

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa”**

[COM(2015) 598 final]

(2016/C 389/12)

**Sprawozdawca: Jacek KRAWCZYK**

Dnia 7 grudnia 2015 r. Komisja, działając na podstawie art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

*komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa”*

[COM(2015) 598 final].

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 21 czerwca 2016 r.

Na 518. sesji plenarnej w dniach 13 i 14 lipca 2016 r. (posiedzenie z 14 lipca 2016 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 234 do 5 (3 osoby wstrzymały się od głosu) przyjął następującą opinię:

## **1. Wnioski i zalecenia**

1.1. Nadrzędnym celem strategii UE w dziedzinie lotnictwa (określonej w dokumencie COM(2015) 599 final), zwanej dalej „strategią”, ma być poprawienie klimatu inwestycyjnego, aby zachęcić do większych europejskich inwestycji w unijny przemysł lotniczy, zwiększyć konkurencyjność tego sektora i wzmocnić jego rolę w gospodarce, a przez to wspierać ogólny wzrost gospodarczy i tworzenie nowych miejsc pracy.

1.2. Komisja Europejska (Komisja) słusznie podkreśliła znaczenie lotnictwa dla UE ze względu na rosnące potrzeby w zakresie mobilności i sieci połączeń, a także zwróciła uwagę na znaczenie tego sektora w kontekście wzrostu gospodarczego oraz na to, ile się w branży lotniczej tworzy bezpośrednich i pośrednich miejsc pracy. Korzystanie z rozwoju światowego lotnictwa słusznie stanowi dziś jeden z priorytetów podmiotów unijnych. Sektor lotniczy UE powinien postrzegać wyzwania związane ze zmianą klimatu jako stwarzające możliwości w dziedzinie badań naukowych i innowacji.

1.3. Do celów strategii należą utrzymanie wysokich standardów bezpieczeństwa i ochrony, wzmocnienie wymiaru społecznego i tworzenie wysokiej jakości miejsc pracy w sektorze lotnictwa, dalsza ochrona praw pasażerów, ale także zwalczanie ograniczeń przepustowości w powietrzu i na ziemi, ułatwianie rozwoju sektora w Europie i na świecie, wspieranie innowacji, multimodalności oraz perspektywicznej i mającej oparcie w międzynarodowym konsensusie polityki w kwestii zmiany klimatu. Niemniej EKES zachęca Komisję do podjęcia dalszych praktycznych środków pozwalających – poprzez tworzenie wysokiej jakości miejsc pracy – uniknąć negatywnych skutków dla zatrudnienia, o czym wspominał już w opinii TEN/565 w sprawie dumpingu socjalnego w europejskim sektorze lotnictwa cywilnego <sup>(1)</sup>.

1.4. Aby możliwe było pomyślne realizowanie tych ambitnych i kompleksowych celów, strategia musi opierać się na „całościowym” podejściu do lotnictwa, obejmującym nową, pogłębioną i wielopłaszczyznową ocenę tego sektora. EKES w pełni popiera podejście całościowe, które jest niezbędne dla dalszego rozwoju ekosystemu lotniczego.

1.5. EKES wyraża uznanie dla Komisji za podjęcie tej inicjatywy politycznej, która ponownie umieszcza wieloaspektową rolę lotnictwa w politycznym polu widzenia zarówno w Europie, jak i na całym świecie, i która uczuli regulatorów na potrzebę szerszego przeglądu wymogów dotyczących przemysłu lotniczego – nie tylko z punktu widzenia regulacyjnego czy infrastrukturalnego, ale także z perspektywy społecznej, gospodarczej i środowiskowej. Niezbędne jest większe uznanie i wsparcie polityczne roli lotnictwa, i to zarówno na szczeblu UE, jak i na szczeblu państw członkowskich.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 13 z 15.1.2016, s. 110.

1.6. EKES zdecydowanie nalega, by strategia w dziedzinie lotnictwa była wdrażana w oparciu o konstruktywny dialog społeczny. Na poziomie UE inicjatywy podejmowane przez instytucje UE w dziedzinie lotnictwa należy konsultować z komitetem sektorowego dialogu społecznego ds. lotnictwa cywilnego. Jeśli inicjatywy te wywierają skutki społeczne na warunki zatrudnienia, EKES proponuje, by odbywał się dialog między partnerami społecznymi. EKES potwierdza swoje poglądy i zalecenia zawarte w swojej opinii w sprawie dumpingu socjalnego w europejskim sektorze lotnictwa cywilnego<sup>(2)</sup>.

