

Opinia Komitetu Regionów „Pakiet dotyczący portów lotniczych”

(2012/C 277/11)

KOMITET REGIONÓW

- Przyjmuje z zadowoleniem cel tworzenia koniecznych warunków umożliwiających bardziej efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury, lecz uważa, że trzeba podjąć dalsze działania mające na celu zaspokojenie rosnących potrzeb w zakresie przepustowości. Szczególnie ważna jest rozbudowa infrastruktury przeciążonych portów lotniczych, lepsze wykorzystanie wolnej przepustowości regionalnych portów lotniczych, przyspieszenie tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz zapewnienie konkurencyjnych godzin eksploatacji, także w nocy.
- Apeluje o poprawę intermodalnych połączeń portów lotniczych z innymi rodzajami transportu. Dzięki temu można będzie zwiększyć konkurencyjność i zapewnić dostateczną łączność regionów z europejską i światową siecią lotniczą.
- Podziela pogląd, że w ramach zrównoważonego podejścia należy wybrać środek, który pozwoli zrealizować cele w zakresie zmniejszania hałasu w sposób najbardziej opłacalny, lecz uważa, że przewidziane uprawnienia kontrolne Komisji Europejskiej wykraczają poza zakres kompetencji Komisji dopuszczalny zgodnie z zasadą pomocniczości. Ograniczenia działalności powinny być ustalone przez władze regionalne z uwzględnieniem lokalnej sytuacji i specyfiki. Dodatkowe uprawnienia kontrolne dla Komisji Europejskiej nie są ani konieczne, ani proporcjonalne.
- Przyjmuje z zadowoleniem dalsze otwarcie i harmonizację dostępu do rynku usług obsługi naziemnej. Zwiększy to konkurencję, a co za tym idzie, jeszcze bardziej poprawi jakość obsługi naziemnej świadczonej w portach lotniczych Unii. Aby uniknąć niekorzystnych skutków dla panujących stosunków pracy, bezpieczeństwa lotniczego i przepustowości portów lotniczych, należy pozwolić na odpowiednie uwzględnienie lokalnej specyfiki portów lotniczych.
- Z zadowoleniem przyjmuje zamiar Komisji, by wprowadzić mechanizmy rynkowe w celu optymalnego wykorzystania ograniczonej przepustowości infrastruktury w zatłoczonych portach lotniczych, lecz podkreśla, że należy przy tym zapewnić dalsze połączenie regionów z siecią transportu lotniczego.

Sprawozdawca	Roland WERNER (DE/ALDE), sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki, Pracy i Transportu kraju związkowego Saksonia
Dokumenty źródłowe	Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „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”
	COM(2011) 823 final
	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
	Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii i uchylającego dyrektywę Rady 96/67/WE
	COM(2011) 824 final
	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

I. ZALECENIA POLITYCZNE

KOMITET REGIONÓW

Uwagi ogólne (odnośnie do COM(2011) 823 final)

1. Podziela zdanie, że porty lotnicze są nieodzownym elementem nowoczesnej i efektywnej sieci transportowej. Dostarczają one ważnych bodźców dla rozwoju gospodarki, rynku pracy i turystyki w regionach. Jednocześnie przyczyniają się do wzmocnienia spójności terytorialnej w Unii Europejskiej.

2. Podziela pogląd, że coraz więcej obywateli UE cierpi z powodu hałasu pochodzącego z samolotów na lotniskach, szczególnie w nocy, dlatego konieczna jest aktywna strategia zwalczania hałasu w celu ograniczenia niepożądanych skutków.

3. Popiera cel Komisji Europejskiej, by jak najlepiej wykorzystywać i rozwijać potencjał transportu lotniczego, szczególnie jeśli chodzi o prognozowany wzrost ruchu lotniczego.

4. Podkreśla, że UE mogłaby wspierać inwestycje w modernizację sieci portów lotniczych oraz budowę nowych portów lotniczych, przede wszystkim z zastosowaniem innowacyjnych instrumentów finansowych, aby zapewnić trwałą wzrost gospodarczy w UE i poprawę powiązań gospodarczych z resztą świata.

5. Zgadza się z opinią, że luka pomiędzy przepustowością infrastruktury portów lotniczych a stale rosnącym popytem na przewóz podróżnych i towarów coraz bardziej się powiększa. Już obecnie niektóre europejskie porty lotnicze są przeciążone lub działają na granicy przepustowości. Zwłaszcza w portach

przesiadkowych nie zawsze da się zwiększyć przepustowość w takim stopniu, w jakim wymaga tego popyt. Dlatego należy spodziewać się, że w nadchodzących latach problem ograniczonej przepustowości będzie się dalej zaostrzać.

6. Przyjmuje z zadowoleniem cel przeciwdziałania rosnącym ograniczeniom przepustowości oraz tworzenia koniecznych warunków umożliwiających bardziej efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury. Wskazuje jednak, że środki zaproponowane w pakiecie dotyczącym portów lotniczych nie są wystarczające, by osiągnąć ten cel.

7. Zwraca uwagę na fakt, że wiele regionalnych portów lotniczych dysponuje dostateczną przepustowością infrastruktury, by skutecznie odciążać porty, na których występują jej ograniczenia. Mogłoby to także poprawić połączenia komunikacyjne regionów.

8. Stwierdza, że trzeba podjąć dalsze działania mające na celu zaspokojenie rosnących potrzeb w zakresie przepustowości. Szczególnie ważna jest rozbudowa infrastruktury przeciążonych portów lotniczych, lepsze wykorzystanie wolnej przepustowości regionalnych portów lotniczych, przyspieszenie tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz zapewnienie konkurencyjnych godzin eksploatacji, także w nocy. Należy ponadto zdecydowanie wspierać małe regionalne porty lotnicze, aby uzupełniać potencjał większych portów lotniczych i optymalnie wykorzystywać istniejącą infrastrukturę.

9. Wskazuje na konieczność poprawy intermodalnych połączeń portów lotniczych z innymi rodzajami transportu. Dzięki temu można będzie zwiększyć konkurencyjność i zapewnić dostateczną łączność regionów z europejską i światową siecią lotniczą.

10. Uważa, że efektywniejszy system przydziału czasu na start lub lądowanie zapewni odpowiednie możliwości optymalnego wykorzystania ograniczonej przepustowości infrastruktury w zatoczonych portach lotniczych. Z zadowoleniem przyjmuje zamiar Komisji, by wprowadzić w tym celu mechanizmy rynkowe. Należy przy tym zapewnić połączenie regionów z siecią transportu lotniczego.

11. Popiera propozycję wprowadzenia zmian do zasad i procedur wprowadzania ograniczeń działalności odnoszących się do poziomu hałasu. Przyjęcie celu polegającego na harmonizacji stosowania zrównoważonego podejścia powinno przyczynić się do poprawy ochrony osób dotkniętych hałasem powodowanym przez ruch lotniczy, zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE w sprawie oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku z 25 czerwca 2002 r.

12. Przyjmuje z zadowoleniem cel dalszej liberalizacji rynku obsługi naziemnej. Zwiększy to konkurencję, a co za tym idzie, jeszcze bardziej poprawi jakość obsługi. Aby uniknąć niekorzystnych skutków dla panujących stosunków pracy, bezpieczeństwa lotniczego i przepustowości portów lotniczych, należy pozwolić na odpowiednie uwzględnienie lokalnej specyfiki portów lotniczych. Trzeba przy tym dopilnować, by przepisy nie doprowadziły do nierównego traktowania przedsiębiorstw oferujących te usługi. Cel, który stawia sobie Komisja Europejska, czyli niedopuszczenie do zakłóceń konkurencji, można osiągnąć tylko wtedy, gdy w stosunku do wszystkich uczestników będą obowiązywać równe reguły gry.

