

**Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o sporočilu Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij: Zunanja letalska politika EU – reševanje prihodnjih izzivov**

(COM(2012) 556 final)

(2013/C 198/08)

Poročevalec: **Thomas McDONOGH**

Evropska komisija je 19. decembra 2012 sklenila, da v skladu s členom 304 Pogodbe o delovanju Evropske unije Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o naslednjem dokumentu:

*Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij: Zunanja letalska politika EU – reševanje prihodnjih izzivov*

COM(2012) 556 final.

Strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 3. aprila 2013.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 489. plenarnem zasedanju 17. in 18. aprila 2013 (seja z dne 17. aprila) s 165 glasovi za, 1 glasom proti in 7 vzdržanimi glasovi.

## 1. Sklepi in priporočila

1.1 Odbor pozdravlja sporočilo Komisije o zunanji letalski politiki. EESO glede na to, da je Evropa vedno bolj odvisna od zunanje trgovine, in ob upoštevanju bistvene vloge letališč pri povezovanju naše celine s preostalim svetom popolnoma podpira ambiciozne načrte na področju letalstva.

1.2 EESO si še posebej želi hitrega napredka v zvezi z vzpostavitvijo razširjenega enotnega zračnega prostora, ki bi vključeval sosednje države v smeri proti Bližnjemu vzhodu, Vzhodni Evropi, Rusiji, Turčiji in prek Sredozemlja do severne Afrike. Zaradi geografske bližine teh trgov in dejstva, da je za številne od njih značilna znatna gospodarska rast, bi to pomenilo možnost razvoja za sekundarna in regionalna letališča.

1.3 EESO se močno zavzema tudi za ambiciozen načrt liberalizacije, ki bi vključeval države BRIK in ASEAN, kar bi evropskim prevoznikom omogočilo tesnejše sodelovanje z drugimi prevozniki in usmerilo dodatni promet prek evropskih letališč.

1.4 Komisija upravičeno poudarja, da si je treba v letalski industriji prizadevati za ustvarjanje enakih pogojev za vse. V sporočilu je pravilno navedeno, da so dejavniki, ki zavirajo rast in jih je treba obravnavati, med drugim tudi pristojbine za letalski promet, neustrezna državna pomoč, prezasedenost letališč in zračnega prostora, obveznosti glede varstva potrošnikov in stroški nadomestil za izpuste CO<sub>2</sub>.

1.5 EESO ima tako kot Komisija pomisleke glede potrebe po naložbah v zmogljivosti letališč. V Evropski uniji je treba nujno zagotoviti ustrezno letališko zmogljivost, da ne bi izgubili konkurenčne prednosti pred drugimi regijami, za katere je značilna rast, in da bi preprečili preusmeritev letalskega prometa na sosednje regije.

## 2. Uvod in ozadje

2.1 Odbor pozdravlja sporočilo Komisije o zunanji letalski politiki.

2.2 Popolnoma se strinja, da ima letalstvo ključno vlogo v evropskem gospodarstvu tako za državljane kot tudi za industrijo v EU. Zaposluje 5,1 milijona ljudi in ustvarja 365 milijonov EUR oziroma 2,4 % evropskega BDP ter je tako bistvenega pomena za zagotavljanje gospodarske rasti in delovnih mest v EU.

2.3 Zaradi prizadevanj Evropske komisije in EU je bilo sklenjenih 1 000 dvostranskih sporazumov o zračnem prometu s 117 državami, ki niso članice EU. Napredek je bil dosežen tudi pri razvoju širšega skupnega zračnega prostora s sosednjimi državami, saj so sporazumi že podpisani z državami zahodnega Balkana, Marokom, Jordanijo, Gruzijo in Moldavijo.

2.4 Vendar pa je prehod z zgolj dvostranskih sporazumov med državami članicami EU in partnerskimi državami na kombinacijo dvostranskih odnosov in odnosov na ravni EU občasno povzročal zmedo med partnerskimi državami, pa tudi interesi EU niso bili vedno najbolje opredeljeni in zastopani.