1.7. EKES potwierdza swoje zalecenia dotyczące strategii, sformułowane w jego ostatniej opinii w sprawie zintegrowanej polityki UE w dziedzinie lotnictwa<sup>(3)</sup>. EKES wyraża zadowolenie z faktu, że w dokumencie Komisji wzięto pod uwagę szereg propozycji z tej opinii dotyczących rynku wewnętrznego, a także międzynarodowego i społecznego wymiaru lotnictwa unijnego. EKES podtrzymuje również swoje stanowisko wyrażone w innych opiniach Komitetu dotyczących sektora lotnictwa UE (w tym TEN/552 – Przepustowość portów lotniczych w UE, CCMI/125 – Pomoc państwa dla portów i linii lotniczych, TEN/504 – Jednolita europejska przestrzeń powietrzna II+). Uważa też, że są one równie istotne dla UE 27, jak były w UE składającej się z 28 państw członkowskich.

1.8. Komisja podjęła szereg istotnych inicjatyw regulacyjnych na rzecz lotnictwa europejskiego, obejmujących przegląd wytycznych w sprawie pomocy państwa dla linii i portów lotniczych, wprowadzenie pakietu dotyczącego portów lotniczych, opracowanie przepisów wspierających postęp w realizacji celu w postaci jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES), przegląd rozporządzenia w sprawie subsydiowania i nieuczciwych praktyk cenowych, i wiele innych działań. Zachodzi pilna potrzeba wdrożenia wszystkich tych polityk i regulacji z myślą o zapewnieniu pełnego wdrożenia strategii przez państwa członkowskie. To samo dotyczy uruchomienia europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR) – bardzo udanego innowacyjnego projektu opracowanego w UE – jak również dalszej realizacji inicjatywy „Czyste niebo” (programu badawczego mającego na celu opracowanie technologii nastawionych na znaczącą poprawę wskaźnika efektywności środowiskowej transportu lotniczego). Konieczne i dobrze ukierunkowane finansowanie na szczelbu UE powinno być uzupełniane finansowaniem prywatnym; powinno też pobudzać horyzontalne działania międzysektorowe.

1.9. Co się tyczy linii lotniczych, portów lotniczych i służb kontroli ruchu lotniczego, w strategii należy jasno określić, jak dążyć do przyszłej liberalizacji przy jednoczesnym zapewnieniu „równych warunków działania” (uczciwej konkurencji). Konsolidację można wspierać, jednak wyłącznie zapewniając wysoki poziom niezawodnej sieci połączeń we wszystkich państwach członkowskich.

1.10. Zagadnienie uczciwej konkurencji obejmuje także poszanowanie praw pracowniczych. W negocjacjach z państwami trzecimi trzeba uwzględniać przepisy zbliżone do art. 17 bis Umowy o transporcie lotniczym między Unią Europejską a Stanami Zjednoczonymi. Należy zachowywać uczciwość i wzajemność oraz najwyższe możliwe do wyegzekwowania normy bezpieczeństwa, ochrony i standardy socjalne. Wszelkie porozumienia w dziedzinie polityki zewnętrznej UE w zakresie lotnictwa powinny zapewniać, by uwzględniono zasady MOP i znaleziono obustronnie akceptowany sposób zagwarantowania ich przestrzegania<sup>(4)</sup>.

1.11. Przy wdrażaniu strategii należy w dalszym ciągu koncentrować się na roli państw członkowskich, a także innych uczestników sieci wartości sektora lotnictwa, takich jak producenci statków powietrznych, silników i ich podzespołów. Lotnictwo unijne musi umiejętnie czerpać korzyści z cyfryzacji lotnictwa opartego na wzajemnych połączeniach. Musi się w pełni i aktywnie włączyć w rewolucję przemysłową 4.0. W unijnym cywilnym lotniczym przemyśle wytwórczym rola i zdolności Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) mają znaczenie strategiczne dla utrzymania konkurencyjności na globalnym rynku lotnictwa cywilnego.

