

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie opłat za ochronę lotnictwa

COM(2009) 217 wersja ostateczna – 2009/0063 (COD)

(2010/C 128/27)

Sprawozdawca: **Mariusz Eugen OPRAN**

Dnia 20 lipca 2009 r. Rada, działając na podstawie art. 80 ust. 2 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie opłat za ochronę lotnictwa

COM(2009) 217 wersja ostateczna – 2009/0063 (COD).

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 12 października 2009 r.

Na 457. sesji plenarnej w dniach 4–5 listopada 2009 r. (posiedzenie z 5 listopada 2009 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 130 do 4 – 2 osoby wstrzymały się od głosu – przyjął następującą opinię.

1. Zalecenia i propozycje

1.1. Komitet zaleca, aby Parlament Europejski i Rada **przyjęły wniosek Komisji dotyczący dyrektywy w sprawie opłat za ochronę lotnictwa, tak aby wszystkie państwa członkowskie mogły jak najszybciej przyjąć nowoczesne metodologie i rozwiązania zaproponowane w tej dyrektywie.**

1.2. Jednocześnie EKES proponuje **wprowadzenie następujących poprawek i zmian**, które przyczynią się do większej przejrzystości i łatwości stosowania nowoczesnych metodologii i rozwiązań zaproponowanych przez Komisję.

1.2.1. W odniesieniu do pkt 3 uzasadnienia wniosku: „Aspekty prawne wniosku”, podpunkt: „Brak dyskryminacji”, Komitet proponuje, aby uwzględnić w nim wkład producentów samolotów (także gdy chodzi o koszty badań i rozwoju) w zwiększanie poziomu bezpieczeństwa samolotów, w związku z czym punkt ten otrzyma następujące brzmienie: **„Systemy pobierania opłat za ochronę lotnictwa powinny być sprawiedliwe i nie mogą prowadzić do dyskryminacji przewoźników, pasażerów i przemysłu lotniczego”.**

1.2.2. W odniesieniu do artykułu 1 projektu dyrektywy – „Przedmiot”, Komitet proponuje zmianę ust. 1, który powinien otrzymać brzmienie: **„Niniejsza dyrektywa ustala na szczeblu UE wspólne zasady wyliczania i nakładania opłat za ochronę w portach lotniczych całej Wspólnoty”.**

1.2.3. W odniesieniu do artykułu 4 – „Konsultacje”, Komitet proponuje nadanie ustępowi 2 następującego brzmienia: **„Państwa członkowskie zapewniają, że w każdym porcie lotniczym utworzony zostanie komitet operatorów lotniczych. Komitet ten uczestniczy w procedurze obowiązkowych i regularnych konsultacji z zarządzającym portem lotniczym, dotyczących funkcjonowania systemu opłat za ochronę i ich wysokości. Konsultacje takie odbywają się, gdy tylko jest to niezbędne i nie rzadziej niż raz w roku. Przedstawiciele organizacji obywatelskich wspierających interesy pasażerów transportu lotniczego są zapraszani**

do stałego udziału w pracach komitetu w charakterze pełnoprawnych członków lub obserwatorów w zależności od indywidualnych przypadków”.

1.2.4. Uwzględniając wysiłek finansowy, jaki państwa członkowskie są zobowiązane podjąć w związku z tworzeniem nowych organów zarządzających, EKES uważa, że **Komisja, Parlament i Rada powinny ostatecznie wybrać jedną z dwóch możliwych opcji:**

1.2.4.1. Powierzyć rolę „niezależnych jednostek zadaniowych” profesjonalnym i odpowiednio przeszkolonym sekretariatom krajowych komitetów ochrony lotnictwa (NASC), unikając w ten sposób konieczności udzielania wsparcia finansowego, lub:

1.2.4.2. Utrzymać wstępną decyzję **w sprawie utworzenia nowych, niezależnych struktur.**

1.2.5. Jednocześnie zaś Komitet, będąc przekonany, iż działania w zakresie bezpieczeństwa narodowego w sensie ogólnym, w szczególności zaś walka z zagrożeniem terrorystycznym, należą do głównych zadań państw członkowskich, uważa, iż **udział rządów w finansowaniu wydatków na ochronę lotnictwa, które obecnie ponoszą porty lotnicze, operatorzy lotniczy i pasażerowie, powinien zostać poddany przeglądowi i znacząco zwiększony.**

