

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om En integrerad europeisk luftfartspolitik

(förberedande yttrande)

(2016/C 013/25)

Föredragande: Jacek KRAWCZYK

Den 2 mars 2015 beslutade Europeiska kommissionen att i enlighet med artikel 304 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

En integrerad europeisk luftfartspolitik

(förberedande yttrande).

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 31 augusti 2015.

Vid sin 510:e plenarsession den 16–17 september 2015 (sammanträdet den 17 september 2015) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 97 röster för, 3 röster emot och inga nedlagda röster.

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 Den europeiska luftfartens konkurrenskraft står på spel om inte den europeiska luftfartens hela värdenätverk kan konkurrera i en globaliserad ekonomi. Därför är det ytterst viktigt med ökad intermodalitet, bättre förbindelsemöjligheter, bättre användning av sekundära nav och regionala flygplatser samt optimering av nuvarande processer ⁽¹⁾.

1.2 Europeiska kommissionen har tagit fram flera initiativ till bestämmelser för luftfartens värdenätverk inom EU. Den har sett över riktlinjerna för statligt stöd till flygplatser och flygbolag samt lagt fram ett flygplatspaket och lagstiftning för att främja framstegen mot ett gemensamt europeiskt luftrum. Ytterligare arbete kommer dock att behövas för att se till att medlemsstaterna fullt ut genomför EU-lagstiftningen på luftfartsområdet.

1.3 Den europeiska luftfarten befinner sig i ett mycket avgörande skede: utan en övertygande och sammanhängande strategi riskerar den att få det svårare att ge tillförlitliga förbindelsemöjligheter för sina medborgare samt för handel och turism, och därmed förlora sin ekonomiska slagkraft och tillväxtpotential. Det är emellertid inte alltid lagstiftning som behövs. EESK uppmanar återigen kommissionen att göra mer för att se till att den gällande EU-lagstiftningen genomförs.

1.4 Mot bakgrund av den fragmenterade situationen när det gäller flygbolagen, de alltmer konkurrenskraftiga navflygplatserna utanför EU, de långsamma framstegen mot genomförandet av ett gemensamt europeiskt luftrum och den ökande risken för otillräckliga förbindelsemöjligheter för mindre regioner och/eller randregioner, bör kommissionens strategi för luftfarten i EU grundas på en övertygande vision om hur man bäst kan främja den europeiska konkurrenskraften utan att snedvräda konkurrensen eller undergräva arbetsmarknadsrelationerna.

1.5 EESK anser att kommissionen bör identifiera vad det är som driver på konkurrenskraften och basera sin strategi på de ekonomiska fördelar som luftfarten skapar för Europa samt på de sociala och miljörelaterade värden som är utmärkande för Europeiska unionen.

1.6 Kommissionen uppmanas att se till att jämförbara internationella normer och standarder tillämpas på konkurrenter inom och utanför EU. Detta innebär att främja internationell tillämpning av principerna om rättvis konkurrens samt ILO:s grundläggande konventioner. Det kan omfatta en översyn av de gällande bestämmelserna om berörda parter delaktighet i internationella förhandlingar.

⁽¹⁾ EUT C 230, 14.7.2015, s. 17.

1.7 Den luftfartsstrategi som ska tas fram måste baseras på en konstruktiv social dialog. På EU-nivå bör den branschvisa kommittén för social dialog inom den civila luftfarten rådfrågas om EU-institutionernas initiativ som rör sektorn. På nationell nivå finns flera bestämmelser som bör genomföras för att trygga de sociala villkoren och arbetsvillkoren och förhindra snedvridning av konkurrensen genom bekvämlighetsflagg. Även om EU:s behörighet är begränsad på detta område bör kommissionen göra sitt yttersta för att skapa ett starkt stöd för sina initiativ från arbetsmarknadsparterna på EU-nivå och medlemsstatsnivå.

1.8 EESK rekommenderar också att kommissionen rådfrågar kommittén om det pågående utarbetandet och genomförandet av kommissionens luftfartsstrategi. EESK kommer att inleda ett separat projekt för att avsätta lämpliga resurser och sakkunskap.

1.9 EESK uppmanar alla berörda parter på luftfartsområdet att engagera sig för genomförandet av en ny EU-strategi för luftfart. Det är enbart genom att övervinna särdragen i den europeiska luftfartens värdenätverk som den kan få upp farten igen och åter börja ge nya värdefulla ekonomiska och sociala bidrag till EU:s utveckling. Det krävs ett starkt politiskt ledarskap från kommissionens sida.

