

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie pakietu dotyczącego portów lotniczych obejmującego cztery następujące dokumenty:

komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w sprawie polityki wobec portów lotniczych w Unii Europejskiej – rozwiązywanie kwestii przepustowości i jakości z myślą o promowaniu wzrostu, komunikacji i mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju

COM(2011) 823 wersja ostateczna,

wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie usług obsługi naziemnej na lotniskach w Unii i uchylającego dyrektywę Rady 96/67/WE

COM(2011) 824 wersja ostateczna – 2011/0397 (COD),

wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Unii Europejskiej (wersja przekształcona)

COM(2011) 827 wersja ostateczna – 2011/0391 (COD),

wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń działalności odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylającego dyrektywę 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady

COM(2011) 828 wersja ostateczna – 2011/0398 (COD)

(2012/C 181/31)

Sprawozdawca: **Thomas McDONOGH**

Komisja Europejska, w dniu 1 grudnia 2011 r., Parlament Europejski, w dniu 13 grudnia 2011 r., oraz Rada Unii Europejskiej, w dniu 15 grudnia 2011 r. i 20 stycznia 2012 r., działając na podstawie art. 100 ust. 2 i art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, postanowiły zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

pakietu dotyczącego portów lotniczych, obejmującego cztery następujące dokumenty:

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w sprawie polityki wobec portów lotniczych w Unii Europejskiej – rozwiązywanie kwestii przepustowości i jakości z myślą o promowaniu wzrostu, komunikacji i mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju

COM(2011) 823 final,

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie usług obsługi naziemnej na lotniskach w Unii i uchylającego dyrektywę Rady 96/67/WE

COM(2011) 824 final – 2011/0397 (COD),

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Unii Europejskiej (wersja przekształcona)

COM(2011) 827 final – 2011/0391 (COD),

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń działalności odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylającego dyrektywę 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady

COM(2011) 828 final – 2011/0398 (COD).

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 13 marca 2012 r.

Na 479. sesji plenarnej w dniu 28–29 marca 2012 r. (posiedzenie z dnia 28 marca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 169 do 1 – 4 osoby wstrzymały się od głosu – przyjął następującą opinię.

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Należy wdrożyć proponowany przez Komisję Europejską jeden punkt kontroli bezpieczeństwa na lotniskach (zob. opinia EKES-u w sprawie bezpieczeństwa pasażerów w lotnictwie ⁽¹⁾).

1.2 Jeśli chodzi o czas na start lub lądowanie, trzeba rozważyć charakter konkurencji między przewoźnikami lotniczymi lub ich sojuszami, aby zapobiec nieuczciwej konkurencji.

1.3 Opłaty związane z dokonywaniem rezerwacji biletu lotniczego online, takie jak opłaty za bezpieczeństwo, powinny być przejrzyste, zgodnie z postulatem zgłoszonym w opinii EKES-u w sprawie praw pasażerów linii lotniczych ⁽²⁾, i powinny być minimalne w wypadku, gdy pasażer nie odbędzie podróży, natomiast te części opłat, których przewoźnik nie jest zobowiązany ponieść, powinny podlegać zwrotowi.

1.4 Krajowe władze lotnicze i organy regulacyjne powinny zezwolić lotniskom na elastyczne zarządzanie popytem poprzez zróżnicowanie opłat lotniskowych, aby odpowiedzieć na popyt, np. poprzez wyższe opłaty lotniskowe w przypadku podróży odbywanych w godzinach szczytu.

1.5 Należy jaśniej określić prawa pasażerów, a także jednako egzekwować zasady dotyczące bagażu podręcznego, z poszanowaniem praw pasażerów do dokonania zakupów przed wejściem na pokład samolotu.

1.6 Jest bardzo ważne, aby jednolity system kontroli europejskiego ruchu lotniczego został jak najszybciej wdrożony i z myślą o zwiększeniu jego skuteczności obejmował także Ukrainę i Turcję. Pomoże to obniżyć koszty i zwiększyć wydajność ponad granicami państw. Szybkie wdrożenie jednolitego systemu kontroli europejskiego ruchu lotniczego przyniesie znaczne oszczędności kosztów. Przyczyni się także do skrócenia czasu lotów pomiędzy portami lotniczymi, a tym samym będzie pośrednio wymagało od lotnisk zwiększenia potencjału w zakresie obsługi lotów.