2.5 Razdrobljenost po posameznih državah poleg tega pomeni, da je letalska industrija preveč odvisna od lokalnih interesov in se preveč zanaša na *ad hoc* pobude, ki temeljijo na posamičnih pooblastilih za pogajanja, to pa niso pogoji, ki bi omogočili učinkovit vstop na trg in rast. Na ravni držav članic EU in v nekaterih državah, ki niso članice EU, neusklajena liberalizacija trga poteka tako hitro, da bo, če ne bomo ukrepali

takoj in oblikovali bolj ambiciozne in učinkovite zunanje politike EU, v nekaj letih za to morda že prepozno, tudi glede na očitno namero nekaterih držav članic, da še naprej dvostransko podeljujejo pravice za letalski promet tretjim državam brez sorazmernega nadomestila ali brez upoštevanja posledic takšnih dejanj za celotno EU.

2.6 Svet je Komisiji podelil tudi pooblastila za začetek pogajanj o podpisu celovitih sporazumov z Avstralijo in Novo Zelandijo. Pogajanja z navedenima državama še niso končana. Evropo z Avstralijo trenutno povezujeta samo dva evropska letalska prevoznika: British Airways in Virgin Atlantic; prej je bilo evropskih prevoznikov mnogo več.

2.7 EESO pozdravlja celovite sklepe Sveta o sporočilu Komisije<sup>(1)</sup>, vendar meni, da bi lahko države članice bolj jasno podprle nekatera ključna pogajanja EU, na primer s širokim pooblastilom Komisiji, naj poskrbi za "normalizacijo" napetih odnosov na področju letalskega prometa z Rusijo.

2.8 Latinska Amerika je hitro rastoč trg, združitev prevoznikov LAN in TAM pa predstavlja resnično grožnjo poslovanju družb Iberia, Tap in drugih letalskih prevoznikov, ki zagotavljajo povezave z Latinsko Ameriko. Čim prej je treba skleniti sporazum z Brazilijo.

### 3. Pomen vozlišč

3.1 Kljub temu, da je vedno več nizkocenovnih letalskih prevoznikov, ki svoje storitve opravljajo z letališč, ki niso vozlišča, so evropska vozlišča izjemno pomembna za svetovno letalstvo in zunanje odnose, saj so pogosto osrednji del sporazumov o prometu.

3.2 Rast pomembnih vozlišč v krajih, kot sta Abu Dabi in Dubaj, bi lahko občutno vplivala na konkurenčnost letalskih prevoznikov iz EU, ki opravljajo medcelinske prevoze. Nedavni sporazum med družbama Quantas in Emirates na primer je resna grožnja evropski letalski industriji.

3.3 Predpogoj za vzdržno vozlišče sta zadostna raven lokalnega povpraševanja in razvejana mreža priključnih povezav, zaradi česar so najuspešnejša vozlišča običajno letališča večjih mest, ki pa postajajo vedno bolj zasedena, vendar se predvsem zaradi okoljskih problemov ne morejo širiti.

3.4 To vprašanje je treba rešiti, če želimo ohraniti evropsko konkurenčnost; na nekaterih evropskih letalskih vozliščih zaradi pomanjkanja zmogljivosti že omejujejo število delujočih priključnih linij.

### 4. Vzpostavitev poštene in odprte konkurence

4.1 Konkurenčnost letalskih prevoznikov iz EU, od katerih se večina sooča s finančnimi težavami, je omejena, če so ekonomske obremenitve, ki povzročajo višje stroške na enoto proizvodnje, večje od tistih, ki bremenijo letalske prevoznike iz drugih delov sveta.

