

## Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Európai légiforgalom-támogatási program

(saját kezdeményezésű vélemény)

(2010/C 255/05)

Előadó: **Jacek KRAWCZYK**

Társelőadó: **Marcel PHILIPPE**

2009. július 16-án az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság úgy határozott, hogy eljárási szabályzata 29. cikkének (2) bekezdése alapján saját kezdeményezésű véleményt dolgoz ki a következő tárgyban:

*Európai légiforgalom-támogatási program.*

A bizottsági munka előkészítésével megbízott Ipari Szerkezetváltás Konzultatív Bizottsága 2009. november 26-án elfogadta véleményét. (Előadó: Jacek KRAWCZYK, társelőadó: Marcel PHILIPPE.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2009. december 16–17-én tartott, 458. plenáris ülésén (a december 17-i ülésnapon) 167 szavazattal, 2 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

### 1. Következtetések és ajánlások

1.1 A válság soha nem látott méreteket ölt; a légiközlekedési értéklánc valamennyi elemét érinti, bár különböző módon. Egy részben deregularizált környezetben, ahol csak a lánc utolsó eleme (a légitársaságok) esetében történt meg a megfelelő liberalizáció, a többi elem részben vagy teljes mértékben enyhítheti a csökkenő közlekedés okozta jövedelemvesztést, vagy az úgynevezett költségmegtérülés elvét nem megfelelően alkalmazva, vagy versenyhelyzetével visszaélve.

1.2 Az európai légi közlekedés ellenálló képessége, ezáltal pedig nemzetközi versenyképessége forog kockán. Míg a világ más régiói gyors és hatékony intézkedéseket hoztak az utas- és a teherforgalom átmeneti visszaesése ellen, európai versenytársaik más jellegű problémákkal szembesülnek, amelyek jelentős negatív hatásokat gyakorolnak beszállítóikra. A különböző kormányzati adók, az egyre növekvő infrastruktúra-használati díjak (repülőterek, légiforgalom-irányítás), az elérhető finanszírozás hiánya, az egyoldalú környezetvédelmi feltételek csak néhány példát jelentenek az európai légiforgalmi ágazat mindennapjaiból.

1.3 Ez a vélemény azt a számos rövid- és középtávú intézkedést ismerteti, amelyeket a döntéshozóknak meg kell fontolniuk és végre kell hajtaniuk ahhoz, hogy az európai légi közlekedés sikeresen szembe tudjon szállni a válsággal, és ugyanolyan erősen lábáljon ki belőle, mint előtte volt.

1.4 Az értéklánc átrendeződését a légi közlekedés résztvevőinek – a repülőtereknek, a léginavigációs szolgáltatóknak, a földi kiszolgálóknak, a légitársaságoknak és a repülőgépjártóknak – mind meg kell érteniük és figyelemmel kell kísérniük.

1.5 Az EGSZB emlékeztet arra, hogy az európai légiforgalmi ágazat egészében véve stratégiai fontosságúnak tekinthető Európa számára, és a növekedés egyik tényezője a magasan képzett foglalkoztatottnak köszönhetően. Az ágazatot sújtó válság

leküzdéséhez szükséges intézkedéseknek ezért lehetővé kell tenniük azoknak a kompetenciáknak a megtartását, amelyek szükségesek lesznek az európai ipari és technológiai alap fejlődésének biztosításához.

1.6 Ahhoz, hogy az ágazat jobban fel tudjon készülni a jövőbeli fejleményekre, ösztönözni kell az érintettek közötti szociális párbeszéd kialakítását, a képzési intézkedéseket, valamint a humán erőforrások előrelátó tervezését. A magán- és a közszféra szereplőinek részt kell venniük az iskolák és a vállalkozások közötti cseréket elősegítő és az ágazat fejlesztéséhez szükséges kutatást és fejlesztést támogató tevékenységekben.

1.7 Az európai légiforgalom-támogatási programra tett javaslatok e vélemény 9. pontjában találhatóak. A bennük foglalt kezdeményezések a következőkkel kapcsolatosak:

- az infrastruktúra kiigazítása és költségei,
- a rendelkezésre álló finanszírozási eszközök hiánya és a csökkenő nyereség jelentette pénzügyi kihívások,
- környezetvédelmi megfontolások,
- szabályozási környezet,
- nemzetközi verseny,
- kutatás és fejlesztés.