1.7 System bezpieczeństwa na lotniskach staje się coraz bardziej zaawansowany i kosztowny, lecz niekoniecznie bardziej skuteczny. Należy zatem przeanalizować jego skuteczność, ponieważ płać za niego podróżni. Koszty za zapewnienie bezpieczeństwa stanowiły 29 % wydatków na obsługę lotnisk w 2009 r. – ostatnim roku, za który dostępne są odpowiednie dane.

1.8 Dochody ze sklepów i punktów gastronomicznych są szeroko wykorzystywane do subsydiowania korzystania przez linię lotniczą z lotniska (opłaty za korzystanie z pasów startowych, parkowanie itp.). Lotniska należy w dalszym ciągu zachęcać do maksymalizacji tych dochodów oraz do zapewnienia oferty detalicznej dostosowanej do potrzeb poszczególnych podróżujących, gdyż model ten zapewnia utrzymanie konkurencyjnych opłat dla przewoźników lotniczych i umożliwia utrzymanie i rozszerzenie usług, co w ostatecznym rozrachunku przynosi korzyści pasażerom.

1.9 Linie lotnicze powinny obowiązkowo zapewnić możliwość jednorazowego nadania bagażu w wypadku lotów obsługiwanych przez więcej niż jedną linię za niewygórowaną opłatą,

niezależnie od linii lotniczych, którymi pasażer podróżuje. Powinno to usprawniać podróż pasażerom tranzytowym.

1.10 Należy opublikować raporty zawierające pomiary poziomu hałasu i zanieczyszczeń na wszystkich ważnych lotniskach.

1.11 Zmienione przepisy unijne dotyczące usług obsługi naziemnej muszą zapewniać bezpieczeństwo, odpowiednią ochronę i jakość tych usług, w interesie wszystkich użytkowników lotniska, w tym pasażerów, a zwłaszcza pasażerów o szczególnych potrzebach, takich jak dzieci, osoby starsze, osoby o ograniczonej sprawności ruchowej i osoby niepełnosprawne.

1.12 Zatwierdzenie większej liczby usługodawców powinno być dopuszczalne jedynie po wykluczeniu negatywnego wpływu takiej decyzji na jakość usług. Należy także wprowadzić wiążące przepisy zapobiegające dumpingowi płacowemu i zapewniające w przypadku zmiany usługodawcy przejście pracowników na takich samych warunkach, a także poszanowanie właściwych wymogów w zakresie kwalifikacji pracowników, z uwzględnieniem postępowania sprawdzającego.

1.13 W interesie linii lotniczych, operatorów portów lotniczych i przedsiębiorstw świadczących usługi obsługi naziemnej konieczne jest zapewnienie rozsądnych cen tych usług.

1.14 Należy dodatkowo zabezpieczyć zawartość nadawanego bagażu przed kradzieżą.

1.15 EKES przyjmuje z ogólnym zadowoleniem przeprowadzoną przez Komisję analizę potrzeby zwiększenia przepustowości i jakości portów lotniczych.

2. Pakiet dotyczący portów lotniczych: kontekst

2.1 Pakiet składa się z czterech następujących dokumentów:

— komunikat „Polityka wobec portów lotniczych w Unii Europejskiej – rozwiązywanie kwestii przepustowości i jakości z myślą o promowaniu wzrostu, komunikacji i mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju”;

— trzy wnioski dotyczące rozporządzeń w sprawie:

— zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Unii Europejskiej;

— zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii;

— usług obsługi naziemnej na lotniskach w Unii Europejskiej.

Wszystkie proponowane środki działania mają bardzo istotne znaczenie, jeśli europejskie porty lotnicze mają nadążyć za przewidywanym wzrostem ruchu lotniczego w UE w najbliższych 10 latach.

2.2 W lotnictwie europejskim dokonano wielu postępów, które przyspieszą podróże lotnicze, a także pozwolą zmniejszyć koszty.

⁽¹⁾ Dz.U. C 100 z 30.4.2009, s. 39–43.

⁽²⁾ Dz.U. C 24 z 28.1.2012, s. 125.

2.3 SESAR (zob. właściwa opinia EKES-u⁽³⁾) będzie miał rewolucyjny wpływ na efektywność i zredukuje czas podróży oraz opóźnienia w ruchu lotniczym, a tym samym również poziom hałasu i zanieczyszczeń w portach lotniczych. Niemniej jednak w parze z tymi przemianami musi iść wzrost efektywności w obsłudze naziemnej, co pozwoli skrócić czas postoju samolotów.

