

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Unijna polityka w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa – jak sprostać przyszłym wyzwaniom?”

COM(2012) 556 final

(2013/C 198/08)

Sprawozdawca: **Thomas McDONOGH**

Dnia 19 grudnia 2012 r. Komisja Europejska, 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 „Unijna polityka w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa – jak sprostać przyszłym wyzwaniom?”

COM(2012) 556 final.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 3 kwietnia 2013 r.

Na 489. sesji plenarnej w dniach 17–18 kwietnia 2013 r. (posiedzenie z 17 kwietnia) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 165 do 1 – 7 osób wstrzymało się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Komitet z zadowoleniem przyjmuje komunikat Komisji w sprawie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa. Mając na uwadze coraz większą zależność Europy od handlu zewnętrznego oraz kluczową rolę portów lotniczych w połączeniach między naszym kontynentem a resztą świata, EKES w pełni popiera ambitny plan w dziedzinie lotnictwa.

1.2 Szczególnie liczy na gwałtowny postęp w budowaniu poszerzonej jednolitej przestrzeni lotniczej obejmującej naszych sąsiadów na Bliskim Wschodzie, Europę Wschodnią, Rosję, Turcję oraz – po drugiej stronie Morza Śródziemnego – państwa Afryki Północnej. Stworzyłyby to szanse rozwoju dla lotnisk drugorzędnych i regionalnych z uwagi na bliskość geograficzną tych rynków i fakt, że wiele z nich przeżywa boom gospodarczy.

1.3 Komitet zdecydowanie popiera także ambitny program liberalizacji, który będzie realizowany z krajami BRIC i ASEAN. Ma on dać przewoźnikom europejskim możliwość natężenia współpracy z innymi liniami lotniczymi i skierować dodatkowy ruch do portów lotniczych w Europie.

1.4 Komisja słusznie podkreśla potrzebę zapewnienia równych warunków w branży przewoźników lotniczych. W komunikacie wśród elementów zakłócających konkurencję, którymi należy się zająć, wymieniono podatki nakładane na sektor lotnictwa, niestosowną pomoc państwa, zatłoczenie lotnisk i przestrzeni powietrznej, odpowiedzialność związaną z ochroną konsumentów oraz koszty emisji dwutlenku węgla.

1.5 EKES podziela obawy Komisji w związku z potrzebą inwestowania w przepustowość portów lotniczych. Należy pilnie zagwarantować przepustowość portów lotniczych w Unii Europejskiej, aby nie utraciły konkurencyjności w stosunku do innych regionów odnotowujących wzrost; pozwoli to zapobiec sytuacji przeniesienia ruchu lotniczego do sąsiednich regionów.

2. Wprowadzenie i kontekst

2.1 Komitet z zadowoleniem przyjmuje komunikat Komisji w sprawie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa.

2.2 Komitet całkowicie zgadza się, iż lotnictwo odgrywa fundamentalną rolę w gospodarce europejskiej, zarówno z perspektywy obywateli, jak i przemysłu. Sektor lotnictwa zapewnia 5,1 mln miejsc pracy i wytwarza 365 mld EUR, czyli 2,4 % europejskiego PKB, przez co ma zasadniczy wpływ na wzrost gospodarczy i poziom zatrudnienia w Unii.

2.3 W wyniku wysiłków podejmowanych przez Komisję i UE, zawarto 1 000 dwustronnych umów o komunikacji lotniczej ze 117 państwami spoza UE. Poczyniono postępy w rozwijaniu szerszej wspólnej przestrzeni lotniczej wraz z krajami sąsiedzkimi. Podpisano już umowy z Bałkanami Zachodnimi, Marokiem, Jordanią, Gruzją i Mołdawią.

2.4 Niemniej przechodzenie z dwustronnych stosunków między państwami członkowskimi UE a krajami partnerskimi w kierunku kombinacji dwustronnych umów oraz umów zawieranych na poziomie unijnym doprowadziło do niejakiego zamieszania wśród krajów partnerskich, a interesy UE nie zawsze definiowano i nie zawsze ich broniono w najlepszy sposób.