### 2. A válság hatása a légiközlekedési ágazatra

2.1 2009. márciusban a Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség (IATA) úgy becsülte, hogy a globális légi közlekedés vesztesége 2009-ben eléri a 4,7 milliárd USD-t, májusban azonban 9 milliárd USD-re módosította becslését, szeptemberben pedig 11 milliárdra. 2010-re 3,8 milliárdos veszteséget jósol.

2.2 A keresletre vonatkozóan az Európai Légitársaságok Szövetsége (AEA) 2009 első félévében az utasok számának 8,2 %-os visszaesésével szembesült. A prémiumszegmensben a közlekedés több mint 19,9 %-kal esett vissza. A légifuvarozók 2009 első hat hónapjában 22,1 %-os kereslet-visszaesést tapasztaltak. Az adatokat a Repülőterek Nemzetközi Tanácsa (ACI) is megerősítette az utasszám 8,1 %-os, valamint az áru fuvarozás 21,1 %-os visszaesésére vonatkozó becslésével. Az ACI szerint 2009 első kilenc hónapjában a 25 legforgalmasabb európai repülőtéren 41 millióval kevesebb utas fordult meg. Az Európán belüli járatokat üzemeltető légitársaságokat képviselő Európai Regionális Légitársaságok Szövetsége (ERAA) az utasforgalom összesen 7,2 %-os visszaesését könyvelte el 2009 első felében.

2.3 2008-ban a légiközlekedési ágazat mintegy 1,5 millió munkahelyet biztosított Európában, ennek oroszlánrészét, 49 %-át a légitársaságok adták. Csak 2009 első félévében az AEA tagjai mintegy 34 ezerrel (az összes munkaerő mintegy 8 %-ával) csökkentették alkalmazottaik létszámát, ami közvetett módon mintegy 90 ezer, jórészt magas szintű képzettséget igénylő munkahely megszűnését okozta Európa-szerte. A nagyszabású elbocsátások egyik példája az amszterdami repülőtér volt.

2.4 A fapados légitársaságok Európában jobb teljesítményt nyújtottak, mint más üzleti modellek, bár őket sem kímélték a csődök: 2008. augusztus óta öt társaság ment csődbe. A fapados légitársaságok piaci részesedése Európában megháromszorozódott, és 2009-re 37 %-ot ért el a 2003-as 12 %-ról. 2009. júliusban, a válság csúcán, gyakorlatilag nem volt észrevehető kapacitásaik módosítása, mivel az irántuk való kereslet alig vagy csak igen csekély mértékben csökkent. Ez részben azzal magyarázható, hogy el tudják kerülni a nagy forgalmú csomópontokat, így a pillanatnyi pénzügyi szükségleteknek megfelelően tudják újjászervezni működésüket. A közvetlen vagy közvetett állami támogatásra való támaszkodásuk azonban a befagyasztott közfinanszírozás idején kétségeket támaszt középtávú fenntarthatóságukukra. Látjuk, hogy a fapados légitársaságok fejlődése társadalmi valósággá vált. El kell gondolkoznunk ennek a közlekedési formának a jövőjéről, és arról, hogy milyen hatással lehet az értéklánc egészére.

2.5 A kínálati oldalon történt jelentős kapacitáscsökkentés ellenére a légitársaságok üzleti eredménye a 2008 első negyedévi – 0,2 milliárd euróról 2009 első negyedévére – 1,9 milliárd euróra csökkent. Az IATA szerint az európai légitársaságok 2009-ben 3,8 milliárd dollár veszteséget szenvednek el. Az ACI előrejelzése szerint az európai repülőterek 2009-ben 98 millió utast veszítenek, és a legnagyobb veszteségek a legkisebb repülőtereket érintik.

2.6 A válság kezdete óta (2008. szeptembertől 2009. szeptemberig) Európában több mint 33 légitársaság ment csődbe vagy áll a csőd szélén.

2.7 Az európai légiközlekedési piacról szóló legutóbbi, 2008-ban az Európai Bizottság megbízásából készített elemzések szerint az Airbus 2008-ban 41,3 %-kal kevesebb megrendelést kapott, mint 2007-ben, pedig a 2007-es év a megrendelések mennyiségét tekintve kivételesnek tekinthető.