1.12. Unijne lotnictwo potrzebuje większej jasności co do tego, w jaki sposób można bardziej elastycznie traktować przepisy dotyczące prawa własności i kontroli, kierując się zasadą wzajemności, a jednocześnie zapewniając zharmonizowane stosowanie i egzekwowanie tych przepisów w całej UE oraz stale dopilnowując, by kontrole tych przedsięwzięć były zgodne z prawem wspólnotowym. W przeciwieństwie do innych regionów świata, w Unii Europejskiej obywatele UE mogą inwestować w unijne linie lotnicze bez żadnych ograniczeń co do wartości procentowej nabywanego kapitału lub stopnia i poziomu kontroli sprawowanej nad taką linią lotniczą. Pytanie brzmi więc: dlaczego nie dokonują takich inwestycji?

<sup>(2)</sup> Zob. przypis 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 13 z 15.1.2016, s. 169.

<sup>(4)</sup> Dz.U. C 198 z 10.7.2013, s. 51.

1.13. EKES przyznaje, że zwracając się do państw członkowskich i innych zainteresowanych stron o poparcie dla swoich propozycji, Komisja musi działać w sposób staranny. Jednakże bezwzględnie konieczne jest objęcie przez nią przywództwa politycznego. Odpowiednie zadania EASA i Eurocontrol powinny zostać określone w sposób, który zapewni wzajemne uzupełnianie się obu organizacji, tak aby można było uniknąć powielania działań.

1.14. EKES przypomina o swojej gotowości do pełnego wspierania Komisji w jej dążeniach w zakresie prowadzenia debaty politycznej na temat najlepszego sposobu zapewnienia międzynarodowej konkurencyjności Europy w dziedzinie lotnictwa oraz tworzenia i wdrażania niezbędnych ram legislacyjnych i regulacyjnych. Dyskusja na temat Brexitu dała EKES-owi impuls do jeszcze intensywniejszych działań na rzecz dalszej integracji lotnictwa UE, co jest nam potrzebne bardziej niż kiedykolwiek.

1.15. Ze względu na swój wyjątkowy skład i wiedzę specjalistyczną EKES ma idealne możliwości, aby włączyć do debaty politycznej poglądy zorganizowanego społeczeństwa obywatelskiego dotyczące politycznych, społecznych, gospodarczych i środowiskowych skutków inicjatyw regulacyjnych w dziedzinie lotnictwa oraz najbardziej odpowiednich i zrównoważonych środków wdrażania strategii. W związku z tym EKES postanawia stale śledzić wdrażanie strategii i w tym celu uruchomi odrębny projekt, przydzieli odpowiednie zasoby i będzie korzystał z wiedzy specjalistycznej.

1.16. EKES zaleca, aby włączeniu zainteresowanych stron we wdrażanie strategii towarzyszyło usystematyzowane i konkretne wyjaśnienie sposobu, w jaki strategia będzie wdrażana. Obok planu działania wskazującego, jakie inicjatywy zostaną zaprezentowane w najbliższych latach oraz kiedy to nastąpi, potrzebny jest także plan działania szczegółowo określający, w jaki sposób Komisja zamierza dotrzeć do zainteresowanych stron w celu zapewnienia ich tak istotnego zaangażowania. Mobilizacja wszystkich podmiotów sektora lotnictwa pracujących wspólnie nad realizacją strategii stanowi duże wyzwanie, ale jest konieczna.

## 2. Kontekst

2.1. Unijny sektor lotnictwa zatrudnia bezpośrednio od 1,4 mln (źródło: Steer Davies Gleave, *Study on employment and working conditions in air transport and airports, Final report 2015*) do 2,2 mln osób (źródło: *Aviation: Benefits Beyond Borders*, sprawozdanie opracowane przez Oxford Economics dla ATAG, kwiecień 2014 r.), a bezpośrednio lub pośrednio przyczynia się do utrzymywania około 4,8 do 5,5 mln miejsc pracy (źródło: Steer Davies Gleave, *Study on employment and working conditions in air transport and airports, Final report 2015*). Bezpośredni wkład lotnictwa w PKB UE wynosi 110 mld EUR, natomiast całkowity łączny wpływ z turystyką łącznie ma wartość 510 mld EUR w wyniku efektu mnożnikowego (źródło: Steer Davies Gleave, *Study on employment and working conditions in air transport and airports, Final report 2015*). Wyraźnie widać więc, że potencjał gospodarczy lotnictwa znacznie przewyższa jego bezpośrednie oddziaływanie.