1.10 För mer detaljerade rekommendationer, se även avsnitt 3 i detta yttrande.

2. Inledning: Luftfartens ekonomiska aspekter ligger till grund för strategin och angelägenheten

2.1 Lufttransportssystemet ger fördelar bortom den direkta luftfartsindustrin. Förutom att tillhandahålla förbindelsemöjligheter och rörlighet för människor och företag inkluderar dessa handel och turism, tryggnad av investeringar, tillhandahållande av arbetstillfällen samt ökad produktivitet och innovation, och bidrar därmed till samhällets välfärd.

2.2 År 2012 genererade lufttransportindustrin i Europa uppskattningsvis 2,6 miljoner direkta arbetstillfällen. Utgifterna från turister som anlänt till sin destination med flyg uppskattas ha skapat 4,7 miljoner fler arbetstillfällen och 279 miljarder US-dollar i ökad BNP.

2.3 Tillverkningen av hårdvara och mjukvara för luftfart i Europa svarar mot världens högsta innovationsstandarder. Detsamma gäller nu även för innovation inom flygtrafikens organisation och förfaranden samt affärsutveckling och företagsledning.

2.4 Med tanke på att flygtrafiken möjliggör ekonomisk tillväxt väntas Sesar (den tekniska delen av det gemensamma europeiska luftrummet) skapa en sammantagen positiv inverkan på BNP på 419 miljarder euro under perioden fram till 2020 och ungefär 42 000 ytterligare arbetstillfällen.

2.5 EU har utvecklat ett regelverk för den europeiska luftfartsmarknaden:

2.5.1 Det **gemensamma europeiska luftrummet** – ett projekt som inleddes 2004 och som uppdaterades i juni 2008 med SES II-förordningen och 2013 med SES II+. Huvudmålet är att reformera flygledningstjänsterna i Europa för att hantera en fortsatt tillväxt inom flygtrafiken och lufttrafikverksamheten under säkrast möjliga och samtidigt mer kostnads- och flygeffektiva och miljövänliga villkor. (Se EESK:s yttranden TEN/504⁽²⁾ och TEN/354⁽³⁾).

2.5.2 **Flygplatspaketet** – Den 1 december 2011 antog kommissionen ett omfattande paket med åtgärder för att ta itu med bristande kapacitet vid Europas flygplatser och för att höja passagerartjänsternas kvalitet. Europaparlamentet godkände lagförslagen i december 2012. (Se EESK:s yttrande TEN/475⁽⁴⁾).

⁽²⁾ EUT C 198, 10.7.2013, s. 9.

⁽³⁾ EUT C 376, 22.12.2011, s. 38.

⁽⁴⁾ EUT C 181, 21.6.2012, s. 173.

2.5.3 **Inkluderande av luftfarten i EU:s utsläppshandelssystem (ETS) 2012.** Kommissionen införde ett system som bygger på handel med utsläppsätter. Efter ett otillfredsställande resultat vid Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) församling 2013 antog EU en modifierad version av ETS som tillfälligt skulle tillämpas enbart på flygningar inom EU i väntan på resultatet från Icao-församlingen 2016.

2.5.4 **Översynen av reglerna om statligt stöd** – som antogs av kommissionen i februari 2014 för att uppdatera och modernisera tidigare bestämmelser från 1994 och 2005. Huvudinslagen i de gällande riktlinjerna är att det fastställs nya kriterier för flygplatser som är berättigade till statligt stöd och för startstöd till flygbolag som inrättar nya flyglinjer (se EESK:s yttrande CCMI/125 ⁽⁵⁾).

2.5.5 **Flygplatskapacitet** – Gemenskapens observationsgrupp för flygplatskapacitet inrättades för en femårsperiod genom kommissionens ”handlingsplan för kapacitet, effektivitet och säkerhet på Europas flygplatser” från 2007 och spelade mellan 2008 och 2013 en avgörande roll i planens genomförande. Genom observationsgruppen kunde de berörda parterna ge kommissionen värdefull feedback och bl.a. utbyta bästa praxis och politiska lösningar på problem (se EESK:s yttrande TEN/552 ⁽⁶⁾).

