18 iunie 2009, JO L 167, 29.6.2009, p. 24–25.

²⁵ De exemplu, introducerea unei piețe secundare i-ar putea permite sistemului aviatic al UE să deservească 14 milioane de pasageri în plus pe an, ceea ce ar genera beneficii economice de 300 de milioane de euro pe an.

²⁶ COM/2014/0278 final.

²⁷ Directiva 2009/12/CE din 11 martie 2009 (JO L 70, 14.3.2009, p. 11–16).

²⁸ Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 (JO L 272, 25.10.1996, p. 36–45).

întreprinderi, precum și pentru economie în general. Studiile²⁹ arată că, cu cât un oraș, o regiune sau o țară este mai bine conectată cu alte destinații din Europa și din alte părți ale lumii prin intermediul transportului aerian, cu atât este mai mare creșterea economică ce poate fi generată.

Deși în ultimii zece ani creșterea conectivității înregistrată de marea majoritate a aeroporturilor din UE a fost impresionantă, dat fiind că aeroporturile din UE asigură în continuare cea mai mare parte a conectivității Europei, nu se poate presupune că acest fenomen va continua de la sine. În speță, analiza diferitelor componente ale conectivității aeroporturilor³⁰ arată că un număr de aeroporturi din afara Europei au putut să își extindă aria de conectivitate și fluxul de pasageri într-o măsură mult mai mare. Conectivitatea aeroporturilor din Europa diferă semnificativ între marile noduri care oferă sute de destinații, pe de o parte, și micile aeroporturi regionale care oferă doar câteva destinații, pe de altă parte. Deși acest lucru poate fi atribuit în mare măsură condițiilor diferite referitoare la ofertă și cerere (de exemplu, populația din zona pe care o deservește aeroportul, nivelul concurenței pe partea ofertei, PIB-ul pe cap de locuitor), el poate totuși conduce la un dezavantaj concurențial semnificativ pentru orașele, regiunile sau țările mai puțin conectate.

Studiile realizate în special de Banca Mondială³¹ au arătat importanța monitorizării nivelului serviciilor de transport aerian puse la dispoziția cetățenilor într-un anumit oraș, într-o anumită regiune sau țară. Capacitatea de a determina, pe o bază transparentă și neutră, gradul de conectivitate disponibil și/sau dorit din punct de vedere social este esențială pentru elaborarea unor politici bine documentate; această capacitate ar putea permite compararea nivelurilor serviciilor disponibile în aeroporturile din UE care se confruntă cu condiții asemănătoare privind cererea și oferta.

În cazul în care este evident că piața în sine nu va permite asigurarea unui nivel acceptabil de servicii de transport aerian pentru anumite regiuni din Europa, statele membre pot lua în considerare introducerea obligațiilor de serviciu public pentru a asigura servicii care au ca destinație sau ca punct de plecare regiunile insuficient deservite. Regulamentul 1008/2008³² stabilește condițiile care vizează, printre altele, prevenirea unei eventuale aplicări greșite a acestor obligații. Concluzia unei evaluări cuprinzătoare a Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 care a avut loc în perioada 2011-2013 a fost că normele privind obligațiile de serviciu public erau adecvate scopului, dar că ar fi utile anumite îndrumări cu privire la interpretarea corectă a acestora³³.

Taxele specifice transportului aerian și impozitele aplicate în prezent de către statele membre peste nivelul normal al impozitului pe profit pot avea un impact negativ asupra conectivității și a competitivității. Comisia va publica un inventar al acestor taxe și impozite și va examina impactul lor.

Comisia:

- invită Parlamentul European și Consiliul să adopte rapid propunerile privind cerul unic european (SES 2+) și va continua să colaboreze cu statele membre și cu alte părți interesate în vederea punerii depline în aplicare a inițiativei privind cerul unic european;
- va evalua necesitatea revizuirii Directivei privind tarifele de aeroport;
- va colabora cu Observatorul Aeroportuar pentru a monitoriza atât tendințele privind conectivitatea intra-UE, cât și extra-UE din Europa, pentru a identifica eventualele lacune și măsurile adecvate ce trebuie întreprinse;
- va publica orientări interpretative care să explice normele actuale care reglementează obligațiile de serviciu public.

²⁹ Document de lucru al serviciilor Comisiei, capitolul 2, secțiunea 3.

³⁰ Conectivitate directă și indirectă, conectivitatea indirectă totală de care dispune un aeroport prin intermediul anumitor noduri aeroportuare și conectivitatea stabilită de un nod aeroportuar – a se vedea documentul de lucru al serviciilor Comisiei, capitolul 2, secțiunea 3.1.

³¹ <http://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/1813-9450-5722>.

³² A se vedea nota de subsol 18.