13. Wyraża zaniepokojenie propozycjami Komisji i jeszcze dalej idącymi propozycjami zawartymi w podejściu ogólnym Rady dotyczącymi regulacji opłat za infrastrukturę obsługi naziemnej zgodnie z zapisami dyrektywy w sprawie opłat lotniskowych (dyrektywą 2009/12/WE) i wychodząc poza jej postanowienia. Takie opłaty stanowią zwykle niewielki odsetek ogólnych przychodów portów lotniczych, zwłaszcza regionalnych portów lotniczych zaledwie przekraczających nowy proponowany próg dwóch milionów pasażerów rocznie, i również w wymiarze absolutnym stanowią nieduże kwoty. Koszty administracyjne mogą łatwo przewyższyć wszelkie potencjalne korzyści, zważywszy że porty lotnicze już teraz są zobowiązane do przedstawiania tych opłat w sposób obiektywny i przejrzysty.

14. Podkreśla znaczenie lotnictwa ogólnego dla transportu lotniczego w UE. Umożliwia ono przedsiębiorcom, którzy tworzą bogactwo i miejsca pracy, podróżowanie w warunkach największej możliwej elastyczności i wzmacnia pozycję gospodarczą regionów peryferyjnych oraz regionów najbardziej oddalonych. Jest to szczególnie istotne w kontekście kwestii przydziału czasu na start lub lądowanie i dostępności portów lotniczych.

Ograniczenia działalności odnoszące się do poziomu hałasu (odnośnie do COM(2011) 828 final)

15. Przyjmuje z zadowoleniem cel polegający na sprecyzowaniu procedur i zasad wprowadzania ograniczeń działalności odnoszących się do poziomu hałasu oraz nadaniu procesowi oceny bardziej przejrzystego charakteru. Pomoże to przeciwdziałać niejednolitemu stosowaniu dyrektywy w poszczególnych państwach członkowskich, co dotychczas miało miejsce.

Ponadto osoby dotknięte hałasem powodowanym przez ruch lotniczy będą miały zapewniony porównywalny poziom ochrony. Komitet zauważa jednak, że projekt rozporządzenia, zwłaszcza w odniesieniu do oceny hałasu i analizy opłacalności, nie został jeszcze dostosowany do dyrektywy 2002/49/WE w sprawie oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku i dlatego pociągałby za sobą poważne obciążenia administracyjne i tym samym znaczące koszty, a także podważał akceptację społeczną dla ruchu powietrznego.

16. Oczekuje, że zmiana dotychczasowej dyrektywy w rozporządzenie zwiększy skuteczność środków ograniczających hałas i zapobiegnie zakłóceniom konkurencji wewnątrz Unii Europejskiej.

17. Podziela pogląd Komisji Europejskiej, że w ramach zrównoważonego podejścia należy wybrać środek, który pozwoli zrealizować cele w zakresie zmniejszania hałasu w sposób najbardziej opłacalny. Należy jednak także uwzględnić – w jak największym stopniu, a nie tylko opcjonalnie – zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców okolic portów lotniczych. Umożliwi to państwom członkowskim znalezienie równowagi między gospodarczymi skutkami środków ograniczających hałas a uzasadnionymi potrzebami ochrony osób dotkniętych hałasem powodowanym przez ruch lotniczy.

18. Popiera zasadniczo cel podniesienia limitu dla samolotów marginalnie zgodnych. Uwzględni się w ten sposób postęp techniczny w konstruowaniu cichszych samolotów. Komitet poddaje jednak pod rozważenie, że samoloty transportowe rzadziej spełniają surowszy limit wynoszący 10 EPNdB (efektywnie odczuwalny hałas w decybelach) niż samoloty pasażerskie. W związku z tym ewentualny zakaz dotyczący samolotów marginalnie zgodnych dotknie przewoźników towarowych w nieproporcjonalnie większym stopniu. Dlatego Komitet zaleca nieco mniejsze podniesienie tego limitu w odpowiednim okresie przejściowym. Już przy 8 EPNdB można oczekiwać znacznego ograniczenia hałasu.

19. Uważa, że konieczny jest niezależny organ odwoławczy na szczeblu państw członkowskich.

20. Przyjmuje z zadowoleniem zastosowanie zrównoważonego podejścia w celu zmniejszenia lub ograniczenia liczby osób dotkniętych hałasem. Zapewni to państwu członkowskim niezbędną elastyczność w zakresie zarządzania hałasem. Komitet podziela przy tym zdanie Komisji Europejskiej, że ograniczenia działalności należy stosować tylko w ostateczności.

21. Popiera cel polegający na sprecyzowaniu zasad oceny hałasu powodowanego ruchem lotniczym oraz nadaniu procesowi oceny bardziej przejrzystego charakteru. Przewidziane wysłuchanie z udziałem osób dotkniętych hałasem zapewni większą akceptację dla realizacji środków służących zmniejszeniu hałasu. Komitet zaleca jednak, by przyznać państwom członkowskim stosowną swobodę, jeśli chodzi o skład „forum współpracy technicznej” przewidzianego we wniosku dotyczącym rozporządzenia. Jeżeli w państwie członkowskim działają już podobne ciała, powinna istnieć możliwość ich uznania, tak by nie tworzyć dodatkowych gremiów.

22. Jest zdania, że wymieniona w załączniku I wniosku metoda oceny hałasu opracowana zgodnie ze sprawozdaniem ECAC Doc 29 na temat standardowej metody obliczania poziomu hałasu wokół cywilnych portów lotniczych nie jest odpowiednia z punktu widzenia zwiększenia przejrzystości procesu oceny hałasu. Dodatkowa metoda oceny prowadzi do utraty porównywalności, np. z dyrektywą w sprawie hałasu w środowisku czy z krajowymi przepisami dotyczącymi obliczania, i do powstania niepotrzebnych obciążeń biurokratycznych. W celu oceny hałasu należy sięgnąć do dyrektywy w sprawie oceny hałasu w środowisku (dyrektywa 2002/49/WE).

23. Uważa, że przewidziane uprawnienia kontrolne Komisji Europejskiej, która będzie mogła zbadać decyzję o ograniczeniu działalności przed wdrożeniem takiego ograniczenia i w odpowiednich przypadkach ją zawiesić, wykraczają poza zakres kompetencji Komisji dopuszczalny zgodnie z zasadą pomocniczości. Ograniczenia działalności powinny być ustalane przez władze regionalne z uwzględnieniem lokalnej sytuacji i specyfiki. Dodatkowe uprawnienia kontrolne dla Komisji Europejskiej nie są ani konieczne, ani proporcjonalne. Ponadto w żaden sposób nie wpłyną one na lepszą realizację celu polegającego na zmniejszeniu liczby osób dotkniętych hałasem powodowanym przez ruch lotniczy.

24. Sądzi, że definicja pojęć „samolot” i „samolot marginalnie zgodny”, aktualizacja norm certyfikacji hałasu i procedury certyfikacyjnej oraz zmiana metody i sprawozdania technicznego to istotne elementy rozporządzenia. W związku z tym nie są one odpowiednie do tego, by powierzyć Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Usługi obsługi naziemnej (odnośnie do COM(2011) 824 final)

25. Podziela zdanie Komisji Europejskiej, że usługi obsługi naziemnej pełnią kluczową funkcję w łańcuchu transportu lotniczego. Efektywne i ukierunkowane na jakość usługi obsługi naziemnej w istotnym stopniu przyczyniają się do zapewnienia skutecznego funkcjonowania i konkurencyjności systemu transportu lotniczego.