2.8 2009 mindeddig ugyanilyen rossz évnek bizonyult a gyártók szempontjából is. 2009 októberében a Boeing 195 megrendelés és 111 visszavonás után mindössze 84 megrendelést

könyvelhetett el. Ugyanebben az időszakban az Airbus 149 megrendelés és 26 visszavonás után összesen 123 megrendeléssel rendelkezett. Összehasonlításképpen a két társaság tavaly 662, illetve 777 megrendelést kapott.

2.9 A megrendelések számának csökkenésével és a szállítási határidők meghosszabbításával és/vagy a szállítások korlátozásával szembesülő repülőgépgyártóknak csekély mozgásterük van, és a költségek csökkentésével próbálják megtartani eredményeiket. Ugyanezért ez befolyásolja az új technológiák és új repülőgépek fejlesztésébe való beruházási kapacitásukat is.

### 3. Hosszabb távú következmények az ágazatra nézve

3.1 A legnagyobb szállítók (Airbus, Boeing, Dassault, ATR, Alenia, Safran, Goodrich, Thales, Liebherr stb.) által elfogadott stratégia célja a fejlesztési idő és a költségek csökkentése, ugyanakkor a gyártás és a kutatás Európán kívültre való áthelyezése. A szállítók és az alvállalkozók kötelesek ezt a stratégiát alkalmazni saját partnereikkel szemben. <sup>(1)</sup>

3.2 Ha a megrendelések számának jelentős csökkenése egybeesik a szállítóknak ezzel a stratégiájával, az a munkaterheléssel kapcsolatos problémákat okozza számos alvállalkozó számára, amelyeknek így a fennállása kerülne veszélybe. Ugyanezt a logikát követve az Európán kívüli áthelyezésre és technológiaátvitelre vonatkozó intézkedéseket tartalmazó vállalati stratégiákat meg kell vizsgálni szociális hatásukat tekintve (a pénzügyi források lehívására, a versenyképesség és a hozzáadott érték csökkenésére, a környezetvédelemre és a társadalmi-gazdasági kérdésekre vonatkozóan).

3.3 Ez a politika hosszú távon számos magas képzettséget igénylő munkahely elvesztéséhez vezethet Európában. Ezek a veszteségek jelentősen ronthatják az európai iparág versenyképességét.

3.4 A növekvő munkanélküliség, a csökkenő magánjövedelmek és a bizalmi válság következtében az emberek kevesebbet utaznak, elkerülik a business osztályt, és repülőgép helyett más közlekedési formákat vesznek igénybe.

3.5 2001-ben az AEA tagjai 7 %-os bevételecsökkenést tapasztaltak, és három évig tartott, míg újra nyereséget könyvelhettek el. Ma kétszer ilyen rossz a helyzet. Az átlagosan 15 %-os veszteségből arra következtethetünk, hogy a légitársaságoknak több mint három évre lesz szükségük ahhoz, hogy kilábaljanak a válságból.

4. A légitársaságok költségcsökkentési intézkedéseit nem kísérik hasonlók a repülőterek és a léginavigációs szolgáltatók részéről. A gazdasági recesszióra adott válaszok nem egységesek az értékláncban.

4.1 Ezenkívül a gyakran ellentmondásos jogszabályok komplex hálózata korlátozza a légiforgalmi ágazatot abban, hogy választ tudjon adni a válságból eredő kihívásokra.

<sup>(1)</sup> Ld. az EGSZB „Az európai repülőgépipar helyzete és kilátásai” című véleményét (HL C 175., 2009.7.28., 50–56. o.) is.

5. Maguk a légitársaságok üzemelési költségeiknek mindössze 37 %-át határozzák meg közvetlenül. A költségek további csaknem egyharmadát irányításukon kívül álló elemek jelentik, köztük a következők:

5.1 A „külső” működési költségek 2008-ban összesen 50,5 milliárd eurót jelentettek, és bár ennek legnagyobb részét (több mint 45 %-át) az ingadozó olajárak képviselték, a maradék 55 %-ot (27,5 milliárd eurót) többek között a repülőtéri és légiforgalom-irányítási díjak tették ki.

5.2 A repülőtéri illeték, amely az elmúlt évben összesen 2,8 milliárd eurót tett ki, számos repülőtéren hirtelen több mint 5 %-kal megemelkedett. Európában csak néhány repülőtér engedhette meg magának, hogy felhasználóik erőfeszítését díjaik hasonló mértékű csökkentésével egészítsék ki. Az utasonkénti repülőtéri illeték átlagosan 15 %-kal nőtt 2009 első negyedévében.

