

lehesen. Ezek révén előrelépés érhető el az alacsony széndioxid-felhasználást célzó európai stratégia meghatározásában, tekintetbe véve minden egészségügyi kockázatot, például a finomporszennyezést, ami több európai nagyvárosban is veszélyes állapothoz vezetett. A bevált gyakorlatok terjesztése – más kezdeményezések mellett például a szén használatának mellőzése a nyomtatókban – segít felhívni a figyelmet a fenntartható politikákra és pozitív hozzáállást alakítani ki irányukba.

4.8 Az Európai Bizottság határozottan hangsúlyozza a növekvő energiaigény kérdésének nemzetközi dimenzióját. Az EGSZB helyesli a partnerségre és a nemzetközi keretmegállapodás készítésére vonatkozó javaslatokat. Az energiahatékonyságról szóló tervezett nemzetközi konferenciát illetően az EGSZB figyelmeztet, hogy nem szabad alábecsülni az AKCS-, az

Euromed-, valamint a NSZP-programokban részt vevő országok bevonásának fontosságát. A nemzetközi együttműködés elengedhetetlen, ha sikert akarunk elérni a fenntartható fejlődés terén, és komolyabb diplomáciai erőfeszítésekre van szükség a Kiotói Jegyzőkönyv lejárt utáni új nemzetközi jegyzőkönyv 2009-ig történő tető alá hozatala érdekében – ennek kezdetét az idén Balin tartandó konferencia jelentheti.

4.9 A fontos energiatakarékos technológiákat kifejlesztő európai ipar iparági együttműködés révén jelentős segítséget nyújthat más országoknak elektromosáram-termelésük és energiafogyasztásuk minőségének javításában, valamint az ebből eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátás visszaszorításában, hozzájárulva ezzel a fogyasztás általános csökkentéséhez.

Kelt Brüsszelben, 2007. szeptember 27-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a repülőtéri illetékekről

COM(2006) 820 final – 2007/0013 (COD)

(2008/C 10/09)

2007. március 1-jén 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 2007. szeptember 5-én elfogadta véleményét. (Előadó: Thomas McDONOGH.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2007. szeptember 26–27-én tartott, 438. plenáris ülésén (a szeptember 26-i ülésnapon) 143 szavazattal 2 ellenében, 2 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Ajánlások

1.1 Az Európai Bizottságnak meg kellene határoznia a különböző repülőterek tervezési kritériumait a gyakorlati és a funkcionális szempontok érvényesítése és a kereskedelmi indokoltság érdekében, biztosítva, hogy a költségeket a repülőtéri illetékekből fedezni lehessen.

1.2 A repülőterek biztonságát államilag kellene finanszírozni, hiszen ez nemzetbiztonsági kérdés.

1.3 Ösztönözni kellene a regionális repülőterek építését és működtetését, hiszen ezek alapvető szerepet játszanak a régiók gazdasági életében. Enyhítik a nagyobb repülőterek zsúfoltságát, és értékes segítséget nyújtanak a kutatási és a mentési műveletek során.

1.4 A repülőtereket alapvető közüzemi létesítményeknek kell tekinteni, melyeknek nem feltétlenül kell profitot termelni, és a

körülményektől függően pénzügyi támogatásra is szorulhatnak. A tömegközlekedésben a támogatás általános jelenség.

1.5 Az Európai Bizottságnak meg kellene határoznia a repülőtéri folyamatok tervezési kritériumait (pl. utasfelvétel, utasok biztonsági ellenőrzése), majd át kellene gondolnia a szabályozás változásának hatását ezen kulcsfontosságú folyamatok dinamikájára, illetve a források szintjére és a működtetők azon költségeire gyakorolt kapcsolódó hatásokat, amelyek lehetővé teszik a szolgáltatási szintre vonatkozó megállapodások, különösen pedig a repülőjáratok fordulási idejének betartását.