³³ Documentul de lucru al serviciilor Comisiei SWD (2013) 208 final din 6.6.2013.

2.3 Menținerea unor standarde înalte ale UE în materie de securitate și siguranță

În ultimii 20 de ani, cadrul economic și de reglementare al transportului aerian din Europa s-a schimbat în mod semnificativ, iar reglementările tehnice s-a adaptat cu succes la aceste schimbări. La rândul său, Agenția Europeană de Siguranță a Aviației a evoluat în ultimii 10 ani, devenind una dintre principalele autorități competente în materie de siguranță a aviației din lume. Sistemul de siguranță a aviației din UE contribuie nu doar la elaborarea unor standarde ridicate de siguranță, ci și la asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru sector. Cu toate acestea, având în vedere noile provocări viitoare, performanța și eficiența pieței unice europene în domeniul aviației trebuie să fie consolidate pentru a garanta competitivitatea viitoare a acesteia. Adaptarea cadrului de reglementare se află în centrul acestor eforturi.

Siguranța și securitatea sunt condiții prealabile necesare pentru un sector al aviației competitiv. Dat fiind că se estimează că traficul aerian în Europa va ajunge la 14,4 milioane de zboruri în 2035, cu 50 % mai mult decât în 2012, primul obiectiv este acela de a menține standardele ridicate de siguranță actuale în paralel cu creșterea traficului aerian. Acest lucru îi va permite sectorului aviației din UE să continue să se dezvolte în condiții de siguranță în viitor. În acest scop, sistemul de reglementare trebuie să fie mai bine dotat pentru a identifica și a reduce riscurile în materie de siguranță, într-un mod mai rapid și mai eficient. Acest lucru poate fi realizat prin introducerea unei abordări a reglementării și a supravegherii în materie de siguranță care să se bazeze pe riscuri și pe performanțe, prin eliminarea lacunelor existente în materie de siguranță și prin integrarea mai profundă a altor domenii tehnice ale reglementării legate de siguranță, cum ar fi securitatea aviației.

Deși siguranța reprezintă un aspect esențial, ea nu poate fi analizată în mod izolat. Cadrul de reglementare trebuie, de asemenea, să stabilească condițiile în care sectorul aviației să poată prospera și să rămână competitiv pe piața mondială. Aceasta include integrarea unor noi modele de afaceri și a unor tehnologii emergente, cum ar fi motoarele electrice sau dronele. Este nevoie, de asemenea, de o abordare mai proporțională a reglementării, precum și de recunoașterea diferențelor dintre riscurile implicate de diverse sectoare ale aviației civile. În fine, aceasta presupune eliminarea normelor și a procedurilor care adaugă timp, sarcini și costuri în plus, însă nu contribuie la siguranță, precum și a celor care frânează inovarea și spiritul antreprenorial. De asemenea, pot fi folosite mai intens standardele recunoscute la nivelul sectorului de profil. În fine, această abordare va oferi mai multă flexibilitate în materie de reglementare, atingând în același timp, per ansamblu, același nivel de siguranță sau un nivel mai ridicat.

Mai mult decât atât, se pot obține îmbunătățiri în materie de eficiență și siguranță prin intermediul unei mai bune utilizări a resurselor disponibile la nivelul UE și al statelor membre. În acest scop, ar trebui elaborat un cadru pentru punerea în comun a resurselor tehnice și pentru partajarea acestora de către autoritățile naționale și Agenția Europeană de Siguranță a Aviației. Acest cadru ar trebui să le permită statelor membre să transfere, în mod voluntar, responsabilități legate de punerea în aplicare a legislației Uniunii Europene Agenției Europene de Siguranță a Aviației sau altui stat membru. Responsabilitatea reglementării ar deveni mai clară și s-ar evita duplicările. Obiectivul pe termen mai lung ar trebui să fie existența unei autorități europene unice în domeniul aviației.

Multe accidente aviatice în care sunt implicați cetățeni europeni au loc în afara UE. Așadar, elaborarea unor standarde de siguranță ridicate aplicabile la nivel mondial, bazate pe standarde comune emise de Organizația Aviației Civile Internaționale, trebuie să rămână un obiectiv-cheie al acțiunii UE. UE are un interes legitim în ceea ce privește siguranța companiilor aeriene străine care operează în UE sau a companiilor aeriene la care apelează cetățenii UE în călătoriile lor în afara UE. În acest sens, Comisia va lansa o evaluare aprofundată a actualei legislații privind impunerea de interdicții de exploatare³⁴ și normele privind investigarea accidentelor de aviație³⁵, pentru a se asigura că acestea contribuie la obiectivele UE în cel mai bun mod cu putință. Va fi promovată o cooperare strânsă între autoritățile

³⁴ Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 din 14 decembrie 2005, JO L 344, 27.12.2005, p. 15-22.