5.3 A növekvő olajárak a légitársaságok fenntarthatóságát veszélyeztetik. Az üzemanyagok ára csaknem 50 %-kal növekedett az év kezdete óta. Az IATA szerint az üzemanyag átlagos ára a 2009-es hordónkénti 61 dollárról 2010-re 72 dollárra emelkedik.

5.4 Hasonlóképpen a légiforgalom-irányítási díjak 2009 első negyedévében átlagosan 3,4 %-kal nőttek Európában. A növekedést a költségmegtérülés elve indokolta, amely lehetővé teszi, hogy a léginavigációs szolgáltatók díjmeléssel kompenzálják a csökkenő forgalmat.

5.5 Az egységes európai égbolt ötlete – egy eddig ki nem használt lehetőség, amellyel évente akár 5 milliárd eurós költségmegtakarítást és 16 millió tonna CO<sub>2</sub>-kibocsátás-csökkentést lehetett volna elérni a több közvetlen járat révén – rövid távon nem fogja befolyásolni a gazdaságot. Funkcionális légtérblokkok kialakítására nem kerül sor 2012-ig.

5.6 Költségszerkezetükből adódóan a légitársaságok az olajárak legkisebb ingadozását is megérik. Gazdasági érdekekből és a vállalati szociális felelősségből kifolyólag azonnali és sürgős fellépésre van szükség a „forradalmian új” motorok és üzemanyagok használatának népszerűsítéséhez. Ennek megfelelően létfontosságú a kutatás és fejlesztés finanszírozásának erős támogatása.

5.7 A légiközlekedési programok kidolgozásának költségei egyre növekednek, így az új repülőgépek szállításának finanszírozása egyre nehezebb. Ha a légitársaságok nem férnek hozzá a banki finanszírozáshoz, akkor az egész légiközlekedési ágazat meggyengül.

5.8 Meg kell vizsgálni a repülőgépek gyártására és fejlesztésére irányuló új finanszírozási megállapodásokat, hogy a megfelelő eszközökkel segíteni lehessen a repülőgépgyártók és légitársaságok likviditási problémáin a repülőgépek kifizetésének időpontjában.

5.9 A katonai repülőgép-ipari programokhoz kötődő közbeszerzések mindig is támogatták az (alapvetően kettős jellegű) ágazatot a gazdasági recessziók idején. Kétségkívül alaposan meg

kellene fontolni egy ilyen, uniós szinten koordinált támogatás lehetőségét, amely egyben megkönnyítené a még mindig túlságosan szétforgácsolt ágazat újjászerveződését is.

5.10 A (már a jelenlegi jogszabályok alapján is támogatható) vállalatok közfinanszírozású támogatásának alkalmazását annak alapján kell értékelni, hogy az érintett vállalatok kötelezettséget vállalnak-e a munkahelyek és a képzett munkaerő megtartására.

6. Soha nem volt még ennyire szükség arra, hogy nemzetközi szinten egyenlő feltételek érvényesüljenek. A válság hatására világszerte számos kormány a gyengélkedő légitársaságának megmentésére sietett. Kína közvetlen támogatást nyújtott a *China Eastern Airlines* (750 millió euró) és a *China Southern Airlines* (320 millió euró) számára. A kínai repülőterek vonatkozásában felfüggesztette a repülőtéri díjakat, és csökkentette az üzemanyagárakat. Indiában az *Air India* 600 millió eurós állami támogatást kapott tőke és kedvező feltételű hitelek formájában.

6.1 E fuvarozók egy része, például az Öböl-országok fuvarozói úgynevezett ötödik és hatodik szabadságjoggal rendelkező szolgáltatók. Számukra Európa fontos és forrásokban gazdag piac, amelybe érdemes bekapcsolódnunk.

6.2 Ezek az államilag támogatott légitársaságok annak ellenére fenntartják interkontinentális járataikat, hogy a férőhelyek kihasználtsága drámaian csökken. Egyes esetekben még növelik is az ilyen járatok számát, amikor a piaci viszonyoktól függő európai légitársaságok járatcsökkentésre kényszerülnek (ebben az évben az Öböl-országokbeli légitársaságok 14 %-kal növelték kapacitásukat, elsősorban a főbb európai légi csomópontokon keresztül).