1.6 Az Európai Bizottságnak el kell ismernie, hogy az előírásoknak való megfelelés mekkora terhet ró a kisebb repülőterekre, ahol az utasok száma nem biztosítja az üzlet gazdaságosságát.

1.7 A repülőtereknek minimumként specifikus szabályozási követelményeknek kell megfelelniük. Az alacsonyabb szolgáltatási szintet és ennek megfelelően alacsonyabb repülőtéri díjakat igénylő diszkont légitársaságok irányából érkező nyomásnak a szabályoknak való megfelelés költségei miatt nem mindig lehet engedni. A repülőtereknek ezért jogosultaknak kell lenniük arra, hogy díjszerkezetükben tükrözzék, és vissza tudják nyerni a repülőtéri költségeket, függetlenül attól, hogy egy-egy légitársaság milyen szolgáltatási szintet igényel.

1.8 A repülőtereknek nyújtott nagymértékű állami tőketámogatások torzítják a versenyt.

1.9 A rakományok számára megfelelő létesítményekről kell gondoskodni.

1.10 A gyakran utazók gyors kezelése érdekében biometrikus biztonsági eljárásokat kellene bevezetni. Szükség esetén ezért díjat is meg lehetne állapítani.

1.11 A repülőtereknek gondoskodniuk kell arról, hogy az idevonatkozó hatályos európai jogszabályokkal összhangban a berendezések és a szolgáltatások megfeleljenek a csökkent mozgásképességű és fogyatékkal élő utasok különleges igényeinek.

2. Bevezetés

2.1 A repülőterek fő feladata és kereskedelmi tevékenysége a légi járművek – valamint az utasok és a rakományok – ellátása és kezelése a leszállástól a felszállásig, lehetővé téve, hogy a légi fuvarozók biztosítsák légiközlekedési szolgáltatásaikat. Ennek céljából a repülőterek a légi járművek működéséhez, illetve az utasok és a rakomány irányításához kapcsolódó bizonyos mennyiségű létesítményt és szolgáltatást nyújtanak, amelyek költségeit repülőtéri illetékeken keresztül fedezik.

2.2 A repülőtéri illetékek alapvető összetevőit és kialakításuk módját szabályozó egységes keret felállítása szükséges, mivel annak hiányában a repülőter-irányító szerv és a repülőtéri szolgáltatók (azaz légitársaságok, speditőrök és más szolgáltatások nyújtói) közötti kapcsolatra vonatkozó követelmények betartása nem biztosított.

2.3 Az irányelvet a Közösség területén elhelyezkedő, évi egymillió utasnál többet kiszolgáló repülőterekre kell alkalmazni.

2.4 A repülőtéri illetékeknek megkülönböztetésmenteseknek kell lenniük. Ez vonatkozik a szolgáltatásokra és a szállítókra is.

2.5 Minden tagállamban független szabályozó hatóságot kell létrehozni a döntések pártatlanságának és az irányelv pontos és hatékony alkalmazásának biztosítására. Alapvető fontosságú a repülőter használói számára, hogy rendszeres és átlátható tájékoztatást kapjanak a repülőter-irányító szervtől a repülőtéri illetékek kiszámítási módjáról és alapjáról.

2.6 A repülőtereknek tájékoztatniuk kell a repülőtéri szolgáltatókat a főbb infrastrukturális tervekről, mivel ezek jelentős hatást gyakorolhatnak a repülőtéri illetékek mértékére.

2.7 A légiközlekedési szolgáltatásokat alacsony költségek mellett biztosító légi fuvarozók megjelenése miatt az ilyen fuvarozókat kiszolgáló repülőtereknek lehetőséget kell biztosítani arra, hogy az infrastruktúrájának és/vagy a szolgáltatás szintjének megfelelő illetékeket alkalmazzanak, mivel a légi fuvarozók jogos érdekében áll olyan szolgáltatások elvárása a repülőtertől, amelyek ára összhangban áll azok minőségével. Ugyanakkor az ilyen alacsonyabb infrastruktúra- vagy szolgáltatásszinthez való hozzáférés lehetőségét megkülönböztetésmentesen fenn kell tartani minden olyan légi fuvarozó számára, amely élni kíván vele.