2.2. Jednakże istotne jest, aby zdawać sobie sprawę z wpływu sektora lotnictwa na światowy klimat z punktu widzenia emisji. Każda strategia w dziedzinie lotnictwa musi brać pod uwagę otwarte dla tego sektora możliwości, by stał się bardziej zrównoważony. Obejmują one wykorzystywanie innowacyjnych biopaliw i nowych mieszanek paliw. Europa powinna dążyć do tego, aby poprzez badania naukowe i innowacje stać się liderem w tej dziedzinie.

2.3. Mimo znacznego wzrostu liczby pasażerów przewożonych przez unijne linie lotnicze, spadek poziomu zatrudnienia wynosił od 2008 r. 2,2 % rocznie i jest wyraźniejszy niż dla całej gospodarki (-0,7 % rocznie). Jednocześnie mamy do czynienia z coraz większą liczbą i coraz różnorodnymi rodzajami nietypowych form zatrudnienia (na czas określony i w niepełnym wymiarze czasu, pracownicy tymczasowo zatrudnieni za pośrednictwem agencji, samozatrudnienie, umowy zerogodzinowe, pracownicy delegowani, płacenie za możliwość pracy itp.).

2.4. Z uwagi na to, jak znaczący jest wkład lotnictwa w całkowite wyniki unijnej gospodarki i jej pozycję światową, ważne jest, aby unijny sektor lotnictwa pozostawał konkurencyjny, utrzymywał pozycję globalnego lidera i dysponował możliwościami rozwoju. W minionych kilku dziesięcioleciach sektor lotnictwa UE był przykładem – także dla innych sektorów przemysłu UE – jak reformy mogą zaowocować większymi korzyściami dla europejskich obywateli, pracowników, przedsiębiorstw i środowiska.

2.5. EKES w pełni zaangażował się w unijną politykę w dziedzinie lotnictwa oraz przepisy w tym zakresie, przyjmując szereg opinii i organizując imprezy i wysłuchania publiczne z udziałem zainteresowanych stron. Komitet przedłożył szereg konkretnych propozycji dotyczących różnorodnych elementów sieci wartości unijnego sektora lotnictwa, jej organizacji i działania i zadeklarował wyraźne poparcie dla szeroko zakrojonego dialogu społecznego<sup>(5)</sup> (Komitet wzywał między innymi do lepszego wdrażania w Europie przepisów dotyczących lotnictwa, do zapewnienia prawdziwie równych warunków działania dla wszystkich ogniw łańcucha wartości sektora lotnictwa oraz do podjęcia szybkich i odważnych działań w celu uniknięcia zbliżającego się kryzysu przepustowości).

2.6. Wiele zainteresowanych stron na szczeblu europejskim, w tym EKES, wzywało do pilnego przyjęcia solidnej, kompleksowej, zorientowanej na rynek i zrównoważonej unijnej strategii w dziedzinie lotnictwa. W swojej ostatniej opinii w sprawie zintegrowanej polityki UE w dziedzinie lotnictwa<sup>(6)</sup> Komitet określił sześć czynników wyznaczających poziom konkurencyjności europejskiego lotnictwa: bezpieczeństwo, zrównoważoność pod względem gospodarczym, społecznym i środowiskowym, konkurencyjność dzięki innowacyjności, wymiar społeczny, doskonałość operacyjną oraz sieć połączeń<sup>(7)</sup>. EKES w pełni potwierdza swoje zalecenia dotyczące strategii, które zostały sformułowane w tej opinii.

2.7. Silna wola polityczna, wizja i odwaga są potrzebne do osiągnięcia równowagi między wymogami suwerenności a potrzebą kompromisu na poziomie UE. Obecnie – po referendum w Zjednoczonym Królestwie – jest to ważniejsze niż kiedykolwiek. Pod względem ekonomicznym kierunkiem i celem strategii powinno być stymulowanie inwestycji, dobrobytu i zrównoważonego wzrostu gospodarczego w całej Europie. Pod względem prawnym ramy powinny być solidne na poziomie makro i zapewniać stabilność planowania na poziomie mikro. Taka stabilność powinna zachęcać inwestorów europejskich do większych inwestycji w sektor lotnictwa UE. Ponadto inwestorzy z UE powinni uzyskać większy dostęp do międzynarodowych rynków wzrostu na zasadzie wzajemności.

