

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie programu pomocy dla lotnictwa europejskiego

(opinia z inicjatywy własnej)

(2010/C 255/05)

Sprawozdawca: **Jacek KRAWCZYK**
Współsprawozdawca: **Marcel PHILIPPE**

Dnia 16 lipca 2009 r. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny postanowił, zgodnie z art. 29 ust. 2 regulaminu wewnętrznego, sporządzić opinię z inicjatywy własnej w sprawie

programu pomocy dla lotnictwa europejskiego.

Komisja Konsultacyjna ds. Przemian w Przemysle, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 26 listopada 2009 r. Sprawozdawcą był Jacek KRAWCZYK, a współsprawozdawcą Marcel PHILIPPE.

Na 458. sesji plenarnej w dniach 16–17 grudnia 2009 r. (posiedzenie z 17 grudnia) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 167 głosami za – 2 osoby wstrzymały się od głosu – przyjął następującą opinię.

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Obecny kryzys jest wydarzeniem bezprecedensowym. Wpływa na wszystkie elementy łańcucha wartości w transporcie lotniczym (dalej nazywanym łańcuchem wartości), chociaż w zróżnicowany sposób. W warunkach częściowej deregulacji, tzn. gdy tylko ostatnie ogniwo łańcucha (linie lotnicze) zostało naprawdę zliberalizowane, inne jego elementy mogą łagodzić (częściowo lub całkowicie) spadek przychodów spowodowany zmniejszającym się ruchem bądź poprzez niewłaściwe stosowanie tzw. „reguły odzyskiwania poniesionych kosztów”, bądź też nadużywając swej konkurencyjnej pozycji.

1.2 Obecnie gra toczy się o zachowanie prężności europejskiego sektora lotniczego, a tym samym jego konkurencyjności na rynkach międzynarodowych. Podczas gdy w innych regionach świata podjęto szybkie i skuteczne środki w celu zaradzenia przejściowemu spadkowi liczby przewożonych pasażerów i ładunków, w Europie podmioty działające w sektorze lotniczym napotykają innego rodzaju trudności mające niekorzystny wpływ na ich dostawców. Różnego rodzaju podatki nakładane przez rządy, wciąż rosnące koszty korzystania z infrastruktury (porty lotnicze, kontrola ruchu lotniczego), niedostateczne możliwości finansowania, jednostronne ograniczenia związane z ochroną środowiska – to tylko kilka przykładów problemów, z jakimi boryka się europejski sektor lotniczy w swej codziennej działalności.

1.3 W niniejszej opinii przedstawiono szereg środków krótko- i średnioterminowych, które decydenci powinni rozważyć i wdrożyć, aby europejski sektor lotniczy mógł skutecznie przezwyciężyć kryzys i wyjść z niego tak odpornym, jakim był przed jego nastaniem.

1.4 Wszystkie podmioty działające w ruchu lotniczym – porty lotnicze, dostawcy usług nawigacji lotniczej (ANSP), obsługa naziemna, linie lotnicze i producenci samolotów – powinny mieć świadomość konieczności restrukturyzacji łańcucha wartości i uczestniczyć w niej.

1.5 Komitet przypomina, że europejski sektor lotniczy uważany jest za sektor o strategicznym znaczeniu dla Europy. Ze względu na wysoko wykwalifikowany personel jest on także

czynnikiem wzrostu. Dlatego też działania podejmowane w celu przezwyciężenia kryzysu dotyczącego ten sektor muszą umożliwić zachowanie umiejętności, które będą konieczne do zapewnienia rozwoju europejskiej bazy przemysłowej i technologicznej.

1.6 Aby można było lepiej przewidywać tendencje rozwoju w przemyśle lub w sektorze lotniczym, należy zachęcać do zwiększania dialogu społecznego między zainteresowanymi stronami, a także do działań w zakresie szkolenia i perspektywicznego zarządzania kompetencjami i miejscami pracy. Zainteresowane podmioty, tak publiczne jak i prywatne, muszą angażować się w działania wspierające wymianę między szkołami i przedsiębiorstwami oraz badania i rozwój konieczne dla postępu w sektorze.

1.7 Propozycje dotyczące programu pomocy dla lotnictwa europejskiego przedstawiono w punkcie 9 niniejszej opinii. Obejmują one inicjatywy w zakresie:

- dostosowania i kosztów infrastruktury;
- wyzwiań finansowych spowodowanych brakiem źródeł finansowania i gwałtownie spadającymi zyskami;
- problemów dotyczących środowiska;
- otoczenia prawnego;
- konkurencji międzynarodowej;
- badań i rozwoju.

