

Opinia Komitetu Regionów „Przyszłość Europejskich portów lotniczych”

(2007/C 305/03)

KOMITETU REGIONÓW

Przedstawione są następujące zalecenia:

- Konieczne jest wprowadzenie pewnych uregulowań prawnych, ale nie powinny być one zbyt restrykcyjne, a ich zastosowanie powinno ograniczać się do tych dziedzin, w których prawo krajowe wydaje się być mało skuteczne (zasada pomocniczości). Powinna je cechować przejrzystość w ramach procedury konsultacji i europejskiej procedury apelacyjnej.
- Próg miliona pasażerów wydaje się arbitralny i raczej niepotrzebny, jako że spowodowałby objęcie dyrektywą ponad 150 portów lotniczych; wiele z nich to małe regionalne porty lotnicze, które nie będą w stanie sprostać takim obowiązkom administracyjnym. Dyrektywa ta powinna więc mieć zastosowanie jedynie do tych lotnisk, których udział w ogólnym rynku pasażerów w UE przekracza 1 %.
- Niezależne krajowe organy regulacyjne powinny również mieć możliwość przyznawania zwolnień lotniskom, które znajdują się poniżej tego progu, jeśli wydaje się, że posiadają one znaczną siłę rynkową. Wszelkie badania rynkowe przeprowadzane przez krajowe organy regulujące ruch lotniczy odbywają się pod nadzorem Komisji Europejskiej w celu zapewnienia jednakowego traktowania w całej Europie (należy więc zmienić art. 1 ust. 2 COM(2006) 820).
- Dyrektywa powinna zachowywać neutralność wobec zasady finansowania z jednego źródła — „single-till”.
- Istotną składową potencjału przepustowego jest brak przeszkód w dotarciu do portu lotniczego dzięki różnym nowym sposobom przemieszczania się; stanowi to warunek pełniejszego wykorzystania istniejącego potencjału regionalnych portów lotniczych.
- Regionalne porty lotnicze są niezbędne dla rozkwitu regionów i mogą odegrać istotną rolę w rozładowaniu zatorów w dużych portach lotniczych. Mogą one zresztą ukierunkować swą działalność na lotnictwo ogólne oraz potencjalnie na szereg usług, na które w przyszłości będzie mniej miejsca w dużych portach lotniczych ze względu na zwiększenie się komercyjnego ruchu w lotnictwie.

Dokument źródłowy:

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad realizacji usług transportu lotniczego na terenie Wspólnoty

COM(2006) 396 wersja ostateczna

Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: „Plan działania w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie”

COM(2006) 819 wersja ostateczna

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie opłat lotniskowych

COM(2006) 820 wersja ostateczna

Sprawozdanie Komisji w sprawie stosowania dyrektywy Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r.

COM(2006) 821 wersja ostateczna

Sprawozdawca: radny Gordon KEYMER, Rada Okręgu Tandridge, (UK/PPE)

I. Zalecenia polityczne**I. Potrzeba legislacji**

1. Konieczne jest wprowadzenie pewnych uregulowań prawnych, ale nie powinny być one zbyt restrykcyjne, a ich zastosowanie powinno ograniczać się do tych dziedzin, w których prawo krajowe wydaje się być mało skuteczne (zasada pomocniczości). Powinna je cechować przejrzystość w ramach procedury konsultacji i europejskiej procedury apelacyjnej.

II. Opłaty lotniskowe

2. Próg miliona pasażerów wydaje się arbitralny i raczej niepotrzebny, jako że spowodowałby objęcie dyrektywą ponad 150 portów lotniczych; wiele z nich to małe regionalne porty lotnicze, które nie będą w stanie sprostać takim obowiązkom administracyjnym. Zaleca się, by krajowe organy regulujące ruch lotniczy przeprowadziły badania rynku, które byłyby pod nadzorem UE w celu zapewnienia jednakowego traktowania w całej Europie.

3. Dyrektywa ma zastosowanie jedynie do tych lotnisk, które mają ponad 1 % udziału w ogólnym rynku pasażerów w UE.

4. Niezależne krajowe organy regulacyjne mogą przyznawać zwolnienia na podstawie badania warunków konkurencyjności rynku lub w wypadku tych lotnisk, które mają mniej niż 20 % udziału w rynku krajowym. Mogą również uwzględnić lotniska, które znajdują się poniżej tego progu, jeśli wydaje się, że posiadają one znaczną siłę rynkową.

5. Wszelkie badania rynkowe przeprowadzane przez krajowe organy regulujące ruch lotniczy odbywają się pod nadzorem Komisji Europejskiej w celu zapewnienia jednakowego traktowania w całej Europie.

6. Dyrektywa powinna zachowywać neutralność wobec zasady finansowania z jednego źródła — „single-till” (finansowanie z kilku źródeł — „dual-till” może się dobrze sprawdzać).

7. Należy pozwolić portom lotniczym na różnicowanie opłat zarówno w celu przyciągnięcia linii zakładających w danym porcie swoją bazę, jak i po to, by umożliwić rozwój terminali tanich linii lotniczych.

