

I

(Beslutninger og resolutioner, henstillinger og udtalelser)

UDTALELSER

DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG

EØSU'S 538. PLENARFORSAMLING, 17.10.2018-18.10.2018

**Det Europæiske Økonomiske og Sociale udvalgs udtalelse om udfordringer og industrielle ændringer
i EU's luft- og rumfartsindustri**

(2019/C 62/01)

Ordfører: **Thomas KROPP**

Medordfører: **Enrico GIBELLIERI**

Plenarforsamlingens beslutning	15.2.2018
Retsgrundlag	Artikel 304 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
Kompetence	Den Rådgivende Kommission for Industrielle Ændringer (CCMI)
Vedtaget i CCMI	25.9.2018
Vedtaget på plenarforsamlingen	17.10.2018
Plenarforsamling nr.	538
Resultat af afstemningen	184/1/3
(for/imod/hverken for eller imod)	

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1. Det er nødvendigt at udvikle en **europæisk industripolitik for luftfartssektoren**, som kan gøre det muligt for EU's luftfartsindustri at konkurrere på lige vilkår i lyset af den stærke konkurrence fra de etablerede aktører (navnlig USA) såvel som den voksende konkurrence fra nye aktører (navnlig Kina). I denne sammenhæng er det nødvendigt at oprette et **vagtårn for luftfart** på EU-plan og gøre luftfarten til et nøgleelement i EU's økonomiske diplomati og handelspolitik.

1.2. Der er nogle udfordringer i forbindelse med **færdigheder**, herunder at sikre, at en højt specialiseret aldrende arbejdsstyrke har mulighed for at dele sin ekspertise og færdigheder med yngre medarbejdere. Desuden er der behov for at tiltrække flere unge medarbejdere til sektoren med stadig mere efterspurgt færdigheder inden for både ingeniørvidenskab og IKT og akut behov for, at de nuværende arbejdstagere efteruddannes inden for **digitalisering**.

1.3. **Forskning inden for civil luftfart** bør fortsat have høj prioritet i Horisont Europa med et større budget sammenlignet med Horisont 2020. I den sammenhæng bør man sikre, at de to vellykkede teknologiinitiativer med henblik på at reducere emissionernes miljøvirkning fortsætter ved at lancere Clean Sky 3 og SESAR 3.

1.4. Det er nødvendigt omgående at fremskynde ibrugtagningen af SESAR-løsningerne og at indføre **det fælles europæiske luftrum (SES) efter årtiers diskussioner**. Det er nødvendigt at investere i effektiv kapacitet i luften og på landjorden for at fremme luftfartens vækst og samtidig reducere dens miljøpåvirkning og øge sikkerhedsniveauet.

1.5. Det er nødvendigt at styrke den internationale rolle, som **Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA)** spiller, og der er behov for mere resultatbaserede EASA-regler for at muliggøre en mere effektiv anvendelse af ny teknologi på en sikker måde samt for lige vilkår for EU's eksportører.

1.6. Der skal findes løsninger med henblik på en **effektiv aftale efter brexit**, som dækker: toldarrangementer, reguleringsrammer, samarbejde om forskning og implementering og arbejdskraftmobilitet. De tekniske diskussioner om regulering skal indledes som højeste prioritet, så det sikres, at afbødningsforanstaltningerne er på plads.

1.7. Det er nødvendigt at gå videre med **EU's screening af udenlandske direkte investeringer** med det formål at beskytte centrale teknologier for EU's fremstillingsindustrier og virksomheder, der beskæftiger sig med vedligeholdelse, reparation og eftersyn (MRO, »maintenance, repair and overhaul») inden for luftfart.

1.8. Der skal sikres en fortsat social dialog mellem arbejdsgivere, arbejdstagere og civilsamfundet. Desuden skal der inden for luftfartsindustrien **iværksættes en sektorspecifik dialog** mellem arbejdsmarkedets parter i henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF.

2. Generelle bemærkninger

Luftfartsindustri er en af **EU's vigtigste højteknologiske sektorer på det globale marked**. Industrien beskæftiger direkte **500 000 mennesker i job af høj kvalitet** ⁽¹⁾ (1 million, hvis man inkluderer indirekte job) og består af et økosystem af store og små virksomheder, der dækker alle aspekter af luftfarten.