³⁵ Regulamentul (UE) nr. 996/2010 din 20 octombrie 2010, JO L 295, 12.11.2010, p. 35-50.

militare naționale, Agenția Europeană de Apărare și Agenția Europeană de Siguranță a Aviației în vederea obținerii unor câștiguri în materie de eficiență și siguranță.

Amenințarea pe care o reprezintă terorismul pentru aviația civilă va rămâne probabil la un nivel ridicat în viitorul apropiat. Standardele înalte de securitate a aviației sunt esențiale pentru funcționarea și competitivitatea sistemului de transport aerian. În același timp, este important să se combine măsurile de securitate eficiente cu metode și tehnologii care facilitează fluxurile de pasageri în aeroporturi și reduc la minimum inconvenientele pentru pasageri și întârzierile. În acest sens, Comisia va încerca, de asemenea, să găsească noi modalități de a reduce povara pe care o reprezintă controalele de securitate pentru pasageri, în special prin utilizarea de noi tehnologii și prin aplicarea unei abordări bazate pe riscuri, respectând pe deplin drepturile fundamentale. Un alt instrument important pentru optimizarea costurilor de securitate este conceptul de „control unic de securitate”, conform căruia pasagerii sunt supuși controalelor de securitate la punctul de plecare și nu mai sunt necesare alte controale de securitate la punctele de transfer. UE va urmări recunoașterea reciprocă și adoptarea conceptului de control unic de securitate în relația cu principalii săi parteneri comerciali, în vederea reducerii costurilor de securitate care rezultă din suprapunerea și incompatibilitatea regimurilor de securitate.

Ca și în cazul multor alte sectoare, în sectorul aviatic digitalizarea câștigă teren într-un ritm rapid. Deși aduce numeroase beneficii, aceasta face, de asemenea, domeniul aviației mai vulnerabil la riscurile în materie de securitate și siguranță cibernetică. Ca și în cazul altor riscuri care pot afecta siguranța zborurilor, Comisia va solicita Agenției Europene de Siguranță a Aviației să abordeze și riscurile cibernetice³⁶, pentru a promova securitatea în etapa de proiectare și pentru a institui capacitatea de răspuns necesară în situații de urgență. În acest scop, Agenția Europeană de Siguranță a Aviației va coopera cu alte organisme competente.

Comisia:

- propune un **Regulament de bază revizuit privind normele comune în domeniul siguranței aviației civile**, care să înlocuiască actualul Regulament (CE) nr. 216/2008;
- prezintă o **versiune revizuită a Programului european de siguranță a aviației**, care descrie modul în care este gestionată siguranța în prezent în Europa.

2.4 Consolidarea agendei sociale și crearea de locuri de muncă de înaltă calitate în domeniul aviației

Locurile de muncă din sectorul aviației din UE depind de capacitatea acestui sector de a genera o creștere semnificativă prin intermediul reformelor structurale. Este, de asemenea, esențial să se mențină poziția de lider în sectorul aviației cu ajutorul unei forțe de muncă cu un nivel de educație ridicat, calificate și experimentate. Parteneriatele în domeniul educației între institutele de cercetare, universități și industrie vor facilita mobilitatea experților între aceste sectoare, ceea ce va fi, în cele din urmă, extrem de benefic pentru dezvoltarea sectorului aviatic european.

Vor trebui dezvoltate noi abilități și competențe, dintre care unele nu sunt încă disponibile pe scară largă, cum ar fi cele ale specialiștilor în domeniul dronelor și cele ale analiștilor de date de zbor. Pregătirea profesională ar trebui să fie prioritară. În acest sens, Academia virtuală a Agenției Europene de Siguranță a Aviației va dezvolta în continuare o adevărată rețea europeană de institute de pregătire în domeniul aviației. Ar trebui, de asemenea, să fie stabilite standarde comune privind competențele inspectorilor în domeniul siguranței aviației.

În contextul internaționalizării industriei și al creșterii concurenței pe plan mondial, s-a înregistrat o presiune semnificativă asupra companiilor aeriene de a reduce costurile operaționale. Mulți transportatori aerieni din UE, dintre care unii depun mari eforturi pentru a-și restructura activitățile, au

³⁶ Ținând seama de cerințele din proiectul de directivă privind securitatea rețelelor și a informației, COM (2013) 48, cu privire la gestionarea riscurilor și notificarea incidentelor, inclusiv în sectorul transporturilor.

externalizat activitățile neesențiale și, treptat, și activitățile de bază, pentru a-și îmbunătăți productivitatea și rentabilitatea. Au apărut noi modele în materie de afaceri și de angajare a forței de muncă, de exemplu, multiplicarea bazelor operaționale, recrutarea personalului aeronautic navigant prin intermediul agențiilor, noi forme atipice de muncă sau sistemele „pay-to-fly” (pilotul plătește pentru a acumula ore de zbor) pentru echipajul de zbor. Monitorizarea continuă și schimbul regulat de informații între Comisie, statele membre și părțile interesate ar putea, de asemenea, să contribuie la o mai bună înțelegere a acestor noi tendințe și la asigurarea unor condiții de muncă echitabile în acest sector.

