

Mateusz Figat

Nr albumu: 109551

Globalny biznes, finanse i zarządzanie

Studia licencjackie sobotnio-niedzielne

Mf109551@student.sgh.waw.pl

Case study: Analiza kampanii lobbingowej europejskich linii lotniczych przeciwko unijnej regulacji klimatycznej „Gotowi na 55”

Wstęp

Transport lotniczy to rodzaj komunikacji wybierany przez coraz więcej ludzi na całym świecie. Jest to też najmłodsza gałąź transportu, która bardzo dynamicznie się rozwija. Warto przytoczyć tutaj statystykę dotyczącą ilości osób wybierających transport lotniczy, wg której w 2019 roku (najbardziej obiektywne dane- sprzed pandemii Covid-19) linie lotnicze przewiozły aż 4,5 miliarda pasażerów na całym świecie. Oczywiście taka ilość pasażerów, a co za tym idzie ogromna ilość lotów, niesie za sobą nieporządane konsekwencje dla środowiska. Na całym świecie w 2019 roku, loty wytworzyły 915 milionów ton CO₂. Dla porównania, działalność człowieka na całym świecie, przyczyniła się wytworzenia ponad 43 miliardów ton CO₂. Światowy przemysł lotniczy wytwarza więc około 2,1% wszystkich emisji dwutlenku węgla (CO₂) spowodowanych działalnością człowieka. Z powodu rosnącej liczby pasażerów, a co za tym idzie zwiększonej emisji CO₂, Unia Europejska dąży do tego, aby zredukować emisję gazów cieplarnianych w tym sektorze.

Redukcja gazów cieplarnianych przez sektor lotniczy mocno uderza w największe europejskie linie lotnicze. Z tego powodu przewoźnicy podejmują działania lobbingowe. Są one prowadzone bezpośrednio przez największych graczy na rynku europejskim, takich jak Iberia i Aer Lingus (w ramach grupy IAG), Air France-KLM i Lufthansa. Dodatkowo kampanie lobbingowe prowadzone są też poprzez Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (IATA), które reprezentuje interesy linii lotniczych. Ich działania mają na celu głównie osłabienie wymagań Unii Europejskiej co do emisji gazów cieplarnianych oraz stosowania większej ilości ekologicznych biopaliw.

Cel kampanii lobbingowej i kontekst:

Europejskie linie lotnicze wiedzą jak wielkie znaczenie mają działania lobbingowe w instytucjach Unii Europejskiej. Najwięksi europejscy przewoźnicy oraz Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych wydają ogromne pieniądze na tego typu kampanie (np. w okresie od października 2021 do września 2022 IATA wydała na ten cel ok. 1 milion

euro). Obecnie ich działania są ukierunkowane na osłabienie unijnych przepisów klimatycznych, które będą wprowadzone razem z unijną regulacją klimatyczną „Gotowi na 55”.

Pakiet „Gotowi na 55” to zestaw wniosków ustawodawczych mających zmienić i uaktualnić unijne przepisy oraz wprowadzić nowe inicjatywy, dzięki którym polityka UE będzie zgodna z celami klimatycznymi uzgodnionymi przez Radę i Parlament Europejski. Pakiet ma wprowadzić ograniczenia emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z poziomami z 1990 r.. Pakiet zawiera propozycję mającą na celu zapewnienie równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego, znaną również jako inicjatywa lotnicza ReFuelEU. W projekcie rozporządzenia Komisja proponuje zobowiązanie dostawców paliw do dystrybucji zrównoważonych paliw lotniczych (SAF), z rosnącym udziałem JPK (w tym syntetycznych paliw lotniczych, powszechnie znanych jako e-paliwa) w celu zwiększenia wykorzystania SAF przez linie lotnicze, a tym samym ograniczyć emisje z lotnictwa. Wniosek zawiera również zobowiązanie linii lotniczych do ograniczenia zużycia paliwa lotniczego przed odlotem z portów lotniczych UE do poziomu niezbędnego do bezpiecznego wykonywania lotów, w celu zapewnienia równych warunków działania dla linii lotniczych i portów lotniczych oraz uniknięcia dodatkowych emisji związanych z dodatkowymi ciężar statku powietrznego przewożącemu nadmierną ilość paliwa.