EU's luftfartsindustri er teknologisk førende på sit felt og har i øjeblikket en markedsandel på ca. en tredjedel af det globale marked. Industrien giver et positivt bidrag til EU's handelsbalance (**46 mia. EUR af EU's eksport**) ⁽²⁾.

Præcisering

Forsvaret og rummet er ikke specifikt omhandlet i denne udtalelse. Imidlertid er det vigtigt at bemærke, at den civile luftfartsindustri bidrager til disse sektorer. Dette omfatter Europas strategiske autonomi gennem synergier inden for teknologier og fælles beslutningscentre i forhold til forsvarsaktiviteter.

EU's luftfartsindustri styrke og førende position på verdensplan er et resultat af de robuste strategier og produktive aktiviteter. Denne førende position må ikke tages for givet, eftersom industrien står over for en lang række udfordringer:

- 1) **hård konkurrence** fra både etablerede og nye aktører, som alle modtager væsentlig støtte fra deres respektive regeringer
- 2) **skiftet i den økonomiske vækst og magt** mod øst, hvilket både udgør en mulighed og en trussel
- 3) **operationelle udfordringer** i den nærmeste fremtid, såsom brexit, EU's budgetbegrænsninger og protektionistiske foranstaltninger i tredjelande
- 4) behovet for, at EU's luftfartsindustri **fastholder sin førende position med hensyn til teknologi**, navnlig reduktion af emissionernes miljøpåvirkning
- 5) manglen på en sammenhængende **europæisk industripolitik**
- 6) behovet for en sammenhængende EU-strategi for **screening af udenlandske direkte investeringer**
7. behovet for en styrket international tilstedeværelse for **Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA)**

⁽¹⁾ Kilde: ASD Facts and Figures.

⁽²⁾ Kilde: ASD Facts and Figures.

8. nødvendigheden af at **fremme konkurrenceevnen i den europæiske MRO-sektor**

9) det vigtige i at sikre, at den fremtidige arbejdsstyrke har de **specialiserede færdigheder**, der er behov for i sektoren, navnlig med hensyn til digitalisering.

Særlige bemærkninger

3. Det globale marked og udfordringerne

3.1. Den førende position, som EU's industri har i øjeblikket, må ikke tages for givet. Den andel, EU's BNP udgør af det globale BNP, vil blive reduceret med 30 % fra de nuværende 17 % til 12 % ⁽³⁾.

3.2. En lang række lande har udviklet og gennemført vidtrækkende strategier for, hvordan deres lande skal positionere sig, hvordan deres befolkning skal beskæftiges, og hvordan de sikrer sig en førende stilling i den globale værdikæde i en situation præget af automatisering og forskydning af den økonomiske magt østpå.

3.3. Europa vil stå over for en helt anderledes konkurrencesituation, som er fuld af muligheder, hvis vi gør den størst mulige indsats og træffer modige beslutninger. Den vil dog være fuld af trusler, hvis vi bare tager vores førende position for givet.

4. Udenlandske regeringers støtte til industrien uden for EU

4.1. **USA's industri** (som er den europæiske industris største konkurrent) nyder fortsat godt af stærk offentlig støtte fra den amerikanske regering, herunder 34 forskellige agenturer og departementer. Den række bestemmelser, politikker og værktøjer, som USA's regeringer har indført i årenes løb for at støtte landets civile luftfartsindustri, er omfattende og er en meget effektiv løftestang for forsvarssektoren, navnlig når det gælder forskning, teknologi og udvikling (herunder føderale budgettildelinger til forskningsprogrammer). Andre etablerede aktører (Canada og Brasilien) modtager også stadig en betydelig støtte fra deres respektive regeringer via en overordnet industristrategi.

4.2. Ud over de veletablerede aktører inden for civil luftfart er der flere nye vækstlande (Kina, Indonesien, Indien, Sydkorea, Filippinerne, m.fl.), som også styrker deres engagement i at støtte udviklingen af **konkurrencedygtige nationale luftfartsindustrier** de kommende år.