Trebuie acordată o atenție specială situației lucrătorilor foarte mobili a căror bază operațională (denumită în continuare „bază de reședință”) este situată în afara teritoriului în care compania aeriană a primit licența. Este important să se aducă clarificări cu privire la dreptul muncii aplicabil și la instanța competentă care se ocupă de litigii. În acest context, va fi publicat un ghid practic privind dreptul muncii aplicabil și instanța competentă în cadrul Rețelei judiciare europene în materie civilă și comercială. Comisia va analiza, în urma unei evaluări, dacă sunt necesare orientări interpretative sau modificări ale reglementărilor pentru sectorul aviației, pe baza unor criterii obiective.

În aceste condiții este esențial un dialog social activ și cuprinzător în relațiile de muncă. În plus, în cazul în care normele ar putea avea implicații sociale importante, este deosebit de important ca părțile interesate, inclusiv partenerii sociali din Uniune, să fie consultate în mod corespunzător. Aceasta se aplică, de asemenea, Agenției Europene de Siguranță a Aviației, atunci când elaborează norme de punere în aplicare în materie de siguranță.

În plus, atunci când negociază acorduri globale de transport aerian la nivelul UE cu țări terțe, Comisia va depune eforturi pentru a se asigura că politicile și legile părților sprijină niveluri ridicate de protecție în domeniul muncii și în cel social și că oportunitățile create prin intermediul acordului nu afectează legislația și standardele interne în domeniul muncii și nici punerea lor în aplicare.

Comisia:

- va sprijini dialogul social, în special prin intermediul comitetului pentru dialog social din sectorul aviației civile;
- își va aprofunda analiza referitoare la locurile de muncă și la angajarea forței de muncă în domeniul aviației cu ajutorul statelor membre și va implica părțile interesate în această analiză;
- va publica un ghid practic privind dreptul muncii aplicabil și instanța competentă; acest ghid va fi publicat de Rețeaua judiciară europeană în materie civilă și comercială;
- va lua în considerare necesitatea unor clarificări suplimentare privind legislația aplicabilă și instanțele competente în ceea ce privește contractele de muncă ale lucrătorilor mobili din sectorul aviației.

2.5 Protejarea drepturilor pasagerilor

Procesul legislativ pentru adoptarea versiunii revizuite a Regulamentului (CE) nr. 261/2004 privind drepturile pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare, a întârzierilor prelungite și a anulărilor³⁷ este încă în curs de desfășurare în 2015. Comisia invită Parlamentul European și Consiliul UE să adopte rapid revizuirile propuse. Între timp, Comisia asigură aplicarea strictă, de către organismele naționale responsabile de aplicare, a normelor UE privind drepturile pasagerilor care utilizează transportul aerian, stabilite de Regulamentul (CE) nr. 261/2004, astfel cum a fost interpretat de Curtea de Justiție a Uniunii Europene. În acest context, Comisia va adopta orientări interpretative, cu scopul de a oferi orientări cetățenilor și companiilor aeriene privind stadiul actual al legislației, relevante până în momentul în care devin aplicabile modificările. Comisia va evalua, de asemenea, modul în care se

³⁷ Regulamentul (CE) nr. 261/2004 din 11 februarie 2004, JO L 46, 17.2.2004, p. 1-7.

poate continua promovarea cooperării dintre organismele naționale responsabile de aplicare și autoritățile responsabile de norme orizontale în materie de protecție a consumatorilor.

2.6 Adaptarea la o nouă eră prin intermediul inovării și al tehnologiilor digitale

Inovarea joacă un rol important în sectorul transportului aerian. Aceasta îmbunătățește competitivitatea, stimulând ideile, oportunitățile de piață și tehnologiile noi care să consolideze siguranța și performanța în sectorul aviației, cu scopul de a asigura mobilitate fără blocaje pentru toți. Europa trebuie să dețină o poziție de lider în ceea ce privește dezvoltarea tehnologiilor de nouă generație și promovarea utilizării tehnologiilor de vârf. Acest lucru poate fi realizat canalizând eficient creativitatea Europei și resursele sale financiare.

