

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „ELi lennutranspordi tulevik koroonakriisi ajal ja pärast seda“**(omalgatuslik arvamus)**

(2020/C 429/14)

Raportöör: **Thomas KROPP**

Täiskogu otsus	20.2.2020
Õiguslik alus	kodukorra artikli 32 lõige 2 – omalgatuslik arvamus
Vastutav sektsioon	transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon
Vastuvõtmine sektsioonis	3.9.2020
Vastuvõtmine täiskogus	16.9.2020
Täiskogu istungjärk nr	554
Hääletuse tulemus	217/1/2
(poolt/vastu/erapooletuid)	

1. Järeldused ja soovitused

1.1. Lennundus on üks sektoreid, mis kannatab koroonakriisi all eriti rängalt. Ainuüksi 2020. aasta märtsist maini kukkus lennureisijate turg 90 %, mis tekitas tohutut kahju kõigile lennunduse väärtusahela sidusrühmade ja nende töötajate sissetulekutele.

Lennundus on väga oluline kaubanduse ja turismi jaoks ning samuti ühenduste jaoks nii Euroopas endas kui ka kolmandate riikidega. Turismisektor, mis panustab paljude riikide SKP-sse märkimisväärse osa, on teeninud suuri kahjumeid. See mõjutab ELi riike, kuid avaldab veelgi suuremat mõju arenguriikidele, kus see sektor moodustab olulise osa SKPst. Nendes riikides ähvardab turismitegevuse lõppemine teha olematuks olulised humanitaaralased edusammud (uuring „Entwicklungsfaktor Tourismus“, Institut der deutschen Wirtschaft, 2015, mille kohaselt kulutasid ainuüksi Saksamaa turistid arenguriikide turismi sihtkohtades 13,5 miljardit eurot. See moodustab 5 % kõigist turistide kulutustest neis riikides ja aitab seal luua 78 000 töökohta).

Komitee kutsub komisjoni üles edendama turismi kui ühte arengukoostöö nurgakivi.

1.2. ELi liikmesriigid on valmis aitama majanduse taastamise protsessis kõiki majandusharusid. Siiski on enneolematu üleilmse majanduslanguse ning samuti pandeemia teadmata kestuse tõttu ebatõenäoline, et üleilmne majandustegevus saavutab lähitulevikus taas koroonaeelse taseme. Seepärast kutsub komitee komisjoni üles töötama välja tervikliku tegevuskava kogu Euroopa lennundussektori taastamiseks. Selline tegevuskava peaks sisaldama sihtotstarbelisi vahendeid kõigi allsektorite ja nende töötajate toetamiseks.

1.3. Kõik sidusrühmad ja sotsiaalpartnerid vajavad kavandamisstabiilsust. Koroonakriisi tõttu on vaja selgelt eristada lennundussektori taastumisetappi lühikeses perspektiivis, tagades samal ajal sektori rahvusvahelise konkurentsivõime ja võrdsed tingimused keskmises ja pikas perspektiivis.

Sellela seoses on kvaliteetsete töökohtade ja sobivate töötingimuste säilitamine äärmiselt vajalik oskustööjõu hoidmiseks, sest ilma selleta ei ole võimalik tagada jätkusuutlikku konkurentsivõimet. Kvalifitseeritud tööjõu jätkuv töölevõtmine ja koolitamine lennunduse väärtusahelas on seega Euroopa lennunduse taastamise üks eeltingimus.

1.4. Lühikeses perspektiivis peaks komisjon seadma prioriteediks reisijate usalduse taastamise lennunduse vastu. Koroonakriis on loonud turutingimused, mida ei ole enamikus asjaomastes eeskirjades käsitletud. Reisijatele tuleb anda kindlus tingimuste kohta, mille alusel ettemakstud piletid hüvitatakse, juhul kui lend kriisi ajal tühistatakse. Samuti peaks komisjon edendama arusaamist sellest, et lennureisid on ohutud, julgustades sõlmima siduvaid rahvusvahelisi kokkuleppeid asjakohaste tervishoiustandardite kehtestamiseks.

Selle väga tähtsa taastamisetapi ajal peaks komisjon tagama ka kavandamisstabiilsuse, kehtestades moratooriumi tõhusat taastumist takistavatele õigusraamistiku muudatustele.