2.4 Dzięki utworzeniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej wzrośnie także natężenie ruchu w portach lotniczych, decydenci na szczeblu krajowym i europejskim muszą więc podjąć działania umożliwiające lotnikom poczynienie odpowiednich przygotowań.

2.5 Niewątpliwie też system Galileo, jak tylko będzie w pełni operacyjny, usprawni i przyspieszy żeglugę powietrzną.

2.6 W ramach inicjatywy zmierzającej do ograniczenia emisji, od 1 stycznia 2012 r. przewoźnicy lotniczy, startujący lub lądujący w dowolnym kraju UE, będą odpowiedzialni za wszystkie swoje emisje z danego lotu, niezależnie od tego, z jakiego portu na świecie przylatują, co powinno prowadzić do stopniowego wycofywania samolotów starszego typu.

3. Czas na start lub lądowanie

3.1 W planie działania z roku 2007 wskazano na powiększającą się lukę między przepustowością a popytem w wielu ruchliwych portach lotniczych UE. Tłok w tych portach lotniczych w dalszym ciągu będzie problemem. Czas na start lub lądowanie powinien być przydzielany przewoźnikom, którzy dobrze go wykorzystują i rzeczywiście go potrzebują, zwłaszcza w kontekście rosnącego natężenia ruchu.

3.2 Europa nie będzie w stanie sprostać dużej części popytu ze względu na ograniczoną przepustowość portów lotniczych. Pomimo światowego kryzysu gospodarczego oraz przewidywanego 40-procentowego wzrostu przepustowości portów lotniczych w latach 2007–2030 (uwzględniając nowe porty lotnicze, nowe pasy startowe oraz nową infrastrukturę lotniczą i naziemną), około 2 mln lotów – 10 % przewidywanego popytu – nie będzie mogło być obsłużonych z powodu ograniczonej przepustowości.

3.3 Konkretnie rzecz ujmując, do 2030 r. nie mniej niż 19 europejskich portów lotniczych będzie działać „na pełnych obrotach” przez osiem godzin dziennie, każdego dnia w roku (w porównaniu z 2007 r., kiedy tylko 5 portów lotniczych działało na granicy maksymalnej przepustowości przez 10 % czasu). Będzie to miało istotny wpływ na całą sieć lotniczą, ponieważ do roku 2030 tłok w tych portach lotniczych oznaczać będzie opóźnienia w przypadku 50 % lotów odlatujących lub przylatujących.

3.4 Jeden z największych europejskich portów przesiadkowych, Frankfurt, ma nową drogę startową, niemniej jednak do 2025 r. popyt nadal będzie przewyższał przez cały dzień przepustowość. Podobna sytuacja ma miejsce w portach lotniczych Londyn Heathrow, Londyn Gatwick, Paryż Orly, Mediolan Linate i Düsseldorf. Jeżeli nie będzie możliwe zwiększenie przepustowości do planowanych 120 operacji na godzinę, popyt przekraczać będzie także przez cały dzień przepustowość portu lotniczego Paryż Charles de Gaulle. Ponadto popyt w dalszym ciągu przekraczać będzie przez część dnia przepustowość portów lotniczych Amsterdam, Madryt, Monachium, Rzym (Fiumicino) i Wiedeń.

3.5 Problem przepustowości pojawia się w kontekście rosnącego popytu i zmian na globalnym rynku przewoźców lotniczych z korzyścią dla przewoźników dalekowschodnich.

3.6 Zasadnicze znaczenie będzie miało lepsze wykorzystanie istniejącej przepustowości w zatłoczonych portach lotniczych poprzez zapewnienie skuteczniejszego systemu przydziału czasu na start lub lądowanie. Konieczne jest dokonanie przeglądu podejścia Komisji do tzw. praw nabytych w tym zakresie. Wiele z nich zostało uzyskanych nawet 50 lat temu, a od tego czasu w branży lotniczej dokonało się wiele zmian i niektóre linie lotnicze zbankrutowały.

3.7 Krajowe władze lotnicze i organy regulacyjne powinny zezwolić lotnikom na elastyczne zarządzanie popytem poprzez zróżnicowanie opłat lotniskowych, aby odpowiedzieć na popyt, np. poprzez wyższe opłaty lotniskowe w przypadku podróży odbywanych w godzinach szczytu, np. rano i wieczorem, niż w godzinach poza szczytem, np. po południu. Takie rozwiązanie jest pożądane, aby równomiernie rozłożyć natężenie ruchu, a podróże poza godzinami szczytu uczynić bardziej atrakcyjnymi dla pasażerów.