2.5 Ponadto rozdrobnienie na poziomie krajowym powoduje, że sektor lotnictwa nadal w nadmiernym stopniu podlega interesom lokalnym i zależy od inicjatyw ad hoc opartych na indywidualnych upoważnieniach do negocjacji warunków skutecznego wejścia na rynek oraz wzrostu. Tempo nieskoordynowanej liberalizacji rynku między państwami członkowskimi UE a niektórymi państwami spoza UE, a także wyraźny zamiar niektórych państw członkowskich, by dalej przyznawać krajom trzecim – na zasadzie dwustronnej – prawa przewozowe

bez otrzymywania współmiernych praw w zamian lub bez uwzględnienia implikacji takich działań dla całej UE, może doprowadzić do sytuacji, w której za kilka lat za późno już będzie na działania, jeśli teraz nie wdrożymy ambitniejszej i skuteczniejszej polityki zewnętrznej UE.

2.6 Rada udzieliła też Komisji upoważnienia do negocjacji kompleksowych umów z Australią i Nową Zelandią. Negocjacje te nie zostały jeszcze ukończone. W chwili obecnej jedynie dwie europejskie linie latają do Australii: British Airways i Virgin Atlantic. Wcześniej tych przewoźników było więcej.

2.7 EKES z zadowoleniem przyjmuje obszerne konkluzje Rady w sprawie wniosku Komisji⁽¹⁾, lecz sądzi, że państwa członkowskie mogłyby wyraźniej wyrażać poparcie dla niektórych kluczowych procesów negocjacyjnych prowadzonych przez UE, np. upoważniając Komisję do normalizacji napiętych stosunków w dziedzinie lotnictwa z Rosją.

2.8 Ameryka Łacińska to szybko rozwijający się rynek, a połączenie LAN i TAM stanowi realne zagrożenie dla Iberii, TAP-u i innych linii europejskich obsługujących ten region. Pilnym krokiem jest podpisanie jak najwcześniej umowy z Brazylią.

3. Znaczenie węzłów lotniczych

3.1 Pomimo wzrostu tanich przewoźników lotniczych oferujących loty na drugorzędne porty lotnicze, europejskie węzły mają istotne znaczenie dla lotnictwa w wymiarze międzynarodowym i dla stosunków zewnętrznych w tej dziedzinie, gdyż porozumienia dotyczące przewozów lotniczych często koncentrują się właśnie na nich.

3.2 Rozwój głównych węzłów w takich miejscach, jak Abu Dhabi i Dubaj, jest niebezpieczny z punktu widzenia konkurencyjności unijnych lotów długodystansowych. Dla przykładu, podpisana niedawno umowa między Quantas a Emirates poważnie zagraża europejskiej branży przewoźników lotniczych.

3.3 Aby węzeł był rentowny, musi istnieć spory popyt lokalny oraz rozbudowana sieć połączeń dowozowych. Właśnie dlatego najlepiej funkcjonujące węzły zlokalizowane są zazwyczaj w portach lotniczych dużych miast, które stają się coraz bardziej zatłoczone i nie są w stanie się dalej rozwijać, głównie z powodów zagadnień związanych ze środowiskiem.

3.4 Niektóre europejskie węzły lotnicze już obecnie ograniczają liczbę możliwych do obsłużenia tras dowozowych ze względu na brak przepustowości. Należy skutecznie zająć się tym problemem, jeśli pragniemy utrzymać konkurencyjność Europy w tym obszarze.

4. Stworzenie warunków dla uczciwej i otwartej konkurencji

4.1 Przewoźnicy unijni, z których wielu boryka się z trudnościami finansowymi, tracą na konkurencyjności w sytuacji, gdy obciążenia ekonomiczne, zwiększające jednostkowe koszty produkcji, są wyższe niż w przypadku przewoźników z innych regionów na świecie.