26. Przyjmuje z zadowoleniem dalsze otwarcie i harmonizację dostępu do rynku usług obsługi naziemnej. Dzięki temu można spodziewać się dalszej poprawy jakości usług obsługi naziemnej świadczonych w portach lotniczych Unii, z korzyścią zarówno dla przewoźników lotniczych, spedytorów, jak i dla pasażerów. Aby uniknąć niekorzystnych skutków dla panujących stosunków pracy, bezpieczeństwa lotniczego i przepustowości portów lotniczych, należy pozwolić na odpowiednie uwzględnienie lokalnej specyfiki portów lotniczych.

27. Popiera uregulowania dotyczące przejmowania pracowników przez operatorów usług. Wzywa w tym kontekście do zbadania, czy instytucje zamawiające nie mogłyby wykorzystać bezpośrednio art. 4 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 do przejmowania pracowników, określanego przez państwa członkowskie, bez konieczności podejmowania dodatkowych środków w zakresie transpozycji przez państwa członkowskie, a także czy można by określić parametry dla przejmowania pracowników.

28. Zwraca uwagę, że nie wszystkie zasady dotyczące procedury zatwierdzania są wystarczające. W szczególności można by dokonać ulepszeń w zakresie odstępow czasowych między

poszczególnymi etapami procedury, szczególnej regulacji likwidującej problem opóźnień powodowanych przez skargi oraz odpowiedzialności za przeprowadzanie procedury zatwierdzania i kryteriów przyznawania.

29. Podziela zdanie Komisji Europejskiej, że porty lotnicze odgrywają decydującą rolę w koordynacji działalności operatorów obsługi naziemnej. Poddaje jednak pod rozwagę, że porty lotnicze mogą pełnić tę funkcję tylko wtedy, gdy w państwach członkowskich zapewnione będą niezbędne ramy prawne. Ponadto zadania te są źródłem dodatkowych kosztów, na które portom lotniczym trudno jest zdobyć środki z działalności rynkowej.

30. Podkreśla, że dalsze otwarcie rynku nie może odbić się niekorzystnie na ochronie lotnictwa. Aby zagwarantować wysoki poziom bezpieczeństwa w portach lotniczych Unii, konieczne jest odpowiednie kształcenie i szkolenie personelu.

31. Uważa, że istotne jest określenie długości szkolenia tak, by gwarantowało ono dostateczną jakość usług obsługi naziemnej. Wobec tego, że świadczenie usług obsługi naziemnej ma podlegać zatwierdzaniu uznawanemu we wszystkich państwach członkowskich, Komitet zaleca takie ustalenie zakresu kształcenia i szkolenia, by powstały porównywalne standardy kwalifikacji. Należy przy tym uwzględnić efektywność pod względem kosztów i promowanie zatrudnienia.

32. Zauważa, że z podwykonawstwa mogą korzystać tylko operatorzy trzeci. Możliwość takiej nie będą mieli operatorzy portów lotniczych i użytkownicy portów lotniczych. Zdaniem Komitetu jest to dyskryminacja zakłócająca konkurencję, sprzeczna z celem wniosku, który zakłada wzmocnienie konkurencji. Pod warunkiem przestrzegania ściśle określonych zasad wszystkie podmioty świadczące usługi z zakresu obsługi naziemnej powinny mieć możliwość zlecenia podwykonawstwa.

Czas na start lub lądowanie (odnośnie do COM(2011) 827 final)

33. Jest zdania, że zmiana rozporządzenia w istotnym stopniu przyczyni się do jeszcze bardziej efektywnego wykorzystania infrastruktury o ograniczonej przepustowości. Wobec prognozowanego wzrostu ruchu lotniczego oraz nienadążającego za nim rozwoju infrastruktury portów lotniczych, linie lotnicze napotykać na coraz większe ograniczenia utrudniające im świadczenie usług transportowych odpowiednio do popytu. Stanowi to przeszkodę dla gospodarczego rozwoju transportu lotniczego, a tym samym także dla regionów.

34. Uważa, że w sytuacjach, gdy niezależny organ nadzorujący został poproszony o podjęcie decyzji w sprawie poziomu opłat za korzystanie ze scentralizowanej infrastruktury, podmiot zarządzający tą infrastrukturą powinien być upoważniony do pobierania ich od użytkowników na ustalonym pierwotnie poziomie, aż do momentu wydania ostatecznej decyzji przez niezależny organ nadzorujący. W ten sposób zmniejszone zostałyby bodźce do dokuczliwego zaskarżania decyzji co do wysokości opłat.

35. Przyjmuje zasadniczo z zadowoleniem wprowadzenie rynkowych mechanizmów przydziału czasu na start lub lądowanie. Zagwarantuje to, że przydziały czasu na start lub lądowanie otrzymają ci przewoźnicy, którzy są w stanie jak najlepiej je wykorzystać. Należy przy tym zapewnić dalsze połączenie regionów z siecią transportu lotniczego.

36. Zwraca uwagę, że nie przedstawiono w wystarczającym stopniu wszystkich skutków obrotu przydziałami czasu na start lub lądowanie. W szczególności Komisja Europejska nie wspomina o tym, jak obrót ten wpłynie na regionalne porty lotnicze, a tym samym na połączenia komunikacyjne regionów.

37. Sądzi, że istnieje możliwość, iż w zatłoczonych portach przesiadkowych linie lotnicze będą wykorzystywały przydzielony im czas na start lub lądowanie przede wszystkim na połączenia długodystansowe. Pogorszyłoby to połączenia regionalnych portów lotniczych z portami przesiadkowymi. Dlatego Komitet apeluje, by przewidzieć odpowiednie środki, które zapewnią łączność regionów ze światową siecią transportu lotniczego.

38. Przyjmuje z zadowoleniem zamiar zwiększenia niezależności koordynatorów przydziałów czasu na start lub lądowanie. Wniosek dotyczący rozporządzenia przewiduje umożliwienie przewoźnikom lotniczym przenoszenia przydziałów czasu na start lub lądowanie także za opłatą pieniężną. Przenoszenie jest uzależnione od zgody koordynatora, który musi je potwierdzić. Dlatego zdaniem Komitetu szczególnie ważne jest, by koordynator przydziałów czasu na start lub lądowanie mógł podejmować decyzje niezależnie i obiektywnie.

39. Uważa, że nieodpłatne przydzielanie czasu na start lub lądowanie tylko po to, by został on następnie sprzedany, byłoby sprzeczne z założonymi celami. Przewoźnicy powinni otrzymać zgodę na obrót przydziałami czasu na start lub lądowanie wtedy, gdy mogą wykazać, że wcześniej czas ten faktycznie regularnie wykorzystywali.

40. Uważa, że zmiana przepisu dotyczącego minimalnego wykorzystania czasu na start i lądowanie jest odpowiednia. Będzie to silniejszym bodźcem do efektywniejszego wykorzystywania przydzielonych czasów. Jednocześnie należy zapewnić

uwzględnienie szczególnych okoliczności (np. strajków czy chmury pyłu wulkanicznego). Można oczekiwać, że w przyszłości więcej przydziałów czasu na start lub lądowanie będzie zwracane do puli czasów lub odsprzedawane innemu przewoźnikowi. Ułatwi to innym liniom lotniczym dostęp do zatłoczonych portów.