4.3. Blandt disse lande er det Kina, der har den mest omfattende strategi, der inkluderer en blanding af centraliseret planlægning og statsejede virksomheder. Den kinesiske regering har identificeret udviklingen af en national civil luftfartsindustri som en vigtig prioritet i adskillige officielle dokumenter på højt niveau, herunder »Made in China 2025«-initiativet. I den nuværende femårsplan for Kina opfordres der til »gennembrud inden for motorteknologi til civil luftfart« og »fremskyndelse af forskningen i store fly, helikoptere, regionale jettfly og generel luftfart«. Det er også vigtigt at bemærke, at den kinesiske luftfartsindustri er statsejet, og at Kinas nationale udviklings- og reformkommission har beføjelse til at godkende alle flyindkøb, som de kinesiske luftfartsselskaber foretager, hvilket udnyttes til at fremme indkøb af nationalt producerede jetlinere såsom COMAC C919 ⁽⁴⁾. Sidst men ikke mindst etableres der med »Internet Plus«-planen også et partnerskab mellem de kinesiske teknologigiganter og de traditionelle industrier, herunder luftfartsindustrien.

5. EU's industristrategi

5.1. **Manglen på en europæisk industripolitik** for at støtte luftfartsindustrien, kombineret med en fragmenteret tilgang mellem EU-institutionerne og de nationale regeringer, er en stor udfordring i forbindelse med ændringerne i konkurrencesituationen. Det er nødvendigt at udvikle en europæisk industristrategi for EU's luftfartsindustri for at sikre dens konkurrenceevne og fortsatte førerstilling på det globale marked for civil luftfart.

5.2. Dette kræver **en strategi og et engagement på EU-plan**, hvor alle relevante aktører på EU-, nationalt og mellemstatsligt plan (herunder Kommissionen, EU-Udenrigstjenesten, relevante agenturer såsom EASA og fælles teknologiinitiativer såsom SESAR og Clean Sky) samarbejder om et fælles mål, nemlig at støtte den europæiske industris konkurrenceevne på det globale marked for civil luftfart.

⁽³⁾ Kilde: PWC.

⁽⁴⁾ Kilde: RAND, »Chinese Investment in U.S. Aviation«, 2017.

5.3. Det er nødvendigt med et engagement på EU-plan for at sørge for **fortsat offentlig økonomisk støtte** til denne yderst vigtige sektor, navnlig når det gælder forskning og innovation, ud fra en langsigtet køreplan.

5.4. Der bør oprettes et »**vagtårn for luftfart**« under Kommissionen med det formål at overvåge ikketoldmæssige hindringer inden for vigtige luftfartsregioner og vurdere EU's luftfartsindustri relative konkurrenceevne.

5.5. Luftfartssektoren bør også blive en nøglesektor for **EU's økonomiske diplomati og handelspolitik**, og EU's stemme bør styrkes på internationalt plan, for eksempel i Organisationen for International Civil Luftfart.

6. FoU for en forbedret effektivitet og reducerede emissioner

6.1. De to vigtigste europæiske luftfartsforskningsprogrammer **Clean Sky** (grønnere og mere effektive luftfartsteknologier) og **SESAR** (forskning, innovation og implementering inden for lufttrafikstyring) fungerer som katalysatorer for hele innovationskæden i Europa.

6.2. Takket være deres langsigtede teknologikøreplan og finansielle engagement har de vist deres **effektivitet** og **merværdi** for både de offentlige myndigheder og innovationskæden, ikke mindst når det gælder 1) design, udvikling, fremstilling og drift af mere konkurrencedygtige, sikre og miljøvenlige fly og lufttrafikstyringssystemer, 2) tilvejebringelse af et stort og effektivt videnskabs- og teknologimiljø bestående af akademiske forskere og industrier, lige fra store virksomheder til SMV'er, i alle 28 EU-lande og 3) gennemførelse af enestående demonstrationsprojekter med en reel effekt på luftfartsprogrammerne og -markedet.

6.3. Succeshistorien i forbindelse med **Clean Sky** omfatter bl.a. flyvetesten af den laminære BLADE-vinge (som giver en reduktion af vingefriktionen på hele 50 % og op til 5 % mindre CO₂-emissioner) og den kontraroterende åbne rotor (der reducerer brændstofforbruget og CO₂-emissionerne med ca. 30 %).