2. Wpływ kryzysu na sektor lotniczy

2.1 W marcu 2009 r. Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Powietrznych (IATA) ogłosiło prognozę, zgodnie z którą globalne straty przewoźników lotniczych w 2009 r. miały wynieść 4,7 mld USD. W maju br. prognozę tę uaktualniono, szacując straty na 9 mld USD, zaś w kolejnej, z września br., mowa była już o 11 mld USD. Przewiduje się, że w 2010 r. straty będą występowały nadal, na poziomie 3,8 mld USD.

2.2 Jeżeli chodzi o popyt, członkowie Stowarzyszenia Europejskich Linii Lotniczych (AEA) odnotowali w pierwszym półroczu 2009 r. spadek liczby pasażerów o 8,2 %. Liczba pasażerów klasy biznesowej na głównych trasach zmalała o ponad 19,9 %. Przewoźnicy cargo odnotowali w pierwszym półroczu 2009 r. spadek popytu na swoje usługi o 22,1 %. Dane te potwierdza Międzynarodowa Rada Portów Lotniczych (ACI): szacowany spadek popytu ma wynieść 8,1 % w ruchu pasażerskim i 21,1 % w ruchu towarowym. Według ACI w ciągu pierwszych 9 miesięcy 2009 r. 25 największych portów lotniczych w Europie straciło 41 mln pasażerów. Stowarzyszenie Regionalnych Europejskich Linii Lotniczych (ERAA), które reprezentuje przewoźników obsługujących trasy wewnątrz europejskie, w pierwszej połowie 2009 r. zanotowało łączny spadek przewozów pasażerskich o 7,2 %.

2.3 W 2008 r. sektor transportu lotniczego w Europie zatrudniał ok. 1,5 mln osób, z czego największym pracodawcą były linie lotnicze, zatrudniające 49 % ogółu pracowników tego sektora. W samym tylko pierwszym półroczu 2009 r. członkowie AEA zlikwidowali 34 tys. miejsc pracy (około 8 % ogółu siły roboczej), co wywołało efekt kaskadowy dotyczący dalszych 90 tys. miejsc pracy pośrednio związanych z sektorem lotniczym w Europie (w większości wymagających bardzo wysokich kwalifikacji). Przykładem zwolnień na skalę masową był także port lotniczy w Amsterdamie.

2.4 Tani przewoźnicy lotniczy odnotowali lepsze wyniki niż europejscy przewoźnicy działający według innego modelu, chociaż ich także nie ominęły bankructwa (od sierpnia 2008 r. zbankrutowało pięciu tanich przewoźników). Ich udział w rynku wzrósł trzykrotnie: z 12 % w 2003 r. do 37 % w 2009 r. W lipcu 2009 r., w najgorszym okresie kryzysu, przewoźnicy ci prawie nie musieli dostosować zdolności przewozowych, ponieważ zapotrzebowanie na usługi tanich linii nie spadło bądź też spadło bardzo nieznacznie. Częściowo można to wytłumaczyć ich umiejętnością unikania obciążonych portów i reorganizacji działalności w sposób uwzględniający wymogi finansowe w danej chwili. Jednak ich zależność od bezpośredniej lub pośredniej pomocy publicznej w czasach, gdy finanse publiczne są napięte, budzi wątpliwości co do ich stabilności w perspektywie średnioterminowej. Komitet zauważa, że rozwój tanich linii lotniczych stał się już społecznym faktem. Należałoby zadać sobie pytanie o przyszłość tej formy transportu oraz o jego możliwy wpływ na cały łańcuch wartości.

2.5 Mimo drastycznych cięć po stronie podaży, wyniki operacyjne sieci przewoźników pogorszyły się z -0,2 mld EUR w pierwszym kwartale 2008 r. do -1,9 mld EUR w pierwszym kwartale 2009 r. Według IATA największe straty, w wys. 3,8 mld USD, poniosą w 2009 r. europejskie linie lotnicze. ACI prognozuje, że porty lotnicze w Europie stracą w 2009 r. 98 mln pasażerów, przy czym spadek ten najbardziej dotknie najmniejszej lotniska.

2.6 W Europie od początku kryzysu (w okresie od września 2008 r. do września 2009 r.) zbankrutowało lub znalazło się na granicy bankructwa ponad 33 przewoźników.

2.7 Zgodnie z najnowszymi badaniami europejskiego rynku transportu lotniczego za rok 2008, przygotowanymi dla Komisji Europejskiej, w tymże roku Airbus odnotował spadek zamówień o 41,3 % w porównaniu z rokiem 2007, który był wyjątkowy pod względem ilości zamówień.

