

na drodze do opracowania umiarkowanej strategii europejskiej w dziedzinie zużycia węgla, biorąc po uwagę wszystkie szkodliwe skutki dla zdrowia, takie jak pył drobnocząsteczkowy, które w wielu europejskich miastach wywołują obecnie sytuację alarmową. Rozpowszechnienie dobrych rozwiązań, takich jak na przykład wyeliminowanie węgla z drukarek, lub inne inicjatywy przyczyniają się do pobudzenia świadomości i do kształtowania pozytywnych postaw wobec polityki na rzecz zrównoważonego rozwoju.

4.8 Komisja doskonale podkreśla wymiar międzynarodowy działań na rzecz zmniejszenia energochłonności. Komitet popiera propozycje zawierania partnerstw oraz realizacji międzynarodowego porozumienia ramowego. W odniesieniu do zapowiedzianej konferencji międzynarodowej na rzecz efektywności energetycznej Komitet zaleca, by nie lekceważyć znaczenia

uczestnictwa w niej krajów objętych programami AKP, Euromed i EPS. Współpraca międzynarodowa jest niezbędna do sprostania wyzwaniu, jakim jest rozwój zrównoważony i w czasie konferencji, która rozpoczyna się w tym roku na Bali, trzeba będzie nasilić wysiłki dyplomatyczne w celu ratyfikacji do 2009 r. nowego protokołu międzynarodowego będącego kontynuacją protokołu z Kioto.

4.9 Europejski przemysł, który opracowuje ważne technologie przynoszące oszczędności energetyczne, może poprzez współpracę przemysłową w dużym stopniu pomóc innym krajom w takich sprawach, jak poprawa jakości produkcji energii elektrycznej, zużycie energii oraz związane z tym emisje gazów cieplarnianych, przyczyniając się do ogólnego zmniejszenia zużycia energii.

Bruksela, 27 września 2007 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie opłat lotniskowych

COM(2006) 820 wersja ostateczna — 2007/0013 (COD)

(2008/C 10/09)

Dnia 1 marca 2007 r. Rada, działając na podstawie art. 80 ust. 2 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Sekcja Transportu, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 5 września 2007 r. Sprawozdawcą był Thomas McDONOGH.

Na 438. sesji plenarnej w dniach 26-27 września 2007 r. (posiedzenie z 26 września 2007 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 143 do 2 — 2 osoby wstrzymały się od głosu — przyjął następującą opinię:

1. Zalecenia

1.1 Komisja powinna ustalić kryteria projektowe dla różnych typów portów lotniczych, tak by były one praktyczne oraz funkcjonalne i by ich działanie było uzasadnione z komercyjnego punktu widzenia w wypadku, gdy koszty są pokrywane przez opłaty lotniskowe.

1.2 Państwo powinno pokrywać koszty zapewnienia bezpieczeństwa w portach lotniczych. Jest to problem bezpieczeństwa narodowego.

1.3 Należy zachęcać do budowania i eksploatacji regionalnych portów lotniczych. Odgrywają one istotną rolę w gospodarce regionalnej. Zmniejszają one również zatłoczenie w największych portach lotniczych, jak też często udzielają cennej pomocy w operacjach ratowniczych.

1.4 Porty lotnicze należy uznać za podstawową infrastrukturę użyteczności publicznej, która niekoniecznie musi przy-

nosić dochód i może potrzebować pomocy finansowej stosownie do okoliczności. Pomoc taka jest dosyć częstym zjawiskiem w transporcie publicznym.

1.5 Komisja powinna ustalić kryteria projektowe dotyczące obsługi naziemnej (np. odprawa, kontrola pasażerów), a następnie rozważyć wpływ zmiany regulacji na dynamikę wspomnianych kluczowych elementów obsługi naziemnej oraz związane z tym oddziaływanie na zasoby personalne i koszty operatorów, by nadal wywiązywali się z umów o poziomie świadczonych usług, a szczególnie kryteriów dotyczących czasu rozładunku i ponownego załadunku poszczególnych linii lotniczych.

