

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie zintegrowanej polityki UE w dziedzinie lotnictwa

(opinia rozpoznawcza)

(2016/C 013/25)

Sprawozdawca: Jacek KRAWCZYK

Dnia 2 marca 2015 r. Komisja, działając na podstawie art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

zintegrowanej polityki UE w dziedzinie lotnictwa

(opinia rozpoznawcza).

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię dnia 31 sierpnia 2015 r.

Na 510. sesji plenarnej w dniach 16 i 17 września 2015 r. (posiedzenie z dnia 17 września 2015 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 97 do 3 (nikt nie wstrzymał się od głosu) przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1. Konkurencyjność sektora lotnictwa UE jest zagrożona, jeśli cała sieć wartości europejskiego sektora lotniczego nie jest w stanie konkurować w zglobalizowanej gospodarce. W związku z tym „ogromne znaczenie ma większa intermodalność, lepszy poziom połączeń, wydajniejsze wykorzystanie mniejszych węzłów lotniczych i regionalnych portów lotniczych oraz optymalizacja procesów”⁽¹⁾.

1.2. Komisja Europejska (Komisja) opracowała szereg inicjatyw regulacyjnych dotyczących sieci wartości sektora lotnictwa w UE; dokonała przeglądu wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych, wydała pakiet w sprawie portów lotniczych oraz prawodawstwo mające przynieść postępy w tworzeniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, ale potrzebne będą dalsze działania, by zapewnić pełne wdrożenie prawodawstwa UE w dziedzinie lotnictwa przez państwa członkowskie.

1.3. Sektor lotnictwa UE znalazł się na rozdrożu: bez motywującej i spójnej strategii może mieć dalsze trudności z zapewnianiem niezawodnych połączeń dla obywateli, handlu i turystyki, przez co może utracić swe znaczenie gospodarcze i potencjał wzrostu. Nie w każdym przypadku będzie to jednak wymagało przyjęcia nowego prawodawstwa. EKES ponownie wzywa Komisję do dołożenia większych starań, aby zagwarantować wdrażanie obowiązującego prawodawstwa UE.

1.4. W świetle rozdrobnienia branży przedsiębiorstw lotniczych, rosnącej konkurencyjności węzłów lotniczych położonych poza UE, powolnych postępów we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i coraz większego ryzyka braku wystarczającej ilości połączeń z mniejszymi i/lub peryferyjnymi regionami, strategia Komisji dla sektora lotniczego UE powinna opierać się na przekonującej wizji dotyczącej tego, jak najlepiej promować konkurencyjność Europy bez zakłócania konkurencji ani osłabiania stosunków społecznych i stosunków pracy.

1.5. EKES jest zdania, że Komisja powinna ustalić, co jest motorem konkurencyjności, i oprzeć swoją strategię na korzyściach ekonomicznych, jakie lotnictwo stwarza dla Europy, jak również na wartościach społecznych i ekologicznych, które są charakterystyczną cechą Unii Europejskiej.

1.6. EKES wzywa Komisję do zadbania o to, by do konkurujących ze sobą podmiotów z UE i spoza UE stosowano porównywalne międzynarodowe normy i standardy. Należy także uwzględnić promowanie międzynarodowego stosowania zasad uczciwej konkurencji, jak również podstawowych konwencji MOP. Może to obejmować przegląd obowiązujących przepisów regulujących udział zainteresowanych stron w międzynarodowych negocjacjach.

⁽¹⁾ Dz.U. C 230 z 14.7.2015, s. 17.

1.7. EKES uważa, że strategia w dziedzinie lotnictwa, którą należy wypracować, musi opierać się na konstruktywnym dialogu społecznym. Na poziomie UE inicjatywy podejmowane przez instytucje UE w dziedzinie lotnictwa cywilnego należy konsultować z komitetem sektorowego dialogu społecznego ds. lotnictwa cywilnego. Na poziomie krajowym istnieje szereg przepisów, które powinny zostać wdrożone w celu zabezpieczenia warunków społecznych i warunków pracy oraz zapobieżenia zakłóceniom konkurencji powodowanym przez wykorzystywanie tanich bander. Choć kompetencje Unii Europejskiej są ograniczone w tej dziedzinie, Komisja powinna zrobić wszystko, co w jej mocy, by budować silne wsparcie dla jej inicjatyw ze strony partnerów społecznych na poziomie UE i państw członkowskich.