Aeronavele reprezintă, evident, o componentă de bază a sectorului aviatic și, prin urmare, o industrie aeronautică competitivă este esențială pentru un sector aviatic performant. Industria aeronautică este recunoscută ca fiind una dintre primele cinci cele mai avansate sectoare din punct de vedere tehnologic în Europa. În prezent, eforturile de cercetare și inovare rămân un factor-cheie pentru succesul industriei aeronautice. Producătorii de aeronave și lanțul lor de aprovizionare depun eforturi deosebite pentru a îmbunătăți amprenta de mediu a sectorului aviației, pentru a spori siguranța traficului aerian, pentru a reduce costurile operaționale și pentru a face față creșterii cererii de aeronave noi. Parteneriatul public-privat Clean Sky 2 este un bun exemplu în acest sens. Dezvoltarea proceselor de producție avansate, utilizarea materialelor noi și acțiunile în conformitate cu economia circulară ilustrează, de asemenea, aceste eforturi³⁸.

Certificarea este veriga de legătură dintre cercetare și dezvoltare și intrarea pe piață, reprezentând o garanție obligatorie în ceea ce privește respectarea legislației în materie de siguranță și de mediu. Agenția Europeană de Siguranță a Aviației trebuie să fie în măsură să pregătească și să efectueze certificarea în timp util și în mod eficient, menținându-și în același timp independența și imparțialitatea.

Implementarea și optimizarea tehnologiilor informației și comunicațiilor sunt, de asemenea, deosebit de relevante pentru capacitatea, performanța și calitatea serviciilor aeroportuare. Este posibil ca normele UE care reglementează distribuția biletelor de avion, astfel cum sunt prevăzute de Codul de conduită pentru utilizarea sistemelor informatizate de rezervare³⁹, să nu mai fie adecvate pentru piața actuală. Prin urmare, Comisia va analiza dacă este necesar să se revizuiască normele existente, luând în considerare modificările observate. În plus, Comisia salută lansarea, de către Agenția Europeană de Siguranță a Aviației, a unui proiect privind datele masive („big data”) în domeniul aviației⁴⁰, în scopul de a permite o îmbunătățire semnificativă a capacităților de analiză și schimbul de volume mari de date, contribuind la îmbunătățirea siguranței în sectorul aviației prin utilizarea tehnologiilor informației și comunicațiilor.

Valorificarea pe deplin a potențialului dronelor

Dronele reprezintă o tehnologie care aduce deja schimbări radicale, prin crearea de oportunități pentru noi servicii și aplicații, dar care prezintă și noi provocări. Dronele reprezintă o oportunitate extraordinară atât pentru industria noastră producătoare de aeronave, în special pentru întreprinderile mici și mijlocii, cât și pentru numeroase întreprinderi din sectorul aviației și din afara acestuia, care vor avea posibilitatea de a integra dronele în activitățile lor și de a-și spori eficiența și competitivitatea. Normele actuale de siguranță a aviației nu sunt adaptate pentru drone. Având în vedere marea varietate de tipuri de drone utilizate în condiții de operare foarte diferite, trebuie să se instituie rapid un cadru bazat pe riscuri. Acest cadru va asigura utilizarea lor în condiții de siguranță în spațiul aerian civil, precum și securitatea juridică pentru sector. În acest context, vor fi luate în considerare, de asemenea,

³⁸ Pachetul de măsuri privind economia circulară.

³⁹ Regulamentul (CE) nr. 80/2009 din 14 ianuarie 2009, JO L 35, 4.2.2009, p. 47.

⁴⁰ A se vedea documentul de lucru al serviciilor Comisiei, capitolul 5.

preocupările legate de viața privată și protecția datelor, de securitate, de răspundere și de asigurare sau de mediu.

Pentru a garanta siguranța interacțiunii cu utilizatorii existenți ai spațiului aerian care intră sub incidența normelor UE și pentru a crea o piață internă unică de mari dimensiuni, deosebit de importantă pentru întreprinderile mici și mijlocii și pentru întreprinderile nou-înființate, acest cadru trebuie să fie instituit la nivelul UE. Din motive de securitate, trebuie să fie reglementate toate dronele, chiar și cele de mici dimensiuni. Cu toate acestea, normele trebuie să fie proporționale cu riscul, pentru a garanta că noile evoluții nu sunt îngreunate de norme și proceduri greoaie și costisitoare în mod inutil, în conformitate cu abordarea Comisiei vizând o mai bună legiferare. De asemenea, Comisia va încerca să se bazeze pe standardele sectorului de profil în măsura posibilului.

Comisia:

- propune un cadru juridic de bază pentru dezvoltarea în condiții de siguranță a operațiunilor cu drone în UE, ca parte a noului regulament de bază privind siguranța aviației care va înlocui Regulamentul (CE) nr. 216/2008;
- va însărcina Agenția Europeană de Siguranță a Aviației cu pregătirea unor norme mai detaliate care să permită operațiunile cu drone și elaborarea de standarde sectoriale.