2.8. W 2014 r. Biuro Analiz Parlamentu Europejskiego stwierdziło, że całkowity koszt braku działań na poziomie europejskim w sektorze lotnictwa wyniesie około 3 400 mln EUR rocznie w ciągu najbliższych 20 lat. Brak jasnej strategii oraz jej wdrażania spowodowałyby utratę przez unijny sektor lotnictwa możliwości wzrostu międzynarodowego oraz przewagi konkurencyjnej. Wzrost musi uzyskać trwałą charakter dzięki zagwarantowaniu sprawiedliwych warunków konkurencji. O ile jednak w strategii założono osiągnięcie pewnej wizji za pomocą odpowiednich narzędzi, to jej pomyślne wdrożenie będzie zależało od szerokiego wsparcia wszystkich zainteresowanych stron, w szczególności państw członkowskich.

2.9. Strategię oparto na „całościowym” podejściu do lotnictwa, ponieważ uznano jego istotną rolę społeczną – lotnictwo tworzy sieć połączeń między regionami, umożliwia mobilność pasażerów i ładunków, a także przynosi korzyści gospodarcze i innowacje techniczne pozwalające zminimalizować jego wpływ na zmianę klimatu; w związku z tym lotnictwo przyczynia się do stabilności gospodarczej, zrównoważenia środowiskowego i zrównoważonego rozwoju społecznego. EKES wyraża pełne poparcie dla tego podejścia.

### 3. Lotnictwo jako motor wzrostu

3.1. Z biegiem czasu poszczególne podsektory lotnictwa rozrosły się do rozmiarów przedsiębiorstw wartych miliardy euro, które działają i konkurują na różnych rynkach i które razem tworzą sieć wzajemnie powiązanych przedsiębiorstw tworzących wartość. Zarówno w strategii, jak i podczas jej wdrażania należy w większym stopniu określać mocne i słabe strony każdego uczestnika sieci wartości, jego możliwości tworzenia miejsc pracy oraz promować odpowiednie atuty tych podmiotów, tak by stworzyć optymalne ramy, w ramach których podsektory mogą indywidualnie i wspólnie przyczyniać się do wzrostu gospodarczego i dobrobytu.

3.2. Szersze, całościowe podejście do lotnictwa polega na wyjściu poza wyzwania dla linii i portów lotniczych oraz na podjęciu wyzwań, przed którymi stoją wszyscy uczestnicy sieci wartości. Państwa członkowskie oczekują usprawnionej, bezpiecznej, niezawodnej i zyskowej sieci połączeń do mniejszych peryferyjnych rynków handlowych i turystycznych. Producenci statków powietrznych, silników i ich podzespołów oczekują korzystnych warunków inwestycji w zakłady produkcyjne i działania badawczo-rozwojowe. Z kolei operatorzy usług lotniczych i linie lotnicze oczekują, że zdołają

<sup>(5)</sup> Dz.U. C 230 z 14.7.2015, s. 17, Dz.U. C 451 z 16.12.2014, s. 123, Dz.U. C 170 z 5.6.2014, s. 116.

<sup>(6)</sup> Zob. przypis 3.

<sup>(7)</sup> Zob. przypis 3.

przyciągnąć inwestorów i działać na coraz bardziej zliberalizowanych rynkach oraz w warunkach zapewniających zrównoważone poziomy zdrowej konkurencji. Należy respektować jakość warunków zatrudnienia, w tym w zakresie szkoleń, oraz prawa pasażerów.

3.3. Komisja prawidłowo zidentyfikowała kluczowe obszary wymagające uregulowań, zwłaszcza w odniesieniu do jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, konieczności kompleksowych mandatów do prowadzenia negocjacji międzynarodowych w celu zapewnieniu wzrostu gospodarczego oraz uczciwej konkurencji na rynkach. Komisja prawidłowo podkreśliła też potrzebę ustanowienia standardów i norm międzynarodowych, które zapewnią wysoki poziom bezpieczeństwa i ochrony i będą łagodzić wpływ lotnictwa na zmianę klimatu. Aby wspierać handel wyrobami unijnymi związanymi z lotnictwem w skali światowej, dwustronne umowy zawierane przez UE w sprawie bezpieczeństwa lotniczego powinny też dążyć do wzajemnego uznawania norm certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa.