Linie lotnicze obawiając się, że europejskie regulacje spowodują, iż lokalni przewoźnicy będą w gorszej sytuacji niż międzynarodowi rywale, a rosnące koszty zahamują ich zdolność do inwestowania w odnawialne paliwa.

Charakterystyka interesariuszy/podmiotów prowadzących lobbying

Interesariuszami prowadzącymi lobbying są największe linie lotnicze w Europie- Iberia i Aer Lingus (w ramach grupy IAG), Air France-KLM i Lufthansa oraz Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (IATA). Po drugiej stronie stoi natomiast Europejska Federacja Transportu i Środowiska, potocznie zwana Transport and Environment (T&E).

International Consolidated Airlines Group SA, działająca jako International Airlines Group i zwykle skracana do IAG, jest anglo-hiszpańską międzynarodową spółką holdingową linii lotniczych z siedzibą w Madrycie w Hiszpanii i globalną siedzibą w Londynie w Anglii. Została utworzona w styczniu 2011 r. po fuzji między British Airways i Iberią, flagowymi przewoźnikami odpowiednio Wielkiej Brytanii i Hiszpanii, kiedy to British Airways i Iberia stały się spółkami zależnymi w całości należącymi do IAG. Akcjonariusze British Airways otrzymali 55% udziałów w nowej spółce. Od momentu powstania IAG rozszerzył swoje portfolio operacji i marek, kupując inne linie lotnicze – BMI (2011), Vueling (2012) i Aer Lingus (2015). Grupa jest także właścicielem marki Level i Avios, programu nagród IAG.

Air France, jest flagowym przewoźnikiem Francji z siedzibą w Tremblay-en-France. Jest spółką zależną Grupy Air France-KLM i członkiem-założycielem globalnego sojuszu linii lotniczych SkyTeam. Od 2013 r. Air France obsługuje 36 miejsc docelowych we Francji i obsługuje regularne usługi pasażerskie i towarowe na całym świecie do 175 miejsc docelowych w 78 krajach (93, w tym departamenty i terytoria zamorskie Francji). W 2019 roku, Air France

przewiozło ok. 46 milionów pasażerów. Globalny hub linii lotniczej znajduje się w Charles Lotnisko de Gaulle z lotniskiem Orly jako głównym węzłem krajowym. Siedziba firmy Air France, która wcześniej znajdowała się na Montparnasse w Paryżu, znajduje się na terenie lotniska Charles de Gaulle, na północ od Paryża.

Deutsche Lufthansa AG jest flagowym przewoźnikiem Niemiec. W połączeniu ze swoimi spółkami zależnymi jest drugą co do wielkości linią lotniczą w Europie pod względem przewożonych pasażerów. Lufthansa jest jednym z pięciu członków-założycieli Star Alliance, największego na świecie sojuszu linii lotniczych, utworzonego w 1997 roku. Oprócz własnych usług i posiadania zależnych pasażerskich linii lotniczych Austrian Airlines, Swiss International Air Lines, Brussels Airlines i Eurowings (określanych w języku angielskim przez Lufthansę jako Passenger Airline Group), Deutsche Lufthansa AG jest właścicielem kilku firm związanych z lotnictwem, takich jak Lufthansa Technik i LSG Sky Chefs, jako część Lufthansa Group. W sumie grupa posiada ponad 700 samolotów, co czyni ją jedną z największych flot linii lotniczych na świecie. Siedziba i siedziba firmy Lufthansy znajdują się w Kolonii.

Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (IATA) to stowarzyszenie branżowe światowych linii lotniczych założone w 1945 roku. IATA jest określana jako kartel, ponieważ oprócz ustalania standardów technicznych dla linii lotniczych, IATA organizowała również konferencje taryfowe, które służyły jako forum ustalania cen. Linie lotnicze należące do IATA, składające się w 2016 roku z 290 linii lotniczych, głównie głównych przewoźników, reprezentujących 117 krajów, obsługują około 82% całkowitego ruchu lotniczego. IATA wspiera działalność linii lotniczych i pomaga formułować politykę i standardy branżowe. Jej siedziba główna znajduje się w Montrealu w Kanadzie, a biura wykonawcze znajdują się w Genewie w Szwajcarii.

Europejska Federacja Transportu i Środowisk T&E powstała w 1990 roku, a jej siedziba znajduje się w Brukseli. Federacja ma charakter naukowy i edukacyjny. Działa na rzecz ochrony środowiska i promuje zrównoważony rozwój transportu. W jej szeregach znajdują się ekologiczne organizacje z europejskich krajów.

Metody i narzędzia lobbingu

Pomimo publicznego zobowiązania do zerowej emisji netto do 2050 r., analiza dokumentów przedstawiających stanowiska korporacyjne przeprowadzona przez T&E wykazała, że największe linie lotnicze w Europie lobbują decydentów, aby osłabili ambicje środowiskowe planów UE dotyczących klimatu dla lotnictwa, takie jak zrównoważone paliwa lotnicze (SAF) wniosek (ReFuelEU). Dokumenty te ujawniają poważne rozbieżności między publicznymi zobowiązaniami linii lotniczych a ich nieustępliwymi wysiłkami lobbingsowymi.

W styczniu 2021 roku przedstawiciele Lufthansy, największych linii lotniczych w Niemczech oraz jednych z największych w Europie, napisali do Fransa Timmermansa, wicekomisarza unijnego ds Zielonego Ładu, by zaskarżyć “nierówne warunki konkurencji”, jakie miałyby stworzyć niektóre nowe regulacje, na przykład wymogi dla przewoźników by stosować ściśle określony procent paliw odnawialnych.

Przedstawiciele Lufthansy oraz pozostałych linii lotniczych zaangażowanych w lobbing odbywają także szereg spotkań z przedstawicielami Unii Europejskiej. Wg Transparenty Register odbyły się cztery spotkania dotyczące pakietu „Gotowi na 55”. Pierwsze z nich miało miejsce 23 czerwca 2021 roku. Kolejne odbyły się odpowiednio 28 czerwca 2021 roku, 1 marca 2022 oraz ostatnie 25 maja 2022 roku.

Proces stanowienia prawa

W listopadzie 2019, Parlament ogłosił kryzys klimatyczny, wzywając Komisję Europejską do tego, by wszystkie jej wnioski legislacyjne były zgodne z celem ograniczenia globalnego ocieplenia do poziomu poniżej 1,5 °C i z celem znacznego ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Komisja Europejska przygotowała więc Europejski Zielony Ład - plan działania dla Europy, aby mogła stać się kontynentem neutralnym dla klimatu do 2050 roku. Parlament zatwierdził europejskie prawo o klimacie 24 czerwca 2021 r., dzięki czemu cel redukcji emisji o 55% do 2030 r. oraz cel neutralności klimatycznej do 2050 r. stały się prawnie wiążące, przybliżając UE do jej celu dotyczącego ujemnych emisji po 2050 r. i potwierdzając jej wiodącą rolę w globalnej walce ze zmianą klimatu. Powinno to umożliwić łatwiejsze przeniesienie celów do prawodawstwa i przynieść korzyści, takie jak: czystsze powietrze, woda i gleba, niższe rachunki za energię, odnowione domy, lepszy transport publiczny i więcej stacji ładowania samochodów elektrycznych, mniej odpadów, zdrowsza żywność, oraz poprawa zdrowia obecnych i przyszłych pokoleń.

Aby UE mogła osiągnąć swój cel na 2030 r., w 2021 r. Komisja Europejska zaproponowała pakiet nowych i zaktualizowanych przepisów pod nazwą „Gotowi na 55” (Fit for 55), składający się z 13 połączonych ze sobą i zaktualizowanych przepisów oraz 6 proponowanych przepisów dotyczących klimatu i energii.