2.5.6 **Konsumentskydd** – I mars 2013 presenterade kommissionen ett paket med åtgärder för att uppdatera flygpasagerarnas rättigheter med fokus på fyra nyckelområden: förtydligande av gråzoner, nya rättigheter, verkställande, klagomålsförfaranden och påföljder samt den oproportionerliga finansiella bördan.

2.5.7 Dessa är endast några av de åtgärder, politiska strategier och projekt som EU genomfört på luftfartsområdet. Kommissionen har även intensifierat samarbetet med byråer på EU-nivå och europeisk nivå såsom Easa och Eurocontrol samt en mängd olika verksamheter som rör EU-lufttransporternas internationella dimension.

2.6 EESK anser att EU behöver en integrerad luftfartsstrategi:

2.6.1 Politiskt sett måste EU:s luftfartsstrategi därför effektivisera luftfartssektorn inom Europa och öka förhandlingsstyrkan internationellt. Detta kräver politisk vilja, vision och mod för att balansera kraven på suveränitet mot behovet av kompromisser.

2.6.2 Ekonomiskt sett bör strategin leda till ett förbättrat värdenätverk inom luftfarten som kommer att driva på ekonomiskt välbefinnande och tillväxt i hela Europa.

2.6.3 Rättsligt sett bör strategin medföra ett robust regelverk på makronivå och planeringsstabilitet på mikronivå, och förfarandemässigt sett bör alla berörda parter uppmuntras att bidra till utarbetandet och genomförandet.

2.7 EESK anser att EU:s luftfartssektor behöver en sådan strategi å det snaraste eftersom det europeiska värdenätverket är ineffektivt. Luftfarten tillhandahåller inte den möjliga stimulansen till ekonomisk tillväxt, medan många regeringar i länder utanför EU anpassar sina luftfartssystem till den geopolitiska förändringen i tillväxt och till den globaliserade ekonomins krav. Denna utveckling kan endast hejdas om man genomför en solid, marknadsorienterad strategi som bygger på europeiska värderingar.

2.7.1 De europeiska naven och de europeiska flygbolagen deltar inte i trafikökningen i den utsträckning som de skulle göra om också de drog fördel av en gynnsam regleringsmiljö. Den bristande effektiviteten i samordningen av luftrummet leder till omvägar i ruttläggningen och onödigt höga koldioxidnivåer.

2.7.2 Mångfalden av certifieringsförfaranden med potentiellt olika resultat utgör ett hinder för en blomstrande innovation och avskräcker från investeringar i europeiska produkter eller användning av sådana nya produkter i Europa.

⁽⁵⁾ EUT C 451, 16.12.2014, s. 123.

⁽⁶⁾ EUT C 230, 14.7.2015, s. 17.

2.7.3 I avsaknad av en gemensam strategi går man miste om tillfällen att säkra tillväxt för europeiska flygbolag utanför EU och EU:s medlemsstater kommer även fortsättningsvis att vara benägna att driva sina egna nationella intressen, även om den totala fördel som kan uppnås genom EU-mandat skulle vara större än summan av dess delar.

2.7.4 I en globaliserad ekonomi och mot bakgrund av en geopolitisk omläggning av trafikökningen till Asien kommer ett fragmenterat EU att fortsätta att förlora slagkraft och internationell betydelse. EU:s normer, dess medborgares, företags och medlemsstaters gemensamma värderingar, skulle bli mindre attraktiva som internationella standarder.

2.7.5 EESK lovordar kommissionen för att ha inlett ett **offentligt samråd** om luftfartspaketet för att förbättra EU-luftfartssektorns konkurrenskraft. Svarens breda spännvidd kommer att ge trovärdighet och tyngd åt förslaget i meddelandet om luftfartspaketet.

3. Vägen framåt: en luftfartsstrategi för att främja drivkrafter för konkurrenskraft

EESK har kartlagt sex faktorer som avgör graden av europeisk konkurrenskraft. I en EU-strategi bör man utnyttja dessa faktorer för att se till att den genomförs framgångsrikt.

3.1 Säkerhet

3.1.1 Den viktigaste pelaren i en hållbar EU-strategi för luftfart är säkerhet. Även om luftfarten i allmänhet och den europeiska luftfarten i synnerhet är det avgjort säkraste transportsättet finns det inget utrymme för självbelåtenhet.