3.8 Z analizy funkcjonowania obecnego systemu przydziału czasu na start lub lądowanie wynika, że system ten nie pozwala optymalnie korzystać z ograniczonej przepustowości w zatłoczonych portach lotniczych.

3.9 Dlatego też Komisja proponuje wprowadzenie zmian w obowiązującym rozporządzeniu, aby umożliwić wdrożenie mechanizmów rynkowych w całej UE, pod warunkiem ustanowienia środków zabezpieczających, mających na celu zapewnienie przejrzystości lub niezakłóconej konkurencji, w tym większej niezależności koordynatorów przydziałów czasu na start lub lądowanie. Takie rozwiązanie zagwarantuje, że przydziały czasu na start lub lądowanie otrzymają ci przewoźnicy, którzy są w stanie jak najlepiej je wykorzystywać.

3.10 Oszacowano, że dzięki zmianie obecnego systemu przydziału można by każdego roku obsłużyć dodatkowo do 24 milionów pasażerów w europejskich portach lotniczych, co oznacza korzyści ekonomiczne o wartości ponad 5 mld EUR i do 62 tys. miejsc pracy do roku 2025, tylko dzięki bardziej efektywnemu wykorzystaniu zasobów w postaci systemu przydziału czasów na start lub lądowanie.

3.11 EKES zauważa, że ten duży wzrost liczby pasażerów w portach lotniczych, który według Komisji miałby być konsekwencją proponowanych zmian w przepisach dotyczących przydziału czasu na start lub lądowanie, jest przede wszystkim wyraźnie związany z natężeniem ruchu i rentownością ekonomiczną. Liczba godzin przydzielanych na start lub lądowanie nie została zwiększona, więc propozycja rozszerzenia możliwości obrotu przydziałami czasu w szczególności będzie działać na korzyść dużych samolotów i najbardziej popularnych połączeń, które są w stanie ponieść dodatkowe koszty. Zdaniem EKES-u taka tendencja nie będzie korzystna dla europejskich regionalnych linii lotniczych, które odgrywają znaczącą rolę w działaniach na rzecz polityki spójności w UE i w osiąganiu ogólnych efektów sieci. Najsilniejsze finansowo linie lotnicze skorzystałyby prawdopodobnie najbardziej, a duża liczba tych linii pochodzi spoza Europy. EKES wzywa zatem Komisję do dalszego przeanalizowania skutków tych działań i ewentualnej konieczności wprowadzenia środków zaradczych, zanim dokonane zostaną jakiegokolwiek zmiany.

⁽³⁾ Dz.U. C 309 z 16.12.2006, s. 133–134.

3.12 Należy zwrócić baczną uwagę na przejęcie niektórych linii lotniczych, które dysponują cennymi przydziałami czasu na start lub lądowanie na lotnisku Heathrow i w innych portach lotniczych, a także na charakter konkurencji między liniami lotniczymi i ich sojuszami, aby zapobiec nieuczciwej konkurencji bądź ograniczeniu konkurencji.

3.13 Kwestia przydziału czasu na korzystanie z pasa startowego i towarzyszący jej problem zakłóceń, ryzyka dominacji przewoźnika lotniczego i niewystarczającego włączenia niektórych regionów to przede wszystkim, jak wspomniano powyżej, skutek nieodpowiedniej przepustowości lotnisk. Z kwestiami tymi można się do pewnego stopnia uporać, lecz jedynym trwałym rozwiązaniem długoterminowym jest zajęcie się kwestią nieodpowiedniej przepustowości lotnisk.

4. Zmniejszenie hałasu / Ograniczenia ze względu na hałas

4.1 Komisja Europejska zaproponowała zmianę zasad dotyczących ograniczeń działalności w portach lotniczych ze względu na hałas, aby zapewnić spójne i rozsądne wykorzystanie zrównoważonego podejścia ICAO. Podejście to zapewnia poszanowanie potrzeby zarządzania hałasem na lotniskach i wokół nich, lecz równoważy to z potrzebami podróżnych. Ostatecznym celem proponowanych zmian jest maksymalizacja efektywnej i trwałej przepustowości pasów startowych na europejskich lotniskach, co wszyscy decydenci UE powinni wziąć pod uwagę podczas rozpatrywania tych propozycji.