2.8 Z punktu widzenia producenta rok 2009 do dnia dzisiejszego był równie zły. Do października 2009 r. Boeing otrzymał

195 zamówień i odnotował 111 rezygnacji, co przełożyło się na zaledwie 84 zamówienia netto. W tym samym okresie Airbus przyjął 149 zamówień i odnotował 26 rezygnacji, co dało 123 zamówienia netto. Dla porównania w ubiegłym roku obydwa przedsiębiorstwa otrzymały odpowiednio 662 i 777 zamówień.

2.9 W obliczu spadku zamówień i ograniczenia lub wydłużenia terminów dostaw producenci samolotów mają niewielki margines swobody działania i próbują nie dopuścić do pogorszenia wyników redukując koszty. Ma to jednak wpływ na ich możliwości inwestowania w nowe technologie i nowe samoloty.

3. Długoterminowe skutki kryzysu w sektorze lotniczym

3.1 Strategia przyjęta przez głównych producentów (Airbus, Boeing, Dassault, ATR, Alenia, Safran, Goodrich, Thales, Liebherr itp.) polega na ograniczeniu planów rozwoju i zmniejszaniu kosztów oraz na przenoszeniu produkcji i badań także poza Europę. Dostawcy i podwykonawcy są zmuszeni stosować taką samą strategię w stosunku do swoich kontrahentów ⁽¹⁾.

3.2 Gdyby znaczący spadek zamówień zbiegł się z taką strategią producentów, spowodowałoby to dla wielu podwykonawców problemy z utrzymaniem ciągłości produkcji i zagrożilo ich egzystencji. Jeżeli przyjąć ten tok myślenia, trzeba zadać pytanie o społeczne skutki strategii przedsiębiorstw polegających na przenoszeniu produkcji i transferze technologii poza granice Europy (tzn. o drenaż zasobów finansowych, utratę konkurencyjności i wartości dodanej, ochronę środowiska i kwestie społeczno-gospodarcze).

3.3 W perspektywie długoterminowej taka strategia może doprowadzić do utraty w Europie znacznej liczby miejsc pracy wymagających wysokich kwalifikacji. Z kolei spadek zatrudnienia może poważnie pogorszyć konkurencyjność przemysłu europejskiego.

3.4 Rosnące bezrobocie, obniżenie dochodów osób fizycznych oraz kryzys zaufania spowodowały, że pasażerowie podróżują mniej, rzadziej wybierają klasę biznes oraz rezygnują z podróży lotniczych na rzecz alternatywnych środków transportu.

3.5 Podczas gdy w 2001 r. linie lotnicze zrzeszone w AEA odnotowały spadek przychodu wynoszący 7 % i potrzebowały trzech lat, aby znów zacząć osiągać zyski, obecna sytuacja jest dwa razy gorsza. Ogólne straty rządu 15 % sugerują, że linie lotnicze potrzebowałyby ponad trzech lat, aby powrócić do normalnego stanu.

4. Redukcjom kosztów przeprowadzanym przez linie lotnicze nie towarzyszą równoczesne działania portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej. Reakcje na recesję gospodarczą są zróżnicowane na poszczególnych etapach łańcucha wartości.

4.1 Oprócz tego skomplikowane sieci często sprzecznego ze sobą ustawodawstwa ograniczają zdolność przemysłu lotniczego do reagowania na wyzwania, jakie przynosi kryzys.

⁽¹⁾ Zob. także opinia EKES-u w sprawie „Europejski sektor lotniczy: stan obecny i perspektywy” (Dz.U. C 175 z 28.7.2009, s. 50-56).

5. Linie lotnicze kontrolują bezpośrednio jedynie 37 % składników ich kosztów operacyjnych. Niemal jedną trzecią tych kosztów generują elementy, na które linie lotnicze nie mają bezpośredniego wpływu. Są to między innymi:

5.1 Zewnętrzne koszty operacyjne, które w 2008 r. stanowiły łącznie 50,5 mld EUR i nawet mimo że na większość z nich składały się koszty paliwa, na którego cenę linie lotnicze zasadniczo nie miały wpływu (ponad 45 %), pozostałe 55 % (27,5 mld EUR) tych kosztów stanowiły, m.in. opłaty lotniskowe i opłaty na rzecz służb kontroli ruchu lotniczego (ATC).

5.2 Opłaty lotniskowe, których wartość wyniosła łącznie 2,8 mld EUR w roku ubiegłym, na wielu lotniskach wzrosły nagle o ponad 5 %. Jedynie kilka europejskich lotnisk było w stanie dostosować swoje działania do wysiłków ich użytkowników i w porównywalnym stopniu obniżyć opłaty. W pierwszym kwartale 2009 r. opłaty lotniskowe na jednego pasażera wzrosły średnio o 15 %.