3.4. Wszyscy uczestnicy sieci wartości sektora lotnictwa są zależni od klimatu politycznego, który sprzyja inwestycjom. Z uwagi na ponoszone przez nie wysokie koszty stałe, linie i porty lotnicze potrzebują ponadto ram regulacyjnych zapewniających stabilne warunki planowania. W instytucjach UE i na szczeblu krajowym omawia się obecnie kilka kwestii regulacyjnych; we wszystkich wypadkach potrzebne są jasne wytyczne formułowane przez Komisję. Ze względu na znaczenie tych kwestii uwzględniono je we wdrażaniu strategii <sup>(8)</sup>.

3.4.1. Kluczowe znaczenie ma doprecyzowanie, stosowanie i egzekwowanie przepisów dotyczących praw własności i kontroli (unormowanie brzmienia odnośnych zapisów w dwustronnych umowach dotyczących usług lotniczych, a także w unijnych przepisach rozporządzenia (WE) nr 1008/2008). Stanowią one ważny filar międzynarodowych umów o komunikacji lotniczej; bez tych przepisów umawiające się strony nie byłyby w stanie realizować wzajemnych praw umownych. Proponowane przez Komisję „wytyczne interpretacyjne” mogą okazać się niewystarczające jako narzędzie do rozwiązania kwestii systemowych oraz różnic w stosowaniu, pewności prawa i „skuteczności” przepisów. Unijnemu sektorowi linii lotniczych, który mierzy się ze znaczną konsolidacją, należy wskazać wyraźny kierunek rozwoju. W następstwie coraz większego znaczenia makroekonomicznego działalności linii lotniczych, a także zróżnicowanej rentowności poszczególnych linii lotniczych, konsolidacja budzą coraz większe zainteresowanie międzynarodowych funduszy inwestycyjnych i inwestorów strategicznych. Konsolidacja nie może odbywać się kosztem sieci połączeń, zwłaszcza na szczeblu regionalnym.

3.4.2. Zagadnienie uczciwej konkurencji obejmuje także poszanowanie praw pracowniczych. W negocjacjach z państwami trzecimi trzeba uwzględniać przepisy zbliżone do art. 17 bis Umowy o transporcie lotniczym między Unią Europejską a Stanami Zjednoczonymi. Należy zachowywać uczciwość i wzajemność oraz najwyższy poziom bezpieczeństwa, ochrony i standardów socjalnych. Wszelkie porozumienia w dziedzinie polityki zewnętrznej UE w zakresie lotnictwa powinny zapewniać, by uwzględniono zasady MOP i znaleziono obustronnie akceptowany sposób zagwarantowania ich przestrzegania <sup>(9)</sup>.

3.4.3. EKES apeluje do Komisji, by ułatwiła zawieranie porozumień w wyniku dialogu społecznego w celu zapobieżenia dumpingowi społecznemu i powstawaniu przeszkód na rynku wewnętrznym. Nawet najmniejsza akcja protestacyjna w lotnictwie może mieć wpływ na dużą liczbę lotów, pasażerów i przedsiębiorstw zależnych od turystyki i handlu. Należy się tym zająć, jeśli Komisja ma spełnić oczekiwania przy opracowywaniu „całościowego” podejścia do lotnictwa.

3.4.4. Istotnym zagadnieniem wymagającym głębszej analizy w ramach strategii jest technologia bezzałogowych statków powietrznych (dronów). Kwestia ta dotyczy nie tylko sprzętu (tj. rozmiarów i specyfikacji operacyjnej dronów), ale również oprogramowania i potencjału tej technologii. EKES z zadowoleniem przyjmuje prace podejmowane już przez EASA w tej dziedzinie. Jednakże w świetle inicjatyw regulacyjnych podejmowanych w innych regionach świata konieczna będzie ingerencja UE w tym obszarze innowacji, aby zapewnić, że Europa nie straci swej pozycji w zakresie stymulowania tej technologii i wpływania na międzynarodowe normy i standardy. Sprawą niezwykle pilną jest bezpieczeństwo i ochrona w eksploatacji dronów.

<sup>(8)</sup> Komitet przywołuje tu swoje opinie: Dz.U. C 241 z 7.10.2002, s. 29, Dz.U. C 264 z 20.7.2016, s. 11 i przypis 1.