41. Przyjmuje z zadowoleniem fakt, że porty lotnicze będą miały możliwość wpływania za pomocą systemu opłat lotniskowych na jak najwcześniejsze zwracanie niepotrzebnych lub zarezerwowanych przydziałów czasu na start lub lądowanie. Dzięki temu przydziały czasu nie będą blokowane i będą mogły zostać wykorzystane przez innych przewoźników.

42. Uznaje znaczenie zapewnienia możliwości stosowania „zasad lokalnych” w celu zagwarantowania, że ramy regulacyjne będą dopuszczać wystarczającą elastyczność w tych regionach i w tych portach lotniczych, w których specyficzne okoliczności uzasadniają szczególne traktowanie. W takich okolicznościach konieczne są działania na poziomie regionalnym na rzecz zapewnienia optymalnego i efektywnego wykorzystania potencjału poszczególnych portów lotniczych.

43. Uważa, że proponowane uprawnienie Komisji Europejskiej do wyznaczania poszczególnych portów lotniczych będących częścią sieci, dzięki czemu może ona wymagać od państw członkowskich indywidualnego traktowania poszczególnych portów lotniczych, przekraczają jej uprawnienia w związku z zasadą pomocniczości.

44. Wyraża zaniepokojenie z powodu przedstawienia przez Komisję Europejską koncepcji „menedżera sieci”, a w szczególności z powodu propozycji nadania mu ważnych i szerokich kompetencji, przy jednoczesnym braku jasności co do istoty jego zwierzchnictwa.

II. ZALECANE POPRAWKI

Poprawka 1

Ograniczenia działalności odnoszące się do hałasu (odnośnie do COM(2011) 828 final)

Artykuł 2

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
4) „samolot marginalnie zgodny” to cywilny samolot, który spełnia limity certyfikacyjne ustanowione w tomie 1 część II rozdział 3 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Konwencja chicagowska), mieszcząc się w granicach skumulowanego marginesu wynoszącego mniej niż 10 EPNdB (efektywnie odczuwalny hałas w decybelach), gdzie skumulowany margines jest liczbą wyrażoną w jednostkach EPNdB, otrzymaną przez dodanie indywidualnych marginesów (tj. różnic pomiędzy certyfikowanym poziomem hałasu i maksymalnym dopuszczalnym poziomem hałasu) z każdego z trzech referencyjnych punktów pomiaru hałasu określonych w tomie 1 część II rozdział 4 załącznika 16 do Konwencji chicagowskiej;	4) „samolot marginalnie zgodny” to cywilny samolot, który spełnia limity certyfikacyjne ustanowione w tomie 1 część II rozdział 3 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Konwencja chicagowska), mieszcząc się w granicach skumulowanego marginesu wynoszącego mniej niż 8+0 EPNdB (efektywnie odczuwalny hałas w decybelach) <u>w okresie przejściowym trwającym 4 lata, a następnie w granicach skumulowanego marginesu wynoszącego mniej niż 10 EPNdB</u> , gdzie skumulowany margines jest liczbą wyrażoną w jednostkach EPNdB, otrzymaną przez dodanie indywidualnych marginesów (tj. różnic pomiędzy certyfikowanym poziomem hałasu i maksymalnym dopuszczalnym poziomem hałasu) z każdego z trzech referencyjnych punktów pomiaru hałasu określonych w tomie 1 część II rozdział 4 załącznika 16 do Konwencji chicagowskiej;

Uzasadnienie

- Samoloty transportowe rzadziej spełniają proponowany we wniosku limit wynoszący 10 EPNdB niż samoloty pasażerskie. W związku z tym ewentualny zakaz dotyczący samolotów marginalnie zgodnych dotknie przewoźników towarowych w nieproporcjonalnie większym stopniu.
- Dzięki zapewnieniu odpowiedniego okresu przejściowego przewoźnicy lotniczy zyskują możliwość zaplanowania i przeprowadzenia ewentualnej koniecznej modernizacji floty samolotów z uwzględnieniem realiów ekonomicznych.

Poprawka 2

Ograniczenia działalności odnoszące się do hałasu (odnośnie do COM(2011) 828 final)

Artykuł 10

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Uprawnienia kontrolne</p> <p>4) „samolot marginalnie zgodny” to cywilny samolot, który spełnia limity certyfikacyjne ustanowione w tomie I część II rozdział 3 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Konwencja chicagowska), mieszcząc się w granicach skumulowanego marginesu wynoszącego mniej niż 10 EPNdB (efektywnie odczuwalny hałas w decybelach), gdzie skumulowany margines jest liczbą wyrażoną w jednostkach EPNdB, otrzymaną przez dodanie indywidualnych marginesów (tj. różnic pomiędzy certyfikowanym poziomem hałasu i maksymalnym dopuszczalnym poziomem hałasu) z każdego z trzech referencyjnych punktów pomiaru hałasu określonych w tomie I część II rozdział 4 załącznika 16 do Konwencji chicagowskiej;</p>	<p>Uprawnienia kontrolne</p> <p>4) „samolot marginalnie zgodny” to cywilny samolot, który spełnia limity certyfikacyjne ustanowione w tomie I część II rozdział 3 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Konwencja chicagowska), mieszcząc się w granicach skumulowanego marginesu wynoszącego mniej niż 10 EPNdB (efektywnie odczuwalny hałas w decybelach), gdzie skumulowany margines jest liczbą wyrażoną w jednostkach EPNdB, otrzymaną przez dodanie indywidualnych marginesów (tj. różnic pomiędzy certyfikowanym poziomem hałasu i maksymalnym dopuszczalnym poziomem hałasu) z każdego z trzech referencyjnych punktów pomiaru hałasu określonych w tomie I część II rozdział 4 załącznika 16 do Konwencji chicagowskiej;</p>

Uzasadnienie

- Ograniczenia działalności powinny być nakładane tylko przez państwa członkowskie, tak jak miało to miejsce dotychczas. Rada już wyraziła swoją opinię w tej sprawie i wykreśliła odpowiedni artykuł z wniosku Komisji. Ponadto powyższe wykreślenie jest zgodne z punktem 23 niniejszej opinii.
- W swoim obecnym brzmieniu artykuł 10 mógłby podawać w wątpliwość regionalne ugody zawarte w wyniku mediacji. Wspomniane ugody między portami lotniczymi, danym regionem oraz obywatelami często osiąga się po latach trudnych i wyczerpujących negocjacji. Niemiecki Bundesrat, austriacki Bundesrat, francuski Senat i niderlandzka Eerste Kamer uznały, że „prawo kontroli” Komisji na podstawie art. 10 stoi w sprzeczności z zasadą pomocniczości Unii Europejskiej.

Poprawka 3

Ograniczenia działalności odnoszące się do hałasu (odnośnie do COM(2011) 828 final)

Artykuł 11

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 12, dotyczących:</p> <p>a) zmian definicji samolotu zawartej w art. 2 pkt 3 oraz definicji samolotu marginalnie zgodnego zawartej w art. 2 pkt 4;</p>	<p>Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 12, dotyczących:</p> <p>a) zmian definicji samolotu zawartej w art. 2 pkt 3 oraz definicji samolotu marginalnie zgodnego zawartej w art. 2 pkt 4;</p>

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
b) zmian i uaktualnień norm certyfikacji hałasu przewidzianych w art. 4 i 8; oraz procedury certyfikacyjnej przewidzianej w art. 6 ust. 1;	b) zmian i uaktualnień norm certyfikacji hałasu przewidzianych w art. 4 i 8; oraz procedury certyfikacyjnej przewidzianej w art. 6 ust. 1;
c) zmian metody i sprawozdania technicznego, o których mowa w załączniku I.	e) zmian metody i sprawozdania technicznego, o których mowa w załączniku I.