4.2 Należy uwzględnić zarówno cały łańcuch wartości w sektorze lotnictwa (porty lotnicze, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, producentów, systemy rezerwacji komputerowych, podmioty prowadzące działalność w zakresie obsługi naziemnej itp.), zaś oceniając konkurencyjność unijnego sektora lotnictwa, a zwłaszcza unijnych linii lotniczych na świecie, trzeba wziąć pod uwagę strukturę kosztową, poziom konkurencji w innych częściach łańcucha wartości oraz mechanizmy finansowania infrastruktury na innych kluczowych rynkach.

4.3 W kontekście unijnym nie udało się stworzyć równych warunków na szczeblu państw członkowskich oraz lokalnym lub regionalnym, ponieważ np. nie zapobiegnięto licznym przypadkom, w których małe porty lotnicze udzielały przewoźnikom lotniczym specjalnych taryf, nie przestrzegając zasady testu prywatnego inwestora. Wszczęte ostatnio dogłębne postępowania w sprawach potencjalnej pomocy państwa przydzielonej przewoźnikom lotniczym w regionalnych portach lotniczych w kilku państwach członkowskich dowodzą konieczności podjęcia pilnych działań w celu sfinalizowania wciąż odkładanych w czasie wytycznych KE w sprawie pomocy państwa dla portów lotniczych. Przyjęte niedawno przepisy UE regulujące kwestie zabezpieczeń społecznych pracowników mobilnych, takich jak załogi latające, również usprawnią funkcjonowanie jednolitego rynku. Komisja podjęła już działania w wielu przypadkach domniemania nieuczciwej konkurencji.

5. Strategia wzrostu oparta na zasadzie „więcej Europy”

5.1 Według szacunków pochodzących z niezależnego badania przeprowadzonego dla Komisji zawarcie kolejnych kompleksowych umów o transporcie lotniczym na szczeblu UE z krajami sąsiadującymi i kluczowymi partnerami, w szczególności z szybko rozwijających się rynków lub rynków o ograniczonym dostępie, przyniosłoby znaczące korzyści gospodarce na poziomie ponad 12 mld EUR rocznie.

5.2 Dla UE utrzymanie silnej i konkurencyjnej branży lotniczej łączącej UE ze światem ma znaczenie strategiczne. Najszybciej rozwijające się rynki lotnictwa znajdują się dziś poza Europą, dlatego też kluczowe jest, aby branża europejska miała możliwość rozwijać się także na tych rynkach.

5.3 Ważne jest, aby zyskać pewność, że w miarę upływu czasu efektem tego procesu będzie prawdziwie zintegrowany wspólny obszar lotniczy, w ramach którego także relacje między samymi krajami sąsiadującymi staną się otwarte i zintegrowane. Rozpatrywanie przez Radę osobnych upoważnień udzielanych do negocjowania umów z poszczególnymi krajami nie ma już sensu. Dużo skuteczniejszym rozwiązaniem byłoby nadanie Komisji jednego upoważnienia do prowadzenia negocjacji ze wszystkimi pozostałymi krajami sąsiadującymi, przy czym negocjacje te nadal prowadzone byłyby osobno z każdym państwem.

5.4 W ramach trzeciego filara (kompleksowe umowy z kluczowymi partnerami) wynegocjowano szereg ważnych umów. Jest to jednakże również obszar, w którym nie osiągnięto jeszcze kilku kluczowych celów, tj. w kwestii umów UE ze Stanami Zjednoczonymi i UE z Kanadą dotyczących liberalizacji przepisów o prawach własności przewoźników lotniczych i o sprawowaniu kontroli nad tymi przewoźnikami.

5.5 Większość krajów wciąż zachowuje przepisy, zgodnie z którymi udziałowcami większościowymi przewoźników powietrznych muszą być obywatele danego kraju i to oni muszą sprawować kontrolę nad tymi przewoźnikami, przez co przewoźnicy lotniczy pozbawiani są dostępu do szerszej

⁽¹⁾ Konkluzje 3213, posiedzenia Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii, które odbyło się w Brukseli 20 grudnia 2012 r.

gamy inwestorów i rynków kapitałowych. W efekcie sektor lotniczy funkcjonuje według sztucznie wymuszonego modelu, niespotykanego w innych branżach. Na przykład w Stanach Zjednoczonych ilość akcji z prawem głosu przewoźników lotniczych posiadana przez podmioty zagraniczne nie może przekraczać 25 %. Te narodowościowe ograniczenia w zakresie praw własności i sprawowania kontroli doprowadziły do powstania trzech globalnych aliansów przewoźników lotniczych (Star Alliance, SkyTeam i Oneworld), a ściślej mówiąc wspólnych przedsięwzięć utworzonych przez niektórych z ich członków na niektórych trasach. Model ten sprawdza się jako najbliższy kształtowi globalnego przewoźnika lotniczego.