5.3 Rosnące ceny paliwa stanowią zagrożenie dla stabilnej sytuacji linii lotniczych. Ceny paliwa lotniczego wzrosły o niemal 50 % od początku bieżącego roku. Według IATA średnia cena paliwa wzrosła z 61 USD za baryłkę w 2009 r. do 72 USD za baryłkę w 2010 r.

5.4 Podobnie opłaty na rzecz służb kontroli ruchu lotniczego (ATC) wzrosły w pierwszym kwartale 2009 r. średnio o 3,4 % w całej Europie, co uzasadniono regułą „odzyskiwania poniesionych kosztów”, umożliwiającą każdemu dostawcy usług nawigacji lotniczej (ANSP) rekompensatę zmniejszającego się ruchu lotniczego poprzez podniesienie opłat.

5.5 Idea Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej – pozostająca jak dotąd niewykorzystaną szansą, która miała umożliwić obniżkę kosztów do 5 mld EUR rocznie oraz zmniejszenie emisji CO₂ o 16 mln ton dzięki wyznaczeniu bardziej bezpośrednich tras – nie będzie miała wpływu na krótkookresową rzeczywistość gospodarczą (funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej nie wejdą w życie przed 2012 r.).

5.6 Struktura kosztów w liniach lotniczych powoduje, że odczuwają one nawet najmniejsze wahania cen ropy naftowej. Interes gospodarczy, a także społeczna odpowiedzialność przedsiębiorstw, wymagają natychmiastowego, pilnego działania mającego na celu wspieranie stosowania „rewolucyjnych” rozwiązań w zakresie paliw i konstrukcji silników. W związku z tym niezmiernie istotne jest znaczące wsparcie finansowania badań i rozwoju.

5.7 Koszty rozwoju programów w dziedzinie lotnictwa stale rosną, dlatego finansowanie dostaw nowych samolotów jest coraz trudniejsze. Jeżeli przewoźnicy nie mają możliwości uzyskania finansowania od banków, osłabieniu ulega cały sektor.

5.8 Istnieje potrzeba przeanalizowania nowych sposobów finansowania rozwoju konstrukcji statków powietrznych i ich produkcji, tak by uwolnić producentów i przewoźników od ograniczeń w zakresie wykorzystywania środków finansowych poprzez mechanizmy łagodzące stosowane w momencie realizacji płatności za samolot.

5.9 Dotychczas sektor lotniczy (pracujący w przeważającej mierze dla zastosowań zarówno cywilnych, jak i wojskowych) w okresie spadku koniunktury zawsze korzystał ze wsparcia pochodzącego z zamówień publicznych związanych z programami lotnictwa wojskowego. Niewątpliwie należy pilnie rozważyć

możliwość zapewnienia takiego wsparcia, koordynowanego na szczeblu UE, co ułatwiłoby także reorganizację sektora, który nadal jest zbyt rozdrobniony.

5.10 Wsparcie dla przedsiębiorstw finansowane ze środków publicznych (na które zezwalają obecnie obowiązujące przepisy) powinno być przyznawane pod warunkiem zobowiązania się przez zainteresowane przedsiębiorstwa do ochrony miejsc pracy oraz umiejętności.

6. W chwili obecnej, bardziej niż kiedykolwiek, niezbędne jest stworzenie równych dla wszystkich warunków konkurencji w skali międzynarodowej. Sytuacja kryzysowa skłoniła rządy wielu krajów do udzielenia pomocy ich przeżywającym kłopoty liniom lotniczym. Na początku 2009 r. Chiny udzieliły bezpośredniej pomocy liniom China Eastern Airlines (750 mln EUR) oraz China Southern Airlines (320 mln EUR), zawieszono opłaty lotniskowe na chińskich lotniskach oraz obniżono ceny paliwa lotniczego. W Indiach Air India otrzymała 600 mln EUR w formie kapitału i preferencyjnych pożyczek od rządu.

6.1 Niektórzy z tych przewoźników, znani jako operatorzy piątej i szóstej swobody transportu lotniczego, traktują Europę jako ważne źródło zasobów do wykorzystania; dzieje się tak np. w przypadku przewoźników z Zatoki Perskiej.