2. Uwagi i wnioski

2.1. Nowa metodologia zaproponowana przez Komisję do wyliczania opłat na rzecz dostawców usług w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego składa się z **szeregu podstawowych zasad**, do których muszą się stosować wszyscy operatorzy portów lotniczych działający w tym sektorze przy ustalaniu poziomu opłat obciążających określoną kategorię potencjalnych użytkowników (państwa, władze portów lotniczych, przedsiębiorstwa działające w obszarze lotnictwa i pasażerowie):

— pomocniczość;

- odpowiedzialność państwa;
- pobieranie opłat – stawki;
- informacja i komunikacja;
- ujednolicenie;
- przejrzystość;
- utworzenie niezależnego krajowego organu nadzorczego (NISA) w każdym państwie członkowskim.

2.2. Po dokładnej ocenie podstawowych zasad zaproponowanych przez Komisję Komitet uważa, że ich praktyczne zastosowanie może wyeliminować występujące obecnie zniekształcenia proceduralne i zapewnić skuteczne wdrożenie nowej innowacyjnej metodologii.

2.3. Jeśli chodzi o konieczność utworzenia niezależnego krajowego organu nadzorczego w każdym państwie członkowskim, Komitet zauważa, że:

2.3.1. W każdym kraju UE utworzono już krajowy komitet ochrony lotnictwa (NASC) o strukturze międzyresortowej.

2.3.2. Jakkolwiek nie można uznać sekretariatu NASC za organ w pełni niezależny, może on działać jako jednostka nadzorująca, która ma do dyspozycji wszystkie niezbędne zasoby ludzkie, finansowe oraz know-how i zapewnia właściwe i skuteczne stosowanie przepisów dyrektywy. Komitet uważa, że w ogólnym ujęciu aspekty dotyczące ochrony osób w danym państwie członkowskim nie powinny zostać całkowicie uniezależnione, lecz powinny podlegać demokratycznej kontroli parlamentarnej jako ostatecznej instancji.

2.4. Komitet docenia profesjonalizm widoczny w pracach Komisji, w szczególności zastosowanie modeli komputerowych do oceny **różnych zasadniczych opcji w zakresie opłat za ochronę lotnictwa** na podstawie obowiązujących zasad międzynarodowych.

2.4.1. Opcja 1: **UE nie podejmuje żadnych działań** – konsekwencje takiej sytuacji.

2.4.2. Opcja 2: **Praktyka polegająca na przyjęciu środków samoregulacyjnych przez ICAO i sektor lotnictwa** mogłaby chronić interesy pasażerów i skuteczniej wspierać usługi ochrony lotnictwa poprzez bezpośrednie konsultacje między przewoźnikami a portami lotniczymi.

2.4.3. **Opcja 3: Podobna do opcji 2, lecz uregulowana przez dyrektywę europejską.**

2.4.4. Opcja 4: Państwa członkowskie **ponoszą w całości koszty ochrony portów lotniczych**. Tym samym osoby trzecie byłyby zwolnione z jakichkolwiek wydatków na ochronę i można byłoby wykluczyć wszelką dyskryminację w sposób umożliwiający właściwy wybór rozwiązania optymalnego i korzystnego dla wszystkich (*win-win*), czyli dla pasażerów, władz portów lotniczych, przedsiębiorstw lotniczych oraz rządów.

2.5. Komitet popiera decyzję Komisji, stwierdzając jednocześnie, że **trzecia opcja najlepiej służy interesom konsumentów i przyczynia się do zwiększenia skuteczności usług w zakresie zapewnienia ochrony portów lotniczych**. Podkreśla on ponadto, że obciążenia administracyjne wynikające z realizacji tej opcji na szczeblu krajowym i związane z tym wzrost kosztów

mogą okazać się nieistotne, o ile Komisja zgodzi się powierzyć pełnienie funkcji specjalistycznych jednostek zadaniowych sekretariatom NASC, które zostały utworzone zgodnie z przepisami dyrektywy w sprawie opłat lotniskowych ⁽¹⁾.