Etapy kampanii lobbingowej

Kampania lobbingowa polegała na szeregu spotkań przedstawicieli linii lotniczych z politykami Unii Europejskiej.

Lufthansa argumentowała swój lobbing tym, że „tylko silne i konkurencyjne firmy są w stanie inwestować w nowe technologie i dalsze środki ochrony klimatu. Na przykład w Niemczech linie lotnicze są trzykrotnie obciążone podatkiem lotniczym, ETS i CORSIA, podczas gdy linie lotnicze z Turcji, krajów Zatoki Perskiej i Azji działają zgodnie z zupełnie innymi normami środowiskowymi i społecznymi”.

Dalszy lobbing sprzeciwiał się podatkom na paliwo do silników odrzutowych w całej UE i na szczeblu krajowym, a także kampanię przeciw ruchowi flygskam (wstyd związany z lotami). Badania pokazują również, że lobbing przyniósł rezultaty. Na początku 2020 r., zgodnie z nowym raportem, IATA wezwała KE do pracy w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego ONZ (ICAO) w celu zmiany CORSIA z powodu

pandemii. Ostatecznie stało się to w czerwcu 2020 roku. Raport InfluenceMap pokazuje również, że linie lotnicze lobbowały przeciwko planom KE ogłoszenia w przyszłym miesiącu mandatu dotyczącego stosowania przez nie zrównoważonego paliwa lotniczego (SAF), biopaliw wytwarzanych z odpadów zwierzęcych i oleju jadalnego. Biopaliwa są postrzegane jako kluczowy krótkoterminowy sposób na obniżenie emisji lotniczych, ale obecnie szacuje się, że zużywają jedynie 0,05 procent paliwa lotniczego w UE, a jeszcze mniej na świecie.

Przebieg debaty publicznej

W internecie pojawia się dużo informacji na temat wpływu sektora lotniczego na produkcję szkodliwych gazów cieplarnianych. Wszystkie linie lotnicze publicznie deklarują chęć walki z emisją CO₂. Pojawiają się natomiast artykuły sugerujące, że pomimo deklaracji, linie lotnicze prowadzą lobbing zmierzający do osłabienia pakietu klimatycznego, nad którym pracuje Unia Europejska.

Efekty kampanii i podsumowanie

Efekt kampanii lobbingowej będzie najbardziej widoczny po wprowadzeniu odpowiednich regulacji przez Unię Europejską, ponieważ wtedy dopiero będzie wiadomo, jaki przyniosła ona efekt. Jednak już teraz można stwierdzić, że wywoływanie nacisków na przedstawicieli UE jest konieczne, aby nie zostały wprowadzone niekorzystne regulacje dla linii lotniczych.

Bibliografia

1. <https://www.transportenvironment.org/discover/europes-largest-airlines-claim-net-zero-future-while-lobbying-to-weaken-eu-climate-laws/>
2. <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/europejskie-linie-lotnicze-nasilily-lobbing-przeciwko-unijnej-regulacji-klimatycznej-11722.html>
3. <https://www.newscientist.com/article/2280172-european-airlines-have-been-lobbying-against-eu-climate-plans/>
4. <https://ec.europa.eu/transparencyregister/public/consultation/searchControllerPager.do?declaration=IATA&search=search>
5. <https://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/7,174372,27325768,gotowi-na-fit-for-55-ke-planuje-duze-zmiany-polski-rzad-nie.html>
6. <https://www.consilium.europa.eu/pl/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/>
7. <https://www.europarl.europa.eu/news/pl/headlines/society/20220610STO32720/redukacja-emisji-z-samolotow-i-statkow-dzialania-ue>
8. <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/europejskie-linie-lotnicze-nasilily-lobbing-przeciwko-unijnej-regulacji-klimatycznej-11722.html>

9. <https://swiatoze.pl/prawnicy-pozywaja-linie-lotnicze-za-zrownowazone-loty-rekompensaty-co2-to-bujda/>