1.8. EKES zaleca również, aby Komisja przeprowadziła z nim konsultacje w sprawie trwającego opracowywania i wdrażania wytycznej przez Komisję strategii w dziedzinie lotnictwa. EKES uruchomi oddzielny projekt umożliwiający przydzielenie odpowiednich zasobów i specjalistów.

1.9. EKES wzywa wszystkie zainteresowane strony w sektorze lotnictwa, by zaangażowały się we wdrażanie nowej strategii UE w dziedzinie lotnictwa. Dopiero po przewyciężeniu partykularyzmów w sieci wartości europejskiego sektora lotnictwa możliwe będzie odzyskanie rozmachu i ponownie zainicjowanie wartościowych gospodarczych i społecznych działań przyczyniających się do rozwoju UE. Czynnikiem niezbędnym jest silne polityczne przywództwo Komisji Europejskiej.

1.10. Szczegółowe zalecenia zawiera także pkt 3 niniejszej opinii.

2. Wprowadzenie: Gospodarczy wymiar lotnictwa determinuje strategię i wpływa na pilną potrzebę podjęcia działań

2.1. Korzyści tworzone przez system transportu lotniczego dotyczą nie tylko bezpośrednio sektora lotnictwa. Oprócz zapewniania sieci połączeń i mobilności ludziom i przedsiębiorstwom obejmują one: handel i turystykę, zapewnienie inwestycji, dostarczanie siły roboczej, a także poprawę wydajności i innowacyjności, co przyczynia się do dobrobytu społeczeństwa.

2.2. Szacuje się, że w 2012 r. w Europie sektor transportu lotniczego bezpośrednio przyczynił się do powstania 2,6 mln miejsc pracy, a wydatki turystów, którzy przybywali do miejsca przeznaczenia drogą powietrzną, przyniosły dodatkowe 4,7 mln nowych miejsc pracy i 279 mld USD PKB.

2.3. Produkcja sprzętu i oprogramowania lotniczego w Europie spełnia najwyższe światowe standardy innowacji. To samo dotyczy obecnie innowacji w organizacji ruchu lotniczego, procedurach, rozwoju biznesu i zarządzaniu.

2.4. Ze względu na to, że ruch lotniczy jest motorem wzrostu gospodarczego, oczekuje się, że do 2020 r. wysokość łącznego wpływu przedsięwzięcia SESAR (przedsięwzięcie technologiczne w ramach projektu Single European Sky (SES) – jednolita europejska przestrzeń powietrzna) na PKB wyniesie 419 mld EUR, powstanie też około 42 tys. dodatkowych miejsc pracy.

2.5. UE opracowała ramy prawne europejskiego rynku lotniczego:

2.5.1. Projekt **jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej** rozpoczął się w 2004 r., został zaktualizowany w czerwcu 2008 r. za pomocą rozporządzenia SES II i w 2013 r. – za pomocą inicjatywy SES II +. Głównym celem jest reforma systemu zarządzania ruchem lotniczym w Europie, by poradzić sobie z ciągłym wzrostem natężenia ruchu lotniczego i liczby operacji lotniczych w jak najlepszych warunkach pod względem bezpieczeństwa, a jednocześnie opłacalności, efektywności lotu i ekologiczności (zob. opinie EKES-u TEN/504⁽²⁾ i TEN/354⁽³⁾).

2.5.2. **Pakiet dotyczący portów lotniczych** – w dniu 1 grudnia 2011 r. Komisja Europejska przyjęła kompleksowy pakiet środków mający na celu rozwiązanie problemu niewystarczającej przepustowości europejskich portów lotniczych oraz poprawę jakości usług dla pasażerów. Parlament Europejski przyjął te wnioski ustawodawcze w grudniu 2012 r. (zob. opinia EKES-u TEN/475⁽⁴⁾).

⁽²⁾ Dz.U. C 198 z 10.7.2013, s. 9.

⁽³⁾ Dz.U. C 376 z 22.12.2011, s. 38.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 181 z 21.6.2012, s. 173.

2.5.3. **Włączenie lotnictwa do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS)** w 2012 r. – Komisja Europejska wprowadziła program oparty na handlu uprawnieniami do emisji. Gdy wynik obrad Zgromadzenia ICAO (Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego) w 2013 r. okazał się niezadowalający, UE przyjęła zmodyfikowaną wersję ETS, która tymczasowo ma zastosowanie tylko do lotów wewnątrzunijnych, w oczekiwaniu na wynik obrad Zgromadzenia ICAO w 2016 r.

2.5.4. **Przegląd zasad pomocy państwa** – przyjęty przez Komisję w lutym 2014 r. w celu aktualizacji i unowocześnienia wcześniejszych rozporządzeń z lat 1994 i 2005. Kluczowe elementy obecnych wytycznych określają nowe kryteria kwalifikacji portów lotniczych do uzyskania pomocy państwa, jak również pomocy na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych uruchamiających nowe połączenia (zob. opinia EKES-u CCMI/125⁽⁵⁾).

2.5.5. **Przepustowość portów lotniczych** – zgodnie z komunikatem Komisji z 2007 r. pt. „Plan działania w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie” na okres pięciu lat utworzono Wspólnotowe Centrum Monitorowania Przepustowości Portów Lotniczych, które w latach 2008–2013 odegrało kluczową rolę w realizacji tego planu. Centrum Monitorowania umożliwiło zainteresowanym stronom przedstawienie Komisji wartościowych opinii, w tym wymianę najlepszych praktyk oraz politycznych rozwiązań problemów (zob. opinia EKES-u TEN/552⁽⁶⁾).

2.5.6. **Ochrona konsumentów** – w marcu 2013 r. Komisja Europejska zapowiedziała pakiet środków aktualizujących prawa pasażerów linii lotniczych z myślą o czterech głównych obszarach: wyjaśnianie niepewności prawnych, nowe prawa, egzekwowanie, procedura składania skarg i sankcje, nieproporcjonalne obciążenia finansowe.

2.5.7. Są to tylko niektóre z działań, strategii i projektów realizowanych przez UE w dziedzinie lotnictwa. Komisja pogłębiła ponadto współpracę z unijnymi i europejskimi agencjami takimi jak EASA i Eurocontrol, a także rozwinęła szeroki zakres działań związanych z międzynarodowym wymiarem transportu lotniczego UE.

2.6. EKES jest zdania, że UE potrzebuje zintegrowanej strategii w dziedzinie lotnictwa.

2.6.1. Z politycznego punktu widzenia strategia UE w dziedzinie lotnictwa musi zatem zwiększyć efektywność sektora lotnictwa w Europie oraz wzmocnić pozycję negocjacyjną na szczeblu międzynarodowym. Wymaga to woli politycznej, wizji i odwagi, by osiągnąć równowagę między wymogami suwerenności a potrzebą kompromisu.

2.6.2. Pod względem gospodarczym strategia powinna prowadzić do stworzenia lepszej sieci wartości sektora lotnictwa, który będzie stymulować dobrobyt i wzrost gospodarczy w całej Europie.

2.6.3. Od strony prawnej strategia powinna zapewnić silne ramy regulacyjne na poziomie makro i stabilność planowania na poziomie mikro; pod kątem proceduralnym zaś powinna zachęcać wszystkie zainteresowane strony do udziału w jej opracowywaniu i wdrażaniu.

2.7. W opinii EKES-u sektor lotnictwa UE pilnie potrzebuje takiej strategii, gdyż europejska sieć wartości jest nieskuteczna. Lotnictwo nie zapewnia możliwych impulsów do rozwoju gospodarczego; tymczasem wiele rządów państw niebędących członkami UE przystosowuje swe systemy lotnictwa do geopolitycznych zmian w dziedzinie rozwoju i do wymagań gospodarki zglobalizowanej. Tendencja ta może zostać zatrzymana tylko wtedy, gdy zostanie wdrożona silna prorynkowa strategia oparta na europejskich wartościach.

2.7.1. Europejskie węzły i przedsiębiorstwa lotnicze nie uczestniczą w rozwoju ruchu lotniczego w takim stopniu, w jakim mogłyby w nim uczestniczyć, gdyby poruszały się w sprzyjającym środowisku regulacyjnym. Brak skutecznej koordynacji przestrzeni powietrznej prowadzi do wytyczania okrężnych tras i niepotrzebnie wysokiego poziomu emisji CO₂.

2.7.2. Istnienie licznych procesów certyfikacji, które mogą prowadzić do rozbieżnych wyników, utrudnia rozwój innowacji i zniechęca do inwestycji w europejskie produkty lub do wykorzystania takich nowych produktów w Europie.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 451 z 16.12.2014, s. 123.

⁽⁶⁾ Dz.U. C 230 z 14.7.2015, s. 17.

2.7.3. Wobec braku wspólnej strategii możliwości zapewnienia rozwoju europejskich przedsiębiorstw lotniczych poza UE zostają utracone i w państwach członkowskich UE nadal będzie utrzymywała się tendencja do realizacji własnych interesów, nawet jeśli ogólne zyski dla UE byłyby większe niż suma zysków jej poszczególnych elementów.

2.7.4. W kontekście gospodarki zglobalizowanej i geopolitycznego przesunięcia rozwoju ruchu w kierunku Azji, podzielona UE nadal będzie traciła na znaczeniu i międzynarodowej pozycji. Standardy europejskie, wspólne wartości jej obywateli, firm i państw członkowskich tracą na atrakcyjności jako wyznaczniki standardów międzynarodowych.

2.7.5. EKES przychylnie przyjął zapoczątkowanie przez Komisję Europejską **publicznych konsultacji** na temat „pakietu lotniczego służącego poprawie konkurencyjności sektora lotnictwa UE”. Szeroki oddźwięk zwiększy wiarygodność i znaczenie wniosku dotyczącego komunikatu w sprawie pakietu lotniczego.

3. Co dalej: strategia w dziedzinie lotnictwa jako czynnik promujący stymulatory konkurencyjności

EKES określił sześć czynników, które wyznaczają poziom konkurencyjności Europy. Aby strategia UE została pomyślnie wdrożona, powinna wykorzystywać te czynniki.

3.1. **Bezpieczeństwo**

3.1.1. Kluczowym filarem zrównoważonej strategii UE w dziedzinie lotnictwa jest bezpieczeństwo. Mimo że lotnictwo, w szczególności europejskie, stanowi najbezpieczniejszy środek transportu, nie należy spoczywać na laurach.

3.1.2. Sprawą najwyższej rangi jest dalsze wzmocnienie roli i zasobów EASA jako centralnej agencji ds. zarządzania bezpieczeństwem, certyfikacji produktów lotniczych i nadzoru nad właściwymi organizacjami na szczeblu krajowym. W tym kontekście należy zwiększyć zdolności EASA do koordynacji działań ze wszystkimi zainteresowanymi stronami – nie tylko w odniesieniu do incydentów związanych z lotnictwem – w celu poprawy norm bezpieczeństwa, na przykład poprzez dokonanie przeglądu przepisów bezpieczeństwa, położenie nacisku na szkolenie i unikanie zbędnej regulacji oraz promowanie „kultury sprawiedliwości” [zasady *just culture*].

3.1.3. Profesjonalizm i fachowość EASA jest uznawana w skali międzynarodowej; EASA wypracowała sobie pozycję niemal równoważną z amerykańską Federalną Administracją Lotnictwa Cywilnego. Wdrożenie tak zwanych czarnych list przedsiębiorstw lotniczych i/lub rządów spoza UE niespełniających wymogów ma zasadnicze znaczenie nie tylko dla bezpieczeństwa europejskiej przestrzeni powietrznej i pasażerów, ale stanowi także warunek wstępny spełnienia najwyższych międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Strategia w dziedzinie lotnictwa powinna wykorzystać te osiągnięcia. Komisja powinna również ponownie ocenić standardy pracy i możliwe zagrożenie dumpingiem socjalnym (zob. opinia EKES-u TEN/565⁽⁷⁾).

3.2. **Zrównoważoność**

3.2.1. Kolejnym czynnikiem wskazującym na solidność strategii UE w dziedzinie lotnictwa jest możliwość zapewnienia zrównoważonego funkcjonowania sektora.

3.2.2. Partnerzy społeczni, zainteresowane strony i partnerzy międzynarodowi w sektorze publicznym oraz prywatnym muszą polegać na wiarygodnej, niezawodnej polityce EU w dziedzinie lotnictwa, opartej na spójnej i silnej strategii. Zrównoważoność obejmuje zatem czynniki gospodarcze, jak również możliwość osiągnięcia przez poszczególne podmioty konkurencyjne sukcesów na ich rynkach. Sukces gospodarczy i handlowy to jednak za mało, jeśli strategia w dziedzinie lotnictwa nie będzie miała zrównoważonego charakteru pod względem środowiska i kwestii społecznych.