2.6. Komitet uważa jednocześnie, że opcja wybrana przez Komisję osiągnie zamierzony cel tylko w przypadku, gdy **rządy z kolei zgodzą się na znaczące zwiększenie swojego udziału w pokryciu** związanych z nią kosztów.

2.7. Gdy chodzi o przepisy dyrektywy w zakresie przejrzystości, Komitet jest zdania, że powinny one stwierdzać wyraźnie, iż aspekt ten odnosi się nie tylko do problemów związanych z kosztami ochrony lotnictwa, lecz także, i to w tym samym stopniu, do istniejących mechanizmów finansowania. Operatorzy lotniczy i pasażerowie **będą mieli dokładny wgląd w sposób, w jaki władze portów lotniczych obliczają opłaty za ochronę, jedynie wówczas, gdy wspomniane mechanizmy finansowania staną się otwarte i przejrzyste**. Do publicznej wiadomości powinno się także podawać koszty związane z funkcjonowaniem pracowników ochrony oraz główne wskaźniki dotyczące ich wydajności.

2.8. Co się tyczy części „Uzasadnienie”, pkt 3: „Aspekty prawne wniosku”, podpunkty: „Konsultacje i usuwanie nieprawidłowości” oraz „Przejrzystość”, Komitet uważa, iż **przedstawiciele organizacji pasażerów transportu lotniczego, którzy wnoszą najwięcej do budżetu przeznaczanego na ochronę lotnictwa, powinni uczestniczyć, nawet jeśli tylko w charakterze obserwatorów, w odpowiednim dialogu pomiędzy władzami portów lotniczych a przedsiębiorstwami lotniczymi**. W ten sposób można byłoby uniknąć wprowadzenia lub nieuzasadnionego utrzymywania w mocy procedur bezpieczeństwa, które są kosztowne i kłopotliwe dla pasażerów, a ponadto nie przyczyniają się do znaczącego zmniejszenia zagrożenia terrorystycznego. Środki takie proponują z reguły władze amerykańskie lub izraelskie jako uzupełnienie procedur standardowych. Stosuje się je w określonych sytuacjach w zależności od poziomu zagrożenia, niemniej niektóre władze państw UE, kierując się nadgorliwością, a niekiedy z obawy przed niewłaściwą oceną poziomu zagrożenia, usiłują uczynić je stałą praktyką. Z tego też powodu odrzucają one zwykle liczne propozycje zgłaszane przez organizacje społeczeństwa obywatelskiego w sprawie wspólnej dyskusji na ten temat.

2.8.1. Tak więc na brukselskim lotnisku Zaventem pasażerowie są proszeni o zdejmowanie butów przed przejściem przez bramki do wykrywania metali, zaś ich obuwie jest poddawane kontroli oddzielnie. Stwarza to niebezpieczeństwo zarażenia w sytuacji, gdy pasażerowie przechodzą boso przez strefę kontroli bezpieczeństwa, gdzie mogą się znajdować miliony wirusów, np. będące efektem kichnięcia osoby chorej na niezdiagnozowaną jeszcze świńską grypę. Jednocześnie zaś administracja portu lotniczego nabyła, za publiczne pieniądze, znaczną ilość najnowocześniejszych urządzeń skanujących i detekcyjnych do sprawdzania obuwia pasażerów bez potrzeby jego zdejmowania. Sprzęt ten został zainstalowany w strefie kontroli bezpieczeństwa, lecz nie jest wykorzystywany w trakcie procedury kontroli pasażerów.

⁽¹⁾ Dz.U. L 70 z 14.3.2009, s. 11.

2.8.2. Innym dyskusyjnym aktualnie tematem jest zakaz wnoszenia na pokład samolotu płynów w ilości większej niż limit ustalony na śmiesznie niskim poziomie. Ten niedorzeczny limit, wynoszący 100 ml na osobę, jest przede wszystkim wyrazem nadmiernej i nieuzasadnionej gorliwości.