5.6 Natomiast na mocy obowiązujących przepisów unijnych przewoźnicy unijni nie podlegają narodowościowym ograniczeniom w kwestii prawa własności i sprawowania kontroli, a prawa ich własności może nabyć dowolny podmiot z UE.

5.7 Trend konsolidacyjny w Europie jest wyjątkowy, a wyjątkowość ta wynika z faktu, że transgraniczne fuzje i wykupienia dopuszcza się jedynie w UE, a przepisy dotyczące praw własności i sprawowania kontroli zasadniczo nie zmieniły swojego kształtu od czasu ich wynegocjowania w 1944 r. w ramach Konwencji chicagowskiej. Trudności wynikające z bieżącego kształtu przepisów dotyczących praw własności i sprawowania kontroli są znaczące i wymagają negocjacji z krajami partnerskimi oraz wysoce złożonych struktur zarządzania. Członkowie aliansów współpracują coraz ściślej, aby zapewnić klientom płynne, zintegrowane, globalne połączenia sieciowe wykorzystujące wiele węzłów.

5.8 Nadszedł czas, aby podjąć kolejne kroki przewidziane w umowie o transporcie lotniczym między UE i USA w celu liberalizacji przepisów o prawach własności i sprawowaniu kontroli, aby umożliwić przewoźnikom lotniczym przyciąganie inwestycji niezależnie od narodowości inwestora.

6. Główne zasady wyznaczające kierunek przyszłej unijnej polityki w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa

6.1 UE powinna nadal odważnie promować otwartość i liberalizację w sektorze lotnictwa, jednocześnie dopilnowując, aby towarzyszył im zadowalający poziom konwergencji regulacyjnej. W negocjacjach z krajami partnerskimi należy także poświęcić należytą uwagę normom pracy i ochrony środowiska oraz poszanowaniu dla konwencji i umów międzynarodowych w obu obszarach, tak aby zapobiec zakłóceniom rynku i nie dopuścić do „równania w dół”. Ważne jest, aby przewoźnicy lotniczy obsługujący Europę stosowali się do przepisów i regulacji MOP.

6.2 Mając na uwadze coraz większą zależność Europy od handlu zewnętrznego oraz kluczową rolę portów lotniczych w połączeniach między naszym kontynentem a resztą świata, EKES w pełni popiera ambitny plan w dziedzinie liberalizacji lotnictwa.

6.3 Aby zmaksymalizować korzyści, Unia powinna jak najszybciej podjąć działania (jeszcze przed nasileniem działań liberalizacyjnych między rynkami wschodzącymi). Zapewni jej to przewagę wynikającą z bycia pionierem w tej dziedzinie. Służyłoby to ochronie i wzmocnieniu pozycji europejskiego rynku lotniczego w wymiarze międzynarodowym. W przeciwnym razie UE grozi kompletne pominięcie w przyszłym przepływie globalnego ruchu lotniczego.

6.4 Pozycja lidera w liberalizacji lotnictwa miałaby również istotne znaczenie dla rozpowszechniania europejskich norm technicznych, co mogłoby przynieść znaczące korzyści europejskiemu przemysłowi lotniczemu.

6.5 EKES od dawna popiera zniesienie ograniczeń w zakresie własności i kontroli⁽²⁾, aby zapewnić przewoźnikom lotniczym dostęp do szerszej gamy inwestorów i rynków kapitałowych. Ze względu na znaczenie tych dwóch rynków, zdecydowane realizowanie tej polityki powinno początkowo koncentrować się na wprowadzeniu dalszych zmian do umów UE – USA. Może to potencjalnie stanowić wyznacznik nowej, postchicagowskiej epoki w lotnictwie.

6.6 Komisja będzie musiała wykazać, że skoordynowane podejście do negocjacji przyniesie wyniki szybciej, tak iż powstaną zbytnie opóźnienia w korzystaniu z nadarzających się okazji w porównaniu z umowami dwustronnymi. Niestety opóźnia się podpisanie dwustronnej umowy z Brazylią. Należy też wspomnieć, że na państwach członkowskich również spoczywa odpowiedzialność za wzmocnienie polityki UE w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa. Komisja potrzebuje silniejszego mandatu negocjacyjnego, zwłaszcza gdy propaguje zasady rynkowe UE w rozmowach z państwami i regionami, w których lotnictwo działa na podstawie zupełnie innych norm.

6.7 Jeśli jeden z bliskowschodnich przewoźników przejmie indyjskie linie lotnicze, które borykają się obecnie z trudnościami finansowymi, będzie to kolejnym ciosem dla pozycji sektora europejskiego.

7. Poszerzanie relacji z kluczowymi partnerami

7.1 Europejska branża przewozów towarowych i przesyłek ekspresowych, zważywszy na jej specyfikę, jest w szczególności poszkodowana na arenie światowej ze względu na surowe ograniczenia zawarte w dwustronnych umowach o komunikacji lotniczej; należy zatem potraktować ją wysoce priorytetowo w walce z ograniczeniami dostępu do rynków.

7.2 EKES liczy szczególnie na gwałtowny postęp w tworzeniu poszerzonej jednolitej przestrzeni lotniczej obejmującej naszych sąsiadów na Bliskim Wschodzie, Europę Wschodnią, Rosję, Turcję oraz – po drugiej stronie Morza Śródziemnego – państwa Afryki Północnej. Stworzyłyby to szanse rozwoju dla lotnisk drugorzędnych i regionalnych z uwagi na bliskość geograficzną tych rynków i fakt, że wiele z nich przeżywa boom gospodarczy. Pozytywny i pragmatyczny program współpracy z Turcją umożliwiłby poczynienie korzystnego dla obydwu stron postępu w rozwiązaniu konkretnych problemów w regionie. W szczególności należy rozwiązać kwestię dwustronnej umowy o bezpieczeństwie.

7.3 Komitet zdecydowanie popiera również ambitny plan liberalizacji, który będzie realizowany z państwami BRIC i ASEAN. Kraje te szybko stają się głównymi dostawcami surowców oraz gotowych wyrobów i usług, a ich społeczeństwa w coraz większym stopniu nastawione są na podróże. Kompleksowe umowy o transporcie lotniczym z Chinami, Indiami, Japonią i Ameryką Łacińską, które należy kontynuować, wykazałyby znaczące korzyści gospodarcze. Liberalizacja ruchu

⁽²⁾ Opinia EKES-u w sprawie stosunków transatlantyckich w sektorze transportu lotniczego, Dz.U. C 306 z 16.12.2009, s. 1–6.

powietrznego dałaby przewoźnikom europejskim możliwość nateżenia współpracy z innymi liniami lotniczymi w tych regionach i skierowałyaby dodatkowy ruch do portów lotniczych w Europie.

7.4 Ważne jest również, by wszelkie umowy opierały się na zasadzie wzajemności i oferowały korzyści zarówno UE, jak i krajom trzecim. W tym kontekście Rosja powinna jak najszybciej wykazać swoje zaangażowanie w realizację porozumienia z 2011 r. przewidującego wdrożenie „Uzgodnionych zasad modernizacji istniejącego systemu korzystania z tras transsyberyjskich”. Komisja, ze wsparciem państw członkowskich, powinna podjąć niezbędne działania, jeśli zobowiązania te nie zostaną wypełnione.

7.5 Relacje z państwami z Zatoki Perskiej w ostatnich latach ograniczały się do jednostronnego procesu otwarcia rynków unijnych na przewoźników z Zatoki Perskiej, co doprowadziło do znaczącego zachwiania równowagi pod kątem możliwości biznesowych. Z uwagi na ryzyko dalszej utraty przewozów, w kolejnych negocjacjach nie zaleca się skupiania uwagi na tych państwach.

8. Inwestycje w portach lotniczych

8.1 EKES podziela obawy Komisji w związku z potrzebą inwestowania w przepustowość portów lotniczych. Niemniej ten fragment wniosku wymaga dalszego wyjaśnienia, jakie działania należy podjąć, aby osiągnąć planowane cele; ponadto należy wyraźniej wskazać związek ze wcześniejszym wnioskiem Komisji w sprawie pakietu dotyczącego portów lotniczych⁽³⁾.

8.2 Należy pilnie zagwarantować przepustowość portów lotniczych w Unii Europejskiej, aby nie utracić konkurencyjności w stosunku do innych regionów odnotowujących wzrost; pozwoli to zapobiec sytuacji przeniesienia ruchu lotniczego do sąsiednich regionów.

8.3 Straty gospodarki europejskiej zaczną się, jeszcze zanim popyt przewyższy podaż. Według Eurocontrol, gdy węzły lotnicze zaczną wykorzystywać ponad 75 % teoretycznej maksymalnej przepustowości, ich zdolność skutecznego radzenia sobie ze złymi warunkami pogodowymi i opóźnieniami spowodowanymi problemami operacyjnymi oraz zdolność zapewniania niezawodnych połączeń gwałtownie maleje.

8.4 Ponadto w godzinach szczytu pasażerowie płacą więcej, niż płaciliby w sytuacji większej przepustowości. Dla przykładu, Komisja Transportu w Izbie Gmin Zjednoczonego Królestwa uzyskała ostatnio informację, iż koszty taryf lotniczych dla pasażerów mogą sięgnąć w 2030 r. nawet 1,2 mld GBP, jeśli nie rozbuduje się portów lotniczych w południowo-wschodniej Anglii.

8.5 Przepustowość lotnisk należy monitorować na szczeblu UE, jak też należy wdrożyć wytyczne unijne, które zapewnią wspólne kompleksowe ramy władzom lokalnym rozważającym programy rozbudowy portów lotniczych.

8.6 Choć rozwijanie przepustowości na największych lotniskach jest absolutną koniecznością w długiej perspektywie, istnieje także potrzeba jak najlepszego wykorzystania istniejącej przepustowości, zwłaszcza w odniesieniu do przydziału czasowego. Należy umożliwić portom lotniczym reagowanie na

zmiany podaży i popytu oraz przydzielanie czasu na start i lądowanie w sposób, który zagwarantuje optymalne wyniki gospodarcze. W tym kontekście jest ważne, aby związany z przydziałem czasowym aspekt pakietu dotyczącego portów lotniczych⁽⁴⁾ nadal sprzyjał uzyskiwaniu lepszych wyników w zakresie wykorzystania przepustowości portów lotniczych, dzięki uwzględnianiu lokalnej specyfiki w przydzielaniu czasu na start i lądowanie. Dla niektórych portów lotniczych jest to w istocie jedyna możliwość rozwoju w przyszłości. Pasy startowe na największych lotniskach często wykorzystywane są w maksymalnym stopniu, choć pobliskie lotniska regionalne nadal dysponują sporą przepustowością.

8.7 Porty lotnicze niebędące węzłami mogą też odgrywać ważną rolę w zmniejszaniu zagęszczenia ruchu na głównych węzłach lotniczych UE, co pozwala sektorowi europejskiemu utrzymać wiodącą pozycję. Ze względu na czas potrzebny na rozbudowę pasów startowych lub infrastruktury terminali na największych lotniskach, częstsze korzystanie z portów lotniczych niebędących węzłami oraz odpowiednie inwestowanie w nie mogą stanowić szybszą odpowiedź na problemy związane z ograniczoną przepustowością. Dobrze rozwinięta sieć takich mniejszych lotnisk i lotnisk regionalnych poprawi również bezpieczeństwo pasażerów, między innymi gwarantując zapewnienie sieci lotnisk awaryjnych bądź zastępczych na wypadek pogorszenia pogody lub wystąpienia innych przyczyn.

8.8 EKES ponawia także apel o bezzwłoczne wprowadzenie jednolitego obszaru ochrony, co wygeneruje spore oszczędności zarówno kosztów ponoszonych przez przewoźników lotniczych, jak i czasu podróżujących. Temat ten powinien zostać potraktowany priorytetowo i omówiony z kluczowymi partnerami.

9. Jednolita przestrzeń powietrzna / SESAR

9.1 Aby jednolita europejska przestrzeń powietrzna stała się faktem, potrzeba funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB). Wszystkie FAB miały być operacyjne 4 grudnia 2012 r. Mając na uwadze znaczenie tej kwestii dla optymalizacji zapewniania służb żeglugi powietrznej i dla skutecznego zarządzania natężeniem ruchu powietrznego, Komisja musi koniecznie rozpocząć postępowanie przed Trybunałem Sprawiedliwości wobec państw członkowskich, które nie zrealizowały wyznaczonych celów.

9.2 Szybkie i spójne wdrożenie wniosków Komisji może posłużyć zrównoważonemu wzrostowi tego sektora i tym samym w pełni przyczynić się do ożywienia gospodarki europejskiej.

10. Instrumenty, które należy zastosować

10.1 Kompleksowe umowy o komunikacji lotniczej z krajami sąsiadującymi oraz głównymi partnerami o podobnych zapatrzeniach powinny obejmować kwestię synchronizacji warunków stwarzanych przez przepisy prawa dla uczciwej konkurencji i zrównoważonego rozwoju branży lotniczej, w tym kluczowe aspekty, takie jak bezpieczeństwo, ochrona, środowisko i przepisy gospodarcze.

⁽³⁾ COM(2011) 823 final; Dz.U. C 277 z 13.9.2012, s. 110–124.

⁽⁴⁾ COM/2011/0827 final/2 – 2011/0391 (COD).

10.2 Nie jest jeszcze jasne, jaką formę miałby przyjąć proponowany nowy instrument ochrony interesów europejskich przed nieuczciwymi praktykami; powinien on niemniej przypominać szerzej zakrojoną procedurę dochodzenia roszczeń skierowaną przeciwko „ukrytym dotacjom” odzwierciedlanym w cenach. Przepuszczalnie uzyskałby on ciężar prawny dzięki „klauzulom o uczciwej konkurencji” uwzględnianym w umowach, które Komisja zamierza podpisać z państwami trzecimi.

10.3 Komisja słusznie wskazuje, że zapewnianiu równych warunków w skali międzynarodowej muszą towarzyszyć podobne wysiłki w Europie. Europejski sektor lotniczy podlega coraz większym obciążeniom i niespójnościom regulacyjnym. W komunikacie wśród elementów zakłócających konkurencję, którymi należy się zająć, słusznie wymieniono podatki nakładane na sektor lotnictwa, niestosowną pomoc państwa, zatło-

czenie lotnisk i przestrzeni powietrznej, odpowiedzialność związaną z ochroną konsumentów oraz koszty emisji dwutlenku węgla.

10.4 Unijny system handlu uprawnieniami do emisji (ETS) zasługuje na szczególną uwagę. Okazał się bardzo sporną kwestią w dyskusjach nad polityką w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa. Chiny i Indie odmówiły przestrzegania jego zasad, a Kongres USA przyjął prawo zakazujące amerykańskim przewoźnikom lotniczym przestrzegania tych norm unijnych. Choć zapewnienie zrównoważenia środowiskowego ma fundamentalne znaczenie, UE musi dać ICAO możliwość wypracowania globalnego rozwiązania, które wszystkie kraje partnerskie będą mogły zaakceptować jesienią 2013 r. na forum Zgromadzenia ICAO, gdyż w przeciwnym razie unijny sektor lotniczy będzie musiał zmierzyć się z niekorzystnymi warunkami konkurencji⁽⁵⁾.

Bruksela, 17 kwietnia 2013 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Henri MALOSSE

⁽⁵⁾ Zob. także opinia EKES-u „Unijny system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w lotnictwie”, 697 final 2012/0328 (COD), Kat. B1.