2.7 Contribuția la o uniune energetică rezilientă și la o politică privind schimbările climatice orientată spre viitor

Competitivitatea viitoare a sectorului european al transportului aerian este strâns legată de sustenabilitatea sa din punctul de vedere al mediului. Monitorizarea mai cuprinzătoare și regulată și raportarea cu privire la impactul asupra mediului și progresele înregistrate în ceea ce privește punerea în aplicare a diferitelor politici și inițiative în întregul sistem de transport aerian din UE vor contribui la informarea cu privire la impactul acestui sector asupra mediului și vor constitui o contribuție valoroasă la procesele ulterioare de luare a deciziilor. Standardele ridicate de mediu trebuie să fie păstrate și consolidate în timp, pentru a se garanta că aviația se dezvoltă în mod sustenabil, evitându-se sau reducându-se la minimum efectele nocive asupra ecosistemelor și cetățenilor.

În ceea ce privește emisiile generate de aviație, UE a pus în aplicare instrumente de reglementare puternice, cum ar fi schema de comercializare a certificatelor de emisii, care vizează emisiile de gaze cu efect de seră⁴¹, inclusiv în sectorul aviatic.

Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) are un rol esențial în dezvoltarea unei soluții globale pentru emisiile de gaze cu efect de seră generate de aviația internațională. UE, prin intermediul statelor sale membre care acționează în cadrul OACI, urmărește elaborarea unui mecanism de piață mondial solid, pentru a atinge obiectivul de creștere neutră din punctul de vedere al emisiilor de carbon pentru 2020, care să fie revizuit ulterior, după caz, și să fie pus în aplicare începând cu 2020. De asemenea, Uniunea își propune adoptarea primului standard referitor la emisiile de CO₂ pentru aeronave. În cadrul Adunării OACI din 2016, Europa ar trebui să implice și alte regiuni ale lumii pentru a elabora un mecanism cu adevărat mondial.

În conformitate cu agenda uniunii energetice, acțiunile actuale de cercetare și dezvoltare pentru tehnologiile ecologice inovatoare, inclusiv dezvoltarea și utilizarea pe piață a biocarburanților avansați, vor avea o contribuție importantă la reducerea impactului aviației asupra mediului. Programele UE au vizat în principal modernizarea managementului traficului aerian și reducerea impactului asupra mediului (Clean Sky). Programul de cercetare privind managementul traficului aerian în cerul unic european (SESAR) va contribui la economisirea de carburant și la o reducere potențială, cu 50 de milioane de tone, a emisiilor de CO₂. De asemenea, sectorul a luat deja inițiative și ar trebui luată în considerare în mod corespunzător identificarea celor mai bune practici din acest

⁴¹ Directiva 2003/87/CE din 13 octombrie 2003 (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).

domeniu. Ar trebui continuate eforturile în vederea unei reduceri a emisiilor de NOx generate de aeronave, în scopul de a diminua impactul asupra sănătății umane.

Performanța de mediu a furnizării de servicii de navigație aeriană a devenit parte a sistemului de performanță în cadrul cerului unic european. Performanța sistemului de management al traficului aerian „gate-to-gate” ar trebui să fie îmbunătățită din punctul de vedere al obiectivelor legate de mediu, inclusiv în ceea ce privește reducerea zgomotului și a emisiilor rezultate în urma mișcărilor aeronavelor în aeroporturi.

Zgomotul generat de traficul aerian în jurul aeroporturilor afectează direct aproximativ 4 milioane de cetățeni din Europa⁴². Un nou regulament al UE privind gestionarea restricțiilor de operare referitoare la zgomot va asigura că cele mai bune practici și luarea de decizii bazată pe elemente concrete în ceea ce privește restricțiile de operare se vor aplica în întreaga Europă începând din iunie 2016. UE adoptă, de asemenea, un nou standard internațional referitor la zgomot care urmează să se aplice noilor tipuri de aeronave de mari dimensiuni începând din 2017. În jurul aeroporturilor, cetățenii sunt afectați de calitatea slabă a aerului, în plus față de zgomot, principalul impact asupra sănătății publice avându-l particulele ultrafine. Pentru a soluționa această problemă, Comisia Europeană și statele membre vor continua să colaboreze cu sectorul și cu partenerii internaționali în cadrul OACI pentru atenuarea efectelor poluării aerului cauzate de avioane.

Comisia salută publicarea unui „raport de mediu referitor la transportul aerian european”, elaborat de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației, Eurocontrol și Agenția Europeană de Mediu, care va permite UE, statelor membre și sectorului să urmărească mai bine performanța de mediu a sectorului transportului aerian și să monitorizeze eficiența diferitor măsuri și politici.

