

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Przyszłość unijnego transportu lotniczego w czasie kryzysu związanego z COVID-19 i po tym kryzysie”****(opinia z inicjatywy własnej)**

(2020/C 429/14)

Sprawozdawca: **Thomas KROPP**

Decyzja Zgromadzenia Plenarnego	20.2.2020
Podstawa prawna	Art. 32 ust. 2 regulaminu wewnętrznego Opinia z inicjatywy własnej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	3.9.2020
Data przyjęcia na sesji plenarnej	16.9.2020
Sesja plenarna nr	554
Wynik głosowania	217/1/2
(za/przeciw/wstrzymało się)	

**1. Wnioski i zalecenia**

1.1. Lotnictwo jest jednym z sektorów, które najbardziej ucierpiały z powodu kryzysu związanego z COVID-19. W samym w okresie od marca 2020 do maja 2020 r. rynek lotniczego ruchu pasażerskiego gwałtownie zmalał o 90 %, co miało dramatyczne konsekwencje dla dochodów wszystkich uczestników sektora i ich pracowników w łańcuchu wartości w lotnictwie.

Lotnictwo odgrywa kluczową rolę w handlu i turystyce, a także w połączeniach w Europie i z państwami spoza UE. Sektor turystyki, wnoszący w wielu państwach kluczowy wkład w PKB, poniósł ogromne straty. Ich wpływ jest odczuwalny w państwach UE, lecz jeszcze bardziej w krajach rozwijających się, w których sektor ten ma znaczący udział w PKB. W przypadku tych krajów zamknięcie działalności turystycznej grozi zniweczeniem ważnych postępów w działaniach humanitarnych (badanie przeprowadzone przez Niemiecki Instytut Ekonomiczny, sierpień 2015 r.: *Entwicklungsfaktor Tourismus*; sami turyści niemieccy wydali 13,5 mld EUR w ośrodkach turystycznych w krajach rozwijających się. Stanowi to 5 % wszystkich wydatków turystów w tych krajach i przyczynia się do utworzenia w nich 78 000 miejsc pracy).

EKES wzywa Komisję do promowania turystyki jako podstawy współpracy na rzecz rozwoju.

1.2. Państwa członkowskie UE są gotowe wspierać wszystkie sektory gospodarki w procesie odzyskiwania pomocy. Niemniej jednak ze względu na bezprecedensową światową recesję, a także niepewny czas trwania pandemii jest mało prawdopodobne, by w najbliższej przyszłości działalność gospodarcza na świecie wróciła do poziomów sprzed wybuchu pandemii COVID-19. Z tego względu EKES wzywa Komisję do opracowania kompleksowego planu działania na rzecz ożywienia całego europejskiego sektora lotnictwa; taki plan działania powinien obejmować specjalne zasoby na rzecz wspierania wszystkich podsektorów i ich pracowników.

1.3. Wszystkie zainteresowane strony i partnerzy społeczni wymagają stabilności planowania. Kryzys związany z COVID-19 wymaga wyraźnego rozróżnienia między fazą odbudowy gospodarczej sektora lotnictwa w perspektywie krótkoterminowej a zabezpieczeniem międzynarodowej konkurencyjności i równych warunków działania tego sektora w perspektywie średnio- i długoterminowej.

W tym kontekście zachowanie wysokiej jakości miejsc pracy i odpowiednie warunki pracy to kluczowe wymogi utrzymania wykwalifikowanej siły roboczej, bez której nie można zapewnić trwałej konkurencyjności. Ciągły nabór i szkolenie wykwalifikowanej siły roboczej w łańcuchu wartości w lotnictwie jest zatem warunkiem wstępnym zapewnienia odbudowy europejskiego lotnictwa.

1.4. W perspektywie krótkoterminowej Komisja powinna priorytetowo potraktować przywrócenie zaufania pasażerów do lotnictwa. Kryzys związany z koronawirusem stworzył warunki rynkowe nieprzewidziane w większości odnośnych rozporządzeń. Pasażerowie muszą uzyskać pewność co do warunków, według których bilety opłacone z góry zostaną zwrócone w przypadku odwołania lotu w trakcie tego kryzysu. Komisja powinna również propagować wizerunek transportu lotniczego jako bezpiecznego poprzez zachęcanie do zawierania wiążących umów międzynarodowych w sprawie odpowiednich norm sanitarnych.