Uzasadnienie

Definicja pojęć „samolot” i „samolot marginalnie zgodny”, zmiana norm certyfikacji hałasu i procedury certyfikacyjnej oraz zmiana metody i sprawozdania technicznego to istotne elementy rozporządzenia. W związku z tym nie są one odpowiednie do tego, by powierzyć Komisji Europejskiej uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Poprawka 4

Ograniczenia działalności odnoszące się do hałasu (odnośnie do COM(2011) 828 final)

Artykuł 12

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.	1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 11, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.	2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 11, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 11, może zostać odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.	3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 11, może zostać odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.	4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 11 wchodzi w życie tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub jeśli, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.	5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 11 wchodzi w życie tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub jeśli, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Uzasadnienie

Poprawka 3 wiąże się bezpośrednio z poprawką 4. Zaproponowane skreślenie artykułu 11 pociąga za sobą skreślenie artykułu 12.

Poprawka 5

Usługi obsługi naziemnej (odnośnie do COM(2011) 824 final)

Artykuł 13

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Artykuł 13</p> <p>Porty lotnicze na wyspach</p> <p>W odniesieniu do wyboru operatorów usług obsługi naziemnej w porcie lotniczym zgodnie z art. 7–10, państwo członkowskie może rozszerzyć obowiązek świadczenia usługi publicznej na inne porty lotnicze w tym państwie członkowskim, pod warunkiem że:</p> <p>a) takie porty lotnicze są usytuowane na wyspach położonych w tym samym regionie geograficznym, oraz</p> <p>b) wielkość ruchu w każdym z tych portów lotniczych jest nie mniejsza niż 100 000 pasażerów rocznie;</p> <p>c) takie rozszerzenie zostało zatwierdzone przez Komisję.</p> <p>Decyzja o zatwierdzeniu rozszerzenia stanowi akt wykonawczy przyjmowany zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 43 ust. 2. Przepis ten nie narusza zasad pomocy państwa w UE.</p>	<p>Artykuł 13</p> <p>Porty lotnicze na wyspach</p> <p>W odniesieniu do wyboru operatorów usług obsługi naziemnej w porcie lotniczym zgodnie z art. 7–10, państwo członkowskie może rozszerzyć obowiązek świadczenia usługi publicznej na inne porty lotnicze w tym państwie członkowskim, pod warunkiem że:</p> <p>a) takie porty lotnicze są usytuowane na wyspach położonych w tym samym regionie geograficznym, oraz</p> <p>b) wielkość ruchu w każdym z tych portów lotniczych jest nie mniejsza niż 100 000 pasażerów rocznie;</p> <p>c) takie rozszerzenie zostało zatwierdzone przez Komisję.</p> <p><u>W przypadku portów lotniczych usytuowanych na wyspach, jeśli przedsiębiorstwa lub przewoźnicy lotniczy nie mają interesu ekonomicznego w świadczeniu usług określonych w art. 6 ust. 2, zarządzający portem lotniczym sami mogą wziąć na siebie obowiązek świadczenia takich usług niezbędnych dla właściwego funkcjonowania infrastruktury.</u></p> <p>Decyzja o zatwierdzeniu rozszerzenia stanowi akt wykonawczy przyjmowany zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 43 ust. 2. Przepis ten nie narusza zasad pomocy państwa w UE.</p>

Uzasadnienie

W artykule 13 projektu, dotyczącym możliwości rozszerzenia obowiązków świadczenia usługi publicznej na porty lotnicze położone na wyspach, należałoby dodać, że w przypadku portów lotniczych położonych na wyspach zarządzający portem lotniczym są zobowiązani do świadczenia usług określonych w art. 6 ust. 2 wniosku, tj. obsługi bagażu, obsługi ramp, obsługi w zakresie tankowania paliwa oraz obsługi ładunków i poczty. Należałoby dalej dodać, że w wypadku gdy świadczenie tych usług nie będzie opłacalne ekonomicznie i w związku z tym żadne przedsiębiorstwo nie będzie zainteresowane ich świadczeniem, a przewoźnicy lotniczy nie będą chcieli wykonywać ich dla siebie za pomocą samoobsługi naziemnej, wówczas obowiązek świadczenia takich usług bierze na siebie sam zarządzający. Uwzględnić się przy tym zasadnicze znaczenie, jakie taka infrastruktura ma nie tylko z punktu widzenia zapewnienia dostępności wyspy i jej połączeń ze światem zewnętrznym, kiedy wyspa nie ma odpowiednich możliwości alternatywnych, lecz także z uwagi na to, że infrastruktura ta jest niezbędna do świadczenia podstawowych usług publicznych, takich jak ratunkowe usługi medyczne, gaszenie pożarów, nadzór morski i ratownictwo morskie oraz inne usługi, które są wykonywane za pośrednictwem takich portów lotniczych z wykorzystaniem statków powietrznych (helikopterów) i których nie można by zrealizować w inny sposób (np. bez dostaw paliwa).

Poprawka 6

Ograniczenia działalności odnoszące się do hałasu (odnośnie do COM(2011) 824 final)

Artykuł 28 ust. 6

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Jeżeli Komitet Użytkowników Portu Lotniczego nie zgadza się z opłatą wyznaczoną przez zarządzającego portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą, może zwrócić się do niezależnego organu nadzorującego danego państwa członkowskiego o podjęcie decyzji o wysokości opłaty.</p>	<p>Jeżeli Komitet Użytkowników Portu Lotniczego nie zgadza się z opłatą <u>za scentralizowaną infrastrukturę</u>, wyznaczoną przez zarządzającego portem lotniczym lub, w stosownych przypadkach, podmiot dysponujący scentralizowaną infrastrukturą, może zwrócić się do niezależnego organu nadzorującego danego państwa członkowskiego o <u>podjęcie zbadanie zasadności</u> decyzji o wysokości opłaty.</p>

Uzasadnienie

Propozycja ta zasadniczo wprowadza szczegółową procedurę odwoławczą w przypadku braku porozumienia co do wysokości opłat, które może spowodować znaczące koszty, zarówno w kategoriach finansowych jak i w formie poświęconego czasu. Podejście to jest nieproporcjonalne w przypadku niektórych lotnisk, gdzie koszty obsługi naziemnej stanowią poniżej 1 % całkowitych kosztów.