1.6 Komisja powinna uznać konieczność pobierania wysokich opłat w celu osiągnięcia zgodności z obowiązującymi przepisami w przypadku najmniejszych portów lotniczych, gdzie liczba pasażerów może nie być wystarczająca dla zapewnienia opłacalności.

1.7 Porty lotnicze są zobowiązane do stałego przestrzegania określonych minimalnych wymogów ustawowych. Naciski ze strony tanich linii lotniczych, które oczekują niższego poziomu usług i, co za tym idzie, niższych opłat lotniskowych, nie zawsze mogą być uwzględnione, biorąc pod uwagę koszty dostosowania do obowiązujących przepisów. Porty lotnicze powinny zatem mieć prawo do odzwierciedlenia kosztów lotniskowych w swej strukturze opłat i do ich pokrycia w ten sposób bez względu na poziom usług wymagany przez linię lotniczą.

1.8 Duże subwencje państwowe dla portów lotniczych mogą zakłócać konkurencję.

1.9 Należy zapewnić odpowiednią infrastrukturę dla ładunków.

1.10 Należy wprowadzić biometryczne systemy kontroli bezpieczeństwa, tak by umożliwić szybką obsługę osobom często podróżującym. Jeżeli to konieczne, można wprowadzić stosowną opłatę.

1.11 Zgodnie z obowiązującym europejskim prawodawstwem porty lotnicze muszą zadbać o to, by wyposażenie i usługi odpowiadały szczególnym potrzebom pasażerów niepełnosprawnych i niedołączonych.

2. Wstęp

2.1 Główne zadanie i główna działalność handlowa portów lotniczych polegają na zapewnianiu obsługi statków powietrznych od momentu lądowania do startu oraz obsługi pasażerów i ładunków, w celu umożliwienia przewoźnikom lotniczym świadczenia usług transportu lotniczego. W tym celu porty lotnicze oferują szereg urządzeń i usług związanych z eksploatacją statków powietrznych oraz obsługą pasażerów i ładunków, których koszty pokrywane są na ogół z opłat lotniskowych.

2.2 Niezbędne jest stworzenie wspólnych ram regulujących najważniejsze czynniki opłat lotniskowych oraz sposób ich ustalania, ponieważ przy braku takich ram może dojść do nieprzestrzegania podstawowych wymogów w stosunkach między zarządzającymi portami lotniczymi a dostawcami usług lotniskowych (np. liniami lotniczymi, agentami obsługi naziemnej i innymi usługodawcami).

2.3 Omawiana dyrektywa powinna mieć zastosowanie do portów lotniczych na terytorium Wspólnoty, obsługujących ponad milion pasażerów rocznie.

2.4 Opłaty lotniskowe powinny być stosowane w sposób wolny od dyskryminacji. Ma to zastosowanie zarówno do usług, jak i dostawców.

2.5 W każdym państwie członkowskim należy utworzyć niezależny organ regulacyjny, tak by zapewnić bezstronność jego decyzji oraz właściwe i skuteczne stosowanie omawianej dyrektywy. Nieodzwonnie jest, by użytkownicy portów lotniczych regularnie i zgodnie z zasadami przejrzystości otrzymywali od zarządzających portami lotniczymi informacje o podstawie i sposobie kalkulacji opłat lotniskowych.

2.6 Porty lotnicze powinny informować dostawców usług lotniskowych o dużych projektach infrastrukturalnych, ponieważ mają one istotny wpływ na poziom opłat lotniskowych.

2.7 Z uwagi na pojawienie się przewoźników lotniczych realizujących usługi transportu lotniczego po niskich kosztach, porty lotnicze obsługujące tych przewoźników powinny mieć możliwość pobierania opłat dostosowanych do infrastruktury i/lub poziomu świadczonych usług, jako że przewoźnicy lotniczy mają uzasadniony interes w tym, by wymagać od portu lotniczego usług odpowiadających stosunkowi ceny do jakości. Jednak dostęp do tego rodzaju infrastruktury lub usług o obniżonym standardzie powinien być otwarty, w sposób wolny od dyskryminacji, dla wszystkich przewoźników lotniczych pragnących z nich korzystać.