W tej krytycznej fazie odbudowy gospodarczej Komisja powinna również zapewnić stabilność planowania przez wprowadzenie moratorium na zmiany w ramach prawnych, które utrudniałyby skuteczną odbudowę.

EKES wzywa Komisję do poszukiwania i utrzymania właściwej równowagi między środkami, które są niezbędne do przezwyciężenia kryzysu związanego z COVID-19, a pożądanymi dostosowaniami do rozporządzeń finansowych wynikających z Europejskiego Zielonego Ładu. EKES wzywa Komisję do unikania nakładania na sektor dodatkowych obciążeń finansowych lub regulacyjnych, zwłaszcza w fazie odbudowy gospodarczej, gdy cały sektor jest wyjątkowo osłabiony finansowo. Obejmuje to między innymi przedłużenie okresu obowiązywania zwolnienia z zasady „use-it-or-lose-it” w sezonie zimowym 2020–2021, lecz nie ogranicza się do tego.

1.5. W perspektywie średnioterminowej Komisja powinna dokonać przeglądu strategii UE w dziedzinie lotnictwa (przyjętej w 2015 r.), która powinna zapewnić równe warunki działania po pandemii COVID-19, na podstawie oceny nadzwyczajnej wrażliwości systemu lotnictwa oraz zmienionych parametrów i dynamiki rynku.

1.6. EKES zaleca, by Komisja rozważyła renegocjowanie dwustronnych umów o komunikacji lotniczej z państwami trzecimi w celu zapobieżenia zakłócającemu wpływowi pomocy państwa, programów środowiskowych takich jak systemy handlu emisjami i braku równowagi społecznej, w oparciu o równe warunki działania, tak aby zapewnić stały, zrównoważony wzrost rynku.

1.7. EKES oczekuje, że po odzyskaniu stabilności przez europejski sektor lotnictwa Komisja zobowiąże się do prowadzenia w dziedzinie lotnictwa zrównoważonej polityki, która uwolni potencjał tego sektora.

1.8. EKES wzywa Komisję do zapewnienia konkurencyjności Europy przez przyspieszenie niezbędnych działań regulacyjnych w celu pełnego wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej po dziesięcioleciach niepotrzebnych dyskusji między państwami członkowskimi a UE, a tym samym osiągnięcia redukcji emisji CO<sub>2</sub> w całej UE o wartości do 10 %.

1.9. Zielony Ład jest jednym z kluczowych elementów popieranej przez EKES polityki na rzecz ostatecznego zmniejszenia wpływu wszystkich sektorów, w tym sektora lotniczego, na zmianę klimatu. EKES oczekuje, że dalsze środki unijne zostaną przeznaczone na badania i rozwój z myślą o promowaniu przyjaznych środowisku produktów, usług, procedur i technologii bez podważania europejskiej konkurencyjności. W istocie EKES wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby przy udzielaniu krajowych środków pomocy finansowej ukierunkowały politykę na propagowanie globalnych norm dotyczących zrównoważonego rozwoju, w tym dodatkowych działań w zakresie ochrony środowiska.

1.10. EKES oczekuje zapewnienia, że partnerzy społeczni, którzy korzystają z formuły dialogu społecznego, będą nadal angażować się w opracowywanie i wdrażanie niezbędnych środków regulacyjnych, i ponownie podkreśla, że jest gotów w pełni wspierać Komisję w jej wysiłkach na rzecz szybkiej odbudowy gospodarczej europejskiego sektora lotnictwa.