6.2 Wyżej wspomniani przewoźnicy, korzystający z pomocy państwa, utrzymują swoje połączenia międzykontynentalne, mimo że ogólne wskaźniki wykorzystania miejsc w samolotach spadły w sposób drastyczny. W przypadku niektórych z tych przewoźników wskaźniki te wzrastają, w czasie gdy przewoźnicy europejscy, dostosowując się do sytuacji rynkowej, zmuszeni są do ich redukcji (w tym roku przewoźnicy z Zatoki Perskiej zwiększyli zdolności przewozowe głównie do dużych europejskich portów lotniczych o 14 %).

7. Dotychczasowe reakcje Wspólnoty Europejskiej na obecny, najgłębszy w historii, kryzys były następujące: latem zniesiono ograniczenia związane z czasem na start lub lądowanie, jednak nastąpiło to za późno i na zbyt ograniczoną skalę. Formalne przyjęcie i opublikowanie tego rozporządzenia nastąpiło pod koniec czerwca, niemal trzy miesiące po rozpoczęciu się sezonu letniego, przez co nie mogło ono pomóc sektorowi zareagować w sposób bardziej elastyczny na szybko zachodzące zmiany warunków rynkowych.

8. Mimo, że stowarzyszenia linii lotniczych od początku odrzuciły pomysł udzielania pomocy państwa w indywidualnych przypadkach, wskazano kilka dziedzin, które wymagały podjęcia natychmiastowych działań regulatora, wspierających je w walce z kryzysem.

8.1 Celem spodziewanego zimowego zniesienia ograniczeń czasu startu lub lądowania jest wsparcie przemysłu lotniczego, a w szczególności linii lotniczych, polegające na eliminacji skutków kryzysu poprzez dostosowanie zdolności przewozowych do dalszego spadku popytu. Środek ten jest niedyskryminujący, przynosi korzyści wszystkim liniom lotniczym i różnym modelom przedsiębiorstwa, jak również stanowi krótkoterminowy środek jednorazowego zastosowania. Jeżeli ma przynieść pożądane skutki, należy go wprowadzić w odpowiedniej chwili. Środek ten popierają także niektóre tanie linie lotnicze.

8.2 Kryzys, który w pierwszej kolejności dotknął sektor finansowy spowodował, że większość instytucji finansowych wyspecjalizowanych w finansowaniu sektora lotniczego albo zniknęła, albo zmieniła sektor działania.

8.3 Celem odnowienia swoich flot, przedsiębiorstwa lotnicze należące do AEA złożyły w okresie do lipca 2009 r. zamówienia w wysokości do 29 mld USD na zakup 535 nowych samolotów w najbliższych latach, podczas gdy w tym samym okresie 2008 r. zamówiły takich samolotów 561.

8.4 Szacuje się, że tylko 75–80 % tych zamówień jest lub będzie gwarantowana lub finansowana przez rynek finansowy. Pozostałe 20–25 % będzie albo wycofane albo trzeba będzie w ich przypadku znaleźć alternatywne sposoby finansowania, które obecnie nie istnieją.

8.5 W samym tylko 2008 r. Europejski Bank Inwestycyjny przyznał na projekty w państwach członkowskich kredyty w wysokości niemal 52 mld EUR, z czego jedynie 2,7 mld przeznaczono dla europejskiego przemysłu transportowego (dla przewoźników, portów lotniczych, służb kontroli ruchu lotniczego i producentów samolotów).

8.6 W swoim raporcie ostatecznym z maja 2009 r. ICAO GIACC zaleciło, aby ICAO przyjęło do realizacji trzy globalne zadania:

- a) w krótkim okresie do 2012 r.: zwiększenie efektywności wykorzystania paliwa przez eksploatowaną flotę o 2 % rocznie;
- b) w perspektywie średniookresowej do 2020 r.: roczne zwiększenie efektywności wykorzystania paliwa o 2 %;
- c) w okresie 2021–2050: globalne zwiększenie efektywności wykorzystania paliwa o 2 % rocznie.

8.7 Ważne jest, aby lotnictwo międzynarodowe było reprezentowane i traktowane jako jeden sektor podczas 15. konferencji stron (COP-15) w Kopenhadze w grudniu 2009 r. Ważne jest również, aby częścią umowy kopenhaskiej było porozumienie ustalające globalne limity emisji powodowanych przez lotnictwo. Dyskusja powinna dotyczyć zarówno linii lotniczych, jak i producentów samolotów.

8.8 W związku z wejściem w życie w 2012 r. wspólnotowego systemu handlu przydziałami na emisje ważne jest, aby europejscy przewoźnicy zaczęli stopniowo wymieniać swoje samoloty na efektywniejsze pod względem zużycia paliwa. Samoloty najnowszej generacji typu B737 lub A320 umożliwiają obniżenie poziomu emisji CO₂ o 7–8 % w porównaniu z ich poprzednią generacją. Należy również przeznaczyć fundusze na wprowadzanie radykalnych innowacji w technologiach produkcji silników i płatowców oraz w technologiach wytwarzania paliwa.