6.4. Succeshistorien i forbindelse med **SESAR** dokumenteres bedst ved hjælp af dets effektive resultater: Når de 63 SESAR-løsninger tages i brug, ventes de at give en stigning i luftrumskapaciteten på 34 % og en nedgang i flyvetidsafvigelsen på 30 %, hvilket er ensbetydende med færre forsinkelser for alle EU-flyvninger, og at 95 % af flyvningerne holder sig inden for tidsplanen, samt en reduktion på 2,3 % af brændstofforbruget og emissionerne pr. flyvning.

6.5. I forbindelse med **Horisont Europa** bør civil luftfart fortsat have høj prioritet og få tildelt et større budget sammenlignet med den nuværende finansiering under Horisont 2020. Forskning og innovation er livsnerven i EU's luftfartsindustri, og luftfartsindustriens lange forskningscyklusser kræver en risikodeling mellem den offentlige og den private sektor via tilskudsbaseret finansiering, som bygger på et langsigtet engagement i udviklingen af forskningskøreplaner. Dette er yderst vigtigt for EU's luftfartsindustri konkurrenceevne. Derfor bør de to fælles teknologiinitiativer (Clean Sky og SESAR) opretholdes. Som led i Connecting Europe-faciliteten (CEF) bør finansiering forblive en topprioritet med henblik på at fremskynde og fremme implementeringen af teknologier, som er udviklet i forbindelse med forskning og innovation under Clean Sky og SESAR.

6.6. Civil luftfart har tidligere haft succes med at **reducere sin miljøpåvirkning**. En ny generation af fly reducerer typisk emissionerne med 15-20 %. Den globale civile luftfartsindustri var den første i verden, som vedtog en samlet tilgang til reduktionen af sine emissioner. Den er baseret på en »strategi med fire søjler«, nemlig teknologi, drift, infrastruktur og en global markedsbaseret foranstaltning.

6.7. Fortsat **EU-støtte til forskning og innovation** er af afgørende betydning for at gøre yderligere fremskridt, når det gælder om at mindske den civile luftfarts miljøaftryk (den teknologiske søjle), eftersom over 70 % af alle forskningsaktiviteter har at gøre med miljømål.

6.8. Det **Rådgivende Udvalg for Luftfartsforskning i Europa** har i »Flightpath 2050« opstillet et mål om, at teknologier og procedurer op til 2050 skal sørge for en reduktion på 75 % i CO₂-emissionerne pr. passagerkilometer, en reduktion på 90 % i NO_x-emissionerne og en reduktion på 65 % i den opfattede støjudsendelse fra et fly i luften (disse relaterer til egenskaberne for et typisk nyt fly i 2000).

6.9. Desuden **bør flyenes bevægelse under taxiing blive emissionsfri**, og luftfartøjer bør designes og fremstilles til at kunne genbruges. Europa bør også slå sin position fast som ekspertisecenter for bæredygtige, alternative brændstoffer, herunder flybrændstoffer, på baggrund af en stærk europæisk energipolitik.

6.10. Europa bør være førende inden for **atmosfærisk forskning** og gå foran, når det gælder om at udarbejde en prioriteret miljøhandlingsplan og fastlægge globale miljøstandarder. Selv om der er gjort betydelige fremskridt under Horisont 2020, bør forsknings- og innovationstempoet øges under Horisont Europa, også hvad angår elektrificering og hybridisering af fly.

7. Digitalisering

7.1. Digitalisering (herunder den digitale infrastruktur, der er påkrævet for at opføre nye digitale flyveplatforme), automatisering og teknologier med virtuel og udvidet virkelighed vil også være en vigtig prioritet i luftfartsforskningen. Dette vil, sammen med behovet for at fortsætte forbedringen af luftfartssikkerhedsniveauet og fortsætte arbejdet med at mindske luftfartens miljøaftryk, forme forsknings- og innovationskøreplanen for SESAR 3 og Clean Sky 3.