4.2 Pri ocenjevanju konkurenčnosti letalskega sektorja EU in zlasti letalskih prevoznikov iz EU v mednarodnem okolju je treba upoštevati celotno vrednostno verigo v letalstvu (letališča, izvajalci navigacijskih storitev zračnega prometa, proizvajalci, računalniški sistemi za rezervacije, izvajalci zemeljske oskrbe letal itd.) in poskrbeti, da se ustrezno upošteva tudi stroškovno strukturo, raven izpostavljenosti konkurenci v drugih delih vrednostne verige ter mehanizme za financiranje infrastrukture na drugih ključnih trgih.

4.3 EU ni uspelo ustvariti enakih konkurenčnih pogojev za vse na ravni držav članic ter na lokalni in regionalni ravni, kot na primer kažejo številni primeri, ko ni bilo mogoče preprečiti, da bi manjša letališča nudila svoje storitve letalskim prevoznikom po nekomercialnih cenah, pri čemer ne upoštevajo načelo zasebnega tržnega vlagatelja. Nedavno začeta vrsta poglobljenih preiskav v zadevah, pri katerih se je pojavil sum zagotavljanja državnih pomoči letalskim prevoznikom na regionalnih letališčih v številnih državah članicah EU, opozarja na potrebo po nujnem ukrepanju in dokončnem oblikovanju smernic Komisije o državni pomoči za letališča, ki so še vedno v nastajanju. K izboljšanju delovanja enotnega trga bodo pripomogli tudi pred nedavnim sprejeti predpisi EU o socialni varnosti mobilnih delavcev, npr. letalskega osebja. Komisija je ukrepala v številnih primerih zaznane nepoštenne konkurence.

### 5. Strategija za rast, ki temelji na "več Evrope"

5.1 V neodvisni raziskavi, ki je bila pripravljena po naročilu Komisije, je podana ocena, da bi nadaljnji celoviti sporazumi o zračnem prometu s sosednjimi in ključnimi partnerskimi državami zlasti s hitro rastočih trgov in/ali trgov z omejenim dostopom lahko zagotovili zelo velike pozitivne gospodarske učinke, v vrednosti več kot 12 milijard EUR na leto.

5.2 Strateško pomembno je, da EU ohrani močno in konkurenčno evropsko letalsko industrijo, ki EU povezuje s svetom. Najhitreje rastoči letalski trgi so zdaj zunaj Evrope, zato je ključnega pomena, da se evropski industriji zagotovi priložnost za rast tudi na teh trgih.

5.3 Pomembno je zagotoviti, da se bo na podlagi tega procesa sčasoma razvil resnično integriran skupni zračni prostor, v katerem bodo tudi odnosi med sosednjimi državami samimi postali odprti in integrirani. Nič več ni smiselno, da bi moral Svet razpravljati o podeljevanju pooblastil za pogajanja o sporazumih za vsako državo posebej. Veliko učinkoviteje bi bilo, če bi se Komisiji podelilo enotno pooblastilo za pogajanja s preostalimi sosednjimi državami, pa čeprav še vedno za vsako državo posebej.

5.4 V okviru tretjega stebra (celoviti sporazumi s ključnimi partnerji) so bili sklenjeni številni pomembni sporazumi. Kljub temu je to tudi področje, kjer nekaj ključnih ciljev še ni bilo doseženih, zlasti v okviru sporazumov med EU in ZDA ter EU in Kanado glede liberalizacije lastništva in nadzora nad letalskimi prevozniki.

5.5 Večina držav še vedno ohranja predpise, ki določajo, da morajo biti letalske družbe v večinski lasti in pod večinskim nadzorom njihovih državljanov, s tem pa letalskim prevoznikom onemogočajo dostop do več vlagateljev in kapitalskih trgov. Učinek tega je nastanek nenaravne industrijske strukture

<sup>(1)</sup> Sklepi 3213. seje Sveta za promet, telekomunikacije in energijo, 20. december 2012, Bruselj.

v letalskem sektorju, ki je v drugih industrijskih panogah ni. V ZDA je na primer tuje lastništvo glasovalnih pravic pri letalskih prevoznikih omejeno na 25 %. Zaradi takšnih nacionalnih omejitev glede lastništva in nadzora so se oblikovala tri svetovna letalska združenja (Star Alliance, SkyTeam in Oneworld) oziroma natančneje skupna podjetja, ki so jih ustanovili nekateri njihovi člani, ki letijo na istih linijah. Ta so najboljši približek globalnih letalskih družb.

5.6 Za letalske prevoznike iz EU pa v skladu z veljavno zakonodajo EU ne veljajo omejitve glede državnega lastništva in nadzora ter so lahko v lasti katerekoli zainteresirane strani iz EU.

5.7 Trend združevanja v Evropi je edinstven, saj so čezmejne združitve in pripojitve dovoljene le znotraj EU, medtem ko ureditve lastništva in nadzora ostajajo praktično nespremenjene od leta 1944, ko so bile sprejete in zapisane v Čikaški konvenciji. Trenutno veljavne določbe glede lastništva in nadzora povzročajo znatne težave, ki se jih skuša odpravljati s pogajanjem s partnerskimi državami in izredno kompleksnimi strukturami upravljanja. Člani združenj med seboj vse tesneje sodelujejo, da bi strankam lahko ponudili brezhibno integrirano globalno večvozliščno mrežno storitev.

5.8 Zdaj je pravi čas za nadaljnje korake, predvidene v sporazumu o zračnem prometu med EU in ZDA v zvezi z liberalizacijo lastništva in nadzora nad letalskimi prevozniki, s čimer bi slednjim omogočili, da privabijo vlagatelje ne glede na njihovo nacionalnost.

## 6. Ključna načela, ki bodo usmerjala zunanjo letalsko politiko EU v prihodnje

6.1 EU bi morala še naprej odločno spodbujati nadaljnje odpiranje in liberalizacijo letalstva, obenem pa zagotoviti zadovoljivo raven zblíževanja predpisov. V pogajanjih s partnerskimi državami bi bilo treba ustrezno pozornost posvetiti tudi uveljavljanju delovnih in okoljskih standardov ter mednarodnih konvencij in sporazumov na obeh področjih, s čimer bi se izognili izkrivljanju pogojev na trgih in preprečili povečevanje konkurenčnosti za vsako ceno. Letalski prevozniki v Evropi morajo spoštovati pravila in predpise Mednarodne organizacije dela.

6.2 EESO glede na to, da je Evropa vedno bolj odvisna od zunanje trgovine, in ob upoštevanju bistvene vloge letališč pri povezovanju naše celine s preostalim svetom popolnoma podpira ambiciozne načrte na področju liberalizacije letalstva.

6.3 Da bi bile koristi kar največje, mora EU hitro ukrepati (še preden bodo nastajajoči trgi popolnoma liberalizirani) in tako izkoristiti prednosti prvega na trgu. S tem bi zaščitili in obenem okrepili položaj evropskega letalskega trga na mednarodni ravni. V nasprotnem primeru EU tvega, da jo bodo mednarodne letalske povezave v prihodnosti popolnoma obšle.

6.4 Hitro ukrepanje pri liberalizaciji letalstva bi imelo pomembno vlogo tudi pri razširjanju evropskih tehničnih standardov, kar bi lahko imelo znatne koristi za evropsko letalsko in vesoljsko industrijo.

6.5 EESO se že dolgo zavzema za odpravo omejitev na področju lastništva in nadzora <sup>(2)</sup>, saj bi s tem letalskim prevoznikom omogočili dostop do več vlagateljev in kapitalskih trgov. Na začetku bi si morali v okviru te politike prizadevati predvsem za nadaljnje spremembe sporazumov med EU in ZDA, zaradi pomena, ki ga imata oba trga. To bi lahko pomenilo novo obdobje v letalstvu po sprejetju Čikaške konvencije.

6.6 Komisija bo morala dokazati, da bo usklajeni pristop k pogajanjem v primerjavi z dvostranskimi sporazumi prinesel hitrejšo rezultate in da bo morebitne priložnosti mogoče izkoristiti brez nepotrebnih zamud. Trenutna zamuda pri podpisu dvostranskega sporazuma z Brazilijo je obžalovanja vredna. Opozoriti je treba tudi, da si države članice delijo odgovornost za okrepitev zunanje letalske politike EU in da Komisija potrebuje širok pogajalski mandat, predvsem za zastopanje pravil, ki veljajo na trgu EU, nasproti državam in regijam, kjer uporabljajo precej drugačne standarde.

6.7 Stanje v evropski letalski industriji bi se še poslabšalo, če bi eden od bližnjevzhodnih letalskih prevoznikov prevzel katero od indijskih letalskih družb, ki so v finančnih težavah.

## 7. Izboljšanje odnosov s ključnimi partnerji

7.1 Omejevalni dvostranski sporazumi o zračnem prevozu po vsem svetu najbolj bremenijo evropsko industrijo tovornega in ekspresnega prevoza zaradi njenih posebnosti, zato bi bilo treba pri odpravi ovir za dostop do trgov to področje obravnavati prednostno.

7.2 EESO si še posebej želi hitrega napredka v zvezi z vzpostavitvijo razširjenega enotnega zračnega prostora, ki bi vključeval sosednje države v smeri proti Bližnjemu vzhodu, Vzhodni Evropi, Rusiji, Turčiji in prek Sredozemlja do severne Afrike. Zaradi geografske bližine teh trgov in dejstva, da je za številne od njih značilna znatna gospodarska rast, bi to pomenilo možnost razvoja za sekundarna in regionalna letališča. Pozitiven in pragmatičen načrt za sodelovanje s Turčijo bi omogočil napredek pri reševanju konkretnih težav v regiji, od česar bi imeli koristi obe strani. Zlasti bi bilo treba nadgraditi dvostranski sporazum o varnosti.

7.3 EESO se močno zavzema tudi za ambiciozen načrt liberalizacije, ki bi vključeval države BRIK in ASEAN. Ta območja se vedno hitreje uveljavljajo kot najpomembnejši mednarodni dobavitelji surovin in končnih izdelkov ter storitev, tamkajšnje prebivalstvo pa tudi vedno več potuje. Znatni pozitivni potencialni gospodarski učinki so dokazani tudi v primeru sklenitve celovitih sporazumov o letalskem prometu med EU ter Kitajsko, Indijo, Japonsko in Latinsko Ameriko, za kar bi si bilo treba

<sup>(2)</sup> Mnenje EESO o transatlantskih odnosih na področju letalskih prevozov, UL C 306, 16.12.2009, str. 1-6.

prizadevati. Liberalizacija zračnega prometa bi evropskim prevoznikom omogočila tesnejše sodelovanje z drugimi prevozniki na teh območjih in usmerila dodatni promet prek evropskih letališč.

7.4 Pomembno je tudi, da so vsi sporazumi vzajemni, kar pomeni, da imajo koristi od njih tako EU kot tretje države. Rusija mora v tej zvezi nujno dokazati svojo zavezanost k izvajanju sporazuma "Dogovorjena načela o posodobitvi sistema preletov čez Sibirijo" iz leta 2011. Komisija bi morala ob podpori držav članic ustrezno ukrepati, če te zaveze ne bodo izpolnjene.

7.5 Odnosi z državami ob Perzijskem zalivu so bili v zadnjih letih večinoma enostranski v smislu odpiranja trgov EU za zalivske letalske prevoznike, kar je ustvarilo velika neravnovesja glede priložnosti. Glede na to, da bi se odliv letalskega prometa lahko še povečal, nadaljnjih pogajanj s temi državami ne bi smeli uvrstiti med prednostne naloge.

## 8. Naložbe na letališčih

8.1 EESO ima tako kot Komisija pomisleke glede potrebe po naložbah v zmogljivosti letališč. Vendar pa ta del predloga potrebuje dodatno pojasnilo o tem, s katerimi ukrepi naj bi uresničili zastavljene cilje, ter o tem, kakšna je povezava s predhodnim predlogom o svežnju ukrepov o letališčih<sup>(3)</sup>, ki bi jo morala Komisija pojasniti bolj natančno.

8.2 V Evropski uniji je treba nujno zagotoviti ustrezno letališko zmogljivost, da ne bi izgubili konkurenčne prednosti pred drugimi regijami, za katere je značilna rast, in da bi preprečili preusmeritev letalskega prometa na sosednje regije.

8.3 Evropsko gospodarstvo bo posledice občutilo veliko prej, preden bo povpraševanje preseгло ponudbo. Ko letalska vozlišča začnejo uporabljati več kot 75 % svoje največje nazivne zmogljivosti, se njihove zmožnosti za učinkovito obvladovanje vremenskih težav in zamud zaradi obratovanja ter za zagotavljanje zanesljivih letalskih povezav po podatkih Eurocontrol hitro zmanjša.

8.4 Potniki poleg tega v času največje obremenitve letališč plačujejo več kot sicer, če bi imela letališča večje zmogljivosti. Odbor za promet v spodnjem domu britanskega parlamenta je bil na primer nedavno seznanjen, da bi lahko potniki do leta 2030 za letalske vozovnice plačali 1,2 milijarde GBP, če letališča na severovzhodu Anglije ne bodo razširila zmogljivosti.

8.5 Letališke zmogljivosti je treba nadzorovati na ravni EU, zato je treba oblikovati smernice EU, tj. skupen, celovit okvir za lokalne oblasti pri preučevanju načrtov širitve letališč.

8.6 Širitev zmogljivosti na pomembnih letališčih je dolgoročno nujna, ravno tako pa je treba tudi kar najbolj izkoristiti obstoječe zmogljivosti, zlasti kar zadeva letališke slotne. Letališčem je treba omogočiti, da se odzivajo na spremembe v ponudbi in povpraševanju ter svoje letališke slotne uporabljajo tako, da bodo rezultati z gospodarskega vidika čim boljši. V tej zvezi je pomembno, da sedanji letališki sveženj v delu o slotih<sup>(4)</sup> še naprej omogoča učinkovitejšo uporabo letaliških zmogljivosti ob upoštevanju lokalnih okoliščin pri dodeljevanju slotov, saj je to dejansko edini način, da se bodo nekatera letališča v prihodnje lahko širila. Vzletno-pristajalne steze na večjih letališčih so pogosto popolnoma zasedene, medtem ko je na bližnjih regionalnih letališčih takih zmogljivosti še dovolj.

8.7 Tudi letališča, ki niso vozlišča, imajo pomembno vlogo pri zmanjševanju preobremenjenosti glavnih evropskih vozlišč, saj s tem evropskemu letalskemu sektorju omogočajo ohraniti njegov vodilni položaj. Glede na to, da je za kakršno koli širitev vzletno-pristajalne letalske steze ali nadgradnjo terminalov na najpomembnejših letališčih potrebno veliko časa, je mogoče težave s preobremenjenostjo hitreje ublažiti z večjo uporabo in ustreznimi naložbami v letališča, ki niso vozlišča. Dobro razvita mreža takih letališč, ki niso vozlišča, in regionalnih letališč bo poleg tega pripomogla k večji varnosti potnikov, med drugim z zagotavljanjem, da je v primeru poslabšanja vremena ali zaradi drugih okoliščin vedno na voljo omrežje zasilnih ali nadomestnih letališč.