Poprawka 7

Usługi obsługi naziemnej (odnośnie do COM(2011) 824 final)

Artykuł 28 – nowy ustęp 8

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
	<p>Artykuł 28</p> <p>Opłaty z tytułu scentralizowanej infrastruktury i urządzeń</p> <p>8. <u>W przypadkach, gdy niezależny organ nadzorujący zostanie poproszony o podjęcie decyzji o wysokości opłaty za korzystanie z obsługi naziemnej zgodnie z ust. 6 niniejszego artykułu, zarządzający infrastrukturą jest w dalszym ciągu upoważniony do pobierania opłat za korzystanie ze wspomnianej infrastruktury na ustalonym pierwotnie poziomie aż do momentu wydania ostatecznej decyzji przez niezależny organ nadzorujący. Jeśli niezależny organ nadzorujący stwierdzi, że sporny poziom opłat był zbyt wysoki, zarządzający infrastrukturą zwraca wszelkie nadmierne opłaty użytkownikom danego elementu infrastruktury.</u></p>

Uzasadnienie

Aby uniknąć sytuacji, gdy decyzje są zaskarżane w sposób dokuczliwy tylko po to, aby odsunąć w czasie uiszczenie nałożonych opłat aż do momentu wyjaśnienia sporu wynikającego z braku zgody ze strony użytkowników, ważne byłoby, aby władze portu lotniczego były w stanie pobierać opłaty na poziomie pierwotnie zaproponowanym od momentu, gdy opłata została nałożona. Jest to kwestia istotna w regionalnych portach lotniczych, które często mają ograniczone dochody z usług innych niż aeronautyczne, zwłaszcza jeśli są one zdominowane przez przewoźników narzucających przepis o jednej sztuce bagażu. Byłaby to neutralna dochodowo metoda zachęty do współpracy wewnątrz tego sektora, zbliżona do systemu opłat dla portów lotniczych za zwrot niepotrzebnych lub niezarezerwowanych przydziałów czasu na start lub lądowanie.

Poprawka 8

Usługi obsługi naziemnej (odnośnie do COM(2011) 824 final)

Artykuł 32 ust. 3

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka
<p>Operatorzy usług obsługi naziemnej i użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną przestrzegają takich minimalnych norm jakości. Ponadto użytkownicy portu lotniczego i operatorzy usług obsługi naziemnej przestrzegają minimalnych norm jakości w swoich stosunkach umownych.</p>	<p>Operatorzy usług obsługi naziemnej i użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną przestrzegają takich minimalnych norm jakości. Ponadto użytkownicy portu lotniczego i operatorzy usług obsługi naziemnej przestrzegają minimalnych norm jakości w swoich stosunkach umownych. <u>Zarządzający portem lotniczym jest upoważniony do egzekwowania minimalnych norm jakości. Przyjęte środki są przejrzyste, proporcjonalne i niedyskryminacyjne.</u></p>

Uzasadnienie

Z uwagi na znaczenie obsługi naziemnej dla właściwego funkcjonowania portów lotniczych, w celu zapewnienia przestrzegania minimalnych norm jakości potrzebne są odpowiednie i proporcjonalne środki służące egzekwowaniu przepisów.

Poprawka 9

Usługi obsługi naziemnej (odnośnie do COM(2011) 824 final)

Artykuł 35

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
1. Nie naruszając przepisów ust. 2, 3 i 4, operatorzy usług obsługi naziemnej mogą korzystać z podwykonawstwa.	1. Nie naruszając przepisów ust. 2, 3 i 4 , operatorzy usług obsługi naziemnej <u>i użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną</u> mogą korzystać z podwykonawstwa.
2. Użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną mogą podzlecać usługi obsługi naziemnej tylko w przypadku czasowej niezdolności do wykonywania własnej obsługi naziemnej z powodu siły wyższej.	2. Użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną mogą podzlecać usługi obsługi naziemnej tylko w przypadku czasowej niezdolności do wykonywania własnej obsługi naziemnej z powodu siły wyższej.
3. Podwykonawcy nie mogą podzlecać usług obsługi naziemnej.	3. Podwykonawcy nie mogą podzlecać usług obsługi naziemnej.
4. Operator usług obsługi naziemnej, o których mowa w art. 11 ust. 1, nie może podzlecać usług obsługi naziemnej, chyba że jest czasowo niezdolny do świadczenia takich usług obsługi naziemnej z powodu siły wyższej.	4. Operator usług obsługi naziemnej, o których mowa w art. 11 ust. 1, nie może podzlecać usług obsługi naziemnej, chyba że jest czasowo niezdolny do świadczenia takich usług obsługi naziemnej z powodu siły wyższej.
5. Operatorzy usług obsługi naziemnej i użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną, którzy korzystają z co najmniej jednego podwykonawcy, dopilnowują, aby podwykonawcy wypełniali obowiązki dotyczące operatorów usług obsługi naziemnej określone w niniejszym rozporządzeniu.	3.5. Operatorzy usług obsługi naziemnej i użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną, którzy korzystają z co najmniej jednego podwykonawcy, dopilnowują, aby podwykonawcy wypełniali obowiązki dotyczące operatorów usług obsługi naziemnej określone w niniejszym rozporządzeniu.
	4. <u>Podwykonawstwo można zlecać wyłącznie wykonawcom, którzy dowiedli swoich kwalifikacji i niezawodności.</u>
	5. <u>Organizator przetargu może ograniczyć liczbę podwykonawców, gdy jest to konieczne ze względów związanych z dostępnością miejsca lub przepustowością.</u>
6. Operatorzy usług obsługi naziemnej i użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną, którzy korzystają z co najmniej jednego podwykonawcy, powiadamiają zarządzającego portem lotniczym o nazwie i czynnościach wykonywanych przez danych podwykonawców.	6. Operatorzy usług obsługi naziemnej i użytkownicy portu lotniczego wykonujący własną obsługę naziemną, którzy korzystają z co najmniej jednego podwykonawcy, powiadamiają zarządzającego portem lotniczym o nazwie i czynnościach wykonywanych przez danych podwykonawców.
7. Jeżeli operator usług obsługi naziemnej ubiega się o zatwierdzenie w zakresie świadczenia usług obsługi naziemnej zgodnie z procedurą selekcyjną określoną w art. 7, to wskazuje liczbę, czynności i nazwy podwykonawców, których zamierza zatrudnić.	7. Jeżeli operator usług obsługi naziemnej ubiega się o zatwierdzenie w zakresie świadczenia usług obsługi naziemnej zgodnie z procedurą selekcyjną określoną w art. 7, to wskazuje liczbę, czynności i nazwy podwykonawców, których zamierza zatrudnić.

Uzasadnienie

1. Zakaz korzystania z podwykonawstwa przez operatorów portów lotniczych i użytkowników portów lotniczych prowadzi do ich dyskryminacyjnego traktowania w stosunku do innych operatorów usług obsługi naziemnej i zakłóca konkurencję. Jest to sprzeczne z celem wniosku, który zakłada wzmocnienie konkurencji.
2. Wymogi dotyczące jakości i solidności usług muszą w równym stopniu spełniać zarówno podwykonawcy, jak i zlecający. Ponadto porty lotnicze powinny mieć możliwość ograniczenia liczby podwykonawców, gdy jest to niezbędne z uwagi na niewystarczającą dostępną powierzchnię.

Poprawka 10*Przydzielanie czasu na start lub lądowanie (odnośnie do COM(2011) 827 final)*

Artykuł 3 ust. 3 pkt ii)

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka
na wniosek Komisji, w szczególności w przypadku, gdy przewoźnicy lotniczy, a w szczególności nowe podmioty napotykają poważne problemy w zapewnianiu możliwości lądowań i startów w danym porcie lotniczym lub w przypadku, gdy menedżer sieci uzna to za konieczne dla zapewnienia spójności planu funkcjonowania portu lotniczego z planem funkcjonowania sieci zgodnie z art. 6 ust. 7 rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011.	na wniosek Komisji, w szczególności w przypadku, gdy przewoźnicy lotniczy, a w szczególności nowe podmioty napotykają poważne problemy w zapewnianiu możliwości lądowań i startów w danym porcie lotniczym lub w przypadku, gdy menedżer sieci uzna to za konieczne dla zapewnienia spójności planu funkcjonowania portu lotniczego <u>sieci</u> z planem funkcjonowania sieci <u>portu lotniczego</u> zgodnie z art. 6 ust. 7 rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011.