Komitee kutsub komisjoni üles otsima ja säilitama head tasakaalu koroonakriisist ülesaamiseks vajalike taastamismeetmete ja Euroopa rohelise kokkuleppe alusel finantseeskirjades teha soovitatud kohanduste vahel. Komitee kutsub komisjoni üles vältima sektorile finants- ja/või regulatiivse lisakoormuse kehtestamist, eriti majanduse taastamise perioodil, mil kogu sektor on finantsiliselt äärmiselt nõrk. See hõlmab muu hulgas „kasuta või kaota“ põhimõttel toimivast teenindusaegade pakkumisest loobumise pikendamist 2020.-2021. aasta talvehooajaks, kuid mitte ainult.

1.5. Keskpikas perspektiivis peaks komisjon läbi vaatama ELi lennundusstrateegia (vastu võetud aastal 2015), mis peaks tagama koroonakriisi järel võrdsed tingimused, tuginedes lennundussüsteemi erakordse hapruse hindamisele ning muutunud parameetritele ja turudünaamikale.

1.6. Komitee soovib komisjonil kaaluda uute läbirääkimiste alustamist kahepoolsete lennunduslepingute üle kolmandate riikidega, et vältida riigiabi, keskkonnavalade eeskirjade, nagu ELi heitkogustega kauplemise süsteem, ja sotsiaalse tasakaalustamatuse moonutatavat mõju, võttes aluseks võrdsed tingimused, et tagada turu jätkuv kestlik kasv.

1.7. Kui Euroopa lennundussektor on taas oma stabiilsuse saavutanud, ootab komitee, et komisjon võtaks endale kohustuse luua jätkusuutlik lennunduspoliitika, mis vallandaks Euroopa lennundussektori potentsiaali.

1.8. Komitee kutsub komisjoni üles tagama Euroopa konkurentsivõime, kiirendades ühtse Euroopa taeva täielikuks rakendamiseks vajalikke regulatiivseid samme pärast aastaid kestnud ebavajalikke vaidlusi liikmesriikide ja ELi vahel ning saavutades seeläbi kogu ELi hõlmava kuni 10 %-lise CO₂ heite vähenemise.

1.9. Roheline kokkulepe on väga oluline komitee toetatav poliitikapakett, mille eesmärk on vähendada lõppkokkuvõttes kõigi sektorite, sh lennunduse mõju kliimamuutustele. Komitee loodab, et teadus- ja arendustegevusele eraldatakse veel ELi vahendeid, et edendada keskkonnavaheldike tooteid, teenuseid, menetlusi ja tehnoloogiaid ilma Euroopa konkurentsivõimet kahjustamata. Komitee kutsub komisjoni ja liikmesriike üles keskenduma liikmesriikides rahalise abi andmisel ülemaailmselt kohaldatavate kestlikkuse standardite edendamisele, sealhulgas keskkonnavaladele lisameetmetele.

1.10. Komitee soovib leida kinnitust sellele, et sotsiaaldialoogi kasutavaid sotsiaalpartnereid kaasatakse jätkuvalt vajalike regulatiivsete meetmete väljatöötamise ja rakendamise, ning kordab, et on valmis täielikult toetama komisjoni tema püüdlustes edendada Euroopa lennundussektori kiiret taastumist.

2. Taust

2.1. ELi lennundussektor annab otseselt tööd 1,4⁽¹⁾–2⁽²⁾ miljonile inimesele ja sellest sõltub kokku 4,8–5,8 miljonit töökohta. Lennundussektori otsene panus ELi SKPsse on 110 miljardit eurot, kui aga arvestada üldisemat panust, sh turismi, ulatub see tänu mitmekordistavale mõjule kokku 510 miljardi euron.

Seni on seda väga olulist lennunduse rolli – mitte ainult majandusharuna, vaid ka majandusliku jõukuse, töökohakindluse ja turismi katalüsaatorina – suurel määral alahinnatud.

Mõnes liikmesriigis moodustab turism kuni 25 % riigi SKPst. Seepärast on turismi kui suure tuluallika säilitamise seisukohalt ülimalt oluline lennuteenuste kiire jätkumine, pidades seejuures kinni asjakohastest sanitaarmedetetest.

Euroopa lennundus edendab üleilmselt ka kaubandust ja turismi riikides, mis vajavad hädasti majanduslikku toetust ja poliitilist integreerimist üleilmsesse kogukonda. Rahvusvahelise lennuliikluse puudumine koroonakriisi ajal on süvendanud eriti just arenguriikide nõrka majanduslikku positsiooni.