7. Erre a példátlan válságra az Európai Közösség válasza mindaddig a nyári időzés felfüggesztéséből állt, ami túl későn jött, és túl kevésnek bizonyult. A rendelet elfogadására és közzétételére hivatalosan június végén került sor. Mivel ekkor a nyári szezon már majdnem három hónapja tartott, a rendelet nem tette lehetővé, hogy a légitársaságok rugalmasabban reagáljanak a piaci feltételek gyors változásaira.

8. Noha a légitársaságok szövetségei határozottan elutasították az egyedi állami támogatások elképzelését, számos területet azonosítottak, amelyekben a szabályozó hatóság gyors intézkedésére volt szükség a válság elleni küzdelem okán.

8.1 A téli időzés várható felfüggesztésének célja az, hogy segítsen a légiközlekedési ágazatnak, és különösen a légitársaságoknak abban, hogy a gazdasági válság kezelése érdekében a kereslet további csökkenéséhez igazítsák kapacitásaikat. Az intézkedés nem diszkriminatív, hiszen valamennyi légitársaságra és az összes különböző üzleti modelltől kiterjed. Ezen túlmenően rövid távú és egyedi intézkedés. Ha azt akarjuk, hogy a hatása érezhető legyen, időben végre kell hajtani. Egyes alacsony költségű működő fuvarozók is támogatják az intézkedést.

8.2 Mivel a válság először a pénzügyi ágazatot sújtotta, a légiközlekedési ágazat finanszírozására szakosodott pénzügyi intézetek jelentős része vagy eltűnt a piacról, vagy más üzletek felé irányította stratégiáját.

8.3 Azok a légitársaságok, amelyek tagjai az Európai Légitársaságok Szövetségének, gépparkjuk megújítása érdekében 2009 júliusától kezdődően 29 milliárd dollár értékben 535 repülőgépet rendeltek meg a következő évekre, szemben a 2008 ugyanezen időszakában megrendelt 561 géppel.

8.4 A becslések szerint e megrendelések 75–80 %-át a pénzügyi piac garantálja vagy finanszírozza. A megrendelések fennmaradó 20–25 %-át pedig vagy le kell majd mondani, vagy pedig ma még nem létező finanszírozási alternatívákat kell találni hozzájuk.

8.5 Az Európai Befektetési Bank 2008-ban közel 52 milliárd euró értékben nyújtott hiteleket tagállami projektek finanszírozásához, amelyből csupán 2,7 milliárd eurót különítettek el az európai közlekedési ágazat számára (légitársaságok, repülőterek, légiforgalom-irányítás és repülőgépgyártás).

8.6 Az ICAO nemzetközi légi közlekedéssel és éghajlatváltozással foglalkozó csoportja 2009. májusi zárójelentésében azt javasolta, hogy az ICAO fogadjon el három globális célkitűzést:

- a. rövid távon, 2012-ig: a használatban lévő járműállomány átlagos üzemanyag-hatékonyságának évi 2 %-os javítása;
- b. középtávon, 2020-ig: az üzemanyag-hatékonyság évi 2 %-os javítása;
- c. 2021 és 2050 között: a globális üzemanyag-hatékonyság éves 2 %-os javítása.

8.7 Létfontosságú, hogy a decemberi koppenhágai éghajlatváltozási csúcstalálkozón a nemzetközi légi közlekedést külön ágazatként képviseljék és kezeljék. Az is létfontosságú, hogy a koppenhágai megállapodásnak részét képezze egy, a légi közlekedés általi globális kibocsátásokat korlátozó megállapodás is. A megbeszéléseknek mind a légitársaságokra, mind a repülőgépgyártókra ki kell terjedniük.

8.8 A következő, 2012-es EU ETS vonatkozásában elengedhetetlen, hogy az európai légi fuvarozók fokozatosan hozzájáruljanak repülőgépeiknek a leghatékonyabb modellekkel való lecseréléséhez. A B737-esek vagy az A320-asok legújabb generációja az előző generációkhoz képest a kibocsátási lábnyom 7–8 %-os csökkentését teszi lehetővé. Alapokat kellene elkülöníteni a motor-, a repülőgépváz- és az üzemanyag-technológia radikális innovációja érdekében.