2.9. Mimo niezgodności pomiędzy zawartym w projekcie dyrektywy zakazem osiągania zysku operacyjnego z działalności związanej ze świadczeniem usług w zakresie ochrony lotnictwa a filozofią leżącą u podstaw istnienia i działalności prywatnych przedsiębiorstw, które kierują się optymalizacją zysków, a jednocześnie w celu uniknięcia dalszych przypadków błędnej interpretacji art. 7 proponowanej dyrektywy, Komitet zdecydowanie proponuje Komisji, aby dopuściła świadczenie usług w zakresie ochrony na lotniskach przez przedsiębiorstwa prywatne, z wyłączeniem czynności związanych z kontrolą i detekcją.

2.10. EKES jest zdania, że właściwe wdrożenie wniosku Komisji oraz **wzmocnienie roli przedstawicieli społeczeństwa obywatelskiego** mogłoby przynieść znaczące korzyści mieszkańcom zarówno Europy, jak i reszty świata, a także sektorowi lotnictwa i operatorom portów lotniczych w państwach UE.

3. Uwagi ogólne

3.1. Wniosek Komisji dotyczący dyrektywy – wynik szerokich konsultacji

3.1.1. Podczas opracowywania dyrektywy Dyrekcja Generalna Komisji ds. Energii i Transportu (DG TREN) przeprowadziła konsultacje z państwami członkowskimi i organizacjami zawodowymi reprezentującymi sektor i konsumentów, wykorzystując przy tym dane otrzymane z 11 państw członkowskich, 9 zawodowych organizacji zarządców portów lotniczych i przewoźników lotniczych, a także z jednego stowarzyszenia pasażerów transportu lotniczego.

3.1.2. Żadne z państw członkowskich nie poparło propozycji, by całość kosztów związanych z ochroną ponosiły rządy krajowe, argumentując, że są one integralną częścią kosztów prowadzenia działalności gospodarczej w sektorze lotnictwa, przez co powinny być ponoszone przez ten sektor, tak jak to ma miejsce w przypadku inwestycji przemysłu motoryzacyjnego w poprawę bezpieczeństwa samochodów. Wszystkie państwa członkowskie wezwały do wprowadzenia całkowitego zakazu czerpania zysku operacyjnego z tego rodzaju działań, podkreślając potrzebę zagwarantowania wysokiego poziomu przejrzystości w tej dziedzinie.

3.2. Definicja problemu

3.2.1. Struktura kosztów ochrony lotnictwa

3.2.1.1. Istnieją trzy główne składniki: koszty ochrony w portach lotniczych, koszty przedsiębiorstw działających w obszarze lotnictwa oraz koszty ponoszone przez państwa członkowskie. Lwią część tych kosztów stanowią kontrole bezpieczeństwa, którym poddawani są pasażerowie i ładunek (bagaż).

3.2.1.2. Koszt kontroli bezpieczeństwa składa się z dwóch części: płać i kosztu infrastruktury oraz wyposażenia. Usługi ochrony zapewniane są na ogół przez właściwe organizacje krajowe lub delegowane są administracji portów lotniczych bądź wyspecjalizowanej firmie prywatnej.

3.2.2. Ile to kosztuje i kto płaci w ostatecznym rozrachunku?

W roku 2007 koszty zapewniania ochrony lotnictwa w UE wyniosły szacunkowo 1,6 mld euro, co stanowiło ok. 1 % średniego kosztu biletu lotniczego poniesionego przez ponad 636 mln pasażerów podróżujących samolotem z portów lotniczych Wspólnoty. Większa część kosztów przypadających w udziale państwu członkowskiemu i sektorowi odzyskiwana jest z opłat i dodatkowych kosztów ponoszonych przez pasażerów. Przedsiębiorstwa działające w obszarze lotnictwa, pasażerowie i lotnicy transport towarowy ponoszą ogółem ponad 90 % kosztów usług ochrony lotnictwa, podczas gdy rządy państw członkowskich pokrywają zaledwie 6–7 % tych kosztów w formie przyznawanych środków budżetowych.

3.2.3. Praktyki dyskryminacyjne w dziedzinie kosztów usług ochrony lotnictwa

Pasażerowie poddawani są takim samym kontrolom bezpieczeństwa niezależnie od ich portu przeznaczenia w całej UE, co dotyczy także lotów krajowych. Koszty ochrony powinny być zatem identyczne. Niestety w celu zredukowania swoich kosztów przedsiębiorstwa działające w obszarze lotnictwa przenoszą na pasażerów koszty kontroli bezpieczeństwa, które w istocie powinny ponosić same. Ogólnie rzecz biorąc, przedsiębiorstwa państwowe wykorzystują siłę swojej pozycji w krajowych portach lotniczych, zmieniając strukturę cen na korzyść lotów krajowych i podnosząc ceny biletów za loty z zagranicy.

Tabela 1: Koszt ochrony lotnictwa w przeliczeniu na pasażera w odniesieniu do lotów międzynarodowych w UE i lotów krajowych

Kraj / Port lotniczy	W obrębie UE	Loty krajowe
Rumunia – port lotniczy w Bukareszcie	7,50 EUR	3,81 EUR
Hiszpania – wszystkie porty lotnicze	1,39 EUR	1,18 EUR
Litwa – Wilno	2,32 EUR / MT maksymalnej masy startowej	1,16 EUR / MT maksymalnej masy startowej
Cypr – Larnaka	0,39 EUR	0

W tabeli 1 podano przykłady praktyki, wskutek której wiele przedsiębiorstw państwowych stosuje różne koszty usług ochrony w przypadku lotów międzynarodowych i krajowych – praktyka ta stoi w całkowitej sprzeczności z przepisami art. 5 rozporządzenia ramowego 300/2008 w sprawie ochrony lotnictwa ⁽²⁾.

3.3. Modelowanie i symulowanie wielości opcji – wybór optymalnego rozwiązania

Przygotowując dyrektywę, Komisja zastosowała matematyczną symulację w celu oceny czterech różnych opcji opartych na istniejących zasadach międzynarodowych dotyczących opłat za ochronę lotnictwa.

3.3.1. Opcja 1: UE nie podejmuje żadnych działań – konsekwencje takiej sytuacji.

Zastosowane opłaty będą prowadzić do znacznej dyskryminacji przedsiębiorstw działających w obszarze lotnictwa i pasażerów.

(2) Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72.

3.3.2. Opcja 2: **Praktyka polegająca na przyjęciu środków samoregulacyjnych przez ICAO i sektor** mogłaby chronić interesy pasażerów i skuteczniej wspierać usługi ochrony lotnictwa poprzez bezpośrednie konsultacje między przewoźnikami i portami lotniczymi.

Podobne ramy istniały od roku 1981 w postaci przepisów ICAO, jednak samoregulacja nie przyniosła znaczących efektów.

3.3.3. Opcja 3: **Podobna do opcji 2, lecz regulowana przez dyrektywę europejską.**

Ponadto przedsiębiorstwa działające w obszarze lotnictwa mogą występować na drogę sądową przeciwko portom lotniczym, jeśli opłaty za ochronę mają charakter dyskryminacyjny lub są stosowane do celów innych niż pokrycie kosztów ochrony. Rozwiązanie takie wspierane jest przez szereg strategii politycznych UE w pokrewnych dziedzinach i jest zgodne z krajowymi przepisami w tej dziedzinie.

3.3.4. Opcja 4: Państwa członkowskie **ponoszą cały ciężar kosztów ochrony w portach lotniczych**, co wyeliminowałoby wszelkie wydatki na ochronę obciążające obecnie osoby trzecie oraz wszelką dyskryminację.

Rozwiązanie to odwołuje się do ulepszenia jakości usług ochrony, gdyż podmioty działające w sektorze nie byłyby w żaden sposób zachęcane do kontrolowania swoich kosztów. Co więcej, opcja ta została stanowczo odrzucona przez wszystkie państwa członkowskie.

3.4. Stanowisko Komitetu w kwestii dokonanej przez Komisję wyboru zasad zastosowanych do określenia nowej metodologii

3.4.1. Pomocniczość

3.4.1.1. Zasada pomocniczości ma zastosowanie, o ile wniosek nie podlega wyłącznym kompetencjom Wspólnoty i jego cele nie mogą zostać w zadowalający sposób osiągnięte indywidualnie przez poszczególne państwa członkowskie, jako że systemy ustalania opłat za ochronę i opłat lotniskowych nie są jednolicie uregulowane w całej UE.