Uzasadnienie

Rola menedżera sieci powinna raczej polegać na koordynacji na poziomie sieci, a nie na wydawaniu poleceń na szczeblu lokalnym. To poszczególne porty lotnicze, a nie menedżerowie sieci, są odpowiedzialne za swoje plany funkcjonowania.

Poprawka 11*Przydzielanie czasu na start lub lądowanie (odnośnie do COM(2011) 827 final)*

Artykuł 3 ust. 9

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
Na wniosek Komisji, która może działać z własnej inicjatywy lub z inicjatywy menedżera sieci, oraz po konsultacji z jednostkami wymienionymi w ust. 4, państwo członkowskie dopilnowuje aby port lotniczy z nieokreślonym statusem wyznaczono jako port lotniczy będący częścią sieci. Komisja jest powiadamiana o podjętej decyzji. Jeżeli Komisja uzna, że dany port lotniczy nie jest już ważny dla sieci, państwo członkowskie po konsultacji z jednostkami wymienionymi w ust. 4, zmienia klasyfikację portu lotniczego na port lotniczy z nieokreślonym statusem.	Na wniosek Komisji, która może działać z własnej inicjatywy lub z inicjatywy menedżera sieci, oraz po konsultacji z jednostkami wymienionymi w ust. 4, państwo członkowskie dopilnowuje aby port lotniczy z nieokreślonym statusem wyznaczono jako port lotniczy będący częścią sieci. Komisja jest powiadamiana o podjętej decyzji. Jeżeli Komisja uzna, że dany port lotniczy nie jest już ważny dla sieci, państwo członkowskie po konsultacji z jednostkami wymienionymi w ust. 4, zmienia klasyfikację portu lotniczego na port lotniczy z nieokreślonym statusem.

Uzasadnienie

Definicja portów lotniczych będących częścią sieci znajdująca się w obecnych wnioskach Komisji jest bardzo szeroka i nadaje uprawnienia Komisji, która mogłaby podejmować subiektywne decyzje co do tego, czy dany port „mógłby mieć wpływ na funkcjonowanie europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym”. W szczególności regionalne porty lotnicze mogą doświadczyć „nagłego i znaczącego wzrostu ruchu”, tak więc koncepcję portu lotniczego będącego częścią sieci i związane z nią zobowiązania należałoby usunąć, a przynajmniej zdefiniować bardziej szczegółowo. Nie ma uzasadnienia dla wprowadzania tego ustępu, gdyż koncepcja portów lotniczych będących częścią sieci nie ma znaczenia dla omawianego rozporządzenia.

Poprawka 12*Przydzielanie czasu na start lub lądowanie (odnośnie do COM(2011) 827 final)*

Artykuł 3 ust. 10

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
Jeżeli podejmowana jest decyzja na podstawie ust. 6, 8 lub 9, państwo członkowskie powiadamia o niej jednostki wymienione w ust. 4 najpóźniej dnia 1 kwietnia w odniesieniu do zimowego sezonu lotniczego i najpóźniej dnia 1 września w odniesieniu do letniego sezonu lotniczego.	Jeżeli podejmowana jest decyzja na podstawie ust. 6; lub 8 lub 9 , państwo członkowskie powiadamia o niej jednostki wymienione w ust. 4 najpóźniej dnia 1 kwietnia w odniesieniu do zimowego sezonu lotniczego i najpóźniej dnia 1 września w odniesieniu do letniego sezonu lotniczego.

Uzasadnienie

Zob. poprawka 11.

Poprawka 13

Przydzielanie czasu na start lub lądowanie (odnośnie do COM(2011) 827 final)

Artykuł 5 ust. 1

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Państwo członkowskie odpowiedzialne za port lotniczy będący częścią sieci, port lotniczy z organizacją rozkładów lub port lotniczy koordynowany zapewnia wyznaczenie wykwalifikowanej osoby fizycznej lub prawnej jako organizatora rozkładów lub koordynatora portu lotniczego, po zasięgnięciu opinii przewoźników lotniczych regularnie korzystających z portu lotniczego, ich reprezentatywnych organizacji, organu zarządzającego portu lotniczego oraz komitetu koordynacyjnego, w przypadku gdy taki komitet istnieje. Ten sam organizator rozkładów lub koordynator może zostać wyznaczony w więcej niż jednym porcie lotniczym.</p>	<p>Państwo członkowskie odpowiedzialne za port lotniczy będący częścią sieci, port lotniczy z organizacją rozkładów lub port lotniczy koordynowany zapewnia wyznaczenie wykwalifikowanej osoby fizycznej lub prawnej jako organizatora rozkładów lub koordynatora portu lotniczego, po zasięgnięciu opinii przewoźników lotniczych regularnie korzystających z portu lotniczego, ich reprezentatywnych organizacji, organu zarządzającego portu lotniczego oraz komitetu koordynacyjnego, w przypadku gdy taki komitet istnieje. Ten sam organizator rozkładów lub koordynator może zostać wyznaczony w więcej niż jednym porcie lotniczym.</p>

Uzasadnienie

Za wszystkie swe porty lotnicze, niezależnie od tego, czy są to porty z organizacją rozkładów czy porty lotnicze koordynowane, są odpowiedzialne państwa członkowskie, a nie Komisja Europejska.

Poprawka 14

Przydzielanie czasu na start lub lądowanie (odnośnie do COM(2011) 827 final)

Artykuł 6

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Artykuł 6</p> <p>Przejrzystość działań w zakresie koordynacji i organizacji rozkładów</p> <p>1. Na zakończenie każdego sezonu lotniczego koordynator lub organizator rozkładów składa zainteresowanym państwom członkowskim oraz Komisji sprawozdanie z działalności zawierające ogólny opis sytuacji w zakresie przydzielania czasu na start lub lądowanie lub organizacji rozkładów. Sprawozdanie to obejmuje, w szczególności, stosowanie art. 9 ust. 5 oraz art. 13 i 18, jak również wszelkie skargi dotyczące stosowania art. 9 i 10 złożone komitetowi koordynacyjnemu oraz kroki podjęte w ich następstwie. Sprawozdanie zawiera również wyniki ankiety przeprowadzonej wśród zainteresowanych stron dotyczącej jakości usług świadczonych przez koordynatora.</p> <p>2. Komisja może przyjąć model sprawozdania z działalności, o którym mowa w ust. 1. Przedmiotowy akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2.</p> <p>3. Koordynator prowadzi i aktualizuje elektroniczną bazę danych, dostępną bezpłatnie i zawierającą następujące informacje:</p>	<p>Artykuł 6</p> <p>Przejrzystość działań w zakresie koordynacji i organizacji rozkładów</p> <p>1. Na zakończenie każdego sezonu lotniczego koordynator lub organizator rozkładów składa zainteresowanym państwom członkowskim oraz Komisji sprawozdanie z działalności zawierające ogólny opis sytuacji w zakresie przydzielania czasu na start lub lądowanie lub organizacji rozkładów. Sprawozdanie to obejmuje, w szczególności, stosowanie art. 9 ust. 5 oraz art. 13 i 18, jak również wszelkie skargi dotyczące stosowania art. 9 i 10 złożone komitetowi koordynacyjnemu oraz kroki podjęte w ich następstwie. Sprawozdanie zawiera również wyniki ankiety przeprowadzonej wśród zainteresowanych stron dotyczącej jakości usług świadczonych przez koordynatora.</p> <p>2. Komisja może przyjąć model sprawozdania z działalności, o którym mowa w ust. 1. Przedmiotowy akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2.</p> <p>3. Koordynator prowadzi i aktualizuje elektroniczną bazę danych, dostępną bezpłatnie <u>dla wszystkich zainteresowanych i</u> zawierającą następujące informacje:</p>