2.2. Kuigi lennundus on ka varem kriisidega silmitsi seisnud (näiteks terrorirünnakud ja õhuruumi sulgemine 2001. aastal; SARSi ja Ebola viiruse puhangud; ülemaailmse finantssüsteemi kriis 2008. aastal; Euroopa õhuruumi sulgemine vulkaanilise tuhapilve tõttu 2010. aastal), on praegune kriis enneolematu. Ajakohastatud prognooside kohaselt ei

⁽¹⁾ Steer Davies Gleave, „Study on employment and working conditions in air transport and airports“, 2015. aasta lõpparuanne.

⁽²⁾ „Aviation: Benefits Beyond Borders“, uuringufirma Oxford Economics poolt lennutransporditegevõtjate ühenduse ATAG jaoks koostatud aruanne, aprill 2014.

toimu sektori taastumine enne 2024. aastat ⁽³⁾. Ei ELi institutsioonid ega rahvusvahelised organisatsioonid ei ole suutnud kooskõlastada reguleerivaid meetmeid rahvusvaheliste standardite kehtestamiseks. Jätkusuutliku ja vastupanuvõimelise kriisieelse teenindustaseme taastamiseks on rahvusvahelises lennunduses vaja aga järjepidevaid ja teaduspõhiseid üleilmseid standardeid.

Kuigi kriisi ajal on üldsuse ja poliitiline tähelepanu olnud pööratud lennuettevõtjatele, hõlmab lennundusmaailm ka teisi olulisi osalejaid, nagu lennujaamad, aeronavigatsiooniteenuste osutajad, maaalne teenindus ja muud teenuseosutajad. Tuleb otsida lahendusi, mis hõlmaksid kogu lennunduse väärtusahelat.

3. Üldised märkused kriisi hetkeolukorra kohta

3.1. Tervishoiuga seotud aspektid

Koroonakriisi intensiivsus ja kestus sõltub pädevate asutuste suutlikkusest ohjeldada seni tundmatu viiruse levikut. Mitmed uuringud näitavad, et lennutransport on üks ohutumaid transpordiliike. Euroopa tasandil on koordineeritud hügieenijuhendi suunised ning koordineeritud tervishoiu- ja hügieenimeetmed välja töötanud Euroopa Lennundusohutusamet (EASA) ning Haiguste Ennetamise ja Tõrje Euroopa Keskus (ECDC) ning ülemaailmsel tasandil Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO). Lennuettevõtjad ja lennujaamad on teinud tihedat koostööd Euroopa Komisjoni ja ICAOga.

3.2. Likviidsuse puudumine

2020. aasta II kvartalis vähenesid lennuettevõtjate tulud keskmiselt 79 %. Isegi kui paindlikud kulud maha arvata, kaotasid lennuettevõtjad sel ajavahemikul ligikaudu 60 miljardi USA dollari suuruse summa. Likviidsusprobleemi üheks peamiseks põhjustajaks oli ostetud lennupiletite hüvitamine (odavlennufirmade ärimudeli puhul, millel on väiksemad tegevuskulud, kuid suurem sõltuvus varem ostetud piletitest, on arvutuste tulemused erinevad).

Samas mõjutab koroonakriisi ka tarbijaid. Mitmes liikmesriigis on tarbijad algatanud kohtuvaidlusi, et taotleda ostetud lennupiletite hüvitamist Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 261/2004 ⁽⁴⁾ alusel. Realistliku aja jooksul on vaja läbipaistvat ja realistlikku lahendust nii nendele vaidlustele kui ka edasistele nõuetele.

Koroonakriisist väljudes on lennutranspordisektor seega suurtes võlgades (kuigi valitsused üle maailma on seni andnud lennuettevõtjate tegevuse säilitamiseks riigiabi ligikaudu 123 miljardi USA dollari ulatuses, on omakapitalina antud ainult 11 miljardit USA dollarit ning ülejäänud summad on kohustused, mille lennuettevõtjad peavad pärast koroonakriisi lõppemist tagasi maksta). Lisaks on Euroopa lennuettevõtjatele antava riigiabi vorm ja maht liikmesriigiti väga erinev.

Mitu rahvusvaheliselt tegutsevat lennuettevõtjat on esitanud pankrotiavalduse (näiteks Avianca, LATAM ja South African Airways).