3.4.1.2. Nadal występują różnice między systemami pobierania opłat w poszczególnych państwach członkowskich, co utrudnia stworzenie równych reguł gry dla przewoźników i portów lotniczych.

3.4.1.3. Zastosowanie w całej UE wspólnego zestawu podstawowych reguł dotyczących opłat za ochronę zapewni sprawiedliwe zasady gry pomiędzy partnerami z sektora lotnictwa przy określaniu parametrów przypisywania kosztów ochrony portów lotniczych.

3.4.1.4. Istnieje szereg różnych systemów pobierania opłat w UE, co wynika z braku jednolicie stosowanych wytycznych w zakresie obliczania wysokości opłat za ochronę. Dyrektywa eliminuje niejasności w tym zakresie poprzez określenie i zaproponowanie jednolitej metody wyliczania takich opłat, dzięki czemu możliwe staje się ujednoczone stosowanie.

3.4.1.5. Wniosek ogranicza się do określenia minimalnego zestawu reguł, które muszą być przestrzegane podczas ustalania wysokości opłat za ochronę przez państwa członkowskie lub operatorów portów lotniczych. Proponowana dyrektywa nie narzuca żadnego określonego systemu pobierania opłat. Wybór takiego systemu pozostawia się państwom członkowskim.

Wniosek: wybór i zastosowanie zasady pomocniczości są właściwe i niezbędne do wdrożenia nowej dyrektywy.

3.4.2. Odpowiedzialność państwa

3.4.2.1. Podobnie jak w odniesieniu do zasady pomocniczości, zasada odpowiedzialności państwa ma zastosowanie, o ile wniosek nie podlega wyłącznym kompetencjom Wspólnoty. W przypadku obu tych zasad, przyjętych do celów opracowania dyrektywy, pojawiają się podobne problemy.

3.4.2.2. Wniosek ogranicza się do określenia minimalnego zestawu reguł, które muszą być przestrzegane podczas ustalania wysokości opłat za ochronę przez państwa członkowskie lub operatorów portów lotniczych. Proponowana dyrektywa nie narzuca żadnego określonego systemu pobierania opłat. Wybór takiego systemu pozostawia się państwom członkowskim.

Wniosek: wybór i zastosowanie zasady odpowiedzialności państwa są właściwe i niezbędne do wdrożenia nowej dyrektywy, przy czym należy mieć na względzie możliwe rozbieżne i sprzeczne warunki oraz różnice między państwami członkowskimi pod względem poziomu alertu terrorystycznego, jak również przynależność państwową przewoźnika. Należy na nowo określić i znacząco zwiększyć wkład finansowy rządów w zapewnienie ochrony lotnictwa, jako że władza wykonawcza jest organem państwa w znacznej mierze odpowiedzialnym za zwalczanie terroryzmu.

3.4.3. Pobieranie opłat

3.4.3.1. Pobieranie opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej i usług obsługi naziemnej jest już przedmiotem odpowiednio rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej⁽³⁾ oraz dyrektywy Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty⁽⁴⁾.

3.4.3.2. Kosztów prawnych związanych z ochroną nie da się określić we wspólnym systemie pobierania opłat z powodu znacznych rozbieżności między poziomami wkładu państw członkowskich w rozwój, tworzenie i wprowadzanie w praktykę systemów ochrony lotnictwa w krajowych portach lotniczych.

Wniosek: wybór i zastosowanie zasady pobierania opłat są właściwe i niezbędne do wdrożenia nowej dyrektywy. Ze względu na znaczne zróżnicowanie warunków w poszczególnych państwach UE, niemożliwe jest jednak opracowanie wspólnego systemu pobierania opłat.

⁽³⁾ Dz.U. L 341 z 7.12.2006, s. 3.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36.

3.4.4. Informacja i komunikacja

3.4.4.1. Ogólnie rzecz biorąc, użytkownicy portów lotniczych w Europie i na innych kontynentach są zorganizowani w komitetach operatorów portów lotniczych zaangażowanych w stały dialog z administracją portów lotniczych.

3.4.4.2. Ramy te umożliwiają wymianę informacji na temat procedury i podstawy obliczania wysokości opłat za ochronę, w szczególności przekazywanie przez użytkowników portów lotniczych swoich prognoz operacyjnych, projektów rozwoju oraz informacji o szczególnych potrzebach i życzeniach.

Wniosek: zasada przekazywania informacji i bezpośredniej komunikacji między podmiotami zajmującymi się ochroną i władzami portów lotniczych została wybrana słusznie i jest odpowiednia do wdrożenia nowej dyrektywy. Stałaby się ona jeszcze ważniejsza, gdyby uwzględniono działania w zakresie PR.

3.4.5. Ujednolicenie

3.4.5.1. Podstawowy wskaźnik kosztów ochrony mógłby zostać ujednoczony w tych portach lotniczych Wspólnoty, w których koszty te są całkowicie pokrywane z opłat za ochronę.

3.4.5.2. Dochód uzyskany wskutek zastosowania tych opłat nie może przekraczać łącznych kosztów zapewnienia ochrony, wliczając w to wszystkie środki publiczne. Krótko mówiąc, nie jest dozwolony jakikolwiek zysk operacyjny z tego rodzaju działań.

3.4.5.3. Z tego względu opłaty za ochronę ogólnie nie mogą zostać w pełni ujednoczone.

Wniosek: wybór i zastosowanie zasady ujednoczenia podstawy są właściwe i niezbędne do wdrożenia nowej dyrektywy, niemniej jednak zwraca się uwagę na brak możliwości ujednoczenia wszystkich opłat oraz na zakaz czerpania zysku operacyjnego.

3.4.6. Przejrzystość

3.4.6.1. Należy zapewnić przejrzystość, ilekroć ze skutkami ekonomicznymi wiąże się istnienie krajowych środków

w zakresie ochrony, które są bardziej rygorystyczne od szczegółowych przepisów wspólnotowych określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 2320/2002.

3.4.6.2. Należy zwrócić uwagę, że niektóre z tych środków mogą zostać wprowadzone – na stałe lub tymczasowo – tylko na wyraźne żądanie jednego lub wielu operatorów lotniczych.

Wniosek: wybór i zastosowanie zasady przejrzystości są właściwe i niezbędne do wdrożenia nowej dyrektywy, ilekroć krajowe środki w zakresie ochrony są bardziej rygorystyczne od przepisów wspólnotowych lub zostały wprowadzone na wyraźne żądanie jednego lub wielu operatorów lotniczych. Zasadę powinny dopełniać szczegółowe informacje dotyczące źródeł finansowania oraz organów, do których trafiają przydzielone fundusze, gdyby organy te nie były tożsame z władzami portów lotniczych.

3.4.7. Konieczność utworzenia niezależnego krajowego organu nadzorczego w każdym państwie członkowskim

3.4.8. W każdym kraju utworzono już krajowy komitet ochrony lotnictwa, mający strukturę międzyresortową.

3.4.9. Jako struktury rządowe, sekretariaty krajowych komitetów ochrony lotnictwa nie mogą w pełni odgrywać roli niezależnych organów nadzorczych, uważamy jednak, że – opierając się na profesjonalizmie i międzynarodowej reputacji swoich specjalistów oraz na dostępnych zasobach finansowych – mogą one w bezstronny sposób kontrolować, czy przepisy dyrektywy są właściwie i skutecznie wdrażane.

Wniosek: utworzenie niezależnego organu nadzorczego jest właściwe i niezbędne do wdrożenia przepisów nowej dyrektywy. Komitet jest zdania, że sekretariaty krajowych komitetów ochrony lotnictwa, mimo że włączone w struktury rządowe, mogą odgrywać swoją rolę w sposób bezstronny i profesjonalny, minimalizując wkład finansowy państw członkowskich w tworzenie i uruchamianie nowych struktur.

Bruksela, 5 listopada 2009 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Mario SEPI