2.8 Mivel a Közösségen belül eltérőek a biztonsági költségek fedezéséhez szükséges díjak kiszámítási és beszedési módjai, egységesíteni kell a biztonsági illetékek kiszabásának alapját azokon a közösségi repülőtereken, ahol a biztonsági költségek a repülőtéri illetékekben jelennek meg.

2.9 A repülőtéri szolgáltatóknak a szolgáltatás minimális szintjében kell részesülniük az általuk kifizetett illetékekért cserébe. Ennek biztosítására a szolgáltatás szintjének a repülőter-irányító szerv és a repülőtéri szolgáltatókat képviselő szervezet (ek) közötti megállapodás tárgyát kell képeznie; a megállapodást rendszeres időközönként meg kell kötni.

2.10 Az intézkedés célját a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, ezért az intézkedés terjedelme és hatásai miatt az közösségi szinten jobban megvalósítható.

2.11 A tagállamok biztosítják, hogy a repülőter-irányító szerv konzultáljon a repülőtéri szolgáltatókkal az új infrastrukturális projektek terveinek véglegesítése előtt.

2.12 Egy-egy repülőter kiegyensúlyozott és hatékony működése céljából a tagállamok biztosítják, hogy a repülőter-irányító szerv és a repülőtéri szolgáltatókat képviselő szervezet(ek) tárgyalásokat kezdeményezzenek a repülőter terminálján vagy termináljain nyújtott szolgáltatások minőségére vonatkozó szolgáltatói megállapodás megkötésének céljából. Ezt a megállapodást legalább két évenként egyszer meg kell kötni, és értesíteni kell róla minden egyes tagállam független szabályozó hatóságát.

2.13 A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak lehetővé tételére, hogy a repülőter-irányító szerv különbséget tehessen egyes repülőtéri szolgáltatások, terminálok vagy terminálrészek minősége és használati köre között annak céljából, hogy testre szabott szolgáltatásokat biztosíthasson, vagy hogy egyes terminálokat vagy terminálrészeket különleges használatra fenntarthasson. A repülőtéri illetékek szintje differenciált lehet az adott szolgáltatások minőségétől és használati körétől függően.

2.14 A tagállamok független szövet – mint nemzeti független szabályozó hatóságot – jelölnek ki vagy állítanak fel a meghozott intézkedések pontos alkalmazásának biztosítására az ezen irányelvnek való megfelelés érdekében.

2.15 A tagállamok azzal biztosítják a független szabályozó hatóság függetlenségét, hogy jogilag megkülönböztetik, és működésében függetlenítik minden repülőtér-irányító szervtől és légi fuvarozótól.

3. Általános megjegyzések

3.1 Üdvözlendő, hogy az Európai Bizottság lefekteti a közösségi repülőterek irányításának és működtetésének alapvető szabályait és kritériumait.

3.2 Fontos a repülőtéri illetékek egyértelműsége és átláthatósága, mivel a repülőterek sok esetben monopolhelyzetben vannak.

3.3 A repülőgépek parkolóhely-kiosztását racionális és megkülönböztetésmentes módon kell kezelni, amennyiben egyenlő feltételeket kívánunk biztosítani az összes légitársaságnak. Az értékes parkolóhelyek hosszú ideig tartó kihasználtságának ezen jogok elvesztéséhez kellene vezetnie.

3.4 Bírságokkal és büntetésekkel kellene sújtani a légitársaságok repülőgép-parkolóhellyel kapcsolatos folyamatos rossz teljesítményét és rendszeres késését, mivel azok idővel a repülőtér légi forgalmának komoly fennakadását okozhatják.

3.5 El kellene törölni az elsőbbségi jogokat a főbb repülőtereken, és az így felszabaduló résidőket bizonyos időközönként árverésre kellene bocsátani.

3.6 Az Európai Unió összes repülőterének – ahol lehetséges – azonos képlet alapján kellene kiszámítania a leszállási és a parkolási stb. díjakat. A leszállási díjaknak mindig tükrözniük kellene az adott résidő értékét a repülőtér létesítményeinek időben egyenletesebb kihasználása érdekében.

3.7 A közlekedés gyorsítása és a repülőterek kapacitásának növelése érdekében ösztönözni kellene a legmodernebb navigációs rendszerek használatát. Arra kellene törekedni, hogy a kifutópályák kapacitása 35 másodpercenkénti fel-, illetve leszállást tegyen lehetővé. A jobb hatékonyságnak köszönhetően így csökken a csúcsidőszakokban a várakozási idő, ami pozitív hatással lesz a szennyezőanyag-kibocsátásra.

3.8 Az Európai Bizottságnak ellenőriznie kellene, hogy a nemzeti légiközlekedési szabályozó hatóságok megalapozott és pártatlan módon végzik-e kötelességüket.

3.9 A biztonsági és egyéb költségeket az államnak kellene viselnie, ahogyan ez más közlekedési módok, például a vasút esetében megfigyelhető. Ezeket szigorúan ellenőrizni kellene, mivel a fejlett berendezések működésbe állítása költséges lehet a

kis és közepes méretű repülőterek számára, és gazdaságilag nem tűnhet indokoltnak.

3.10 A szabályozó hatóságnak biztosítania kellene, hogy a repülőtéri kiskereskedelmi egységek árai ne térjenek el túlzott mértékben a közeli városok áraitól.

3.11 Nehéz lesz kialakítani a repülőtéri illetékek alapvető összetevőit és kialakításuk módját szabályozó közös keretet, hiszen a foglalkoztatási, építési és infrastrukturális költségek tagállamonként különböznek. A tervezési politika és a szabályozás szintén eltér egymástól az egyes tagállamokban.

3.12 Annak kimondásakor, hogy „az irányelvet a Közösség területén elhelyezkedő, bizonyos méretet meghaladó repülőterekre kell alkalmazni”, egyértelművé kell tenni, hogy mit értünk *bizonyos méret* alatt.

3.13 Engedélyezni kellene, hogy a repülőterek díjakat számolhassanak fel, hogy elfogadható profitot termeljenek az infrastruktúrába és más szolgáltatásokba történő beruházások érdekében.

3.14 Ha egy diszkont (fapados) szállító nem kíván fizetni a repülőtérnek, az megnehezíti a megfeleléssel és a biztonsággal kapcsolatos költségeket fedezését!

3.15 A repülőterek zökkenőmentes és hatékony működésének biztosítása érdekében szolgáltatói megállapodást kell aláírni a légitársaságokkal és a repülőterekkel a szolgáltatás szintjének biztosítása érdekében.

3.16 A repülőtereknek számos légitársaság lehet az ügyfele, ezek közül nem mind diszkont fuvarozó. Sok esetben fontos ezek aránya abból a szempontból, hogy fenntartható legyen a megfelelő bevétel, ami az utasprofiltól függ. A befolyó bevétel forog kockán, ha a diszkont fuvarozók túlsúlyba kerülnek a kisebb repülőtereken.

3.17 Szükség lenne az átvilágításhoz használt biztonsági berendezések meghatározására és szabványosítására. Ha a rendszereket nem szabványosítják, az utasok nem sokáig fognak megbízni a biztonsági rendszerben. Ugyanannál a személynél több repülőtérre nem jelez a biztonsági átvilágító rendszer, máshol viszont megszólal a riasztó. Egy vállalat mind több amerikai repülőtérre működtet regisztrált utas-programot. Évi 99,95 USD ellenében biometrikus személyi igazolványt állít ki olyan személyeknek, akik átestek a kormányzat által előírt ellenőrzéseken, és így jogosulttá válnak az elsőbbségi folyosó használatára a biztonsági ellenőrzőpontokon. Ez jó példa arra, hogy a technológiai fejlesztések miként javíthatják az utasélményt és csökkenthetik a sorban állási időt.

3.18 Kereskedelmi értékük miatt a repülőterek körül vagy közelében fekvő földterületeket ki kell jelölni a spekuláció megelőzése, illetve akadályozása érdekében.

3.19 A repülőterek biztonsági rendszere látszólag szigorú, az utasok csomagjaiból mégis gyakran ellopnak valamit. Ezt a kérdést sürgősen rendezni kell.

3.20 A repülőtéri üzletek „tax free” és „duty free” fogalmainak egyértelmű meghatározására van szükség, és ezt hirdetőanyagokon szembevetően ki kell helyezni, hogy a fogyasztók tisztában legyenek azzal, hogy milyen költségekről van szó.

3.21 Az Európai Bizottságnak weblapot kellene készítenie az utasok védelmében, amelyen világosan láthatnák, hogy milyen mértékű illetékeket kell fizetniük az egyes repülőtereken. Ilyenek például többek között a leszállási illetékek, amelyeket feltüntetnek a jegyen, és az utasokkal fizettetnek meg.

4. A repülőterek tervezése

4.1 A repülőtereknek használóbarátnak kellene lenniük, ezért kiépítésük során konzultálni kellene a használókkal, vagyis a légitársaságokkal és az utasokkal.

4.2 Az Európai Bizottságnak meg kellene határoznia a poggyászkidadásra, a biztonsági eljárásokra és az útlevél-ellenőrzésre rendelkezésre álló terület néhány minimumkritériumát.

4.3 Az elrendezésnek biztosítania kellene az utasok akadálytalan ki- és bejutását a repülőterre, illetve a repülőtér használóbarát jellegét.

4.4 Jó elképzelés az, hogy azoknak a légitársaságoknak, amelyek igényt tartanak erre és megfizetik azt, emelt szintű szolgáltatásokat nyújtson a repülőtér.

4.5 A repülőtereken a tájékoztató feliratok kiemelkedően fontosak, ugyanakkor sok európai repülőtéren ezek nem egyér-

telműek. Ahol lehetséges, ezeket a táblákat egységes szabályok alapján kellene kialakítani.

4.6 Az utasok számára megfelelő ülő- és várakozóhelyeket kell kialakítani. A terminálok megközelíthetőségét, amennyire lehetséges, felhasználóbaráttá kellene tenni, különös tekintettel a csökkent mozgásképességű és speciális ellátást igénylő, illetve a kisgyermekes utasokra.

4.7 A repülőtéri terminálok kialakításának elvei az utasforgalom időbeli eloszlásán alapulnak. Emiatt tanulmányozni kellene a kritikus folyamatok, például az utasfelvétel és a biztonsági ellenőrzés tervezési kritériumait, majd alapinformációként meg kellene azokat adni az ágazat számára.

4.8 A vonatkozó tervezési szabályokkal összhangban kellene megerősíteni a minimális működési kritériumokat. El kellene kerülni az olyan helyzeteket, hogy a légitársaságok a tervezési szabályokon túlmutató igényeket állítsanak fel minimumkritériumként a repülőtereken.

4.9 A repülőtereknek gondoskodniuk kell arról, hogy a berendezéseik és a szolgáltatásaik, amelyekért egyedül vagy légi-közlekedési vállalatokkal együttműködve vállalnak felelősséget, megfeleljenek a csökkent mozgásképességű és fogyatékkal élő utasok különleges igényeinek. Korábban megfogalmazott (TEN/215 „A légi járműveken utazó csökkent mozgásképességű személyek jogai”) gondolatainak szellemében az EGSZB úgy véli, hogy a repülőterek eleget tesznek ezeknek a követelményeknek, amennyiben teljesítik a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól szóló 1107/2006/EK rendeletben előírtakat. Lásd elsősorban a 9. cikket és a rendelet 1. sz. mellékletét.

Kelt Brüsszelben, 2007. szeptember 26-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Dimitris DIMITRIADIS