4.2 Zmniejszenie hałasu można zapewnić na wiele sposobów, np. wycofując starsze samoloty, które nie są paliwooszczędne (por. opinię EKES-u w sprawie ograniczenia emisji CO₂ dzięki nowym metodom zarządzania portami lotniczymi⁽⁴⁾). Należy zachęcać do większego wykorzystywania energii słonecznej do napędzania klimatyzacji i ogrzewania, jak na lotniskach w Atenach i w Madrycie.

4.3 Innym istotnym sposobem obniżenia poziomu hałasu w lotnictwie, a jednocześnie obniżenia kosztów paliwa i ograniczenia emisji jest wdrożenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, a w szczególności programu SESAR, tak aby ograniczyć niepotrzebne oczekiwanie na przydzielony czas startu lub lądowania.

4.4 Komisja proponuje zatem wprowadzenie zmian do obowiązujących przepisów dotyczących ograniczenia działalności ze względu na hałas, aby zapewnić władzom szersze możliwości stopniowego wycofywania najgłośniejszych samolotów z portów lotniczych, co jest ważnym krokiem na drodze do realizacji celu Komisji dotyczącego jak najefektywniejszego wykorzystywania obecnej przepustowości pasów startowych.

4.5 W dziedzinie ochrony przed hałasem fundamentalne znaczenie powinno mieć bezpieczeństwo operacji. Hałas na terenach przylegających do portów lotniczych może wymagać podjęcia lokalnych środków dostosowawczych i czynnego dialogu z mieszkańcami, podczas gdy wpływ różnorodnych ograniczeń na działanie lotniska, np. w zakresie godzin otwarcia, może być znaczący dla całego systemu lotnictwa.

4.6 Z powodu hałasu ograniczone są godziny funkcjonowania wielu portów lotniczych, to zaś oczywiście niekorzystnie wpływa na przepustowość, prowadzi mianowicie do przekierowania ruchu lotniczego w razie niesprzyjających warunków meteorologicznych. Należy wydajnie gospodarować dostępnymi pasami do startów i lądowania. Należy wziąć pod uwagę ludność mieszkającą w bezpośrednim sąsiedztwie portu lotniczego.

4.7 Raporty sporządzone na podstawie pomiarów poziomu hałasu i zanieczyszczeń powinny być publikowane w odniesieniu do wszystkich znaczących lotnisk, co pozwoliłoby mieszkańcom okolic lotnisk uniknąć narażenia na nadmierny hałas i zanieczyszczenia. Ludność zamieszkująca obszary wokół lotnisk powinna mieć dostęp do wszelkich właściwych źródeł informacji (na temat hałasu, jakości powietrza, itd.) – tak, by mogła wyrażać swoją opinię na temat ewentualnych przewidywanych zmian. EKES proponuje powołanie do życia Lokalnych Komisji Informacyjnych w miejscach, gdzie organy takie jeszcze nie funkcjonują.

4.8 Nowe przepisy muszą uwzględniać wkład społeczności lokalnej w rozwiązanie problemu hałasu. EKES zwraca się do Komisji z prośbą o sprawdzenie, czy przepisy te zgadzają się z celami zawartymi w dyrektywie w sprawie jakości powietrza⁽⁵⁾.

5. Obsługa naziemna

5.1 Dostosowanie przepustowości na ziemi do przepustowości w powietrzu ma kluczowe znaczenie.

5.2 Od 2007 r. w szybkim tempie rozwija się proces tworzenia ram prawnych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Drugi pakiet aktów prawnych został przyjęty w 2009 r., a jego celem jest zapewnienie pełnego wdrożenia jednolitej przestrzeni powietrznej od 2012 r. Obecnie proces tworzenia ram jest niemal zakończony. Porty lotnicze, które wraz z systemem zarządzania ruchem lotniczym stanowią infrastrukturę lotnictwa cywilnego, są jedną z podstaw tego projektu. W istocie mają one zasadnicze znaczenie dla sieci, jeśli więc ich przepustowość będzie niewystarczająca, cały projekt jednolitej przestrzeni powietrznej odczuje tego negatywne skutki.

5.3 Między rokiem 2012 a 2014 wyłącznie służby żeglugi powietrznej na trasie będą objęte celami w zakresie skuteczności działania, natomiast terminalowe służby żeglugi powietrznej będą monitorowane od roku 2012. Opóźnienia powstają także z winy przedsiębiorstw lotniczych lub ich naziemnych usługodawców (względy techniczne, przyjęcie pasażerów na pokład itp.), portów lotniczych (urządzenia itp.) lub innych podmiotów zaangażowanych w proces obsługi związany z postojem samolotów.