8.9 Średni wiek eksploatowanej floty wciąż jest stosunkowo wysoki (co wpływa na wyniki przewoźników), dlatego musi powstać zorganizowany sektor ich demontażu. Obecnie działania są zbyt ograniczone i niewystarczająco skoordynowane; trzeba stworzyć prawdziwy europejski sektor pod auspicjami władz publicznych.

8.10 W inicjatywę tę należy oczywiście włączyć producentów i ich podwykonawców. Dzięki temu mogłyby powstać dodatkowe miejsca pracy i dochody poprzez rozszerzenie działalności przemysłowej na cały cykl życia produktu, aż do wycofania statku powietrznego z eksploatacji.

8.11 Dostawcy usług nawigacji lotniczej (ANSP) działają na zasadzie odzyskiwania kosztów – gdy zmniejsza się poziom ruchu lotniczego, podnosi się koszty jednostkowe, dlatego też kryzys uderza w linie lotnicze podwójnie. Dostawcy usług nawigacji lotniczej powinni dostosować swoją podstawę kosztów do zmienionego środowiska gospodarczego i do znacznie niższego natężenia ruchu lotniczego.

8.12 Pakiet Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej będzie pośrednio dotyczył reguły odzyskiwania kosztów poprzez narzucenie celów wydajności na Funkcjonalne Bloki Przestrzeni Powietrznej oraz na państwa członkowskie. Jednakże zostanie on wprowadzony w życie dopiero w 2012 r. SESAR, program, przy pomocy którego ustanowiony zostanie wspólny system elektroniczny, zastąpi 22 systemy operacyjne, 30 języków programowania i 31 systemów krajowych, które są wykorzystywane obecnie.

8.13 Uwzględniając fakt, że państwa członkowskie już przyjęły dyrektywę w sprawie opłat lotniskowych, w czasach kryzysu powinny one postępować tak, jakby główne postanowienia dyrektywy już obowiązywały. Komisja posiada już obecnie kompetencje wykonawcze dotyczące opłat lotniskowych w UE.

8.14 W roku ubiegłym Europejska Agencja Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego (EASA) uzyskała kompetencje prawne dotyczące zasad bezpieczeństwa związanych z wykonywaniem lotów, udzielaniem licencji dla załóg lotniczych i z nadzorem nad operatorami z krajów trzecich.

8.15 Środki na rzecz poprawy bezpieczeństwa muszą być oparte na analizie danych i ocenie ryzyka. Środki takie, opracowywane przez przemysł we współpracy z rządami, zaowocowały udokumentowanym zwiększeniem bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Należy utrzymać wiodącą rolę przemysłu w tych działaniach, jako że bezpieczeństwo ma w lotnictwie znaczenie fundamentalne. Należy zapewnić, że EASA będzie zajmować się wyłącznie kwestiami związanymi z bezpieczeństwem.

8.16 Już od dłuższego czasu sektor lotniczy czeka na ostateczne porozumienie w sprawie wzajemnego uznania środków ochrony między Europą a USA. Obecnie potrzebna jest decyzja polityczna celem uznania amerykańskich środków ochrony za równorzędne. Takie uznanie będzie korzystne dla 6 mln pasażerów rocznie podróżujących z USA i udających się w podróże tranzytowe z lotnisk europejskich.

9. Europejski sektor lotnictwa stanowi istotną część gospodarki, ponieważ w istotny sposób przyczynia się do realizowania jednej z jej fundamentalnych zasad, tzn. mobilności (towarów i osób). Jest także ważnym elementem silnej bazy przemysłowej wnoszącej znaczący wkład w rozwój technologiczny i we wzrost gospodarczy. Utrzymanie tej bazy w perspektywie długoterminowej to sprawa o pierwszorzędym znaczeniu i należy do tego zachęcać. W dobie globalizacji sektor lotnictwa jest także siłą napędową naprawy gospodarczej. Dlatego rządy powinny przede wszystkim postawić sobie za cel zadbanie o to, by filary, na których opiera się kulejąca gospodarka (w tym przemysł lotniczy), utrzymały się na powierzchni, ale także by stworzyć warunki sprzyjające szybkiemu powrotowi do normalnego funkcjonowania. W związku z tym EKES zdecydowanie zaleca przedsięwzięcie poniższych kroków i wykorzystanie środków pomocy:

9.1 Łańcuch wartości w sektorze lotniczym (lotniska, producenci samolotów, dostawcy paliwa, obsługa naziemna, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, linie lotnicze) powinien jako całość podlegać cyklom koniunkturalnym i presji konkurencji. Trwa właśnie restrukturyzacja mająca na celu zminimalizowanie negatywnych skutków pogorszenia koniunktury gospodarczej.