2.8 Ponieważ we Wspólnocie stosuje się różne sposoby ustalania i pobierania opłat na pokrycie kosztów zapewnienia bezpieczeństwa, konieczna jest harmonizacja podstawy pobierania takich opłat w tych wspólnotowych portach lotniczych, w których koszty zapewnienia bezpieczeństwa znajdują odzwierciedlenie w wysokości pobieranych opłat lotniskowych.

2.9 Dostawcy usług lotniskowych powinni mieć prawo do minimalnego poziomu usług w zamian za uiszczane przez siebie opłaty. W tym celu poziom usług powinien być przedmiotem porozumień zawieranych w regularnych odstępach czasu pomiędzy zarządzającym portem lotniczym a stowarzyszeniem lub stowarzyszeniami reprezentującymi dostawców usług lotniskowych danego portu lotniczego.

2.10 Celów podjętego działania nie można osiągnąć w wystarczający sposób na szczeblu państw członkowskich, zatem ze względu na skalę i skutek działania można je lepiej zrealizować na poziomie wspólnotowym.

2.11 Państwa członkowskie zapewniają konsultacje zarządzających portami lotniczymi z dostawcami usług lotniskowych przed sfinalizowaniem planów dotyczących nowych projektów infrastrukturalnych.

2.12 W celu zapewnienia bezproblemowego i wydajnego funkcjonowania portu lotniczego państwa członkowskie zapewniają podjęcie przez zarządzającego portem lotniczym oraz stowarzyszenie lub stowarzyszenia reprezentujące dostawców usług lotniskowych negocjacji w celu zawarcia umowy usługowej dotyczącej jakości usług świadczonych w terminalu lub terminalach portu lotniczego. Umowy takie zawiera się przynajmniej raz na dwa lata, informując o tym niezależny organ regulacyjny danego państwa członkowskiego.

2.13 Państwa członkowskie podejmą niezbędne środki, aby umożliwić zarządzającym portami lotniczymi zróżnicowanie jakości i zakresu poszczególnych usług oferowanych przez port lotniczy oraz terminali lub ich części, celem udostępnienia usług dostosowanych do indywidualnych potrzeb bądź zaoferowania dedykowanych terminali lub ich części. Wysokość opłat lotniskowych może być zróżnicowana stosownie do jakości i zakresu omawianych usług.

2.14 Państwa członkowskie wyznaczają lub powołują niezależny podmiot jako swój krajowy niezależny organ regulacyjny w celu zapewnienia prawidłowego stosowania środków podejmowanych w ramach wykonywania omawianej dyrektywy.

2.15 Państwa członkowskie gwarantują niezależność niezależnego organu regulacyjnego zapewniając jego prawną odrębność i funkcjonalną niezależność od jakiegokolwiek zarządzającego portem lotniczym lub przewoźnika lotniczego.

3. Uwagi ogólne

3.1 Z zadowoleniem należy przyjąć fakt, że Komisja zamierza ustanowić podstawowe zasady i kryteria zarządzania oraz kierowania portami lotniczymi we Wspólnocie.

3.2 Jest istotne, by opłaty pobierane przez porty lotnicze były jasne i przejrzyste, gdyż w wielu wypadkach porty lotnicze mają charakter monopolu.

3.3 Stanowiska postojowe przy terminalach muszą być przydzielane w sposób racjonalny i wolny od dyskryminacji, jeżeli mają istnieć równe warunki konkurowania dla wszystkich linii lotniczych. Niekorzystanie z cennych okienek czasowych postoju przy terminalu przez dłuższy okres powinno prowadzić do utraty takich praw.

3.4 Stałe osiągnięcie przez linie lotnicze złych wyników w odniesieniu do okienek czasowych postoju samolotów oraz regularne opóźnienia, które mogą wraz z upływem czasu doprowadzić do zakłócenia przepływu ruchu lotniczego, powinny zostać rozwiązane przy pomocy mandatów i kar.

3.5 „Dziedziczenie” praw w największych portach lotniczych powinno zostać zniesione, a okienka czasowe powinny być co kilka lat sprzedawane w drodze licytacji.