5.4 W świetle tych ustaleń Komisja uważa, że logika systemu skuteczności działania powinna zostać rozszerzona na porty lotnicze jako całość, zgodnie z rzeczywistym podejściem „gate-to-gate” oraz w celu optymalizacji i zintegrowania wszystkich faz lotu, od jednego portu lotniczego do drugiego portu lotniczego. Skuteczność działania nie powinna kończyć się na wieży kontrolnej; powinna zostać podniesiona także na poziomie obsługi naziemnej. Usługi obsługi naziemnej są konieczne, by zwiększyć przepustowość portów lotniczych bez dokonywania żadnych większych inwestycji kapitałowych.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 204 z 9.8.2008, s. 39–42.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1–44.

5.5 Porty lotnicze uczestniczą również w technologicznym wymiarze jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, czyli w programie SESAR. Program ten potencjalnie może zwiększyć przepustowość portów lotniczych, wychodząc naprzeciw zwiększonemu popytowi i ograniczając liczbę opóźnionych lub odwołanych lotów.

6. Poprawa obsługi naziemnej

6.1 Chociaż obsługa naziemna nie zawsze jest widoczna, doświadczenia pasażera związane z portem lotniczym i pobytem na pokładzie uzależnione są od jakości usług świadczonych przez obsługę naziemną. Właściwe przyjęcie pasażerów i przeładunek bagażu w porcie lotniczym, przeładunek frachtu i poczty, prawidłowe przygotowanie samolotów (na przykład sprzątanie kabiny), funkcje decydujące o bezpieczeństwie lotu (na przykład odladanie samolotu) czy wreszcie wygodny, niezawodny, bezpieczny i wart swej ceny lot – wszystko to dzieje się z udziałem obsługi naziemnej.

Pierwotna dyrektywa z 1996 r. dotycząca obsługi naziemnej koncentrowała się przede wszystkim na otwarciu dostępu do rynku obsługi naziemnej i doprowadziła do coraz dynamiczniejszego rozwoju rynku w tym sektorze. Ale poziom konkurencji w usługach zastrzeżonych i zasady dostępu do rynku nadal bardzo się różnią w poszczególnych państwach członkowskich.

6.2 Zmienione rozporządzenie w sprawie obsługi naziemnej musi zapewniać bezpieczeństwo i efektywność tych usług, w interesie wszystkich użytkowników lotniska. Poza tym należy uwzględnić w nich także aspekty środowiskowe.

6.3 Obsługa sprzętu do poruszania się, sprzętu medycznego i innego rodzaju urządzeń niezbędnych dla osób niepełnosprawnych musi przebiegać zgodnie z najwyższymi możliwymi standardami jakości. Uszkodzenie takiego sprzętu może mieć negatywne konsekwencje dla niepełnosprawnych pasażerów, gdyż może stwarzać zagrożenie dla ich zdrowia i skutkować poważnym ograniczeniem możliwości poruszania się. Oprócz innych możliwych środków w tej dziedzinie należy rozważyć specjalne szkolenia dla personelu obsługi naziemnej, wyjątki od ogólnych zasad obsługi bagażu oraz wystarczające odszkodowania w przypadku uszkodzenia takiego sprzętu.

6.4 W interesie linii lotniczych, operatorów lotnisk i firm zajmujących się obsługą naziemną konieczne jest zapewnienie rozsądnego poziomu cen usług.

6.5 EKES podziela zdanie Komisji zawarte we wniosku dotyczącym rozporządzenia, zgodnie z którym obecna sytuacja na rynku obsługi naziemnej w portach lotniczych jest niezadowolająca i że ramy prawne z 1996 r. są już niewystarczające. Obsługa naziemna nie jest wystarczająco efektywna. Ze względu na brak kryteriów wejścia na rynek wynikający z wprowadzenia dyrektywy 96/67/WE wciąż występują znaczące różnice w jakości oferowanych usług między portami lotniczymi w UE. EKES popiera cel polegający na zapewnieniu większej przepustowości i wyższej jakości usług na tym rynku dzięki konkurencyjności, niezależnemu otwartemu procesowi decyzyjnemu i zharmonizowanym procedurom.