9.2 Komisja powinna zainicjować wszystkie procedury celem ułatwienia wprowadzenia odstępstwa od zasady 80:20 w wykorzystaniu czasów startu lub lądowania w sezonie zimowym 2009/2010.

9.3 Biorąc pod uwagę, że w perspektywie średnioterminowej oczekuje się wzrostu natężenia ruchu lotniczego o 4–5 % rocznie, a w ciągu najbliższych 20 lat może powstać 25 tys. nowych samolotów o pojemności ponad 100 miejsc, trzeba właściwie zarządzać zdolnościami produkcyjnymi w Europie. Tam, gdzie restrukturyzacja jest nieunikniona, trzeba uwzględnić kwestię zachowania zdolności produkcyjnych i umiejętności.

9.4 Komitet zaleca, by tam, gdzie dokonuje się restrukturyzacji, stosować się do procedur dotyczących informowania partnerów społecznych i konsultacji z nimi. Komitet zachęca wszystkich partnerów społecznych do rozwijania zorganizowanego i proaktywnego dialogu społecznego na szczeblu przedsiębiorstw, a także na szczeblu krajowym i europejskim.

9.5 Władze publiczne powinny pomagać zagrożonym przedsiębiorstwom w utrzymaniu wykwalifikowanych pracowników i miejsc pracy, np. poprawiając dostęp do szkolenia zawodowego w okresach osłabionej koniunktury. Organy administracji publicznej mogą przejąć wiodącą rolę we wspieraniu rozwoju i nabywania kwalifikacji koniecznych w perspektywie średnio- i długoterminowej. W tym kontekście EKES uważa, że należy wdrożyć system perspektywicznego zarządzania miejscami pracy i kwalifikacjami, angażujący partnerów społecznych.

9.6 W swoich opiniach (ostatnio SOC/347) Komitet podkreślał znaczenie wysokiego poziomu kształcenia szkolnego i uniwersyteckiego, a także dobrej współpracy między przemysłem a placówkami oświatowymi, dla zapewnienia absolwentom szukającym pracy odpowiedniej wiedzy i kwalifikacji.

9.7 Tego rodzaju skoordynowane wsparcie ze strony organów publicznych (na szczeblu UE, państw, regionów itp.) ma kluczowe znaczenie dla przeciwdziałania skutkom kryzysu, które dotyczą sektoru przemysłowy w okresie, gdy następują masowe przejścia na emeryturę. Jeżeli nie podejmie się środków na rzecz utrzymania wykwalifikowanych pracowników w przemyśle wytwórczym, nie będzie on w stanie sprostać wyzwaniom pojawiającym się w długoterminowej perspektywie.

9.8 Należy sprawić, aby Europejski Bank Inwestycyjny powrócił do swojej polityki sprzed 2007 r., kiedy to europejscy przedsiębiorcy mogli korzystać z kredytów. Powinno to nastąpić szybko, ponadto nowa polityka powinna za swój cel obrać w szczególności finansowanie zakupów nowych maszyn. Celem takiego finansowania nie mogłoby być powiększenie floty.

9.9 Wskazane byłoby także zapewnienie mechanizmów zabezpieczenia przed ryzykiem finansowym, wynikającym np. z wahań kursów walutowych (por. pkt 4.6 opinii CCMI/047). Mogłoby ono przybrać formę gwarancji kredytowych w oparciu o zaliczki zwrotne lub pożyczki z EBI (Europejskiego Banku Inwestycyjnego).

9.10 Należy przeznaczyć dodatkowe fundusze na badania i rozwój w przemyśle lotniczym, tak aby mógł on sprostać wyzwaniom, które czekają go w przyszłości, w tym także wymaganiom unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji. Jednakże najlepszym rozwiązaniem na rzecz złagodzenia zmian klimatu na

poziomie międzynarodowym byłoby globalne, sektorowe podejście dla lotnictwa w ramach ICAO, ponieważ ułatwiłoby to rozwiązanie problemu o zasięgu globalnym

9.11 Biorąc pod uwagę innowacyjne i strategiczne znaczenie przemysłu lotniczego dla europejskiej bazy przemysłowej i technologicznej, poprzez intensywne wysiłki UE można by uzyskać silne wsparcie dla badań i rozwoju (zagrożonych przez kryzys) w ramach fazy wdrażania siódmego Programu ramowego na rzecz badań i rozwoju oraz w ramach przyszłego ósmego Programu ramowego. Aby zapewnić doskonałość Europy w dziedzinie badań i rozwoju, nie wolno zmniejszać publicznego wsparcia dla B+R, które, wraz ze współpracą, są niezbędne do realizacji tych celów a także do dalszego skupienia się na zrównoważonym i długookresowym rozwoju przemysłu lotniczego dzięki wprowadzeniu paliw alternatywnych i nowych rozwiązań operacyjnych.