## 2. Kontekst

2.1. Unijny sektor lotnictwa zatrudnia bezpośrednio od 1,4<sup>(1)</sup> do 2<sup>(2)</sup> mln osób i odpowiada za 4,8 do 5,8 mln miejsc pracy. Bezpośredni wkład lotnictwa w PKB UE wynosi 110 mld EUR, natomiast w wyniku efektu mnożnikowego całkowity wpływ z uwzględnieniem turystyki wynosi 510 mld EUR.

Ta niezwykle ważna rola lotnictwa – nie tylko jako sektora, ale także jako katalizatora dobrobytu gospodarczego, bezpieczeństwa pracy i turystyki – była dotychczas ogromnie niedoceniana.

W niektórych państwach członkowskich udział turystyki w PKB dochodzi do 25 %. Szybkie wznowienie przewozów lotniczych – pod warunkiem przestrzegania odpowiednich środków sanitarnych – ma zatem ogromne znaczenie dla utrzymania turystyki jako wyjątkowego źródła dochodów.

Na całym świecie lotnictwo europejskie promuje również handel i turystykę w odniesieniu do krajów pilnie potrzebujących wsparcia gospodarczego i integracji politycznej ze społecznością globalną. Brak międzynarodowych podróży lotniczych podczas kryzysu związanego z COVID-19 zwiększył słabość gospodarczą w szczególności krajów rozwijających się.

2.2. Choć lotnictwo już wcześniej borykało się z kryzysami (przykłady: ataki terrorystyczne i zamknięcie przestrzeni powietrznej w 2001 r.; epidemie SARS i gorączki Ebola; kryzys światowego systemu finansowego w 2008 r.; zamknięcie

(<sup>1</sup>) Steer Davies Gleave – Study on employment and working conditions in air transport and airports, Final report 2015 [Badanie dotyczące warunków zatrudnienia i pracy w transporcie lotniczym i portach lotniczych: sprawozdanie końcowe], 2015 r.

(<sup>2</sup>) Aviation: Benefits Beyond Borders [Lotnictwo: korzyści ponad granicami], sprawozdanie opracowane przez Oxford Economics dla ATAG, kwiecień 2014 r.

europejskiej przestrzeni powietrznej podczas rozprzestrzeniania się chmury pyłu wulkanicznego w 2010 r.), obecna sytuacja jest bezprecedensowa. Zgodnie ze zaktualizowanymi szacunkami ożywienie sektora nie nastąpi przed 2024 r. <sup>(3)</sup>. Ani instytucje europejskie, ani organy międzynarodowe nie były w stanie koordynować środków regulacyjnych w celu ustanowienia norm międzynarodowych. Tymczasem lotnictwo międzynarodowe wymaga spójnych i opartych na dowodach naukowych, światowych norm, jeżeli ma wrócić do zrównoważonego, odpornego na zakłócenia poziomu usług sprzed kryzysu.

Podczas kryzysu uwaga polityków i opinii publicznej skierowana była na linie lotnicze, a przecież w ekosystemie lotniczym znajdują się również inne ważne podmioty, takie jak porty lotnicze, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, dostawcy usług obsługi naziemnej i inni dostawcy usług. Należy poszukiwać rozwiązań uwzględniających cały łańcuch wartości w lotnictwie.

### 3. Uwagi ogólne na temat obecnego stanu kryzysu

#### 3.1. Obawy dotyczące zdrowia

Intensywność i czas trwania kryzysu związanego z COVID-19 będą zależały od zdolności właściwych organów do powstrzymania rozprzestrzeniania się nieznanego dotychczas wirusa. Z wielu badań wynika, że transport lotniczy jest jednym z najbezpieczniejszych środków transportu. Wytyczne dotyczące skoordynowanego protokołu higienicznego i skoordynowanych środków w zakresie opieki zdrowotnej i higieny na szczeblu europejskim opracowały Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) i Europejskie Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób, a na szczeblu światowym – Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Linie lotnicze i porty lotnicze ściśle współpracowały z Komisją Europejską i ICAO.