Osa aeronavigatsiooniteenuse osutajatele tehtavaid makseid on edasi lükatud. See leevendab survet lennuettevõtjate likviidsusele, kuid tekitab aeronavigatsiooniteenuse osutajatele märkimisväärse tulude puudujäägi. Tuleb leida lahendus, mis võimaldaks aeronavigatsiooniteenuse osutajatel jätkata põhiteenuste jätkusuutlikku osutamist, kuid mis ei tooks lennuettevõtjatele kaasa suuremaid kulutusi hiljem, kui nad alles taastuvad. Samuti on kriis tabanud rängalt lennujaamu, lastitoiminguid, maaalset teenindust, toitlustust ja muid teenuseosutajaid, mis võivad vajada seetõttu samuti lisatoetust.

3.3. Koordineeritud käsitus majanduse taastamise tagamiseks lühikeses perspektiivis

Komisjon avaldas transpordisektori käsitleva teatise, milles soovitatakse järgmist:

- üldist strateegiat majanduse taastamiseks 2020. aastal ja pärast seda;
- ühist käsitusviisi järkjärguliseks ja kooskõlastatud vaba liikumise taastamiseks ja piirangute kaotamiseks ELi sisepiiridel;

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

⁽⁴⁾ ELT L 46, 17.2.2004, lk 1.

- raamistikku, millega toetatakse transpordi järkjärgulist taasalustamist, tagades samal ajal reisijate ja personali ohutuse;
- reisitšekkide muutmist atraktiivseks alternatiiviks rahalisele hüvitisele;
- kriteeriume turismitegevuse ohutuks ja järkjärguliseks taastamiseks ning majutusasutuste, näiteks hotellide tervise-eeskirjade väljatöötamiseks.

Need soovitused ei ole olemuselt siduvad, kuid neis kirjeldatakse, mil määral saaksid liikmesriigid kasu oma asjaomaste meetmete ühtlustamisest.

Komisjon avaldas 2020. aasta kevadel teatise riigiabi meetmete ajutise raamistiku kohta. Raamistik võimaldab liikmesriikidel hüvitada ettevõtetele erakorralist finantskahju ning säilitada töökohti ja tööhõive taset. Lisaks tegi komisjon ajutisi erandeid teenindusaegade jaotamise ⁽⁵⁾ ja maaepalse teeninduse litsentside osas. On oluline kiiresti hinnata seda, kas kõnealuste meetmete edasine pikendamine aitaks kaasa asjaomaste ettevõtete kavandamisstabiilsusele, ning kui see nii on, siis astuda võimalikult kiiresti vajalikud regulatiivsed sammu.

Komitee on väga mures selle pärast, et Euroopa Liidu liikmesriigid ei ole käsitlenud reisipiiranguid järjepidevalt ja teaduspõhiselt. Hoolimata tööstuse korduvatest nõudmistest teaduspõhise, ühtlustatud ja kooskõlastatud käsitluse järele uute piirangute kehtestamisel, on tekkinud erinevad riiklikud tegutsemisviisid. Osa neist ühepoolsetest riiklikest meetmetest on vastuolus ekspertide soovitustega ning kahjustavad veelgi enam tarbijate usaldust. Komitee kutsub komisjoni üles tagama Euroopa lennuliikluse ohutu ja läbipaistva taastamise. Liikmesriigid peaksid komisjoni soovitustest lähtudes püüdma omavahel kooskõlastada oma piiride järkjärgulist avamist.

4. Konkreetsed märkused kestliku taastamise nõude kohta

4.1. Kriis kui võimalus hinnata ümber lennunduse strateegiline roll Euroopas ⁽⁶⁾

Koroonakriis on muutnud lennunduse väärtusahelasse kuuluvate sidusrühmade vahelisi suhteid. Võttes arvesse turu uut suurust ja struktuuri, peavad lennunduse sidusrühmad olema kaasatud koroonajärgse reisiru jaoks sobivate mehhanismide väljatöötamisse.

Lisaks peab komisjon ümber hindama oma üldise riigiabipoliitika, võttes arvesse muutuvat geopoliitilist olukorda. ELi naabruses asuvad rahvusvahelised sõlmpunktid, nagu Istanbul, Londoni Heathrow' lennujaam ja Pärsia lahe piirkond, võivad lennuliikluse ümber suunata ja nõrgestada ELi ühendatust, kui puudub järjekindel ja veenev ELi lennunduspoliitika, mille eesmärk on edendada ELi konkurentsivõimet ja võrdseid tingimusi, säilitades samal ajal kvaliteetseid töökohti Euroopas. Samuti on vaja järjepidevalt hinnata kolmandatele riikidele antava riigiabi ulatust (see võib toimuda laenude, palgatoetuste, laenuatagatiste, omakapitali kaudu rahastamise, äriühingu tulumaksu, marsruutide rahastamise või rahasüstide kujul). Lisaks on vaja Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1008/2008 ⁽⁷⁾ ranget rakendamist, et vältida ELi lennuettevõtjate vaenulikku ülevõtmist ja neisse investeerimist kolmandate riikide poolt, tagades seeläbi Euroopa majanduse kvaliteedi- ja hinnapõhise konkurentsivõime säilimise rahvusvahelisel areenil ning selle, et Euroopa majandus saab toetuda ELi lennundussektori pakutavale ühendatusele (Kreeka väike lennufirma Astra pidas läbirääkimisi Hiina investoritega).