9.12 Główni producenci lżej odczuwają spadek koniunktury niż ich dostawcy i podwykonawcy, którzy zapewniają najwięcej wykwalifikowanych miejsc pracy w przemyśle. Wsparcie mogłoby mieć formę wzajemnych pożyczek i gwarancji dla podwykonawców. Producenci powinni wspierać wysiłki dostawców gwarantując im dochód i długoterminową ciągłość produkcji.

9.13 Należy niezwłocznie wprowadzić w życie pakiet Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej II. Podział przestrzeni powietrznej w Europie powoduje dodatkowe poważne obciążenia nie tylko dla pasażerów, ale i dla przewoźników. W swej najnowszej opinii EKES wyraził zdecydowane wsparcie dla pakietu SES II. Lotnictwo jest sektorem o zasięgu globalnym i w celu uniknięcia dodatkowych obciążeń oraz nieefektywności konieczna będzie interoperacyjność. Dlatego trzeba w dalszym ciągu skupiać się na zapewnieniu interoperacyjności w ramach systemów SESAR i NextGen. Komisja musi w 2010 r. opracować mechanizm finansowania wdrażania systemu SESAR, tak by umożliwić jak najpowszechniejsze uczestnictwo w tym rewolucyjnym przedsięwzięciu.

9.14 Należy nakłonić wszystkie państwa członkowskie do przyspieszenia wprowadzenia w życie dyrektywy w sprawie opłat lotniskowych. Komisja powinna rozważyć możliwość skorzystania z kompetencji wykonawczych, przyznanych jej na mocy wspomnianej dyrektywy.

9.15 Komisja wyda komunikat skierowany do państw członkowskich i Europejskiej Organizacji do spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol) celem wprowadzenia moratorium na opłaty na rzecz służb kontroli ruchu lotniczego. EKES uznaje wysiłki już poczynione w związku z tą sprawą przez Dyрекcję Generalną ds. Transportu i Energii (DG TREN) i zdecydowanie zachęca ją do dalszego wywierania nacisku na państwa członkowskie.

9.16 Instytucje europejskie powinny kłaść nacisk na konsultacje między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej a liniami lotniczymi wymagane na podstawie rozporządzenia nr 1794/2006 w sprawie schematu opłat. Konieczna jest kolejna aktualizacja tego rozporządzenia, tak aby uwzględniło ono system skuteczności działania wdrażany w ramach pakietu SES II.

9.17 Należy zagwarantować, że EASA będzie zajmować się wyłącznie kwestiami związanymi z bezpieczeństwem. Należy zapewnić utrzymanie poziomu bezpieczeństwa lotów oraz jego dalszą poprawę.

Jednorazowa kontrola pasażerów powinna zostać wdrożona w całej UE do kwietnia 2010 r. (data wejścia w życie nowych unijnych przepisów dotyczących ochrony na mocy rozporządzenia 300/2008). Ponadto państwom członkowskim należy przekazać ostateczny wniosek dotyczący jednorazowej kontroli pasażerów UE-USA, oparty o zasadę wzajemnej oceny unijnych i amerykańskich środków bezpieczeństwa. Powinien on zostać wprowadzony w życie w możliwie najkrótszym terminie.

Bruksela, 17 grudnia 2009 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Mario SEPI

9.18 Potrzeba więcej międzynarodowych porozumień lotniczych między UE a krajami trzecimi celem zagwarantowania warunków uczciwej konkurencji. W swej opinii EKES bardzo pozytywnie ocenił umowę zawartą przez Komisję z Kanadą.

9.19 Ogólnie rzecz biorąc, coraz częstsza współpraca regionalna i międzynarodowa między podmiotami działającymi w przemyśle (przewoźnikami, producentami, władzami publicznymi), mogłaby przyczynić się do pobudzenia dostaw i całokształtu działalności w sektorze, pod warunkiem, że taki „handel” będzie przebiegał w sposób odpowiedzialny społecznie i z zaangażowaniem wszystkich partnerów społecznych.