7.2. Ibrugtagningen af **SESAR-løsninger** bør styrkes, og det er afgørende at indføre det fælles europæiske luftrum (SES) for at sikre en effektiv udbredelse i EU.

8. Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA)

8.1. En **stærkere international rolle for EASA** er afgørende for EU's luftfartsindustri (herunder industrien for vedligeholdelse, reparation og eftersyn, dvs. MRO-industrien), når det gælder om at matche den stadig stærke internationale rolle, som USA's Federal Aviation Administration spiller i forhold til at fremme den amerikanske luftfartsindustri på tredjelandenes markeder.

8.2. EASA bør have mulighed for at åbne **flere kontorer i tredjelande** og spille en nøglerolle, når det gælder om at fremme europæiske sikkerhedsforskrifter, certificeringsstandarder og politikker og sikre, at den europæiske industri kan konkurrere på lige vilkår på de vigtigste eksportmarkeder, gennem daglig kontakt med luftfartsmyndighederne i tredjelande og ved at hindre, at tekniske barrierer lægger sig i vejen for valideringen af europæiske produkter på disse eksportmarkeder.

8.3. **EU's bilaterale aftaler om luftfartssikkerhed** med tredjelandene bør udvides med henblik på at begrænse dobbelte sikkerhedstilsyn for både typecertificering/indledende luftdygtighed og fortsat luftdygtighed/vedligeholdelse.

8.4. Sidst men ikke mindst bør EASA's detaljerede **regler være mere resultatbaserede** og bygge på industristandarder med henblik på at muliggøre en sikker anvendelse af ny teknologi på en mere effektiv og hurtigere måde. I den sammenhæng bør den nyligt vedtagne revision af EASA-grundforordningen (revision af forordning (EF) nr. 216/2008) hilses velkommen.

9. Infrastruktur

9.1. EU's luftfartsindustri nyder også godt af sundhedstilstanden i **EU's generelle civile luftfartsindustri** (dvs. luftfartsselskaber, helikopteroperatører, operatører af forretningsjetfly og andre luftrumsbrugere), eftersom yderligere vækst for luftrumsbrugerne medfører et behov for flere fly og tilsvarende teknologi.

9.2. I den forbindelse er det således vigtigt, at man fortsætter med at **investere i sikker og omkostningseffektiv infrastruktur** både på landjorden og i luften, samtidig med at man undgår alt for høje flyskatter.

9.3. **EU's luftfartsstrategi** hilses derfor velkommen, eftersom den omfatter en række værktøjer til at forbedre konkurrenceevnen i EU's generelle civile luftfartsindustri, herunder en revision af EASA-grundforordningen, en strategi for at sikre EU's førende position på det nye marked for civile fjernstyrede flysystemer og ubemandede trafikstyringssystemer samt andre forslag, der vedrører luftfartsindustriens konkurrenceevne (revision af forordning (EF) nr. 868/2004 og en mulig revision af EU-direktivet om lufthavnsafgifter).

9.4. Revisionen af **forordning (EF) nr. 1008/2008** (fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet) skal også ses i denne sammenhæng og bør sikre, at det indre marked fortsat er gearret til den fremtidige udvikling. Herudover skal der, i betragtning af det anerkendte behov for yderligere konsolidering af EU's luftfartsindustri, findes en balance mellem en mere konsolideret luftfartsindustri og de fordele, som valgmuligheden mellem luftfartsselskaber og effektiv konkurrence giver EU's forbrugere.

10. Vedligeholdelse, reparation og eftersyn (MRO-tjenester)

10.1. MRO-tjenester er også et vigtigt segment inden for EU's luftfartsindustri, da det både bidrager til jobskabelse i EU og til eksport af MRO-tjenester. Det er således afgørende at fremme **konkurrenceevnen i EU's MRO-industri** (luftfartsselskabernes MRO'er, uafhængige MRO'er og MRO'er inden for originalt udstyr) for at give denne industri mulighed for fortsat at skabe beskæftigelse og indtage nye markeder.

10.2. Brugen af **big data** og **nye teknologier** for MRO vil også være et vigtigt element, der skal tages op i forbindelse med forsknings- og innovationsprogrammerne.