4.2. Konkurentsivõime säilitamine

4.2.1. Lennutranspordisektor ei saa naasta koroonaeelse olukorra juurde (majanduse taastamise ajaks pakutakse eri stsenaariumide alusel aastaid 2022 kuni 2025), sest selle kriisi ulatus mõjutab turgu struktuurselt. Selleks, et säilitada sidusrühmade ja tarbijate kavandamisstabiilsus, tuleks kolmandate riikidega sõlmitud ELi lennunduslepinguid kasutada platvormina, mille abil jälgida ühiselt koroonakriisi ajal antava riigiabi ulatust, et teha kindlaks konkurentsi moonutavad suundumused ja nendega tegeleda. Sellega seoses peaks riigiabi taseme määramisel olema oluline osa turulepääsul. Kui mõni kolmas riik keeldub riigiabi küsimusega tegelemast, tuleks kohaldada survemeetmeid. Nendes lennunduslepingutes tuleb käsitleda ELi ja kolmandate riikide lennuettevõtjate ebavõrdseid keskkonna- ja sotsiaalseid standardeid.

4.2.2. Turul valitseva ülepakkumise tingimustes koos ostujõu eeldatava vähenemisega eelseisva üleilmse majanduslanguse ajal võib isegi vaja minna lennunduslepingute ajutist või struktuurset muutmist, et tagada vastastikkuse põhimõtte järgimine taastumisperioodil.

⁽⁵⁾ Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus TEN/711 „Teenindusaegade jaotamine ühenduse lennujaamades“ (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

⁽⁶⁾ ELT C 13, 15.1.2016, lk 169.

⁽⁷⁾ ELT L 293, 31.10.2008, lk 3.

4.2.3. Komisjon võiks alutada ja peakski alutama ühepoolsed menetlused kolmandate riikide ja nende lennuettevõtjate suhtes, kui läbirääkimiste teel ei ole võimalik lahendusi leida (Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2019/712 ⁽⁸⁾ sätestatakse menetluse algatamise võimalus).

4.2.4. Üks eriti tundlik küsimus on likviidsusalased pinged ostenud lennupiletite hüvitamist nõudvate reisijate ja lennuettevõtjate vahel. Kõigi tagasimaksete tegemise korral peaksid paljud ettevõtjad esitama pankrotiavalduse. ELi määruse (EÜ) nr 261/2004 eelseisva läbivaatamise eesmärk peaks olema asjaomaste eeskirjade selgitamine, et pakkuda kõigile kasulikke lahendusi, mis on nii reisijate kui ka lennuettevõtjate huvides (tuleks kaaluda mitmeid võimalusi, näiteks valitsuse tagatisega tähtajaline reisitšekk: kui lennuettevõtja esitab enne reisitšeki tähtaja möödumist pankrotiavalduse või kui lennuettevõtjal ei ole võimalik lendu pakkuda, saab lennureisija hüvitise ja lennuettevõtjale jääb lisaag sularaha reservi kasutamiseks).

4.2.5. Komitee on seisukohal, et sektori praegune olukord on nii kriitiline, et taastamisetapi jooksul tuleks peatada regulatiivsed algatused, mis häirivad ELi lennundussektori ülemaailmse konkurentsivõime stabiliseerumist.

Sellela seoses meenutab komitee prioriteete, mida komisjon peaks järgima Euroopa konkurentsivõime taastamiseks ja säilitamiseks, tagades samal ajal sotsiaalkaitse vajaliku taseme ⁽⁹⁾.

4.3. Majanduse taastamise peamine tugisammas on sotsiaalne dialoog

Praegune kriis on tekitanud kogu lennundusmaailmas ja selle töötajates suurt hirmu seoses püsijäämisega, hoolimata pakutavate teenuste tõhususest. Oluline on leida sobiv tasakaal ettevõtlusalaste ja sotsiaalsete kaalutluste vahel, et tagada kvaliteetsete töökohtade jätkusuutlik loomine tulevikus.