<sup>(9)</sup> Zob. przypis 4.

3.4.5. Komisja słusznie wskazała kluczowe znaczenie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES), a także podkreśliła potrzebę przyjęcia i wdrożenia SES II. Jednolity system zarządzania przestrzenią powietrzną UE leży w najlepszym interesie europejskich obywateli i konsumentów, środowiska i ogólnej konkurencyjności europejskiego lotnictwa. Ponadto potrzebna jest pogłębiona analiza w celu określenia, dlaczego postęp jest jak dotąd stosunkowo powolny. Oczekiwań nie spełniły zwłaszcza funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej (FAB). Potrzebny będzie kompleksowy plan kontaktów w celu zapewnienia intensywnych, szczerych i uczciwych rozmów z państwami członkowskimi i instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej (ANSP) oraz dostosowanych propozycji dla poszczególnych państw członkowskich z myślą o udzielaniu im pomocy przy rozwiązywaniu najczęstszych problemów i pokonywaniu najczęstszych trudności związanych z modernizowaniem ich odpowiednich organizacji odpowiedzialnych za zarządzanie ruchem lotniczym. EKES jest przekonany, że włączając pracowników w dalsze rozważania i realizację, można właściwie zająć się obawami wyrażanymi przez partnerów społecznych. SESAR, który stanowi filar technologiczny SES, może ponadto skutecznie wspierać dalszą integrację unijnego systemu zarządzania ruchem lotniczym poprzez tworzenie nowych wspólnych zastosowań technologicznych. Menedżer sieci będzie kontynuować prace nad projektowaniem zintegrowanej europejskiej sieci tras na potrzeby bezpiecznego i sprawnego funkcjonowania służb kontroli ruchu lotniczego.

3.4.6. Istotne jest, by podczas tworzenia kompleksowej sieci transportu UE w pełni uwzględnić porty lotnicze i włączyć je w tę sieć, gwarantując dobre połączenia portów lotniczych z innymi rodzajami transportu. Multimodalność jest kwestią o kluczowym znaczeniu. Również technologie ICT i rozwiązania cyfrowe mogą przyczynić się do wzrostu wydajności sektora, sprzyjając multimodalności i zrównoważoności europejskiego sektora lotniczego.

3.5. Producenci z sektora lotnictwa konkurują ze sobą w sprzedaży na rynku globalnym. Rewolucja przemysłowa 4.0 stwarza nadzwyczajne możliwości dla lotniczego przemysłu wytwórczego UE. Należy przeanalizować i wdrożyć pełną synergię różnych obszarów polityki UE w tej dziedzinie. Producenci tego sektora inwestują w zakłady produkcyjne zlokalizowane w Europie i na całym świecie. Jeśli oceniany ma być całkowity wpływ lotnictwa na wzrost gospodarczy, nie można lekceważyć znaczenia analiz ekonomicznych ani certyfikacji producentów przez EASA, ze względu na znaczne rozmiary tych przedsiębiorstw oraz fakt, że konkurują w skali światowej.

3.6. Strategia jest oparta na europejskich standardach i wraz ze skoordynowanymi i opartymi na współdziałaniu negocjacjami ma prowadzić do ich akceptacji przez państwa trzecie. UE wprowadziła już struktury potrzebne do wdrożenia i dalszego dopracowania umowy o transporcie lotniczym UE–USA. Postanowienia w niej zawarte umożliwiają obu stronom dalsze dopracowanie konsensusu w sprawie wzmocnienia i wspólnego wdrażania tych standardów, a nawet ich rozszerzenia na państwa trzecie. Strategia powinna zatem zmierzać do wykorzystania instrumentów takich jak wspólny komitet UE–USA jako środka, który doprowadzi do tego, że podobnie myślące narody z całego świata uznają wspólnie, że zrównoważone lotnictwo jest uwarunkowane poszanowaniem podstawowych wartości. UE i Stany Zjednoczone mogą objąć wiodącą rolę w ustanawianiu światowych standardów (w tym SESAR/NextGen). UE i USA wciąż mają szansę, by wspólnie przewodzić w lotnictwie światowym.