#### 3.2. Brak płynności

W drugim kwartale 2020 r. przychody linii lotniczych spadły średnio o 79 %. Nawet po odjęciu kosztów zmiennych wpływy gotówkowe linii lotniczych wyniosły w tym okresie około 60 mld USD. Do problemu z płynnością przyczyniły się przede wszystkim zwroty kosztów biletów sprzedanych w przedsprzedaży (obliczenia różnią się w przypadku modelu biznesowego taniego przewoźnika, który charakteryzuje się niższymi kosztami operacyjnymi, ale większą zależnością od biletów sprzedanych w przedsprzedaży).

Jednak konsumenci również są dotknięci kryzysem związanym z COVID-19. W kilku państwach członkowskich wszczęto postępowania sądowe w sprawie zwrotu kosztów biletów sprzedanych w przedsprzedaży, zgodnie z rozporządzeniem (WE) 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(4)</sup>. Dla tych spraw i dalszych roszczeń trzeba znaleźć przejrzyste i realistyczne rozwiązania w realistycznych ramach czasowych.

Dlatego po wyjściu z kryzysu związanego z pandemią sektor transportu lotniczego będzie mocno zadłużony (choćby rządy na całym świecie udzieliły do tej pory pomocy państwa w wysokości około 123 mld USD na utrzymanie działalności linii lotniczych, tylko 11 mld USD przekazano jako kapitał, a pozostałe kwoty to zobowiązania, które linie lotnicze będą musiały spłacić). Ponadto pomoc państwa przyznana europejskim liniom lotniczym znacznie różni się pod względem formy i wielkości między państwami członkowskimi.

Kilka linii lotniczych prowadzących działalność na skalę międzynarodową złożyło wnioski o ogłoszenie upadłości (do przykładów należą: Avianca, LATAM i South African Airways).

Niektóre płatności na rzecz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej zostały odroczone; dzięki temu zmniejsza się presja na płynność przedsiębiorstw lotniczych, lecz tworzą się znaczne różnice w przychodach instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. Konieczne jest znalezienie rozwiązań, które umożliwi tym instytucjom dalsze świadczenie podstawowych usług i nie doprowadzi do wzrostu opłat nakładanych na linie lotnicze w późniejszym terminie, gdy właśnie będą wychodzić z trudności. Podobnie porty lotnicze, operacje przeładunkowe, a także obsługa naziemna, usługi gastronomiczne i inni dostawcy usług zostały poważnie dotknięte kryzysem i w związku z tym mogą również potrzebować dalszego wsparcia.

#### 3.3. Skoordynowane podejście mające na celu zapewnienie odbudowy gospodarczej w perspektywie krótkoterminowej

Komisja wydała komunikat dla sektora transportu, który zawierał zalecenia dotyczące:

- ogólnej strategii na rzecz odbudowy sektora w 2020 r. i w kolejnych latach,
- wspólnego podejścia do przywrócenia swobody przemieszczania się i zniesienia ograniczeń na granicach wewnętrznych UE w sposób stopniowy i skoordynowany,

<sup>(3)</sup> Zob. <https://staging.corporatetravelcommunity.com/european-capacity-may-have-grown-in-jun-2020-but-a-european-aviation-body-warns-that-the-recovery-in-passenger-traffic-is-proceeding-at-a-slower-pace-than-it-had-projected/>.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 46 z 17.2.2004, s. 1.

- ram służących wspieraniu stopniowego przywracania transportu przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa pasażerów i pracowników,
- uczynienia bonów podróży atrakcyjną alternatywą dla zwrotu kosztów w formie środków pieniężnych,
- kryteriów dotyczących bezpiecznego i stopniowego przywracania działalności turystycznej oraz opracowania protokołów zdrowotnych dotyczących placówek branży hotelarsko-gastronomicznej, takich jak hotele.

Zalecenia te nie mają charakteru wiążącego, lecz określają one stopień, w jakim państwa członkowskie skorzystałyby na dostosowaniu swoich odpowiednich środków.

Wiosną 2020 r. Komisja opublikowała komunikat w sprawie tymczasowych ram środków pomocy państwa. Ramy te umożliwiają państwom członkowskim rekompensowanie przedsiębiorstwom nadzwyczajnych strat finansowych oraz utrzymanie miejsc pracy i poziomu zatrudnienia. Ponadto Komisja wydała tymczasowe odstępstwa dotyczące przydziału czasu na start lub lądowanie<sup>(5)</sup>, jak również licencji na obsługę naziemną. Ważne i pilne jest, by ocenić, czy dalsze przedłużenie stosowania tych środków przyczyniłoby się do stabilności planowania dla zainteresowanych przedsiębiorstw, a jeśli tak, to by jak najszybciej rozpocząć niezbędne działania regulacyjne.

EKES wyraża głębokie zaniepokojenie, że państwa członkowskie UE nie wdrażają spójnego podejścia do ograniczeń podróżowania opartego na podstawach naukowych. Pomimo ponawianych apeli ze strony tego sektora o uzasadnione naukowo, zharmonizowane i skoordynowane podejście do nowych ograniczeń pojawiły się różne podejścia krajowe. Niektóre z tych jednostronnych środków krajowych są sprzeczne z wytycznymi ekspertów i jeszcze bardziej zmniejszają zaufanie konsumentów. EKES wzywa Komisję do zagwarantowania bezpiecznego i przejrzystego wznowienia ruchu lotniczego w Europie. Państwa członkowskie powinny dążyć do ujednoczenia ich stopniowego otwierania granic zgodnie z zaleceniami Komisji.

#### 4. Uwagi szczegółowe dotyczące wymogów w zakresie trwałej odbudowy

##### 4.1. Kryzys jako okazja do ponownej oceny strategicznej roli lotnictwa dla Europy<sup>(6)</sup>

Kryzys związany z COVID-19 zmienił relacje między zainteresowanymi stronami w łańcuchu wartości w lotnictwie. Biorąc pod uwagę nową wielkość rynku i jego strukturę, zainteresowane strony z sektora lotnictwa muszą być zaangażowane w opracowywanie mechanizmów, które będą odpowiednie do celów rynku transportu lotniczego po pandemii COVID-19.

Ponadto Komisja będzie musiała ponownie ocenić swoją ogólną politykę pomocy państwa w świetle zmieniających się realiów geopolitycznych. W przypadku braku spójnej i istotnej strategii UE w dziedzinie lotnictwa mającej na celu promowanie konkurencyjności UE i równych warunków działania przy jednoczesnym zachowaniu miejsc pracy wysokiej jakości w Europie węzły międzynarodowe znajdujące się w pobliżu UE, takie jak: Stambuł, Londyn-Heathrow i węzły w Zatoce Perskiej, mogłyby zmienić kierunek ruchu lotniczego i osłabić jakość sieci połączeń unijnych. Konieczna będzie również stała ocena stopnia pomocy państwa udzielanej w państwach trzecich (pomoc może mieć formę pożyczek, dopłat do wynagrodzeń, gwarancji kredytowych, finansowania kapitałowego, podatków od osób prawnych, finansowania tras lub zastrzyków gotówki). Będzie to ponadto wymagało rygorystycznego wdrożenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008<sup>(7)</sup> w celu zapobieżenia wrogim przejęciom linii lotniczych i inwestycjom w linie lotnicze UE podejmowanym przez państwa trzecie. Ma to zarazem zapewnić, że gospodarka europejska będzie mogła utrzymać konkurencyjność pod względem jakości i ceny w skali międzynarodowej i polegać na jakości sieci połączeń jej sektora lotnictwa (Astra, niewielkie greckie linie lotnicze, prowadziły negocjacje z inwestorami chińskimi).