See ei ole ainult poliitika ja põhimõtte küsimus, vaid küsimus, mis nõuab kohest sekkumist: vastuvõetamatud on sellised turutavad nagu tellitavad lennud, fiktiivse füüsilisest isikust ettevõtjana töötamine, sotsiaalkaitse puudumine hankemenetluse ja/või osalise tegevuse kaotamise korral ning töötajatega sõlmitud lepingute lõpetamine ainult selleks, et samad töötajad oluliselt madalama palgaga tagasi tööle võtta ⁽¹⁰⁾.

Sotsiaaldialoog on vajalik ka enamiku ettevõtete vältimatu ratsionaliseerimise ajal ning seepärast tuleks seda edendada nii Euroopa, riigi kui ka ettevõtte tasandil. See ei takista ELi institutsioonidel ja liikmesriikidel võtmast vastutust sotsiaalvaldkonnas.

4.4. Lennundusmaailma kestlikkuse tagamine

4.4.1. Komitee juhib tähelepanu sellele, et terve maailma lennundussektor on nii üleilmsel ⁽¹¹⁾ kui ka ELi tasandil ⁽¹²⁾ kokku leppinud CO₂ heitkoguste vähendamise meetmetes. Kõiki ELi lisameetmeid tuleb seega vaadelda konkurentsi-kontekstis: lennuliikluse ümbersuunamisel ELi lennuettevõtjatelt ELi-väliste konkurentidele ei ole näiteks mingit positiivset mõju kestlikkusele.

Komitee leiab, et kestlikkusele tuleb anda hinnang uues, koroonaajärgses olukorras. Vaja on hinnata meetmete mõju ELi lennuettevõtjate suutlikkusele taastuda jätkusuutlikult koroonakriisist ja säilitada konkurentsivõime.

Komitee rõhutab, et nagu kõik teised sektorid, peaks ka lennundus järgima roheline kokkuleppe pikaajalisi eesmärgi. Komitee kutsub komisjoni üles koordineerima oma tegevust üleilmsel tasandil, eelkõige Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis. Komitee toetab kiirraudteevõrgustiku edasist laiendamist Euroopas ja selle otseühendusi sõlmlennujaa-madega.

Komitee kiidab heaks asjaolu, et ELi majanduse taastekavas nähakse ette investeeringud tulevikku suunatud sektoritesse. Komitee arvates peaks see hõlmama strateegilisi investeeringuid koostalitlusvõimelisse tipp tehnoloogiasse kõikide lennunduse sidusrühmade jaoks. Aktiivselt tuleks edendada kestlike lennukikütuste, kestlike tehnoloogiate ja andmete turge. Mittefossiilsetel vedelkütustel on suur potentsiaal saavutada vähese CO₂ heitega lennundus. Selliste kütuste pakkumiseks mõistliku hinnaga on endiselt vaja märkimisväärt teadus- ja arendustegevust.

⁽⁸⁾ ELT L 123, 10.5.2019, lk 4.

⁽⁹⁾ ELT C 13, 15.1.2016, lk 110.

⁽¹⁰⁾ Vt joonealune märkus 8.

⁽¹¹⁾ CORSIA (rahvusvahelise lennunduse CO₂ heite kompensatsiooni ja vähendamise süsteem).

⁽¹²⁾ ELT C 133, 9.5.2013, lk 30.

Komiteel on heameel märkida, et selliste alternatiivkütuste (Power-to-X, sünteetiline kütus) tarbeks on tehtud mitmesuguseid rahastamisalgatusi ELi praeguse teadusuuringute rahastamisvahendi („Horisont 2020“) raames. Komitee julgustab komisjoni neid jõupingutusi järgmises teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogrammis suurendama (muude rahastamisvahendite hulgas programm „Euroopa horisont“).

4.4.2. Komitee rõhutab siiski, et uue tehnoloogia rahastamine ja meetmed, mille eesmärk on tugevdada lennundusmaailma kestlikkust, vastupanuvõimet ja skaleeritavust, peaksid olema kõikehõlmava lennundustegevuskava lahutamatud osad, mida tuleks rakendada eesmärgiga pakkuda vajalikku tuge Euroopa lennunduse väärtusahela taastamiseks.

Brüssel, 16. september 2020

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Luca JAHIER