W sektorze pracochłonnych usług, jakim jest obsługa naziemna, należy uwzględnić ważne kwestie społeczne. System przetargów wpływa na warunki zatrudnienia i sprzyja rotacji pracowników. Kryteria stosowane w procesie zatwierdzania i udzielania

zamówień muszą zapewnić, że dobrze wyszkoleni pracownicy zostaną zatrzymani lub w razie potrzeby zrekrutowani i że konkurencyjność nie będzie osiągana kosztem coraz niższych wynagrodzeń. Jakość usług po rozsądnej cenie musi być głównym kryterium udzielania zamówień. Wniosek Komisji należy dopracować pod względem kryteriów udzielania zamówień.

6.6 Zatwierdzenie większej liczby usługodawców powinno być dopuszczalne jedynie po wykluczeniu negatywnego wpływu na jakość usług. Należy także wprowadzić przepisy zapobiegające dumpingowi płacowemu i zapewniające w przypadku zmiany usługodawcy, przejście pracowników na takich samych warunkach, a także poszanowanie właściwych wymogów w zakresie kwalifikacji pracowników, z uwzględnieniem postępowania sprawdzającego.

6.7 Wydarzenia, które doprowadziły do poważnych zakłóceń w ruchu lotniczym, takie jak kryzys wywołany chmurą pyłu wulkanicznego i obfite opady śniegu zakłócające komunikację na głównych węzłach lotniczych, uwiarydlały konieczność poprawy koordynacji obsługi naziemnej w europejskich portach lotniczych w ramach całej sieci oraz zwiększenia praw pasażerów.

6.8 EKES z zadowoleniem przyjmuje cel ujednoczenia jakości usług obsługi naziemnej w portach lotniczych UE. Reforma ta powinna także zobowiązywać linie lotnicze do zapewnienia możliwości jednorazowego nadania bagażu przy lotach obsługiwanych przez więcej niż jedną linię za rozsądną opłatą, niezależnie od linii lotniczych, którymi pasażer podróżuje. Powinno to usprawniać podróż pasażerom tranzytowym. Należy dodatkowo zabezpieczyć zawartość nadawanego bagażu przed kradzieżą oraz wprowadzić przepisy w celu wzmocnienia standardów jakości, jeśli nowe systemy mają zostać wdrożone z powodzeniem.

6.9 Sprawiedliwy dostęp do infrastruktury lotniskowej po uczciwych cenach dla przedsiębiorstw lotniczych stanowi ważny przyczynnik do uzyskania wysokiej ogólnej efektywności systemu lotniczego. Wiele zdziało tu pojawienie się konkurencji między lotniskami, zaś w 2009 r. podjęto istotne kroki w Unii Europejskiej, przyjmując dyrektywę w sprawie opłat lotniskowych określającą wspólne minimalne opłaty nakładane na przedsiębiorstwa lotnicze z tytułu korzystania z niezbędnej infrastruktury lotniczej w związku z wykonywaniem lotów.

6.10 Na lotniskach obsługujących ponad 5 mln pasażerów rocznie, po wprowadzeniu proponowanych przez EKES w niniejszej opinii rozwiązań na rzecz bezpieczeństwa, jakości i zabezpieczenia socjalnego pracowników oraz sprawdzeniu tych środków w praktyce, należy dopuścić możliwość działania trzech podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej. Linie lotnicze powinny mieć prawo do organizowania własnej obsługi, lecz z uwzględnieniem standardów jakości i bezpieczeństwa.

7. Efektywność portów lotniczych i operacji na drogach startowych

7.1 Efektywność portów lotniczych i operacji na drogach startowych będzie w niemałym stopniu zależała od czynności obsługi naziemnej.

7.2 Porty lotnicze są najważniejszym pośrednikiem między pasażerami i liniami lotniczymi, a jakość świadczonych przez nie usług ma decydujące znaczenie, jeśli chodzi o wrażenia pasażerów i doświadczenie przedsiębiorstw lotniczych. Dochody ze sklepów i punktów gastronomicznych są szeroko wykorzystywane do subsydiowania korzystania przez linię lotniczą z lotniska (opłaty za korzystanie z pasów startowych, parkowanie itp.). W 2009 r. opłaty związane z liniami lotniczymi pokrywały jedynie 29 % kosztów funkcjonowania lotnisk (nie mówiąc o kosztach kapitałowych). Model ten zapewnia utrzymanie konkurencyjnych opłat dla przewoźników lotniczych i umożliwia utrzymanie i rozszerzenie usług, co w ostatecznym rozrachunku przynosi korzyści pasażerom. Należy nadal zachęcać lotniska do maksymalizacji tych dochodów i do zapewniania oferty detalicznej dostosowanej do potrzeb poszczególnych podróżujących.