8.8 EESO poleg tega znova poziva k čimprejšnji uvedbi enkratnega varnostnega pregleda, saj bi s tem izjemno veliko prihranili pri stroških letalskih prevoznikov, potnikom pa bi to prihranilo veliko časa. To vprašanje bi bilo zato treba z najpomembnejšimi partnerji obravnavati prednostno.

## 9. Enotno NEBO / SESAR

9.1 Za nadaljnji razvoj zamisli o enotnem evropskem nebu je treba uvesti funkcionalne bloke zračnega prostora; vsi naj bi bili vzpostavljeni in delujoči do 4. decembra 2012. Glede na to, da je to vprašanje izjemno pomembno za optimalno izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa in s tem učinkovito upravljanje obsega zračnega prometa, je nadvse nujno, da Komisija na Sodišču Evropske unije sproži postopke proti tistim državam članicam, ki tega cilja niso izpolnile.

9.2 Hitro in dosledno izvajanje predlogov Komisije lahko tej panogi pomaga k trajnostni rasti, da bo lahko tako polno prispevala k oživitvi evropskega gospodarstva.

## 10. Orodja, ki se uporabljajo

10.1 Celoviti sporazumi o zračnem prometu s sosednjimi državami ter najpomembnejšimi in podobno mislečimi partnerji bi morali obravnavati in usklajevati regulativne pogoje za pošteno konkurenco in trajnost letalske industrije, vključno z bistvenimi elementi, kot so na primer varnost, zaščita, okolje in gospodarski regulativni ukrepi.

<sup>(3)</sup> COM(2011) 823 final; UL C 277, 13.9.2012, str. 110–124.

<sup>(4)</sup> COM/2011/0827 final/2 - 2011/0391 (COD).

10.2 Trenutno sicer še ni popolnoma jasno, kakšno obliko naj bi imel predlagani novi instrument za zaščito interesov Evrope pred nepoštenimi praksami, temeljiti pa bi moral na širšem postopku za pritožbe glede "skritih subvencij", vključenih v ceno letalskih vozovnic. To bi lahko pravno utemeljili s "klavzulami o pošteni konkurenci" v sporazumih, ki jih želi Komisija podpisati s temi drugimi državami.

10.3 Komisija pravilno poudarja, da si je treba tako kot na mednarodni ravni tudi v Evropi prizadevati za ustvarjanje enakih pogojev za vse. Za evropsko letalsko industrijo so značilne vedno večje zakonodajne obremenitve in nedoslednosti. V sporočilu je pravilno navedeno, da so dejavniki, ki zavirajo rast in jih je treba obravnavati, med drugim tudi pristojbine za

letalski promet, neustrezna državna pomoč, prezasedenost letališč in zračnega prostora, obveznosti glede varstva potrošnikov in stroški nadomestil za izpuste CO<sub>2</sub>.

10.4 Zlasti je omembe vreden sistem EU za trgovanje z emisijami, ki se je v okviru razprave o zunanji letalski politiki izkazal za izjemno sporno vprašanje. Kitajska in Indija ga ne želita uporabljati, ameriški kongres pa je sprejel zakonodajo, po kateri je upoštevanje pravil EU za ameriške letalske prevoznike nezakonito. Zagotavljanje okoljske trajnosti je nadvse pomembno; EU mora poleg tega dati priložnost Mednarodni organizaciji za civilno letalstvo (ICAO), da oblikuje predlog o globalni rešitvi, ki bi jo lahko na skupščini ICAO jeseni 2013 sprejele vse partnerske države, saj bo sicer letalski sektor EU v podrejenem konkurenčnem položaju <sup>(5)</sup>.

V Bruslju, 17. aprila 2013

*Predsednik*  
*Evropskega ekonomsko-socialnega odbora*  
Henri MALOSSE

---

<sup>(5)</sup> Glej tudi mnenje EESO o sistemu za trgovanje z emisijami v letalstvu, COM(2012) 697 final - 2012/0328 (COD) kat. B1.