3.1.2 Det är ytterst viktigt att ytterligare stärka Easas roll och resurser som den centrala byrån för säkerhetsorganisation, certifiering av luftfartsprodukter och tillsyn över berörda organisationer på nationell nivå. I detta sammanhang bör man förbättra Easas förmåga till samordning med alla berörda parter, inte bara i samband med luftfartsrelaterade incidenter, för att höja säkerhetsnormerna genom att t.ex. se över säkerhetsregler, betona vikten av utbildning, undvika onödig överreglering och främja en "rättvissekultur".

3.1.3 Easas professionalism och expertis är internationellt erkänd, och byrån har i princip etablerat sig som en motpart till Förenta staternas FAA. Genomförandet av de s.k. svarta listorna över flygbolag och/eller regeringar utanför EU som inte uppfyller kraven är av avgörande betydelse inte bara för det europeiska luftrummet och de europeiska passagerarnas säkerhet, utan också som en förutsättning för anslutningen till högsta möjliga internationella säkerhetsnormer. Luftfartsstrategin bör bygga på dessa landvinningar. Kommissionen bör också utvärdera arbetsnormerna och den möjliga risken för social dumpning (se EESK:s yttrande TEN/565 (7)).

3.2 Hållbarhet

3.2.1 En annan faktor som avgör hur sund EU:s luftfartsstrategi blir är dess förmåga att säkerställa att luftfarten kan leverera på ett hållbart sätt.

3.2.2 Arbetsmarknadens parter, berörda parter och internationella partner inom den offentliga och den privata sektorn måste kunna förlita sig på en trovärdig och tillförlitlig EU-luftfartspolitik som bygger på en samstämmig och stabil strategi. Hållbarheten omfattar således ekonomiska faktorer samt de enskilda konkurrenternas förmåga att nå framgång på sina respektive marknader. Även den ekonomiska och kommersiella framgången kommer dock att bli kortvarig om luftfartsstrategin inte också är miljömässigt och socialt hållbar.

3.2.3 Det är enbart möjligt att möta hållbarhetsutmaningarna i ett globalt sammanhang, samtidigt som man erkänner behovet av att följa EU:s särskilda krav, bestämmelser och strukturer, om ett helhetsperspektiv intas och de berörda parterna i EU samordnar sin verksamhet med en gemensam förståelse av de strategiska målen.

(7) EESK:s yttrande TEN/565 – Social dumpning inom den civila luftfarten, se sidan 110 i detta nummer av EUT.

3.2.4 Inrättandet av den gemensamma europeiska luftfartsmarknaden har skapat en dynamik som snabbt ger upphov till strukturella marknadsförändringar såsom gränsöverskridande förvärv, kvasifusioner av flygbolag, inrättande av holdingbolag och strategiska investeringar i flygplatser och flygbolag av icke-europeiska företag. Detta påverkar också EU-institutionernas roll. Följaktligen bör kommissionen se över sina nuvarande **styrningsmodeller** och utarbeta förslag för att anpassa dem till den institutionella och marknadsmässiga verkligheten.

3.2.5 När det gäller flygledningstjänster bör förhållandet mellan införandeförvaltaren och nätverksförvaltaren ses över. Verksamheten inom organet för prestationsgranskning bör bedrivas under tydligt ledarskap från kommissionens sida.

3.3 **Konkurrenskraft genom innovation och digitalisering**

3.3.1 Digitaliseringen är en grundläggande drivkraft för innovation, förändringar i passagerarnas förväntningar, ökad användning av drönare, produktanpassning och produktinnovation. Det är mycket viktigt att kommissionen anammar digitaliseringens positiva effekter som en huvudprioritering i luftfartsstrategin för att främja och genomföra en heltäckande och integrerad transportpolitik.

3.3.2 Flygbolag och flygplatser har utvecklat innovativa affärsmetoder för att få tillgång till nya intäktskällor, öka den operativa effektiviteten samt separera och slå ihop sina tjänster för att begränsa kommodifieringen av sin produkt och erbjuda skraddarsydda tjänster.

3.3.3 EU:s luftfartsstrategi bör bygga vidare på denna utveckling med målet att sörja för en ledande roll för EU när det gäller en på detta sätt mer brett definierad innovation. Användningen av Sesar som ett tekniskt verktyg bör förbättras ytterligare för att öka konkurrenskraften och främja tillväxten.