III. ELABORAREA STRATEGIEI ÎN DOMENIUL AVIAȚIEI ȘI STABILIREA PRIORITĂȚILOR PENTRU VIITOR

3.1 Necesitatea depunerii unui efort colectiv

Aviația europeană poate rămâne competitivă numai dacă toate părțile interesate din sectoarele public și privat adoptă o abordare holistică în ceea ce privește soluționarea principalelor provocări cu care se confruntă în prezent sectorul aviației europene și acționează într-un mod coordonat și complementar. Această abordare este necesară pentru a transforma măsurile propuse în prezenta strategie în rezultate tangibile.

Statele membre și toate părțile interesate, inclusiv companiile aeriene, aeroporturile, furnizorii de servicii de navigație aeriană, producătorii și partenerii sociali au un rol important: numai o cooperare eficientă va garanta că aviația europeană va avea succes pe plan mondial în viitor. Uneori pot exista interese contradictorii. Totuși, ar trebui să găsim o modalitate de a acționa ca o echipă, ori de câte ori este posibil. Dialogul social, în special comitetul pentru dialog social din sectorul aviației civile, ar trebui să joace un rol important.

Este nevoie de unitate la nivel internațional. Uniunea Europeană trebuie să exprime un punct de vedere unitar cu ocazia discuțiilor purtate în cadrul organizațiilor internaționale și cu țările terțe. Pe lângă negocierea unor acorduri globale de transport aerian la nivelul UE ca piatră de temelie a acțiunii externe a UE în domeniul aviației, Comisia va continua să insiste asupra încheierii rapide a procesului de ratificare a Convenției revizuite a Eurocontrol și a Protocolului de aderare a UE la Convenția Eurocontrol. De asemenea, Comisia va sprijini pe deplin activitățile Organizației Aviației Civile Internaționale în ceea ce privește standardele de siguranță și de securitate, managementul traficului aerian și mediul.

3.2 Investiții în cercetarea aeronautică

⁴² <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/exposure-to-and-annoyance-by-1/assessment>.

Inovarea și digitalizarea vor fi un catalizator pentru dezvoltarea aviației și pentru funcția acesteia de motor al creșterii. Comisia este convinsă că investițiile private și publice adecvate în tehnologie și inovare vor asigura Europei un rol de lider la nivel internațional în domeniul aviatic. Uniunea Europeană a planificat să investească 430 de milioane de euro⁴³ în fiecare an, până în 2020, în Programul de cercetare privind managementul traficului aerian în cerul unic european (SESAR). S-a estimat că punerea în practică în timp util a soluțiilor SESAR ar putea duce la crearea a peste 300 000 de noi locuri de muncă.

Comisia sprijină cercetarea și inovarea în sectorul aviatic prin intermediul parteneriatelor public-privat, al programului cadru Orizont 2020, al fondurilor structurale și de investiții europene și al Fondului european pentru investiții strategice, garantând în același timp că acțiunile sunt în concordanță cu politica UE în materie de siguranță. Eforturile legate de cercetare și inovare în domeniul aeronauticii și al carburanților avansați sunt, de asemenea, esențiale, așa cum se subliniază în „Flightpath 2050”, un raport întocmit de Grupul la nivel înalt pentru cercetare în domeniul aviației. Aceste eforturi trebuie să fie susținute de un mix eficient de finanțare publică și privată, inclusiv, de exemplu, la nivelul UE, de contribuții majore ale unor parteneriate de tip public-privat precum Clean Sky și SESAR, completate de acțiuni de cercetare și inovare finanțate direct în cadrul programului de cercetare Orizont 2020, al fondurilor structurale și de investiții europene și al Fondului european pentru investiții strategice.

Comisia va continua să promoveze în mod activ o coordonare eficientă între aceste instrumente, precum și să examineze modul în care Planul de investiții pentru Europa⁴⁴ ar putea sprijini sectorul aviației, în special dezvoltarea și industrializarea unor produse și servicii aeronautice europene avansate. Mai mult, dezvoltarea unor infrastructuri strategice și transporturile durabile reprezintă obiective-cheie ale politicii de împrumuturi în sectorul transporturilor a Băncii Europene de Investiții⁴⁵.

3.3 Concluzii și priorități pentru viitor

Aviația a devenit un catalizator al creșterii economice: înalta performanță a sectorului aviației contribuie la o economie sănătoasă a UE.

Uniunea Europeană a schimbat deja status quo-ul, creând o piață unică în domeniul aviației. În cadrul dezvoltării acestei piețe, obiectivul a fost acela de a promova interesele consumatorilor, de a reduce barierele din calea comerțului, de a menține condiții de concurență echitabile pentru operatori, de a încuraja inovarea, de a menține cele mai înalte niveluri de siguranță și de a implica toate părțile interesate în acest proces.