11. Udenlandske direkte investeringer (UDI)

11.1. **Kommissionens forslag om UDI-screening** (COM(2017) 487) vil forbedre informationsudvekslingen, forbedre konsekvensanalysen og øge den tværnationale gennemsigtighed, men vil lade det nationale niveau træffe den endelige beslutning. Forslaget indebærer også, at Kommissionen af hensyn til sikkerheden eller den offentlige orden foretager en screening i tilfælde, der kan berøre projekter eller programmer af EU-interesse.

11.2. Kommissionens forslag bør **hilses velkommen som det første skridt**, eftersom det er yderst vigtigt, ikke blot i forbindelse med udenlandske direkte investeringer i EU's luftfartsindustri og dens forsyningskæde, men også i forbindelse med centrale teknologier for EU's produktion (automatisering, virtuel intelligens, big data og cybersikkerhed).

12. Brexit

Den europæiske luftfartssektor er **fuldt integreret**, og mange komponenter krydser de nationale grænser flere gange, inden den endelige montering. Forsyningskæden består af mange store, mellemstore og små virksomheder, der opererer efter just-in-time-princippet.

Det indre marked og **toldunionen** er af afgørende betydning, eftersom de mindsker den administrative byrde og bureaukratiet for industrien og dermed minimerer omkostningerne.

EU-27 og Europa-Parlamentet har tydeligt tilkendegivet, at de vil **bevare integriteten af det indre marked** (herunder de fire friheder og EU-Domstolens jurisdiktion), og at der ikke kan blive tale om noget »tag selv«-bord for nogen industri.

Den britiske regering har gjort det klart, at UK bliver et tredjeland pr. **29. marts 2019**.

12.1. Et brexitscenario uden aftale skal undgås, da det vil være til stor skade for den europæiske luftfartsindustris globale konkurrenceevne og bringe tusinder af arbejdspladser i fare på begge sider af Den Engelske Kanal. Der skal findes løsninger vedrørende en postbrexitaftale, der omfatter:

- gnidningsløse toldordninger, herunder eksportkontrol af varer med dobbelt anvendelse
- fortsat medlemskab af EASA og ECHA (REACH)
- civil luftfartsforskning: fortsat samarbejde om fælles teknologiinitiativer
- muligheden for, at højt kvalificerede arbejdstagere kan bevæge sig over grænserne.

De tekniske diskussioner om de reguleringsmæssige rammer omfattende EASA og ECHA skal indledes som højeste prioritet, så det sikres, at afbødningsforanstaltningerne er på plads, og de eventuelle omvæltninger minimeres.

De nationale regeringer skal sørge for tydelig vejledning med henblik på at hjælpe deres virksomheder med at forberede sig på alle eventuelle ændringer som følge af brexit, således at omvæltningerne minimeres.

13. Færdigheder

13.1. EU's luftfartsindustri fortsatte succes afhænger også i høj grad af dens evne til at **tiltrække kvalificeret arbejdskraft**. I forbindelse med den **aldrende arbejdsstyrke** og de **nye teknologiske udfordringer** (digitalisering, automatisering, cybersikkerhed og Industri 4.0) kræver dette en overordnet EU-strategi for at udvikle EU's programmer for almen og erhvervsfaglig uddannelse med livslang læring og uddannelses tilbud af høj kvalitet i centrum.

13.2. På nationalt plan opfordres medlemsstaterne til at fremme **STEM-fagene**, navnlig hos piger fra en tidlig alder, samt deltagelse i **Erasmus+**-programmerne.

13.3. Der skal udvikles **fleksible overgange** mellem arbejds- og uddannelsesverdenen (arbejdsbaseret læring, kvalitetspraktik og sektorspecifikke uddannelsesinitiativer), og SMV'er bør modtage ekstra støtte, hvis det er nødvendigt.

13.4. I betragtning af disse betydelige specifikke og sociale udfordringer vil den europæiske luftfartsindustri drage fordel af en **sektorspecifik social dialog på EU-plan** (Rådets afgørelse 98/500/EF), således at arbejdsmarkedets parter kan diskutere specifikke spørgsmål.

Bruxelles, den 17. oktober 2018.

Luca JAHIER
Formand
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg
