

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a Közösségben a légitársaságok működésére vonatkozó közös szabályokról (átdolgozás)”

COM(2006) 396 final – 2006/0130 (COD)

(2007/C 175/20)

2006. szeptember 15-én a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 80. cikkének (2) bekezdése alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyban.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2007. május 7-én elfogadta. (Előadó: **Thomas McDONOGH.**)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a 2007. május 30-31-én tartott 436. plenáris ülésén (a május 31-i ülésnapon) 58 szavazattal, 4 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

Ajánlások:

1. Minden, közszolgáltatási kötelezettségnek eleget tevő légitársaságnak kötelezettséget kellene vállalnia a teljesítményére vonatkozólag.

2. A közszolgáltatási kötelezettség keretében biztosított járatok által kiszolgált repülőtereknek és a szerződő államnak szolgáltatási szintre vonatkozó megállapodást kellene kötnie.

3. A közszolgáltatási kötelezettség keretében kiszolgált utasoknak a 261/2004/EK rendeletben meghatározottnál magasabb kompenzációt kellene biztosítani, mivel számukra nem áll rendelkezésre más alternatív közlekedési lehetőség.

4. A pályázati eljárásban legalább kettő pályázatnak szerepelnie kellene.

5. Az európai járatok esetében a visszaút díjának meg kellene egyeznie az odaúttal felszámított díjjal. Amennyiben mégis jelentős különbség van a kettő között, ezt indokolni kell.

6. A közszolgáltatási kötelezettség keretében teljesített utakra árusított jegyeknek – a többi repülőjeggyel egyezően, bizonyos feltételek mellett – visszatéríthetőnek kellene lenniük.

7. A viteldíj kiszámításának módját (így pl. az adókat, a reptéri illetékeket) a repülőjegyen egyértelműen fel kell tüntetni.

8. a) Az intermodalitás megközelítésének egyenlő feltételeket kellene biztosítania valamennyi szállítási ág számára.

b) A légi közlekedés aránytalanul nagy terhet visel a biztonsági költségek kapcsán. Ez kiigazításra szorul.

9. Meg kell őrizni a nagy sebességű vonatokra tett utalást, mivel néhány tagállamban nem léteznek.

10. Az Európai Bizottságnak ellenőrzéseket kellene végrehajtania annak vizsgálatára, hogy a nemzeti légi közlekedési szabályozó hatóságok pártatlanul és méltányosan tesznek-e eleget kötelezettségeiknek, és hogy egyetlen tevékenységük sem torzítja a versenyt.

11. Az Európai Bizottság által eredetileg javasolt „egyablakos” biztonsági ellenőrzést be kellene vezetni az európai repülőtereken áthaladókra.

12. Ennek magában kellene foglalnia az utasok reptéri átvilágításának kiegészítését egy gyors nyomon követést biztosító (biometrikus) rendszerrel a törzsutasok vizsgálatának megkönnyítésére.

13. Az egy hónappal előre megvásárolt jegyeknél utólagos gondolkodási időt kell biztosítani, hogy a vevők 48 órán belül külön díj nélkül törölthessék azokat. A jegy sztorizása esetén a vevő igényt kell, hogy tarthasson a légi közlekedéshez kapcsolódó valamennyi adó visszatérítésére is.

1. Bevezetés

1.1 Több mint tíz évvel elfogadása után a harmadik csomag nagyrészt valóra váltotta a hozzá fűzött reményeket: soha nem látott fejlődés ment végbe az európai légitársasági piacon. A régi monopóliumok eltűntek, bevezetésre került a Közösségen belüli kábotázs intézménye, a verseny pedig minden piacon kiéleződött, ami kedvez a fogyasztóknak.

1.2 Mindezen sikerek ellenére azonban a közösségi légitársasági vállalatok többsége többletkapacitással rendelkezik és szenved a piac túlzott fragmentációjától. A harmadik csomagnak a tagállamok közötti következtelen végrehajtása és a Közösségen belüli légi járatok tekintetében fennmaradt korlátozások a következőket idézik elő:

1.3 a versenyfeltételek nem egyenlők: a piaci hatékonyságot aláássák a versenyt torzító tényezők (pl. a működési engedély követelményei tekintetében változó a végrehajtás; az európai légi fuvarozók között gyakori a nemzeti alapon való megkülönböztetés; a harmadik országokba vezető útvonalak kapcsán is megkülönböztetések tapasztalhatók stb.);

1.4 a repülőgépek és személyzetük harmadik országtól való kölcsönbérletére (lízing) vonatkozó szabályok következtelen végrehajtása miatt torzul a verseny, ami társadalmi igazságtalansághoz vezethet;

1.5 az utasok nem élvezhetik a belső piac nyújtotta előnyöket, mert nincs átlátható árstruktúra, vagy mert lakóhelyük alapján diszkrimináció érheti őket.

2. A javaslat tárgykörében meglévő rendelkezések

2.1 A javaslat célja a rendeletek felülvizsgálata és egységes szerkezetbe foglalása.

2.2 A javaslat erősíti a belső piacot azáltal, hogy elősegíti a versenyképesebb környezet kialakítását az európai légi fuvarozók számára, akik versenyre kelhetnek nemzetközi vetélytársaikkal.

2.3 A javasolt változtatások némelyikének kihatása lehet a környezetre, mivel a légi forgalom további növekedését fogják várhatóan elősegíteni. Az EGSZB tudatában van annak, hogy a légi forgalom folyamatos növekedése egyre inkább jelentős okává válik az üvegházhatású gázok kibocsátása növekedésének, és ezért jelenleg véleményt készít e tárgyban. Bármilyen is teendő azonban e téren, az EGSZB támogatja a légiközlekedési ágazatban az egyenlő feltételek megerősítését az Európai Bizottság jelenlegi javaslatának megfelelően.

3. Hatásvizsgálat

3.1 A harmadik csomag felülvizsgálata nem a jogi keret gyökeres megváltoztatására, hanem a megállapított problémák megoldásához szükséges kiigazítások elvégzésére irányul.

3.2 A változtatástól való eltekintés következménye, hogy a légiközlekedési belső piac harmadik csomagját alkotó három jelenlegi rendelet érintetlen marad.

3.3 A változtatás a harmadik csomag módosulását jelenti a szabályok egységes és hatékony végrehajtása érdekében. Ennek magában kellene foglalnia az utasok reptéri átvilágításának kiegészítését egy gyors nyomon követést biztosító (biometrikus) rendszerrel a törzsutasok vizsgálatának megkönnyítésére.

3.4 A rendelettervezet a légiközlekedési belső piacra vonatkozó közösségi jogszabályok hatékony és egységes végrehajtását hivatott biztosítani szigorúbb és pontosabb végrehajtási követelmények bevezetése révén (például a működési engedélyek, repülőgépek kölcsönbérlete, közszolgáltatási kötelezettségek és a légi forgalom megosztása területén). Erősíti a belső piacot, mivel a tagállamok között fennálló régi kétoldalú megállapodásokból fakadó, a légi járatok biztosítására vonatkozó, még érvényben lévő korlátozásokat feloldja, valamint a Közösséget hatalmazza

fel arra, hogy harmadik országokkal tárgyaljon a Közösségen belüli légi útvonalakon érvényes forgalmi jogokról. Szolgálja a fogyasztók védelmét is, hiszen átlátható árakat és megkülönböztetésmentességet mozdít elő.

3.5 A harmadik csomaggal kapcsolatos tapasztalatok azt mutatják, hogy a légiközlekedési belső piacon a jogszabályokat nem azonos módon értelmezik és hajtják végre a különböző tagállamokban. Ez a helyzet gátolja a közösségi légi fuvarozók közötti egyenlő verseny kialakulását.

3.6 A javaslat rendelkezik a jogszabályok egyszerűsítéséről.

4. A javaslat részletes magyarázata

4.1 A működési engedélyek kiadására és visszavonására vonatkozó követelmények szigorítása. A légi fuvarozók pénzügyi helyzetének ellenőrzését eltérő alapossággal végzik az engedélyt kiadó különböző tagállamokban.

4.2 A javaslat a működési engedélyek szigorúbb felügyeletére kötelezi a tagállamokat és amennyiben a rendelet követelményei nem teljesülnek, az engedélyek felfüggesztéséről vagy visszavonásáról rendelkezik (5-10. cikkek).

4.3 A légi fuvarozók hatékony és következetes felügyeletének biztosítása érdekében a javaslat megfogalmazása lehetőséget biztosít az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség hatáskörének jövőbeni kiterjesztésére a biztonsági felügyelet és/vagy engedélyezés területére.

5. A javaslat szigorítja a repülőgépek kölcsönbérletének feltételeit is

5.1 A harmadik országok repülőgépeinek teljes bérlete jelentős rugalmasságot biztosít az unió légi fuvarozóinak. Ez a gyakorlat azonban bizonyos hátrányokkal, sőt súlyos biztonsági kockázattal is jár, ahogyan azt több nemrégiben bekövetkezett baleset bizonyítja.

5.2 A harmadik országtól bérelt repülőgépek biztonsági ellenőrzése nem egyforma szigorral történik a különböző tagállamokban. Döntő jelentőségű ezért, hogy a 13. cikket (teljes/személyzet nélküli kölcsönbérlet) maradéktalanul végrehajtsa az engedélyező hatóság.

6. A javaslat a közszolgáltatási kötelezettségre (PSO) vonatkozó szabályokat is egyértelműbbé teszi

6.1 A közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó szabályokat felülvizsgálták az adminisztratív teher csökkentése, az ilyen kötelezettségek túlzott igénybevételének elkerülése, valamint több pályázó bevonása érdekében.

6.2 Annak érdekében, hogy elkerülhető legyen a közszolgáltatási kötelezettség (PSO) túlzott igénybevétele, az Európai Bizottság egyes esetekben megkövetelheti gazdasági jelentés készítését annak háttéréről. Olyan útvonalakon, amelyeket a **nagysebességű vasút** három óránál rövidebb idő alatt kiszolgál, különös figyelemmel kell megvizsgálni a szolgáltatások adekvát voltát. A pályázati eljárás is módosul, mivel a koncessziót nem három, hanem négy évre lehet majd kiadni.

7. Verseny

7.1 Annak érdekében, hogy biztosítható legyen az összhang a belső piac és a kapcsolatok között, ideértve az egységes európai égboltot is, célszerű a harmadik országok légitársaságainak a belső piachoz való hozzáférést egységesen, a forgalmi jogokról a harmadik országokkal közösségi szinten megállapodva szabályozni.

7.2 A tagállamok között fennálló kétoldalú kapcsolatokból fakadó korlátozásokat a javaslat feloldja, ezzel megkülönböztetésmentességet biztosít a közösségi légi fuvarozók harmadik országokba tartó, de a tagállamokat is kiszolgáló járatain a közös üzemeltetés és a díjszabás területén.

8. A javaslat előmozdítja az árak átláthatóságát és az igazságos díjszabást az utasok számára

8.1 Igen elterjedt gyakorlattá vált, hogy a légi fuvarozók az adók, illetékek, sőt az üzemanyag-pótlék felszámítása nélkül teszik közzé viteldíjaikat, ami rontja az árak átláthatóságát. Az árak átláthatóságának hiánya torzítja a versenyt, a fogyasztók számára pedig összességében magasabb árakat eredményez. Az Európai Bizottság még mindig talált olyan eseteket, ahol az utasokat lakóhelyük alapján éri megkülönböztetés.

8.2 A javaslat szerint minden viteldíjnak tartalmaznia kell a vonatkozó adókat, illetékeket és díjakat, a légi fuvarozók pedig kötelesek közérthető formában tájékoztatni a nyilvánosságot a viteldíjakról és egyéb díjakról.

8.3 A díjakat a Közösségen belüli lakóhely vagy állampolgárság alapján történő megkülönböztetés nélkül kell megállapítani. A légi fuvarozók viteldíjaihoz való hozzáférést az utazásszervező ügynökség székhelye sem befolyásolhatja.

8.4 A díjakat egyértelműen kell feltüntetni. Jelenleg a viteldíjhoz különböző egyéb díjak is járulnak, ami által a teljes díj összege jelentősen megemelkedhet; különösen említésre méltóak ezek közül a repülőtéri díjak, amelyeket a légitársaságok maguk növelnek saját nyereségük fokozása érdekében.

Európán belül az árakat gyakran torzítja a valutanemek közötti átváltási különbség, bár az euró bevezetésével ennek csökkennie kell. Ennek ellenére mégis nehéz megmagyarázni, hogy miért olcsóbb például Londonba, Rómába, Madridba repülni, mint onnan vissza.

Az oda- és visszaút közötti díjkülönbség Európa legtöbb útvonalára érvényes.

8.5 Teljesen egyetértünk azzal a javaslattal, hogy az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) működését megfelelően kellene finanszírozni és az ügynökséget elegendő személyzettel kellene ellátni, valamint fel kellene ruházni a minden EU-országra nézve kötelező erejű szabályozás bevezetéséhez szükséges jogkörrel, ahogyan ezt már egy korábbi véleményünkben is javasoltuk ⁽¹⁾.

8.6 A közszolgáltatási kötelezettség továbbra is szükséges és kívánatos az elszigeteltebb területeken nyújtott szolgáltatás előmozdításához. A közszolgáltatási kötelezettségnek eleget tevő légitársaságokra vonatkozó szabályok azonban egyáltalán nem elég szigorúak. **Bár a közszolgáltatási kötelezettségben kikötik a járatok számát és a légi jármű férőhely-kapacitását, a menetrend be nem tartása és a késések nem vonnak maguk után büntetést.**

Kelt Brüsszelben, 2007. május 31-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁾ HL C 309., 2006.12.16., 51-54. o.