3.6 Wszystkie porty lotnicze w UE powinny — na ile to możliwe — stosować tę samą zasadę naliczania opłat za lądowanie, parkowanie itp. Opłaty za lądowanie powinny zawsze odzwierciedlać wartość najlepszych okienek czasowych w najbardziej pożądanym porach, tak by zachęcić do bardziej równomiernego wykorzystania infrastruktury portu lotniczego.

3.7 W celu przyspieszenia ruchu lotniczego i zwiększenia przepustowości powinno się zachęcać porty lotnicze do instalowania najnowocześniejszych urządzeń nawigacyjnych. Powinno się dążyć do tego, by pasy startowe miały przepustowość umożliwiającą lądowanie lub start co 35 sekund. Większa efektywność w tym zakresie ograniczy czasy oczekiwania w porach szczytu, a zatem wpłynie pozytywnie na poziom emisji.

3.8 Krajowe organy regulujące ruch lotniczy powinny być monitorowane i kontrolowane przez Komisję, tak by sprawdzać, czy wykonują swe obowiązki w stanowczy i bezstronny sposób.

3.9 Koszty dostosowania do przepisów w zakresie bezpieczeństwa i inne związane z tym koszty powinny być pokrywane przez państwo, tak jak w wypadku innych środków transportu, np. kolei. Powinny one być ściśle monitorowane, gdyż instalowanie wysokiej klasy urządzeń może być kosztowne dla małych

oraz średnich portów lotniczych i nieuzasadnione z ekonomicznego punktu widzenia.

3.10 Organ regulacyjny powinien zapewnić, że ceny w sklepach detalicznych znajdujących się na terenie portu lotniczego nie będą odbiegały zbyt od cen obowiązujących w okolicznych miastach.

3.11 Trudno będzie ustanowić i przyjąć wspólne ramy regulujące najważniejsze czynniki opłat lotniskowych oraz sposób ich ustalania w sytuacji, gdy koszty zatrudnienia, budowy i eksploatacji infrastruktury, jak też polityka i przepisy w zakresie planowania różnią się w zależności od państwa.

3.12 Tam, gdzie proponuje się, by omawiana dyrektywa miała zastosowanie do znajdujących się na terytorium Wspólnoty lokalnych portów lotniczych powyżej określonego rozmiaru, należy wyjaśnić termin „określony rozmiar”.

3.13 Należy zezwolić portom lotniczym na pobieranie opłat w celu osiągnięcia rozsądnej wysokości zysków, tak by mogły reinwestować w infrastrukturę i inne urządzenia.

3.14 Jeżeli tanie linie lotnicze uparcie nie chcą płacić portowi lotniczemu, utrudnia to pokrywanie kosztów zapewnienia zgodności z przepisami, bezpieczeństwa itp. w porcie lotniczym!

3.15 W celu zapewnienia sprawnego i wydajnego funkcjonowania portu lotniczego linie lotnicze powinny być zobowiązane do podpisania z portem lotniczym umowy usługowej dotyczącej jakości świadczonych usług, tak by zagwarantować portowi lotniczemu odpowiedni poziom usług.

3.16 Port lotniczy ma pewną liczbę potencjalnych klientów wśród linii lotniczych, z których nie wszystkie są tanimi liniami. W niektórych wypadkach proporcje w tym zakresie mają krytyczne znaczenie dla zachowania strumieni dochodów różniących się w zależności od profilu pasażera. Nadmierna przewaga tanich przewoźników w mniejszych portach lotniczych zagraża strumieniom dochodów.

3.17 Należy zdefiniować i znormalizować urządzenia wykorzystywane do kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu. Społeczeństwo szybko straci zaufanie do systemu zabezpieczeń, jeżeli systemy nie zostaną ujednolicone. W zależności od portu lotniczego ten sam obiekt może bez problemu przejść przez kontrolę bezpieczeństwa lub spowodować włączenie się alarmu. Pewne przedsiębiorstwo oferuje na coraz większej liczbie amerykańskich lotnisk program rejestrowania podróży. Za roczną opłatą wysokości 99,95 dolarów przedsiębiorstwo to wydaje biometryczną kartę tożsamości osobom, które przeszły kontrolę rządową, tym samym upoważniając jej posiadaczy do przechodzenia szybszej kontroli bezpieczeństwa. Jest to przykład tego, w jaki sposób udoskonalenia technologiczne mogą ułatwić podróże pasażerom i skrócić czas oczekiwania w kolejkach.

3.18 Należy wyznaczyć obszary wokół portów lotniczych oraz w ich okolicy ze względu na wartość rynkową gruntów, by unikać spekulacji i zniechęcać do takich praktyk.

3.19 Pomimo iż ochrona w portach lotniczych wydaje się ścisła, nadal często dochodzi do okradania bagażu pasażerów. Kwestią tą należy się niezwłocznie zająć.

3.20 Należy wyraźnie określić co oznacza możliwość zakupu bez podatku i cła w sklepach na terenie portu lotniczego i wyk-sponować w widocznym miejscu informację na ten temat, by uświadomić klientom związane z tym koszty.

3.21 Komisja powinna utworzyć stronę internetową mającą na celu ochronę podróżujących, tak by mogli poznać opłaty pobierane w różnych portach lotniczych, takie jak opłaty za lądowanie itp., które są wyszczególnione na biletach i nakładane na podróżujących.

4. Projektowanie portów lotniczych

4.1 Porty lotnicze powinny być przyjazne dla użytkowników, tj. linii lotniczych i pasażerów, i projektowane we współpracy z nimi.

4.2 Komisja powinna określić kryteria dotyczące minimalnej przestrzeni, jaką należy przeznaczyć na odbiór bagażu, kontrolę bezpieczeństwa i kontrolę paszportową.

4.3 Projekt powinien zapewniać bezproblemowy dojazd na lotnisko i wyjazd z niego, jak również gwarantować, że lotniska będą przyjazne dla użytkowników.

4.4 Dobrym pomysłem jest zapewnienie bardziej wyszukanych udogodnień tym liniom lotniczym, które się na nie zdecydowały i będą gotowe za nie zapłacić.

4.5 Oznakowanie w portach lotniczych ma olbrzymie znaczenie i musi zostać ujednoczone, ponieważ w wielu wypadkach jest źródłem zamieszania.

4.6 Pasażerom należy zapewnić odpowiednie miejsca siedzące i poczekalnie. Dostęp do terminali powinien być możliwie najłatwiejszy, zwłaszcza dla pasażerów niepełnosprawnych i mających szczególne potrzeby, w tym np. dla podróżujących z małymi dziećmi.

4.7 Zasadnicze elementy terminali projektowane są w oparciu o natężenie ruchu pasażerskiego w godzinach szczytowych, dlatego też należy badać i publikować jako punkt odniesienia dla sektora lotniczego kryteria godzinowe odnoszące się do takich najważniejszych etapów obsługi pasażerów, jak odprawa czy kontrola bezpieczeństwa.

4.8 Należy podnieść minimalne kryteria operacyjne, zgodnie z właściwymi normami projektowymi. Należy unikać sytuacji, w których linie lotnicze korzystające z portu lotniczego określają swoje kryteria minimalne na poziomie wykraczającym poza normy projektowe.

4.9 Porty lotnicze muszą zadbać o to, by wyposażenie i usługi, za które są one odpowiedzialne same lub we współpracy z przewoźnikami lotniczymi, odpowiadały szczególnym potrzebom pasażerów niepełnosprawnych i niedołączonych. EKES, w oparciu o rozważania, które przedstawił już wcześniej (TEN/215 — opinia dotycząca praw osób o ograniczonej możliwości poruszania się podróżujących drogą lotniczą), jest zdania, że porty lotnicze wypełniają te zobowiązania, postępując zgodnie z wymaganiami wprowadzonymi rozporządzeniem (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (patrz zwłaszcza art. 9 i załącznik 1 do tego rozporządzenia).

Bruksela, 26 września 2007 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS