

I

(Rezolucje, zalecenia i opinie)

OPINIE

EUROPEJSKI KOMITET EKONOMICZNO-SPOŁECZNY

538. SESJA PLENARNA EKES-U, 17.10.2018–18.10.2018

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wyzwania i przemiany przemysłowe unijnego przemysłu lotniczego i kosmicznego”

(2019/C 62/01)

Sprawozdawca: **Thomas KROPP**

Współsprawozdawca: **Enrico GIBELLIERI**

Decyzja Zgromadzenia Plenarnego	15.2.2018
Podstawa prawna	Art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Organ odpowiedzialny	Komisja Konsultacyjna ds. Przemian w Przemysle (CCMI)
Data przyjęcia przez CCMI	25.9.2018
Data przyjęcia na sesji plenarnej	17.10.2018
Sesja plenarna nr	538
Wynik głosowania	184/1/3
(za/przeciw/wstrzymało się)	

1. Wnioski i zalecenia

1.1. Potrzeba opracowania **unijnej polityki przemysłowej w sektorze aeronautyki**, aby umożliwić przemysłowi lotniczemu UE konkurowanie na równych warunkach w kontekście silnej konkurencji ze strony ugruntowanych uczestników rynku (w szczególności USA) oraz rosnącej konkurencji ze strony nowych graczy (w szczególności Chin). W tym kontekście należy ustanowić **„lotniczą wieżę obserwacyjną”** na szczeblu UE i uczynić aeronautykę kluczowym elementem unijnej dyplomacji gospodarczej i polityki handlowej.

1.2. Wyzwania związane z **umiejętnościami**, w tym z zapewnieniem, by wysoko wyspecjalizowana starzejąca się siła robocza miała możliwość dzielenia się wiedzą i umiejętnościami z młodszymi pracownikami, z potrzebą pozyskania dla sektora większej liczby młodych pracowników z coraz bardziej poszukiwanymi umiejętnościami zarówno w zakresie inżynierii, jak i technologii informacyjno-komunikacyjnych, oraz z pilną potrzebą podniesienia kwalifikacji aktualnych pracowników w dziedzinie **cyfryzacji**.

1.3. Potrzeba, by **badania w dziedzinie lotnictwa cywilnego** pozostały głównym priorytetem w programie „Horyzont Europa”, ze zwiększonym budżetem w stosunku do programu „Horyzont 2020”. W tym kontekście należy zapewnić kontynuację udanych inicjatyw technologicznych na rzecz zmniejszenia oddziaływania emisji na środowisko poprzez uruchomienie wspólnych przedsięwzięć „Czyste niebo 3” i „SESAR 3”.

1.4. Pilna potrzeba wdrażania rozwiązań SESAR i ustanowienia **jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej** po dziesięcioleciach dyskusji. Potrzeba inwestowania w wydajną przepustowość w powietrzu i na ziemi w celu ułatwienia rozwoju lotnictwa przy jednoczesnym zmniejszeniu jego wpływu na środowisko i podniesieniu poziomu bezpieczeństwa.

1.5. Potrzeba wzmocnienia międzynarodowej roli **Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)** oraz wprowadzenia zasad EASA opartych w większym stopniu na wydajności w celu umożliwienia bardziej efektywnego wdrażania nowych technologii w bezpieczny sposób i zapewnienia równych warunków działania dla eksporterów z UE.

1.6. Należy znaleźć rozwiązania dotyczące **skutecznych porozumień po brexicie** w zakresie przepisów celnych, ram regulacyjnych, współpracy w dziedzinie badań i wdrażania oraz mobilności siły roboczej. Należy jak najszybciej rozpocząć dyskusje techniczne dotyczące regulacji, tak aby zapewnić środki łączące.

1.7. Konieczność dokonania postępów w dziedzinie **monitorowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ)** w UE w celu ochrony kluczowych technologii w unijnym lotniczym przemyśle wytwórczym i sektorach obsługi technicznej, napraw i remontów.

1.8. Konieczność zapewnienia stałego dialogu społecznego między pracodawcami, pracownikami i społeczeństwem obywatelskim. Ponadto potrzeba **wdrożenia sektorowego dialogu społecznego** w sektorze przemysłu aeronautycznego na mocy decyzji Komisji 98/500/WE.

2. Uwagi ogólne

Przemysł lotniczy jest jednym z **unijnych kluczowych zaawansowanych technologicznie sektorów na rynku globalnym**. Zatrudnia bezpośrednio **500 000 ludzi na miejscach pracy wysokiej jakości** ⁽¹⁾ (1 milion, jeśli dodamy osoby zatrudnione pośrednio) i stanowi ekosystem małych i dużych przedsiębiorstw, które razem odpowiadają za całe spektrum aeronautyki.

Przemysł lotniczy UE jest liderem technologicznym w swojej dziedzinie i obecnie jego udział w rynku wynosi około jednej trzeciej światowego rynku. Sektor wnosi dodatni wkład w bilans handlowy UE (**46 mld EUR w eksporcie UE**) ⁽²⁾.

Zakres opinii

Opinia nie odnosi się bezpośrednio do kwestii **obrony i przestrzeni kosmicznej**. Jednak należy odnotować wkład cywilnego przemysłu aeronautycznego w te sektory. Obejmuje to strategiczną autonomię Europy uzyskaną dzięki synergii technologii i wspólnym centrom decyzyjnym z działaniami obronnymi.

Siła i globalne przywództwo europejskiego przemysłu lotniczego to wynik solidnych strategii i produktywnych działań. Przywództwa tego nie należy uważać za rzecz oczywistą, ponieważ sektor zмага się z licznymi wyzwaniami:

1. **Ostra konkurencja** ze strony ugruntowanych uczestników rynku i nowych graczy, którzy otrzymują znaczące poparcie od swoich rządów.
2. **Przesunięcie wzrostu gospodarczego i siły gospodarczej** w kierunku wschodnim, co stanowi zarówno szansę, jak i zagrożenie.
3. **Wyzwania operacyjne** w najbliższej przyszłości, takie jak brexit, ograniczenia budżetowe UE i działania protekcyjnistyczne w krajach trzecich.
4. Potrzeba **utrzymania wiodącej pozycji technologicznej** unijnego przemysłu lotniczego, zwłaszcza w zakresie zmniejszenia wpływu emisji na środowisko.
5. Brak spójnej **unijnej polityki przemysłowej**.
6. Potrzeba spójnej strategii UE w sprawie **monitorowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych**.
7. Potrzeba zwiększonej obecności międzynarodowej **Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)**.

⁽¹⁾ Źródło: ASD Facts and Figures.

⁽²⁾ Źródło: ASD Facts and Figures.

8. Konieczność **zwiększenia konkurencyjności unijnego sektora obsługi technicznej, napraw i remontów (MRO)**.
9. Ważne jest zapewnienie, aby przyszli pracownicy dysponowali **specjalistycznymi umiejętnościami** potrzebnymi w tym sektorze, w szczególności w dziedzinie cyfryzacji.

Uwagi szczegółowe

3. Światowy rynek i wyzwania na świecie

- 3.1. Obecnej wiodącej pozycji unijnego przemysłu nie można uznawać za oczywistą. Udział unijnego PKB w światowym PKB zmniejszy się o 30 %, z dzisiejszych 17 % do 12 %⁽³⁾.
- 3.2. Wiele krajów opracowało i wdrożyło dalekosiężne strategie dotyczące sposobów swojego pozycjonowania, rozmieszczenia swoich pracowników i zdobycia jak najwyższej pozycji w globalnym łańcuchu wartości w kontekście automatyzacji i przesunięcia siły gospodarczej w kierunku wschodnim.
- 3.3. Europa stanie w obliczu zupełnie innego otoczenia konkurencyjnego, które będzie oferowało szanse, jeśli tylko uda nam się zmaksymalizować wszystkie wysiłki i podjąć odważne decyzje. Jeśli jednak uznamy naszą pozycję lidera za oczywistą, przyniesie ono zagrożenia.

4. Wsparcie obcych rządów dla przemysłu spoza UE

- 4.1. **Przemysł amerykański** (główny konkurent dla przemysłu UE) nadal korzysta z silnego wsparcia publicznego ze strony rządu USA (w tym z 34 różnych agencji/departamentów). Zbiór uregulowań, strategii politycznych i narzędzi wprowadzanych od lat przez administracje USA w celu wspierania sektora lotnictwa cywilnego ma szeroki zakres i bardzo skutecznie wspomaga sektor obrony, szczególnie w dziedzinie badań, technologii i rozwoju (obejmuje to dotacje z budżetu federalnego na programy badawcze). Inni ugruntowani uczestnicy rynku (Kanada i Brazylia) również otrzymują znaczące wsparcie od swoich rządów za sprawą ogólnej strategii przemysłowej.
- 4.2. Oprócz ugruntowanych graczy w lotnictwie cywilnym kilka krajów o gospodarkach wschodzących (Chiny, Indonezja, Indie, Korea Południowa, Filipiny i in.) również zwiększa swoje zaangażowanie we wspieranie rozwoju **krajowych konkurencyjnych sektorów lotniczych** w nadchodzących latach.
- 4.3. Najbardziej kompleksową strategię spośród nich wprowadziły Chiny. Obejmuje ona połączenie scentralizowanego planowania i przedsiębiorstw państwowych. Rząd chiński określił rozwój krajowego sektora lotnictwa cywilnego jako kluczowy priorytet w kilku oficjalnych dokumentach (najwyższego szczebla), w tym w inicjatywie Made in China 2025. W bieżącym chińskim planie pięcioletnim wzywa się do opracowania „przełomowych rozwiązań w technologii silników dla lotnictwa cywilnego” i „przyspieszenia badań w dziedzinie samolotów wielokadłubowych, śmigłowców, odrzutowców o zasięgu regionalnym i lotnictwa ogólnego”. Należy też zwrócić uwagę na fakt, że chiński przemysł lotniczy jest własnością państwa, a chińska Krajowa Komisja Rozwoju i Reform może zatwierdzać wszystkie zakupy samolotów przez chińskie linie lotnicze, dzięki czemu zachęca się do zakupu odrzutowców produkowanych w kraju, takich jak COMAC C919⁽⁴⁾. Warto też wspomnieć o tym, że plan „Internet Plus” ustanawia również partnerstwo chińskich gigantów technologicznych i tradycyjnych gałęzi przemysłu, w tym aeronautyki.

5. Unijna strategia przemysłowa

- 5.1. Podstawowym problemem w kontekście zmieniającego się otoczenia konkurencyjnego jest **brak unijnej polityki przemysłowej** – która wspierałaby przemysł lotniczy – w połączeniu z fragmentarycznym podejściem instytucji UE i rządów krajowych. Zachodzi potrzeba opracowania unijnej strategii przemysłowej dla przemysłu lotniczego UE w celu zapewnienia jego konkurencyjności i utrzymania wiodącej pozycji na globalnym rynku lotnictwa cywilnego.
- 5.2. Wymaga to **strategii i zaangażowania na poziomie UE**, tak aby wszystkie odpowiednie podmioty na szczeblu UE, krajowym i międzyrządowym (w tym Komisja Europejska, Służba Działań Zewnętrznych UE oraz stosowne agencje, takie jak EASA i Eurocontrol, jak też wspólne inicjatywy technologiczne, takie jak SESAR i „Czyste niebo”) współpracowały na rzecz realizacji wspólnego celu, jakim jest wspieranie konkurencyjności przemysłu UE na globalnym rynku lotnictwa cywilnego.

⁽³⁾ Źródło: PWC.

⁽⁴⁾ Źródło: RAND, „Chinese Investment in U.S. Aviation” (Chińskie inwestycje w amerykańskie lotnictwo), 2017.

5.3. Konieczne jest zobowiązanie na szczeblu UE do zapewnienia **nieprzerwanego wsparcia finansowego ze środków publicznych** dla tego kluczowego sektora, w szczególności w dziedzinie badań i innowacji, w oparciu o długoterminowy plan działania.

5.4. Na poziomie Komisji powinna zostać utworzona „**lotnicza wieża obserwacyjna**”, aby monitorować bariery pozataryfowe w kluczowych regionach aeronautycznych i oceniać względną konkurencyjność przemysłu lotniczego UE.

5.5. Aeronautyka powinna również stać się kluczowym sektorem dla **unijnej dyplomacji gospodarczej i polityki handlowej UE**, a głos UE na szczeblu międzynarodowym (tj. w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego) powinien zostać wzmocniony.

6. B&R na rzecz poprawy efektywności i zmniejszenia emisji

6.1. Dwa główne europejskie programy badań w dziedzinie lotnictwa, „**Czyste niebo**” (bardziej ekologiczne i wydajniejsze technologie lotnicze) i **SESAR** (badania i inwestycje oraz wdrażanie w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym) pełnią funkcję katalizatorów dla całego łańcucha innowacji w Europie.

6.2. Dzięki długofalowemu technologicznemu planowi działań i zobowiązaniom finansowym wykazały one swoją **skuteczność i wartość dodaną** zarówno dla władz publicznych, jak i łańcucha innowacji, głównie w: 1) projektowaniu, opracowywaniu, produkcji i eksploatacji bardziej konkurencyjnych, bezpiecznych i ekologicznie zrównoważonych statków powietrznych oraz systemów zarządzania ruchem lotniczym, 2) tworzeniu dużej i wydajnej naukowo-technologicznej społeczności badaczy i przedstawicieli przemysłu, od dużych firm po małe i średnie przedsiębiorstwa, we wszystkich 28 państwach członkowskich UE, oraz 3) dostarczaniu doskonałych demonstratorów, mających realny wpływ na programy lotnicze i rynek.

6.3. Historia sukcesów inicjatywy „**Czyste niebo**” obejmuje między innymi testy w locie laminarnego skrzydła BLADE (z 50 % redukcją sił tarcia na skrzydłach i do 5 % niższą emisją CO₂) oraz silnika Contra-Rotating Open Rotor (zmniejszenie zużycia paliwa i emisji CO₂ o około 30 %).

6.4. Znaczące wyniki **SESAR** najlepiej pokazuje jego historia sukcesów: po wdrożeniu 63 rozwiązania dostarczone przez SESAR powinny zaoferować 34-procentowy wzrost przepustowości przestrzeni powietrznej i 30-procentowy spadek rozbieżności w zakresie czasu lotu, co oznacza zmniejszenie opóźnień wszystkich lotów w UE i 95 % lotów mieszczących się w planie czasowym, a także zmniejszenie o 2,3 % zużycia paliwa i poziomu emisji na jeden lot.

6.5. W kontekście programu „**Horyzont Europa**” lotnictwo cywilne powinno pozostać najwyższym priorytetem, z budżetem przewyższającym obecne finansowanie w ramach programu „Horyzont 2020”. Badania naukowe i innowacje są siłą napędową unijnego przemysłu lotniczego, a długie cykle badań w dziedzinie aeronautyki wymagają współdzielenia ryzyka przez sektor publiczny i prywatny poprzez finansowanie w formie dotacji oparte na długoterminowym zaangażowaniu w opracowywanie planów badań. Ma to zasadnicze znaczenie dla konkurencyjności unijnego przemysłu lotniczego. Należy zatem utrzymać dwie wspólne inicjatywy technologiczne („Czyste niebo” i SESAR). W kontekście instrumentu „Łącząc Europę” najwyższym priorytetem powinno pozostać przyspieszenie i wspieranie wdrażania technologii opracowanych w wyniku badań naukowych i innowacji w ramach wspólnych przedsięwzięć „Czyste niebo” i SESAR.

6.6. Lotnictwo cywilne wykazało się osiągnięciami w zakresie **ograniczania swojego wpływu na środowisko**. Nowa generacja statków powietrznych zazwyczaj oznacza obniżenie emisji o 15–20 %. Światowy sektor lotnictwa cywilnego jako pierwszy na świecie uzgodnił kompleksowe podejście do ograniczenia emisji. Opiera się ono na strategii czterech filarów – technologii, operacji, infrastruktury i działania na rynku globalnym.

6.7. Stałe **wsparcie UE dla badań naukowych i innowacji** ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia dalszych postępów w zmniejszaniu śladu środowiskowego lotnictwa cywilnego (filar technologiczny), ponieważ ponad 70 % całej działalności badawczej wiąże się z celami środowiskowymi.

6.8. W dokumencie Flightpath 2050 **Rada Doradcza ds. Badań nad Aeronautyką w Europie** wyznaczyła cel na 2050 r. w dziedzinie technologii i procedur dotyczący umożliwienia zmniejszenia emisji CO₂ na pasażerokilometr o 75 %, redukcji emisji NO_x o 90 % oraz zmniejszenia odczuwanej emisji hałasu przez lecący statek powietrzny o 65 % (w stosunku do możliwości typowego nowego statku powietrznego w 2000 r.).

6.9. Ponadto **statki powietrzne nie powinny powodować żadnych emisji podczas kołowania** i należy je projektować i produkować z myślą o recyklingu. Europa powinna również stać się centrum doskonałości w zakresie zrównoważonych paliw alternatywnych, w tym paliw dla lotnictwa, w oparciu o silną europejską politykę energetyczną.

6.10. Europa powinna stać na czele **badań atmosferycznych** i przeprowadzić w formułowaniu traktowanego priorytetowo planu działań na rzecz środowiska oraz ustanawianiu globalnych norm środowiskowych. Mimo poczynionych znacznych postępów w ramach programu „Horyzont 2020” należy przyspieszyć tempo badań naukowych i innowacji w ramach programu „Horyzont Europa”, obejmujących także elektryfikację i hybrydyzację statków powietrznych.

7. Cyfryzacja

7.1. Cyfryzacja (w tym infrastruktura cyfrowa niezbędna na potrzeby nowych zautomatyzowanych platform latających), automatyzacja, technologie wirtualne i technologie rozszerzonej rzeczywistości będą również ważnym priorytetem w badaniach aeronautycznych i wraz z potrzebą ciągłej poprawy poziomu bezpieczeństwa lotniczego i potrzebą dalszej pracy na rzecz zmniejszenia śladu środowiskowego lotnictwa wyznaczają plan działania w zakresie badań naukowych i innowacji dla SESAR 3 i „Czystego nieba 3”.

7.2. Należy zintensyfikować wdrażanie **rozwiązań SESAR** i zasadnicze znaczenie dla ich efektywnego wdrożenia w UE ma ustanowienie **jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej**.

8. Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)

8.1. Kluczowe znaczenie dla przemysłu lotniczego UE (w tym sektora obsługi technicznej, napraw i remontów) ma **wzmocnienie międzynarodowej roli EASA**, tak aby stworzyć przeciwagę dla nieustannie silnej międzynarodowej roli, jaką odgrywa Federalna Administracja Lotnictwa USA w promowaniu amerykańskiego przemysłu lotniczego na rynkach państw trzecich.

8.2. EASA powinna mieć możliwość otwierania w **państwach trzecich większej liczby biur** odgrywających kluczową rolę w promowaniu europejskich przepisów bezpieczeństwa, standardów i strategii certyfikacji, a także w zapewnianiu, aby przemysł europejski mógł konkurować na równych warunkach na najważniejszych rynkach eksportowych, za sprawą codziennych kontaktów z organami lotnictwa cywilnego z państw trzecich i unikania barier technicznych w zatwierdzaniu europejskich produktów na tych rynkach eksportowych.

8.3. Należy rozszerzyć **unijne dwustronne umowy w sprawie bezpieczeństwa lotniczego** z państwami trzecimi, aby ograniczyć powielanie nadzoru nad bezpieczeństwem zarówno w przypadku certyfikacji typu/wstępnej zdatości do lotu, jak i ciągłej zdatości do lotu/obsługi technicznej.

8.4. Ponadto szczegółowe **zasady EASA należy w większym stopniu oprzeć na wydajności**, polegając przy tym na standardach branżowych, aby umożliwić bezpieczne wdrażanie nowych technologii w skuteczniejszy i szybszy sposób. W tym kontekście należy z zadowoleniem przyjąć niedawno uzgodnioną rewizję podstawowego rozporządzenia w sprawie EASA (rewizję rozporządzenia nr 216/2008).

9. Infrastruktura

9.1. Przemysł lotniczy UE odnosi również korzyści z dobrej kondycji **unijnego sektora lotnictwa cywilnego w szerszym znaczeniu** (tj. linii lotniczych, operatorów śmigłowców, operatorów samolotów biznesowych i innych użytkowników przestrzeni powietrznej), ponieważ dodatkowy wzrost liczby użytkowników przestrzeni powietrznej powoduje potrzebę zwiększenia liczby statków powietrznych i odpowiedniej technologii.

9.2. W związku z tym zasadnicze znaczenie mają dalsze **inwestycje w bezpieczną i opłacalną infrastrukturę** naziemną i powietrzną, przy jednoczesnym unikaniu nadmiernych podatków lotniczych.

9.3. Z zadowoleniem przyjmuje się zatem **unijną strategię w dziedzinie lotnictwa**, ponieważ obejmuje ona zestaw narzędzi mających poprawić konkurencyjność szeroko rozumianego sektora lotnictwa cywilnego w UE, w tym rewizję podstawowego rozporządzenia EASA, strategię zapewniania UE przywództwa na wschodzącym rynku cywilnych zdalnie kierowanych bezałogowych systemów powietrznych i bezałogowych systemów zarządzania ruchem, a także inne propozycje mające wpływ na konkurencyjność branży lotniczej (przegląd rozporządzenia nr 868/2004 i ewentualny przegląd dyrektywy w sprawie opłat lotniskowych w UE).

9.4. Przegląd **rozporządzenia (WE) nr 1008/2008** (wspólne zasady wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty) również powinien być postrzegany w tym świetle i powinien zapewnić, aby jednolity rynek był nadal dostosowany do przyszłych zmian. Co więcej, mając na uwadze dostrzeganą potrzebę dalszej konsolidacji w sektorze przewoźników lotniczych UE, należy wypracować równowagę między bardziej skonsolidowanym sektorem przewoźników lotniczych a korzyściami dla unijnych konsumentów płynącymi z możliwości wyboru linii lotniczych i skutecznej konkurencji.

10. Obsługa techniczna, naprawy i remonty (MRO)

10.1. Usługi MRO są również ważnym segmentem przemysłu lotniczego UE, ponieważ przyczyniają się zarówno do tworzenia miejsc pracy w UE, jak i eksportu tych usług. Zwiększenie **konkurencyjności unijnego sektora MRO** (MRO linii lotniczych, niezależnych MRO i MRO wytwórców oryginalnego sprzętu) ma zatem również zasadnicze znaczenie dla możliwości tworzenia miejsc pracy i zdobywania nowych rynków przez ten sektor.

10.2. Wykorzystanie **dużych zbiorów danych i nowych technologii** dla MRO będzie także ważnym elementem, który należy uwzględnić w programach badań naukowych i innowacji.

11. Bezpośrednie inwestycje zagraniczne (BIZ)

11.1. **Wniosek Komisji UE dotyczący monitorowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych** (COM(2017) 487) usprawni wymianę informacji między państwami członkowskimi, zwiększy transgraniczną przejrzystość, pozostawiając jednak ostateczną decyzję na szczeblu krajowym. Wniosek przewiduje również możliwość monitorowania przez Komisję UE – ze względów bezpieczeństwa i porządku publicznego – przypadków, które mogą mieć wpływ na projekty lub programy leżące w interesie Unii.

11.2. Ten wniosek Komisji należy **przyjąć z zadowoleniem jako pierwszy krok**, ponieważ ma ogromne znaczenie nie tylko w odniesieniu do bezpośrednich inwestycji zagranicznych w unijny przemysł lotniczy i kosmiczny i jego łańcuch dostaw, ale także w odniesieniu do kluczowych technologii dla unijnej produkcji (automatyzacja, wirtualna inteligencja, duże zbiory danych i cyberprzestrzeń).

12. Brexit

Europejski przemysł lotniczy jest **w pełni zintegrowany** – wiele komponentów kilkakrotnie przekracza granice państwowe przed ostatecznym montażem. Łańcuch dostaw składa się z wielu dużych, średnich i małych przedsiębiorstw funkcjonujących w oparciu o zasadę „dokładnie na czas”.

Jednolity rynek i unia celna mają znaczenie kluczowe, ponieważ zmniejszają obciążenia administracyjne i biurokratyczne dla przemysłu, co prowadzi do ograniczania kosztów.

UE-27 i Parlament Europejski wyraźnie stwierdziły, że będą **chronić integralność jednolitego rynku**, w tym cztery swobody oraz jurysdykcję Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, i że dla żadnego przemysłu nie będzie można wybrać tylko najkorzystniejszych elementów.

Rząd Wielkiej Brytanii stwierdził, że od **29 marca 2019 r.** będzie krajem trzecim.

12.1. Scenariuszu brexitu bez żadnego porozumienia należy unikać, gdyż byłby szczególnie szkodliwy dla konkurencyjności europejskiego przemysłu lotniczego w skali globalnej i stanowiłby zagrożenie dla tysięcy miejsc pracy po obu stronach kanału La Manche. Konieczne jest znalezienie rozwiązań dla porozumienia po brexicie, które objęłyby:

- sprawne procedury celne, w tym kontrolę eksportu produktów podwójnego zastosowania,
- dalsze członkostwo w EASA i ECHA (REACH),
- badania w zakresie lotnictwa cywilnego: dalszą współpracę dotyczącą wspólnych inicjatyw technologicznych,
- możliwość przemieszczania się przez granice wysoko wykwalifikowanych pracowników.

Należy jak najszybciej rozpocząć dyskusje techniczne dotyczące otoczenia regulacyjnego, w tym EASA i ECHA, tak aby zapewnić środki łagodzące i tym samym zminimalizować potencjalne zakłócenia.

Rządy krajowe muszą przedstawić jasne wytyczne, tak aby pomóc swoim przedsiębiorstwom w przygotowaniu się do wszystkich potencjalnych zmian spowodowanych brexitem i zminimalizować zakłócenia.

13. Umiejętności

13.1. Dalsze sukcesy unijnego przemysłu lotniczego są w dużym stopniu uzależnione od jego zdolności **przyciągania wykwalifikowanej siły roboczej**. W kontekście **starzejącej się siły roboczej i nowych wyzwań technologicznych** (cyfryzacja, automatyzacja, cyberbezpieczeństwo, Przemysł 4.0) wymaga to ogólnej strategii UE dotyczącej rozwoju unijnych programów kształcenia i szkolenia, w której centralne miejsce zajmują przepisy dotyczące uczenia się przez całe życie i wysokiej jakości szkolenia.

13.2. Na poziomie krajowym zachęca się państwa członkowskie do promowania **nauk przyrodniczych, technologii, inżynierii i matematyki (ang. STEM)**, w szczególności wśród dziewcząt od najmłodszych lat, jak również udziału w programach **Erasmus+**.

13.3. Należy opracować **elastyczne ścieżki** przechodzenia między światem pracy a światem edukacji (uczenie się oparte na pracy, wysokiej jakości praktyki zawodowe i sektorowe inicjatywy szkoleniowe), a MŚP powinny w razie potrzeby otrzymywać dodatkowe wsparcie.

13.4. Biorąc pod uwagę te znaczące konkretne wyzwania społeczne, przemysł aeronautyczny UE odniósłby korzyści z **sektorowego dialogu społecznego na szczeblu UE** (decyzja 98/500/WE), który umożliwiłby partnerom społecznym omawianie konkretnych zagadnień.

Bruksela, dnia 17 października 2018 r.

Luca JAHIER
Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