Aceste principii trebuie, de asemenea, să fie promovate la nivel mondial. Sectorul aviației din UE trebuie să țină pasul cu ritmul de creștere și schimbare, asigurând accesul industriei UE și al cetățenilor săi la principalele piețe aflate în creștere. Succesul pieței interne a UE în domeniul aviației și principiile și normele pe care se bazează această piață ar trebui să fie promovate la nivel internațional prin intermediul unei politici externe ambițioase a UE în domeniul aviației și al unor negocieri cu partenerii-cheie.

Este necesară o acțiune la nivelul UE pentru a depăși constrângerile în materie de capacitate și de eficiență generate de utilizarea inefficientă a resurselor actuale (spațiul aerian, aeroporturi) și de restricțiile de pe piață. Aviația trebuie să devină parte integrantă a transportului intermodal, pentru a optimiza conectivitatea care, la rândul său, va contribui la stimularea creșterii economice în Europa.

⁴³ Contribuția anuală medie prevăzută pentru perioada 2014-2020.

⁴⁴ Comunicarea Comisiei – Un Plan de investiții pentru Europa – COM/2014/0903final.

⁴⁵ Politica BEI privind împrumuturile acordate sectorului transporturilor revizuită în 2011: <http://www.eib.org/infocentre/publications/all/eib-transport-lending-policy.htm>

UE ar trebui să elaboreze politici care să vizeze optimizarea investițiilor și a condițiilor de piață ce afectează industria aeronautică, precum și îmbunătățirea cadrului de reglementare, menținând, în același timp, cele mai înalte standarde ale UE în materie de siguranță, securitate, mediu și în favoarea cetățenilor săi. De asemenea, Comisia este convinsă că investițiile inteligente în tehnologie și inovare vor contribui la asigurarea rolului de lider al Europei în domeniul aviației internaționale.

Punerea în aplicare cu succes a prezentei strategii în domeniul aviației va depinde de disponibilitatea tuturor actorilor de a colabora în mod coerent și consecvent. Aviația este un sector de anvergură mondială și toate componentele rețelei aviatice a UE sunt creatoare de valoare. Numai un sector al transportului aerian competitiv și sustenabil va permite Europei să își mențină poziția de lider, în interesul cetățenilor săi și al sectorului său aviatic.

PLANUL DE ACȚIUNE ORIENTATIV AFERENT STRATEGIEI ÎN DOMENIUL AVIAȚIEI

FINALIZAREA PROCESULUI INTERINSTITUȚIONAL	
2016	Revizuirea Regulamentului nr. 545/2009 referitor la sloturile orare
2016	Revizuirea Regulamentului (UE) nr. 261/2004 privind drepturile pasagerilor
2016	SES2+: revizuirea cadrului privind cerul unic european
2016-2017	Încheierea procesului de ratificare a Protocolului de aderare a UE a Eurocontrol
PROPUNERI LEGISLATIVE ALE COMISIEI*	
2015	Revizuirea Regulamentului de bază nr. 216/2008 privind siguranța aviației, inclusiv introducerea unor dispoziții referitoare la drone
2016	Măsuri de abordare a practicilor neloiale [revizuirea Regulamentului (CE) nr. 868/2004]
ACTE DE PUNERE ÎN APLICARE ALE COMISIEI	
2017	Revizuirea funcțiilor rețelei de management al traficului aerian, inclusiv selecția administratorului de rețea
2019	Revizuirea sistemului de performanță („gate-to-gate”)
DIMENSIUNE INTERNAȚIONALĂ	
2015	Autorizații de negociere a unor acorduri globale privind transportul aerian la nivelul UE
2016	Autorizații de negociere a unor acorduri bilaterale privind siguranța aviației cu China și cu Japonia
2016-2017	Lansarea unor noi dialoguri în domeniul aviației cu parteneri-cheie
DOCUMENTE DE ORIENTARE	
2016	Orientări privind drepturile pasagerilor care utilizează transportul aerian
2016	Orientări privind proprietatea și controlul
2016	Orientări privind obligațiile de serviciu public
2016-2017	Cele mai bune practici în ceea ce privește nivelurile minime de servicii în managementul spațiului aerian
VERIFICAREA ADECVĂRII REGLEMENTĂRILOR (REFIT)	
2018	Codul de conduită pentru utilizarea sistemelor informatizate de rezervare în ceea ce privește distribuirea produselor de transport aerian
STUDII ȘI EVALUĂRI**	
2017-2018	Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene
2016-2017	Regulamentul (CE) nr. 996/2010 privind investigarea accidentelor de aviație
2016-2017	Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității
2016-2017	Directiva 2009/12/CE privind tarifele de aeroport
2017	Directiva 96/67/CE privind serviciile de handling la sol

* Propunerile legislative vor fi supuse cerințelor Comisiei privind o mai bună legiferare.

** Evaluările pot recomanda inițierea unor propuneri legislative