3.7. Sukces europejskiego lotnictwa zależy także od umiejętności i kwalifikacji pracowników. Dlatego należy przyjąć środki, które zwiększą atrakcyjność tego sektora i zapobiegą odpływowi z niego wykwalifikowanych pracowników lub poszukiwaniu przez nich pracy w innych częściach świata.

#### **4. Wdrażanie strategii dotyczącej lotnictwa – zarządzanie zmianą**

4.1. EKES przyznaje, że zwracając się do państw członkowskich i innych zainteresowanych stron o poparcie dla swoich propozycji, Komisja musi działać w sposób staranny. Jednakże bezwzględnie konieczne jest objęcie przez nią przywództwa politycznego. Takie wyraźne zobowiązanie jest niezbędne, aby umożliwić uwolnienie potencjału europejskiego sektora lotniczego, zapewniając poszanowanie potrzeb państw członkowskich w zakresie zapewniania niezawodnej i bezpiecznej sieci połączeń i potwierdzając partnerom społecznym, że w dalszym ciągu będą zaangażowani w proces opracowywania i wdrażania niezbędnych środków legislacyjnych.

4.2. W swoim komunikacie Komisja zwróciła uwagę na kilka kwestii, które staną się przedmiotem inicjatyw regulacyjnych, a także powtórzyła, że będzie dążyła do większego zaangażowania wszystkich zainteresowanych stron. Niemniej obok planu działania wskazującego, jakie inicjatywy zostaną zaprezentowane w najbliższych latach oraz kiedy to nastąpi, potrzebny jest także plan działania szczegółowo określający, w jaki sposób Komisja zamierza dotrzeć do zainteresowanych stron i ogółu społeczeństwa w celu zapewnienia tak istotnego „czynnego udziału”.

4.3. Komisja słusznie wskazała na potrzebę wzmocnienia sektorowego dialogu społecznego. Pracownicy sektora lotniczego poddawani są dużej presji. W takich warunkach dialog społeczny ma podstawowe znaczenie dla zaangażowania partnerów społecznych w cały proces i zapewniania ich uczestnictwa. Kwestią wymagającą uściślenia jest to, w jaki sposób Komisja zamierza ukształtować dialog społeczny w odniesieniu do zagadnień wynikających z jej całościowego podejścia.

4.4. Istnieje potrzeba dalszego uściślenia, jaki system prawa pracy i zabezpieczeń społecznych ma zastosowanie do niezwykle mobilnych pracowników sektora lotnictwa cywilnego. Ze względu na niejasność przepisów występują znaczne luki dotyczące ochrony socjalnej europejskich załóg lotniczych. Zachodzi potrzeba zmiany obowiązujących zasad prawnych i dostosowania zarówno przepisów technicznych, jak i tych dotyczących zabezpieczeń społecznych.

4.5. Wdrażanie jakichkolwiek środków legislacyjnych musi odbywać się w kontekście zmiany klimatu. Opracowanie strategii w dziedzinie lotnictwa nie może mieć miejsca w oderwaniu od potrzeby pilnego zajęcia się na szczeblu światowym kosztami (pod względem gospodarczym, środowiskowym i społecznym) związanymi z licznymi skutkami zmiany klimatu. Sektor lotniczy UE powinien postrzegać wyzwania związane ze emisją gazów cieplarnianych jako możliwości w dziedzinie badań naukowych i innowacji.

4.6. Informacje na temat strategii i jej wdrażania muszą być przekazywane w sposób ciągły. Należy regularnie organizować właściwie ukierunkowane spotkania informacyjne z zainteresowanymi stronami.

4.7. Ponadto w ramach dialogu z państwami członkowskimi należy traktować ogólne podejście Komisji do lotnictwa jako kwestię priorytetową i wymagającą spójności. W niektórych przypadkach zasadniczym problemem wydaje się być brak zrozumienia na szczeblu krajowym prawdziwych potrzeb sektora lotnictwa. Komisja powinna rozważyć aktywniejsze wspieranie sektora lotniczego na szczeblu krajowym w ramach rozmów z państwami członkowskimi.

4.8. EKES ponownie wzywa wszystkie zainteresowane strony w sektorze lotnictwa, by zaangażowały się we wdrażanie strategii. Silny, zrównoważony sektor lotnictwa leży w najlepszym interesie wszystkich i nie możemy zaprzepaścić tej stworzonej dzięki strategii okazji.

Bruksela, dnia 14 lipca 2016 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Georges DASSIS

---