3.3.4 Drönarna utgör för närvarande den mest utmanande dimensionen av behovet av och begränsningarna för innovation. Den snabba spridningen av drönare för militärt, kommersiellt och privat bruk nödvändiggör flera krav, särskilt beträffande flygtrafikens säkerhet, trygghet, personlig integritet samt lagstiftning om certifiering och licensiering av deras användning, för att bara nämna några få. Om utvecklingen och användningen av drönare främjas på lämpligt sätt kan Europa inta en ledande roll (se EESK:s yttrande TEN/553).

3.3.5 Europa bör marknadsföras som världens nav för biojet, och FoU bör främja en utökad produktion av biojetbränsle i EU.

3.4 **Den sociala dimensionen**

— I linje med kommissionens arbetsprogram för 2015 bör skapandet av sysselsättning i EU:s ekonomi, inbegripet luftfartssektorn, prioriteras. Både befintliga och nya arbetstillfällen bör baseras på bästa europeiska normer.

— En framgångsrik europeisk luftfart är beroende av de anställdas färdigheter och kvalifikationer. Därför bör man vidta åtgärder för att öka denna sektors attraktionskraft och förhindra att kvalificerad arbetskraft lämnar sektorn eller söker arbete i andra delar av världen ("kompetensflykt").

— Som ett gemensamt forum för arbetsgivarna och arbetstagarna inom sektorn bör EU:s branschvisa kommitté för social dialog inom den civila luftfarten rådfrågas om EU-institutionernas initiativ som rör sektorn. Detta kommer att säkerställa att arbetsmarknadsparternas röst hörs och ökar sannolikheten för deras stöd.

— I alla avtal på området för EU:s yttre luftfartspolitik bör man sträva efter att se till att ILO:s principer behandlas och finna ömsesidigt godtagbara åtgärder för att säkra efterlevnaden (se EESK:s yttrande TEN/500).

3.5 Verksamhetsoptimering

3.5.1 Hur framgångsrik EU:s luftfartsstrategi är kan mätas genom den utsträckning i vilken enskilda berörda parter från den offentliga och den privata sektorn uppmantras att göra sitt bästa. Ju större gapet är mellan det rådande läget och den bästa optimeringen av verksamheten, desto mindre konkurrenskraftig kommer den europeiska luftfarten att vara internationellt. Denna princip gäller förvaltningen av luftrummet, flygplatsers och flygbolags effektivitet och sammanhängande interinstitutionellt samarbete inom Europa.

3.5.2 Nyckeltal visar på mindre än optimala resultatnivåer på grund av olika nationella tillvägagångssätt, vilket bidrar till fragmentering av den gemensamma europeiska luftfartsmarknaden. En kompromiss krävs mellan legitima rättsliga och politiska nationella intressen och berörda parter möjlighet att optimera verksamheten.

3.5.3 "Vi måste göra vår läxa." Ett funktionellt och effektivt gemensamt europeiskt luftrum är ett nödvändigt villkor för den europeiska luftfartssektorns hållbara konkurrenskraft. Att lösa flygplatsernas kapacitetskris måste vara en integrerad del i detta.

3.5.4 EU:s luftfartspolitik får inte begränsas till EU:s luftrum. Luftfarten i EU påverkar till sin natur **hela den geografiska regionen Europa**. Europeiska regeringar och berörda parter i länder utanför EU bör därför ses som naturliga partner till EU, som under kommissionens ledning kommer att rådfrågas och göras delaktiga i EU:s övergripande luftfartspolitik. Den fortsatta utvecklingen av Eurocontrols databas och erfarenheter av central flödeshantering är ett utmärkt exempel på brobyggande mellan EU-medlemsstaternas och andra europeiska länders verktyg för hantering av flygtrafik.

3.5.5 Principen om en enda säkerhetskontroll ("one-stop security"), som bör genomföras i hela EU, bör även övervägas när det gäller andra länder. Ömsesidigt erkännande av standarder bör även vara möjligt i fråga om "likasinnade" länder, vilket dessutom skulle bidra till ett balanserat globalt säkerhetssystem där alla insatser riktas mot de verkliga hoten⁽⁸⁾.