##### 4.2. Utrzymanie konkurencyjności

4.2.1. Sektor transportu lotniczego nie będzie mógł powrócić do stanu normalnego sprzed pandemii COVID-19 (przewidywania dotyczące odbudowy wahają się od 2022 do 2025 r.), ponieważ skala kryzysu z nią związanego będzie miała strukturalny wpływ na rynek. Aby utrzymać stabilność planowania w odniesieniu do zainteresowanych stron i konsumentów, należy wykorzystać unijne umowy o komunikacji lotniczej z państwami trzecimi jako platformę służącą do wspólnego monitorowania poziomu pomocy państwa przyznanej w trakcie kryzysu związanego z COVID-19 w celu identyfikowania i rozwiązywania tendencji wywołujących zakłócenia. W tym kontekście ważną rolę przy ustalaniu poziomu pomocy państwa powinien odgrywać dostęp do rynku. Jeśli państwo trzecie odmówi rozwiązania problemu pomocy, należy zastosować działania odwetowe. W umowach w sprawie usług portu lotniczego należy uwzględnić nierówne standardy środowiskowe i społeczne między przewoźnikami z UE i spoza UE.

4.2.2. Nadwyżka zdolności na rynku w połączeniu z przewidywalnym spadkiem siły nabywczej w czasie nadchodzącej globalnej recesji może wymagać nawet czasowych lub strukturalnych zmian w umowach o komunikacji lotniczej w celu zapewnienia wzajemności w okresie odbudowy gospodarczej.

<sup>(5)</sup> Opinia EKES-u TEN/711 – „Przydzielanie czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty”, dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

<sup>(6)</sup> Dz.U. C 13 z 15.1.2016, s. 169.

<sup>(7)</sup> Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.

4.2.3. Komisja może – i powinna – wszczynać jednostronne postępowania przeciwko państwom trzecim i ich przewoźnikom, jeżeli nie uda się znaleźć rozwiązania w drodze negocjacji (rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/712<sup>(8)</sup> zapewnia możliwość wszczęcia postępowania).

4.2.4. Jedną ze szczególnie delikatnych kwestii jest napięcie między ograniczeniami w zakresie płynności w przypadku pasażerów żądających zwrotu kosztów przedpłaconych biletów a ograniczeniami w zakresie płynności w przypadku linii lotniczych, z których wiele musiałoby złożyć wniosek o ogłoszenie upadłości, gdyby faktycznie zwróciły koszty wszystkich biletów. Celem przyszłej rewizji rozporządzenia (WE) nr 261/2004 powinno być doprecyzowanie przepisów, tak aby zapewnić rozwiązanie korzystne dla wszystkich – zarówno dla pasażerów, jak i dla linii lotniczych (można rozważyć szereg możliwości, takich jak na przykład gwarantowany przez rząd bon o ograniczonym terminie ważności: gdyby linia lotnicza złożyła wniosek o ogłoszenie upadłości przed upływem terminu ważności bonu lub gdyby nie była w stanie zaoferować danego lotu, pasażer otrzymałby zwrot kosztów, a linia zyskałaby dodatkowy czas na wykorzystanie swoich rezerw gotówkowych).

4.2.5. EKES uważa, że obecny stan sektora jest tak krytyczny, że inicjatywy regulacyjne, które odwracają uwagę od stabilizacji konkurencyjnego w skali światowej unijnego sektora lotnictwa, powinny zostać zawieszona na czas trwania fazy odbudowy gospodarczej.

W tym kontekście EKES przypomina o priorytetach, które Komisja powinna realizować w celu odzyskania i utrzymania konkurencyjności Europy<sup>(9)</sup> przy jednoczesnym zapewnieniu niezbędnego poziomu ochrony socjalnej.

#### 4.3. Dialog społeczny kluczowym filarem odbudowy gospodarczej

Obecny kryzys sprawił, że cały ekosystem lotnictwa i jego pracownicy znaleźli się w obliczu strachu o przetrwanie ich firm i miejsc pracy niezależnie od efektywności oferowanych usług. Niezwykle istotne jest znalezienie odpowiedniej równowagi między względami związanymi z przedsiębiorczością a społecznymi, aby zapewnić tworzenie trwałych miejsc pracy wysokiej jakości w przyszłości.

Nie jest to tylko kwestia polityki i zasad, lecz sprawa, która wymaga najpilniejszego rozważenia: praktyki rynkowe, takie jak loty na żądanie, fikcyjne samozatrudnienie, brak ochrony socjalnej w przypadku zaproszeń do składania ofert i/lub częściowe zawieszanie działalności, zrywanie umów z pracownikami tylko po to, by ponownie ich zatrudnić za znacznie niższe wynagrodzenie, są niedopuszczalne<sup>(10)</sup>.