III. Organ regulacyjny

8. Krajowe organy regulacyjne muszą być w pełni niezależne zarówno pod względem operacyjnym, jak i finansowym.

IV. Potencjał przepustowy

9. Europa musi poprawić wykorzystanie istniejącego potencjału przepustowego, jak i inwestować w nowy potencjał.

10. Istotną składową potencjału przepustowego jest brak przeszkód w dotarciu do portu lotniczego dzięki różnym nowym sposobom przemieszczania się; stanowi to warunek pełniejszego wykorzystania istniejącego potencjału regionalnych portów lotniczych. Chodzi zwłaszcza o połączenie portów lotniczych z centrami miast i liniami szybkiej kolei oraz o gęstszą sieć szybkich połączeń kolejowych, które ograniczyłyby krótkodystansowy ruch samochodowy i podniosłyby przepustowość.

11. Lotnictwo cywilne odgrywa istotną rolę w rozszerzonej Europie, umożliwiając szybkie i proste przemieszczanie się pomiędzy regionalnymi portami lotniczymi. Dlatego też przepisy dotyczące przemieszczania w lotnictwie cywilnym powinny zostać zachowane.

V. Obsługa naziemna

12. Dyrektywa z 1996 r. przyniosła korzyści w postaci wzrostu wydajności, obniżenia kosztów i utworzenia nowych miejsc pracy. Można by lepiej stosować istniejącą dyrektywę, ale tworzenie nowych regulacji nie jest konieczne.

VI. Skutki dla planowania

13. Uznając związek pomiędzy istnieniem połączeń regionalnych a wzrostem gospodarczym, Komitet Regionów uważa, że regionalne porty lotnicze są niezbędne dla rozkwitu regionów i mogą odegrać istotną rolę w rozładowaniu zatorów w dużych portach lotniczych. Mogą one zresztą ukierunkować swą działalność na lotnictwo ogólne oraz potencjalnie na szereg usług, na które w przyszłości będzie mniej miejsca w dużych portach lotniczych ze względu na zwiększenie się komercyjnego ruchu w lotnictwie.

14. Władze lokalne i regionalne powinny zaangażować się w lotnictwo w inny sposób, stosując krótszą perspektywę czasową i bardziej dynamiczne podejście.

15. W lokalnym i regionalnym planowaniu przestrzennym w perspektywie długoterminowej należy w większym stopniu uwzględniać przyszły rozwój portów lotniczych (infrastruktura mieszkaniowa, sieci transportowe, planowanie sieci handlu detalicznego itd.).

II. Zalecenia komitetu regionów

Zalecenie 1

Wniosek Komisji dotyczący dyrektywy w sprawie opłat lotniskowych [COM(2006) 0820]

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Wywód 1</p> <p>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 pewne urządzenia i usługi związane z eksploatacją statków powietrznych i obsługą pasażerów i ładunków, których koszty pokrywane są na ogół z opłat lotniskowych.</p>	<p>Wywód 1</p> <p>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 pewne urządzenia i usługi związane z eksploatacją statków powietrznych i obsługą pasażerów i ładunków, których koszty pokrywane są na ogół, <u>ale niekoniecznie wyłącznie</u>, z opłat lotniskowych.</p>

Uzasadnienie

Dyrektywa powinna zachowywać neutralność wobec zasady finansowania z jednego źródła — „single-till” (finansowanie z kilku źródeł — „dual-till” może się dobrze sprawdzać).

Zalecenie 2

Wniosek Komisji dotyczący dyrektywy w sprawie opłat lotniskowych [COM(2006) 0820]

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>art. 1.2</p> <p>Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do wszystkich portów lotniczych położonych na terytorium, na którym stosuje się postanowienia Traktatu, otwartych dla ruchu handlowego, obsługujących rocznie ponad 1 milion pasażerów lub 25 000 ton ładunków.</p>	<p>art. 1.2</p> <p>Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do <u>dwudziestu największych</u> wszystkich portów lotniczych położonych na terytorium UE, na którym stosuje się postanowienia Traktatu, otwartych dla ruchu handlowego, obsługujących rocznie ponad 1 milion pasażerów lub 25 000 ton ładunków.</p> <p>art. 1.2</p> <p>Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do wszystkich portów lotniczych znajdujących się na terytorium, na którym stosuje się postanowienia Traktatu, otwartych dla ruchu handlowego i obsługujących rocznie ponad 1 % całkowitego rynku pasażerów w UE.</p> <p>Niezależne krajowe organy regulacyjne mogą przyznawać zwolnienia na podstawie badania warunków konkurencyjności rynku lub w wypadku tych lotnisk, które mają mniej niż 20 % udziału w rynku krajowym. Mogą również uwzględnić lotniska, które znajdują się poniżej tego progu, jeśli wydaje się, że posiadają one znaczną siłę rynkową.</p> <p>Wszelkie badania rynkowe przeprowadzane przez krajowe organy regulujące ruch lotniczy odbywają się pod nadzorem Komisji Europejskiej w celu zapewnienia jednakowego traktowania w całej Europie.</p>

Uzasadnienie

Dyrektywa w proponowanej formie dotyczyłaby przeszło 150 portów lotniczych; wiele z nich nie posiada odpowiedniego wyposażenia, by sprostać wynikającym z niej obowiązkom administracyjnym, a ich udział w rynku nie stanowi gwarancji ich włączenia. Gwoli przykładu, każdy port lotniczy spośród dwudziestu największych w UE obsługuje przeszło 10 milionów pasażerów.

Bruksela, 10 października 2007 r.

Przewodniczący
Komitetu Regionów
Michel DELEBARRE