3.6 Förbindelsemöjligheter

3.6.1 Luftfartssektorn har mognat till ett luftfartsvärdenätverk, företag som är sammankopplade för att gemensamt skapa värde. Den gemensamma luftfartsmarknaden har underlättat tillväxten av mycket effektiva europeiska flygbolag och flygbolagskoncerner. Dessutom håller nischflygbolag på att utvecklas. Dessa "nästa generationens" flygbolag samt flygbolag som bygger på andra affärsmodeller är alla beroende av ett nätverk av effektiva och marknadsorienterade leverantörer för sin hållbara framgång.

3.6.2 Ett sådant nätverk av flygbolag, flygplatser, marktförmedlare, flygledningstjänstorganisationer osv. som är beroende av varandra skapar inte bara sysselsättning som en sektor utan också för de regioner och samhällen som denna bransch förbinder. Ju fler förbindelser, desto mer relevanta blir sådana förbindelser för en region eller ett samhälle på grund av deras dragningskraft på turism och handel och desto större blir förbindelsemöjligheternas värde för ekonomin.

3.6.3 En effektiv luftfart underlättar således den ekonomiska tillväxten. En framgångsrik EU-strategi för luftfart bör därför syfta till att förbättra den ekonomiska tillväxten genom en minskning av de externa kostnader som påverkar sektorns verksamhet i EU samt tillväxtpotentialer för luftfarten internationellt.

3.7 Internationell luftfart

3.7.1 Luftfarten är en av de få tjänstesektorer som inte konkurrerar lokalt, utan globalt. Produktionskostnader, tillgängligt politiskt stöd och medel som beviljas för flygbolag utanför EU men som nekas bolag i EU påverkar därför Europas konkurrenskraft.

⁽⁸⁾ EUT C 100, 30.4.2009, s. 39.

3.7.2 Europeiska unionen har globalt sett unika styrkor. Trots och på grund av sin inre mångfald har EU inrättat konfliktlösningsmekanismer, godkännandesystem för statligt stöd, en social dialog och säkerhetsnormer, som tillsammans med andra normer utgör en samling värderingar som delas av dess över 500 miljoner invånare och företag i en av världens mäktigaste, stabilaste och inflytelserikaste ekonomiska regioner. Att få tillgång till denna marknad är ett mycket attraktivt alternativ för företag utanför EU.

3.7.3 EU:s luftfartsstrategi bör bygga på dessa normer, och man bör i gemensamma och samordnade förhandlingar sträva efter att de ska godtas av tredjeländer. EU har redan upprättat ett fungerande luftfartsavtal med Förenta staterna, vilket innehåller bestämmelser som ger båda parter möjlighet att vidareutveckla samförståndet om att förbättra, gemensamt genomföra och t.o.m. utvidga dessa normer till att omfatta tredjeländer. En heltäckande och integrerad luftfartspolitik bör därför syfta till att utnyttja befintliga instrument, t.ex. den gemensamma kommittén EU–Förenta staterna, för att skapa en gemensam förståelse med andra likasinnade länder runtom i världen om att hållbar luftfart är beroende av att grundläggande värderingar respekteras. EU och Förenta staterna skulle kunna inta en ledande roll när det gäller att upprätta globala normer (inklusive Sesar/NextGen).

3.7.4 Särskilt när det gäller yttre förbindelser är det inte tillräckligt att se till att alla medlemsstater och alla berörda parter från den privata sektorn kan vara delaktiga i alla faser av alla förhandlingar. Man bör se till att i synnerhet berörda parter med särskilda intressen på vissa marknader regionalt, globalt eller sektoriellt rådfrågas och görs delaktiga för att säkerställa fortsatt acceptans för en integrerad, heltäckande luftfartspolitik. Luftfarten kan bara främja ekonomisk tillväxt om GD Transport och rörlighet stöds fullt ut av andra generaldirektorat, t.ex. generaldirektoraten för regional- och stadspolitik, handel och konkurrens.

3.7.5 I en globaliserad ekonomi bör bestämmelserna om ägande och kontroll naturligtvis ses över grundligt och omprövas. I en framtidsinriktad EU-strategi för luftfart bör man överväga att kodifiera EU:s principer om rättvis konkurrens för att främja utomeuropeiska flygbolags acceptans för dessa normer som ett sätt att säkra rättvis konkurrens på liberaliserade marknader. För att förbättra förståelsen rekommenderar EESK att kommissionen överväger olika alternativ för en eventuell ändring av de nuvarande ägande- och kontrollkraven separat. Förslagen bör bygga på ytterligare forskning och analys.

Bryssel den 17 september 2015.

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Henri MALOSSE