7.3 Promowanie dostępności i skuteczności portów lotniczych dzięki połączeniom kolejowym jest zasadniczym wymogiem dla efektywnego portu lotniczego. Podczas gdy małe porty lotnicze mogą usprawnić dojazd poprzez dobrze zorganizowaną sieć połączeń autobusowych, kolej stanowi dodatkowo, zrównoważone rozwiązanie dla portów lotniczych o określonej wielkości lub tych, w pobliżu których znajdują się już tory kolejowe. Tam, gdzie ma to sens praktyczny, np. do takich portów lotniczych, jak Schiphol, Nicea i wiele innych, należy zorganizować transport drogą wodną.

8. Bezpieczeństwo

8.1 Należy pilnie wprowadzić we wszystkich europejskich portach lotniczych jeden punkt kontroli bezpieczeństwa, na który już zgodziła się Komisja (por. opinia EKES-u w sprawie bezpieczeństwa pasażerów w lotnictwie ⁽⁶⁾).

8.2 Drugi cel odnosi się do opłat za ochronę. Od 2002 r. prawo unijne nakłada na państwa członkowskie i porty lotnicze surowsze wymogi w zakresie ochrony. Obecnie systemy obciążania kosztami ochrony lotnictwa podlegają przepisom krajowym.

8.3 Opłaty wnoszone podczas rezerwacji online, np. za bezpieczeństwo, powinny być przejrzyste, zgodnie z apelem w opinii EKES-u w sprawie praw pasażerów linii lotniczych ⁽⁷⁾.

W wypadku gdy pasażer nie odbędzie podróży, opłata powinna być minimalna, natomiast te części opłat, których przewoźnik nie jest zobowiązany ponieść, np. opłaty lotniskowe i podatki rządowe, powinny podlegać zwrotowi.

8.4 Kontrola bezpieczeństwa uznawana jest przez pasażerów, przemysł lotniczy i porty lotnicze za uciążliwą. Konieczne jest znalezienie równowagi między podniesieniem poziomu ochrony a ułatwieniami w podróży (por. opinia EKES-u w sprawie użytkowania skanerów ciała w portach lotniczych UE ⁽⁸⁾). Należy ustanowić wspólne europejskie standardy, aby zapewnić stosowanie wyraźnych i dokładnych kontroli bezpieczeństwa wobec pasażerów korzystających ze sprzętu umożliwiającego poruszanie się lub z urzędzeń medycznych, a także poszanowanie godności osobistej tych pasażerów.

8.5 Zakres obecnie obowiązującego zakazu przewożenia płynów i zeli w bagażu podręcznym zostanie zniesiony do kwietnia 2013 r.: pasażerowie będą mogli wносить płyny na pokład, pod warunkiem że zostały one poddane kontroli bezpieczeństwa w portach lotniczych UE. Należy jasnie określić prawa pasażerów, a także jednakowo egzekwować zasady dotyczące bagażu podręcznego, z poszanowaniem praw pasażerów do dokonania zakupów przed wejściem na pokład samolotu

8.6 Technologia prześwietlania bardzo szybko się rozwija i może przyczynić się do usprawnienia czynności związanych z ochroną lotnictwa, zarówno po stronie pasażerów, jak i portów lotniczych – na przykład poprzez ograniczenie liczby kontroli manualnych. Stosowanie jej nie może jednak naruszać praw podstawowych pasażerów w zakresie godności ludzkiej ⁽⁹⁾.

8.7 Rząd USA rozszerzy w tym roku swój przyspieszony program monitorowania, znany jako „wstępna kontrola”, na 28 lotnisk. Obecnie program ten obejmuje 7 lotnisk. Pozwala on na to, by często podróżujące osoby uczestniczące w wiarygodnym programie dla podróżnych nie musiały zdejmować butów, pasków i płaszczy podczas przechodzenia przez kontrolę. Należałoby rozważyć wprowadzenie takiej procedury na europejskich lotniskach.

Bruksela, 28 marca 2012 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Staffan NILSSON

⁽⁶⁾ Dz.U. C 100 z 30.4.2009, s. 39-43.

⁽⁷⁾ Dz.U. C 24 z 28.01.2012, s. 125.

⁽⁸⁾ Dz.U. C 107 z 6.4.2011, s. 49-52.

⁽⁹⁾ Tamże.