Dialog społeczny będzie również konieczny podczas nieuniknionych zmian w liczbie pracowników większości przedsiębiorstw i w związku z tym powinien być wspierany na szczeblu europejskim, krajowym i na poziomie przedsiębiorstw. Nie wyklucza to możliwości przejmowania przez instytucje UE i państwa członkowskie ich obowiązków w dziedzinie polityki społecznej.

#### 4.4. Zapewnienie zrównoważonego charakteru ekosystemu lotniczego

4.4.1. EKES zwraca uwagę na porozumienie całego światowego sektora lotnictwa co do środków mających na celu ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> zarówno na poziomie światowym<sup>(11)</sup>, jak i unijnym<sup>(12)</sup>. Wszelkie dodatkowe środki UE należy zatem postrzegać w kontekście konkurencyjności; na przykład przekierowanie ruchu lotniczego z unijnych linii lotniczych do konkurentów z państw trzecich nie ma żadnego pozytywnego wpływu na zrównoważoność.

EKES uważa, że po pandemii COVID-19 zrównoważoność musi być oceniana w nowym kontekście. Wymagana jest ocena wpływu środków na zdolność unijnych linii lotniczych do zrównoważonego wyjścia z kryzysu związanego z COVID-19 i utrzymania konkurencyjności.

EKES podkreśla, że lotnictwo, podobnie jak wszystkie inne sektory, powinno przestrzegać długoterminowych celów Zielonego Ładu. EKES wzywa Komisję do koordynacji działań na szczeblu globalnym, zwłaszcza na forum Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego. EKES opowiada się za dalszym rozwojem sieci kolei dużych prędkości w Europie z bezpośrednimi połączeniami z węzłami lotniczymi.

EKES z zadowoleniem przyjmuje, że w planie odbudowy dla Europy przewidziano inwestycje w sektory zorientowane na przyszłość. Zdaniem EKES-u powinny one obejmować strategiczne inwestycje w najnowocześniejsze technologie interoperacyjne dla wszystkich zainteresowanych stron z sektora lotnictwa. Należy aktywnie promować rynki zrównoważonych paliw lotniczych, zrównoważonych technologii i danych. Paliwa płynne wolne od paliw kopalnych mają ogromny potencjał w zakresie osiągnięcia niskoemisyjnego transportu lotniczego. Nadal potrzeba intensywnych badań i rozwoju, aby móc dostarczać takie paliwa po rozsądnych kosztach.

<sup>(8)</sup> Dz.U. L 123 z 10.5.2019, s. 4.

<sup>(9)</sup> Dz.U. C 13 z 15.1.2016, s. 110.

<sup>(10)</sup> Zob.przypis 8.

<sup>(11)</sup> CORSIA (mechanizm kompensacji i redukcji dwutlenku węgla dla lotnictwa międzynarodowego).

<sup>(12)</sup> Dz.U. C 133 z 9.5.2013, s. 30.

EKES z zadowoleniem odnotowuje różne inicjatywy w zakresie finansowania takich paliw alternatywnych („power-to-x”, „synfuel”) w ramach unijnego instrumentu finansowania badań naukowych („Horyzont 2020”) i zachęca Komisję do zwiększenia wysiłków na rzecz kolejnego programu ramowego w zakresie badań naukowych i innowacji (wśród innych instrumentów finansowania: program Horyzont Europa).

4.4.2. EKES podkreśla jednak, że finansowanie nowych technologii i środków mających na celu wzmocnienie zrównoważonego charakteru, odporności i skalowalności ekosystemu lotniczego powinno być integralną częścią wszechstronnego planu działania w dziedzinie lotnictwa. Plan ten należy wdrażać z myślą o niezbędnym wsparciu dla ożywienia łańcucha wartości w lotnictwie europejskim.

Bruksela, dnia 16 września 2020 r.

Luca JAHIER  
Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

---