3.2.3. Pokonywanie trudności związanych ze zrównoważonością w kontekście globalnym, a jednocześnie uznanie potrzeby przestrzegania określonych wymogów, przepisów i struktur UE jest możliwe tylko w przypadku przyjęcia podejścia całościowego oraz skoordynowania działań zainteresowanych stron w UE pod kątem jednakowo rozumianych celów strategicznych.

⁽⁷⁾ Opinia EKES-u TEN/565 – Dumping socjalny w lotnictwie cywilnym, Zobacz s. 110 niniejszego Dziennika Urzędowego.

3.2.4. Utworzenie jednolitego europejskiego rynku lotniczego doprowadziło do wyzwolenia dynamiki, która w gwałtowny sposób oddziałuje na strukturalne zmiany rynkowe, takie jak transgraniczne przejęcia, quasi połączenia linii lotniczych, powstawanie holdingów i strategiczne inwestycje w porty oraz przedsiębiorstwa lotnicze przez firmy z państw niebędących członkami UE. Ta sytuacja ma również wpływ na rolę instytucji UE. W konsekwencji Komisja powinna dokonać przeglądu obecnych **modeli zarządzania** i opracować propozycje, które umożliwią przystosowanie tych modeli do realiów instytucjonalnych i rynkowych.

3.2.5. W dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym należy dokonać weryfikacji powiązań między kierownikiem procesu wdrażania a kierownikiem sieci. Organ weryfikujący skuteczność działania powinien działać pod wyraźnym przywództwem Komisji.

3.3. *Konkurencyjność przez innowacyjność i digitalizację*

3.3.1. Digitalizacja stanowi podstawowy czynnik napędowy innowacji, zmian w kierunku oczekiwań pasażerów, szerszego zastosowania dronów oraz zindywidualizowania i innowacyjności produktów. Zasadnicze znaczenie ma ujęcie przez Komisję pozytywnych skutków digitalizacji jako głównego priorytetu strategii w dziedzinie lotnictwa w celu promowania i wdrażania wszechstronnej i zintegrowanej polityki transportowej.

3.3.2. Przedsiębiorstwa i porty lotnicze opracowały innowacyjne rozwiązania biznesowe w celu uzyskania dostępu do nowych źródeł dochodów, zwiększenia wydajności działania oraz wydzielenia i łączenia świadczonych usług w celu ograniczenia utowarowienia ich produktu i oferowania usług zindywidualizowanych.

3.3.3. Strategia UE w dziedzinie lotnictwa powinna bazować na tych osiągnięciach z myślą o zapewnieniu UE pozycji lidera w zakresie szerzej pojmowanych innowacji. Wykorzystanie przedsięwzięcia SESAR jako narzędzia technologicznego powinno zostać rozszerzone w dążeniu do stymulowania konkurencyjności i promowania wzrostu gospodarczego.

3.3.4. Drony stanowią obecnie największe wyzwanie, jeśli chodzi o potrzebę i ograniczenia innowacji. Rozpowszechnianie dronów do użytku wojskowego, komercyjnego i prywatnego nakłada pewne wymagania, szczególnie w odniesieniu do bezpieczeństwa ruchu powietrznego i ogólnie bezpieczeństwa, ochrony prywatności oraz przepisów w sprawie certyfikacji i koncesji na ich użytkowanie, aby wymienić tylko kilka z nich. Jeśli opracowywanie i zastosowanie dronów będzie odpowiednio promowane, Europa może zająć pozycję lidera w tym zakresie (zob. opinia EKES-u TEN/553).

3.3.5. Należy faktycznie wypromować Europę jako światowy ekologiczny węzeł lotniczy, a badania i rozwój powinny prowadzić w kierunku produkcji na szeroką skalę ekologicznego paliwa lotniczego do silników odrzutowych w UE.

3.4. *Wymiar społeczny*

— Zgodnie z programem prac Komisji na 2015 r. priorytetem powinno być tworzenie miejsc pracy w gospodarce UE, w tym w sektorze lotnictwa. Zarówno istniejące, jak i nowo tworzone stanowiska pracy powinny odpowiadać najlepszym europejskim standardom.

— Sukces europejskiego lotnictwa zależy 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 („drenaż mózgów”).

— Inicjatywy podejmowane przez instytucje UE w dziedzinie lotnictwa cywilnego należy konsultować z komitetem sektorowego dialogu społecznego ds. lotnictwa cywilnego jako wspólnym przedstawicielem pracodawców i pracowników. Konsultacje umożliwią wysłuchanie opinii partnerów społecznych i zwiększą prawdopodobieństwo uzyskania ich poparcia.

— Wszelkie porozumienia w dziedzinie polityki zewnętrznej UE w zakresie lotnictwa powinny zapewniać, by uwzględniono zasady MOP i znaleziono wszechstronnie akceptowany sposób zagwarantowania ich przestrzegania (zob. opinia EKES-u TEN/500).

3.5. *Doskonałość operacyjna*

3.5.1. Sukces strategii UE w dziedzinie lotnictwa można mierzyć stopniem, w jakim zachęca ona poszczególne zainteresowane strony w sektorach publicznym i prywatnym do osiągania doskonałości. Im większa jest różnica między obecną sytuacją a optymalną doskonałością operacyjną, tym mniej konkurencyjne będzie europejskie lotnictwo na szczeblu międzynarodowym. Ta zasada ma zastosowanie do zarządzania przestrzenią powietrzną, efektywności portów i linii lotniczych, a także sprawnej współpracy międzyinstytucjonalnej w Europie.

3.5.2. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania wskazują, że wyniki nie są optymalne z powodu rozbieżnego podejścia poszczególnych krajów, co przyczynia się do fragmentacji jednolitego europejskiego rynku lotniczego. Konieczne jest znalezienie kompromisu między uzasadnionymi krajowymi interesami prawnymi i politycznymi a zdolnością zainteresowanych stron do osiągnięcia optymalnej doskonałości operacyjnej.

3.5.3. „Musimy odrobić zadanie domowe”. Funkcjonalna i skuteczna jednolita europejska przestrzeń powietrzna jest niezbędnym warunkiem osiągnięcia trwałej konkurencyjności europejskiego sektora lotnictwa. Przewycięzenie kryzysu przepustowości portów lotniczych musi być integralną częścią rozwiązania.

3.5.4. Polityka UE w dziedzinie lotnictwa nie może ograniczać się do przestrzeni powietrznej UE – przez swój charakter lotnictwo UE ma wpływ na cały region geograficzny Europy. Europejskie rządy i zainteresowane strony z państw niebędących członkami UE należy zatem traktować jako naturalnych partnerów UE, których należy włączyć w konsultacje pod przewodnictwem Komisji Europejskiej i uwzględnić w kompleksowej polityce UE w dziedzinie lotnictwa. Ciągły rozwój repozytorium organizacji Eurocontrol i gromadzenie doświadczeń w centralnym zarządzaniu ruchem lotniczym jest pierwszorzędnym przykładem tworzenia powiązań między narzędziami zarządzania żeglugą powietrzną państw członkowskich UE oraz innych narodów europejskich.

3.5.5. Należy nie tylko wprowadzić zasadę jednolitego obszaru kontroli w całej UE, lecz również rozważyć jej wprowadzenie w innych krajach. Powinno się także umożliwić wzajemne uznawanie norm przez kraje stosujące podobną strategię, co przyczyniłoby się do powstania zrównoważonego globalnego systemu ochrony, w którym wszystkie wysiłki byłyby skierowane na realne zagrożenie⁽⁸⁾.

3.6. *Sieć połączeń (connectivity)*

3.6.1. Sektor lotnictwa przeobraził się w sieć wartości sektora lotniczego obejmującą firmy, które są wzajemnie powiązane w celu wspólnego wypracowywania tych wartości. Jednolity rynek lotniczy ułatwił rozwój wysoce efektywnych paneuropejskich przedsiębiorstw lotniczych i ich grup; rozwijają się też niszowi przewoźnicy. Trwały sukces tych przedsiębiorstw lotniczych „następnego pokolenia”, jak również linii opartych na innych modelach biznesowych, zależy od sieci wydajnych dostawców ukierunkowanych na rynek.