8.9 A használatban lévő járműállomány átlagéletkora továbbra is viszonylag magas (ami hatással van a légitársaságok teljesítményére), ezért létre kell hozni egy strukturált repülőgép-bontási ágazatot. A már meglévő példák ritkák és nem megfelelően koordináltak; ezért a közhivatalok keretei között létre kellene hozni egy valódi európai ágazatot.

8.10 A gyártóknak és alvállalkozóiknak természetesen részt kellene venniük ezekben a tevékenységekben. Az ipari tevékenységeknek a repülőgépek teljes, egészen a forgalomból való kivonásukig tartó életciklusára való kiterjesztése további munkahelyeket és jövedelmet teremthetne.

8.11 A léginavigációs szolgáltatók a költségmegtérülés alapján működnek, azaz forgalomcsökkenés esetén nő az egységár. Ennek következtében a válság duplán sújtja a légitársaságokat. A léginavigációs szolgáltatóknak költségbázisukat hozzá kell igazítaniuk a megváltozott gazdasági környezethez és a jelentősen lecsökkent légi forgalomhoz.

8.12 Az egységes európai égboltra vonatkozó csomag közvetve kezeli a költségmegtérülés elvét azáltal, hogy teljesítménycélokat tűz ki a funkcionális légtérblokkok és a tagállamok tekintetében. Bevezetésére azonban csak 2012-ben kerül majd sor. A SESAR program célja, hogy a jelenleg használt 22 operációs rendszert, 30 programnyelvet és 31 nemzeti szisztémát egyetlen architektúrával váltsa fel.

8.13 Tekintve, hogy a tagállamok már elfogadták a repülőtéri díjakról szóló irányelvet, válsághelyzetben úgy kellene eljárniuk, mintha az irányelv fő rendelkezései már hatályba léptek volna. Jelenleg az Európai Bizottság már kifejezett hatáskörrel rendelkezik a repülőtéri díjak vonatkozásában az Európai Unióban.

8.14 Tavaly az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) jogi kompetenciákat kapott a repülőgépjáratok üzemeltetésével kapcsolatos biztonsági szabályok, a személyzet szakszolgálati engedélyezése, valamint a harmadik országbeli üzemeltetők felügyelete tekintetében.

8.15 Adatközpontú és kockázati alapú elemzésekkel továbbra is támogatni kell a biztonság javítását. Az ágazat által kezdeményezett és a kormányokkal partnerségben végrehajtott ilyen biztonsági javítások a repülésbiztonság bizonyított javulásához vezettek. Mivel a légiközlekedési ágazatban a biztonság alapvető feltétel, ennek az együttműködésnek folytatódnia kell. Garantálni kell, hogy az EASA kizárólag a biztonsági kérdésekkel foglalkozzon.

8.16 A légiközlekedési ágazat már régóta vár arra, hogy végleges megállapodás jöjjön létre az EU és az USA védelmi intézkedéseinek kölcsönös elismerése terén. Ezen a ponton politikai döntésre van szükség ahhoz, hogy az USA védelmi intézkedéseit egyenértékűnek lehessen tekinteni. Ez az elismerés az USA-ból érkező és uniós repülőtereken átszálló hatmillió utasnak kedvezne.

9. Az európai légiközlekedési ágazat a gazdaság egyik lényegi elemét képezi, hiszen jelentősen hozzájárul az egyik fő szabadsághoz, a mozgásszabadsághoz (árúk és személyek szabad mozgása) érvényesüléséhez. Az ágazat a szilárd ipari alapoknak, a technológiai fejlődésnek és a gazdasági növekedésnek is fontos összetevője. Igen fontos, hogy ez az alap hosszú távon is megmaradjon, amit ösztönözni is kell. Az ágazat globalizálódó világunkban a gazdasági fellendülés egyik mozgatórugója is. Ezért a kormányok fő célkitűzései közé kell tartoznia annak, hogy biztosítsák gyengélkedő gazdaságaik olyan alappilléreinek működőképességét, mint például a légi közlekedés. Eközben meg kell teremteniük az egészséges gazdasági környezethez való gyors visszatérés feltételeit is. Az EGSZB ezért a következő fellépések és tehermentesítő intézkedések határozott megtételét javasolja:

9.1 Az értékláncnak (a repülőtereknek, a repülőgépgyártóknak, az üzemanyag-beszállítóknak, a földi kiszolgálóknak, a léginavigációs szolgáltatóknak, a légitársaságoknak) egy egységként kell alávetnie magát a gazdasági ciklusok és a versenynyomás hatásainak. A gazdasági lassulás negatív hatásának minimalisra csökkentése érdekében folyamatban van a szerkezetátalakítás.

9.2 Az Európai Bizottságnak minden lehetséges eljárást kezdeményeznie kell annak érdekében, hogy a 2009–2010-es téli időszakra megkönnyítse és végrehajtsa a 80:20-as időrés-használati szabály alóli mentességet.

9.3 Figyelembe véve, hogy az előrejelzések szerint a légi forgalom középtávon évi 4–5 %-os növekedésnek indul, amely húszéves távlatban huszonöt ezer darab száz vagy több üléses repülőgép gyártását teheti szükségessé, az európai termelési kapacitás megfelelő kezelésére van szükség. Amennyiben a szerkezetátalakítás elkerülhetetlen, nem szabad figyelmen kívül hagyni a kapacitás és a szaktudás fenntartásának szükségességét.

9.4 Az EGSZB javasolja, hogy szerkezetátalakítás esetén különösen tartsák be a szociális partnerek tájékoztatásával és a velük folytatott konzultációval kapcsolatos eljárásokat. Az EGSZB arra ösztönzi a szociális partnereket, hogy vállalati, nemzeti és európai szinten kezdjenek strukturált és proaktív párbeszédet.

9.5 A közhivataloknak támogatniuk kell a gyengélkedő vállalkozásokat a szaktudás és a munkahelyek megtartása érdekében, például azáltal, hogy a gazdasági visszaesés időszakában javítják a szakképzéshez való hozzáférésüket. A közhivataloknak vezető szerepet kell vállalniuk a közép- és hosszú távon szükséges készségek fejlesztésének és megszerzésének megkönnyítése terén. Ebben az összefüggésben az EGSZB úgy véli, hogy létre kell hozni a humán erőforrások előrelátó tervezésének rendszerét, amelybe a szociális partnereket is be kell vonni.

9.6 Az EGSZB több véleményében (legutóbb a SOC/347. sz. véleményben) hangsúlyozta a magas szintű iskolai és egyetemi oktatás fontosságát, valamint azt, hogy jó kapcsolatokra van szükség az ágazat és az iskolák vagy egyetemek között annak biztosítása érdekében, hogy a munkakeresők a szükséges tudással és készségekkel rendelkezzenek.

9.7 A közhivatalok (uniós, tagállami, régiós, stb. közhivatalok) által biztosított összehangolt támogatás elengedhetetlen a válság hatásainak kezeléséhez, hiszen a válság a nagymértékű nyugdíjazással egy időben sújtja az ágazatot. Ha a repülőgépgyártó ágazatban nem őrzik meg a felhalmozódott készségeket, az hosszú távon nem állja meg a helyét.

9.8 Az Európai Befektetési Banknak vissza kell térnie a 2007 előtti politikájához, amikor az európai légi fuvarozók hitelhez juthattak. Ezt mielőbb lehetővé kell tenni, kifejezetten az új repülőgépek finanszírozása vonatkozásában. A finanszírozás nem a flották kibővítésére vonatkozna.

9.9 Helyénvaló volna továbbá olyan pénzügyi kockázatokra fedezetet nyújtó mechanizmusokat is kialakítani, mint például az árfolyam-ingadozások (vö. CCMI/047, 4.6. pont). Ez a kölcsönökre visszatérítendő előlegek formájában nyújtott garancia vagy az EBB (Európai Beruházási Bank) által megállapított hitelnyújtás formájában is megvalósulhatna.

9.10 További finanszírozásra van szükség a légiközlekedési ágazatban folytatandó kutatásokra és fejlesztésekre annak érdekében, hogy az ágazat szembe tudjon nézni a jövőbeli kihívásokkal, köztük az EU ETS-szel is. A globális éghajlatváltozás enyhítésére

azonban az ICAO keretében alkalmazott nemzetközi ágazati megközelítés jelentené az optimális megoldást, mivel ez megkönnyítené egy globális probléma megoldását.

9.11 Figyelemmel arra, hogy a repülőgépipar innovatív és stratégiai fontossággal bír Európa ipari és technológiai bázisában, a K+F erőteljes támogatása (amit a válság veszélybe sodort) a 7. kutatás-fejlesztési keretprogram végrehajtási szakasza és a jövőbeli 8. kutatás-fejlesztési keretprogram egésze során az EU folyamatos erőfeszítései útján valósítható meg. Ha biztosítani akarjuk Európa kiválóságát ezen a területen, nem csökkenthetjük a kutatásnak és fejlesztésnek nyújtott köztámogatást. Egy ilyen cél eléréséhez, valamint ahhoz, hogy továbbra is a hosszú távon fenntartható, alternatív üzemanyagokat és operatív intézkedéseket alkalmazó légiközlekedési ágazat további fejlődésén legyen a hangsúly, elkerülhetetlen a K+F és az együttműködés.

9.12 Az elsődleges vállalkozókat kevésbé viseli meg a visszaesés, mint szállítóikat és alvállalkozóikat, akiknél az ágazati szaktudás és a munkahelyek java található. A támogatás az alvállalkozóknak nyújtott közös hitelek és garanciák formájában is megvalósulhat. A gyártók segíthetik a szállítók erőfeszítéseit azáltal, hogy garantálják a bevételeket és a hosszú távú megrendeléseket.

9.13 Az egységes európai égbolt II. csomagot (SES II.) haladéktalanul végre kell hajtani. Az európai légtér felaprózottsága további súlyos terheket ró az utasokra és a légi fuvarozókra is. Az EGSZB legutóbbi véleményében határozottan támogatta a SES II.-t. A légi közlekedés globális iparág, ezért a további akadályok elkerülése és a hatékonyság biztosítása érdekében interoperabilitásra lesz szükség. Ezért további folyamatos erőfeszítéseket kell tenni a SESAR és a NextGen interoperabilitásának biztosításához. Az Európai Bizottságnak 2010-ben ki kell dolgoznia a SESAR végrehajtásához szükséges finanszírozási mechanizmust, ami lehetővé teszi majd a legszélesebb körű részvételt ebben a forradalmi vállalkozásban.

9.14 A tagállamokat sürgetni kell, hogy gyorsítsák fel a repülőtéri díjakról szóló irányelv végrehajtását. Az Európai Bizottságnak fontolóra kellene vennie az irányelvben számára biztosított hatáskör alkalmazását.

9.15 Az Európai Bizottságnak közleményt kellene címeznie a tagállamokhoz és az EUROCONTROL-hoz a légiforgalom-irányítási díjakra vonatkozó moratórium bevezetése érdekében. Az EGSZB elismeri az Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság által e tekintetben már megtett erőfeszítéseket, és ösztönzi a Főigazgatóságot, hogy gyakoroljon további nyomást a tagállamokra.

9.16 Az uniós intézményeknek ügyelniük kell az 1794/2006/EK díjszámítási rendeletben előírt, a léginavigációs szolgáltatók és a légitársaságok közötti konzultációs kötelezettség betartatására. A rendelet további módosításra szorul, hogy tükrözze a SES II. csomag keretei között megvalósított teljesítményértékelő rendszert.

9.17 Garantálni kell, hogy az EASA kizárólag a biztonsági kérdésekkel foglalkozzon. Biztosítani kell a légi járatok biztonságának fenntartását és javítását is.

2010 áprilisáig (amikor is hatályba lépnek a 300/2008/EK rendelet új uniós védelmi szabályai) az EU egészében alkalmazni kell az úgynevezett egykapus védelmet. Az EU és az USA védelmi intézkedéseinek közös értékelése alapján a tagállamok elé kell terjeszteni az EU és az USA közötti egykapus védelemre vonatkozó véglegesített javaslatot, amelyet aztán mielőbb végre kell hajtani.

9.18 Több nemzetközi légitársasági megállapodásra van szükség az EU és harmadik országok között annak érdekében, hogy nemzetközi szinten biztosítani lehessen az egyenlő feltételeket. Az EGSZB nagyra értékelt véleményében az Európai Bizottság által Kanadával megkötött megállapodást.

9.19 Általában véve az ágazati szereplők (üzemeltetők, gyártók, közhivatalok) közötti regionális és nemzetközi együttműködések egyre nagyobb száma hozzájárulhat az ágazatbeli ellátás és általános tevékenységek felvirágoztatásához, feltéve hogy az ilyen „egyezségek” a társadalmi felelősséget is figyelembe veszik, és az összes szociális partnert bevonják.

Kelt Brüsszelben, 2009. december 17-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság  
elnöke  
Mario SEPI

---