3.6.2. Taka sieć wzajemnie powiązanych przedsiębiorstw lotniczych, portów lotniczych, firm obsługi naziemnej, organizacji zarządzania ruchem lotniczym itd. tworzy miejsca zatrudnienia nie tylko w sektorze, ale też w regionach i społecznościach połączonych dzięki niemu. Im większy zakres połączeń, tym większe jest ich znaczenie dla regionu czy społeczności, z powodu ich atrakcyjności dla turystyki i handlu, i tym większa jest wartość sieci połączeń dla gospodarki.

3.6.3. Wydajny sektor lotniczy jest więc czynnikiem ułatwiającym osiągnięcie wzrostu gospodarczego. Skuteczna strategia UE w dziedzinie lotnictwa powinna zatem mieć na celu zintensyfikowanie wzrostu gospodarczego przez stworzenie warunków do zmniejszenia kosztów zewnętrznych, które mają wpływ na działalność sektora w UE, oraz do rozwoju sektora na arenie międzynarodowej.

3.7. *Międzynarodowy transport lotniczy*

3.7.1. Lotnictwo jest jednym z niewielu sektorów usług, które konkurują nie na szczeblu lokalnym, lecz światowym. Dlatego też koszty produkcji, dostępne wsparcie polityczne oraz fundusze przyznawane liniom lotniczym z państw niebędących członkami UE, lecz odmawiane przewoźnikom z UE, mają wpływ na europejską konkurencyjność.

⁽⁸⁾ Dz.U. C 100 z 30.4.2009, s. 39.

3.7.2. Unia Europejska ma globalnie niezrównaną siłę. Mimo wewnętrznej różnorodności – ale także w jej wyniku – UE wypracowała mechanizmy rozwiązywania konfliktów, programy zatwierdzania pomocy państwa, procedury dialogu społecznego i normy bezpieczeństwa, które wraz z innymi normami tworzą zbiór wartości wspólny dla ponad 500 mln obywateli oraz firm jednego z najpotężniejszych, stabilnych i wpływowych regionów gospodarczych na świecie. Dostęp do tego rynku to wyjątkowo atrakcyjna perspektywa dla przedsiębiorstw spoza UE.

3.7.3. Strategia UE w dziedzinie lotnictwa powinna być oparta na tych standardach i poprzez skoordynowane i oparte na współdziałaniu negocjacje prowadzić do ich akceptacji w państwach trzecich. UE zawarła już funkcjonującą umowę lotniczą UE–USA, obejmującą postanowienia umożliwiające obu stronom dalsze dopracowanie konsensusu w sprawie rozszerzania i wspólnego wdrażania tych standardów, a nawet ich wprowadzania w państwach trzecich. Kompleksowa i zintegrowana polityka w dziedzinie lotnictwa powinna zatem zmierzać do wykorzystania obecnych 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 USA mogą objąć wiodącą rolę w ustanawianiu światowych standardów (w tym SESAR/NextGen).

3.7.4. Szczególnie w obszarze stosunków zewnętrznych nie wystarczy zapewnić, by wszystkie państwa członkowskie i wszystkie zainteresowane strony z sektora prywatnego były zaangażowane w rozmowy na wszystkich etapach. Kluczowe znaczenie ma zagwarantowanie zaangażowania i udziału w konsultacjach zwłaszcza tych podmiotów, które są konkretnie zainteresowane danymi rynkami w wymiarze regionalnym, globalnym lub sektorowym, by zapewnić trwałą akceptację zintegrowanej, kompleksowej polityki w dziedzinie lotnictwa. Lotnictwo może wzmacniać rozwój gospodarczy tylko wtedy, gdy działania DG MOVE będą w pełni wspierane przez inne dyrekcje, takie jak REGIO, TRADE i COMP.

3.7.5. W gospodarce zglobalizowanej z pewnością należy dokładnie zweryfikować i ponownie przemyśleć przepisy dotyczące własności i nadzoru. W ramach przyszłościowej strategii UE w dziedzinie lotnictwa należy rozważyć kodyfikację zasad Unii Europejskiej dotyczących uczciwej konkurencji, co wzmocni akceptację takich norm przez przewoźników z państw niebędących członkami UE, jako środka zapewnienia uczciwej konkurencji na zliberalizowanych rynkach. W celu lepszego zrozumienia tej kwestii EKES zaleca, aby Komisja rozważyła oddzielnie różne warianty możliwych zmian obecnych wymogów dotyczących własności i nadzoru. Propozycje powinny być poparte dalszymi badaniami i analizami.

Bruksela, dnia 17 września 2015 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Henri MALOSSE