Uzasadnienie

Jeżeli chodzi o dostępność i przejrzystość informacji, w art. 6 projektu przewiduje się, że koordynator prowadzi elektroniczną bazę danych zawierającą informacje dostępne bezpłatnie. Należy wyraźnie dodać, że informacje te powinny być dostępne każdemu, nie tylko portom lotniczym i przewoźnikom lotniczym. We

wcześniejszym rozporządzeniu (EWG) nr 95/93 dostęp ten był ograniczony, gdyż informacje udostępniano tylko „zainteresowanym stronom [przewoźnikom lotniczym], w szczególności członkom lub obserwatorom komitetu koordynacyjnego”, a więc już nie innym zainteresowanym stronom, takim jak władze terytorialne. Skorygowano to już we wniosku (zob. ostatni akapit wykreślony na stronie 35 dokumentu COM(2011) 827 final), jednak należy położyć nacisk na konieczność wyraźnego zaznaczenia, że informacje z tej bazy danych powinny być dostępne każdej zainteresowanej osobie trzeciej (władzom lokalnym, uniwersyteckim ośrodkom analitycznym i badawczym, a nawet firmom doradczym, które w ostateczności zajmują się ulepszaniem polityki publicznej i inicjatyw przedsiębiorstw). Ta otwartość bynajmniej nie stanowi uszczerbku dla zasad wolnej konkurencji ani nie narusza zasady tajemnicy i poufności obowiązującej w strategiach przedsiębiorstw, zważywszy że informacjami tymi dysponują już sami przewoźnicy lotniczy. Z drugiej strony dzięki technologiom informacyjnym i komunikacyjnym informacje te mogą być gromadzone i udostępniane zainteresowanym podmiotom bezpośrednio oraz przy zerowych lub niewielkich kosztach. Powinny one zatem być udostępniane szerokiej publiczności jako cenne narzędzie, które nie tylko umożliwia zwiększenie przejrzystości funkcjonowania przydziałów czasu na start lub lądowanie, lecz także wspiera programowanie i planowanie w zainteresowanym sektorze (podmioty świadczące usługi hotelarskie, rekreacja, gastronomia) i ułatwia skoordynowane wykonywanie kompetencji administracyjnych, np. planowanie kampanii promocji turystycznej przez władze regionalne, strategie negocjacji z wielkimi biurami podróży itd.

Poprawka 15

Przydzielanie czasu na start lub lądowanie (odnośnie do COM(2011) 827 final)

Artykuł 7 ust. 1

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
Przewoźnicy lotniczy prowadzący działalność lub zamierzający prowadzić działalność w portach lotniczych będących częścią sieci, portach lotniczych z organizacją rozkładów lub koordynowanych portach lotniczych dostarczają organizatorowi rozkładów lub koordynatorowi wszelkie istotne informacje przez nich wymagane. Przewoźnicy lotniczy bezzwłocznie informują organizatora rozkładów i koordynatora o wszelkich zmianach w zakresie przedmiotowych informacji. Wszelkie istotne informacje są dostarczane w formie i w czasie określonym przez organizatora rozkładów lub koordynatora. W szczególności, przewoźnik lotniczy powiadamia koordynatora, w momencie składania wniosku o przydział, czy będzie korzystał ze statusu nowego podmiotu, zgodnie z art. 2 pkt 2, w odniesieniu do wnioskowanych czasów na start lub lądowanie.	Przewoźnicy lotniczy prowadzący działalność lub zamierzający prowadzić działalność w portach lotniczych będących częścią sieci , portach lotniczych z organizacją rozkładów lub koordynowanych portach lotniczych dostarczają organizatorowi rozkładów lub koordynatorowi wszelkie istotne informacje przez nich wymagane. Przewoźnicy lotniczy bezzwłocznie informują organizatora rozkładów i koordynatora o wszelkich zmianach w zakresie przedmiotowych informacji. Wszelkie istotne informacje są dostarczane w formie i w czasie określonym przez organizatora rozkładów lub koordynatora. W szczególności, przewoźnik lotniczy powiadamia koordynatora, w momencie składania wniosku o przydział, czy będzie korzystał ze statusu nowego podmiotu, zgodnie z art. 2 pkt 2, w odniesieniu do wnioskowanych czasów na start lub lądowanie.

Uzasadnienie

Zob. poprawka 11.

Poprawka 16

Przydzielanie czasu na start lub lądowanie (odnośnie do COM(2011) 827 final)

Artykuł 8 ust. 1

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
1. Odpowiedzialne państwo członkowskie dopilnowuje, aby w koordynowanym porcie lotniczym powołano komitet koordynacyjny. Ten sam komitet koordynacyjny może zostać wyznaczony dla więcej niż jednego portu lotniczego. Udział w tym Komitecie jest otwarty przynajmniej dla przewoźników lotniczych regularnie korzystających z portu(-ów) lotniczego(-ych) oraz ich reprezentatywnych organizacji, organu zarządzającego danego portu lotniczego, właściwych organów kontroli ruchu lotniczego, przedstawicieli nieregularnego lotnictwa cywilnego regularnie korzystających z portu lotniczego, menedżera sieci, organu oceny skuteczności działania i krajowego organu nadzoru zainteresowanego państwa członkowskiego.	Odpowiedzialne państwo członkowskie dopilnowuje, aby w koordynowanym porcie lotniczym powołano komitet koordynacyjny. Ten sam komitet koordynacyjny może zostać wyznaczony dla więcej niż jednego portu lotniczego. Udział w tym Komitecie jest otwarty przynajmniej dla przewoźników lotniczych regularnie korzystających z portu(-ów) lotniczego(-ych) oraz ich reprezentatywnych organizacji, organu zarządzającego danego portu lotniczego, właściwych organów kontroli ruchu lotniczego, przedstawicieli nieregularnego lotnictwa cywilnego regularnie korzystających z portu lotniczego, menedżera sieci, organu oceny skuteczności działania i krajowego organu nadzoru zainteresowanego państwa członkowskiego. <u>W uzasadnionych przypadkach w Komitecie koordynacyjnym mogą znaleźć się przedstawiciele gmin lub regionów, na których obszarze znajduje się port lotniczy.</u>

Uzasadnienie

Żądanie włączenia do komitetu koordynacyjnego również przedstawicieli administracji lokalnej (gmin i regionów) nie jest celowe. Państwa członkowskie już obecnie mają obowiązek oddelegować do tego gremium przedstawicieli organów nadzoru. Postulowany udział administracji lokalnej powinien mieć miejsce jedynie, jeśli wymagać tego będą szczególne okoliczności.

Poprawka 17

Przydzielanie czasu na start lub lądowanie (odnośnie do COM(2011) 827 final)

Artykuł 9 ust. 8

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Koordinator uwzględni również dodatkowe wytyczne ustanowione w skali Unii lub na całym świecie przez branżę transportu lotniczego, jak również lokalne wytyczne zaproponowane przez komitet koordynacyjny i zatwierdzone przez państwo członkowskie lub inny właściwy organ odpowiedzialny za dany port lotniczy, pod warunkiem że takie wytyczne nie mają wpływu na niezależny status koordynatora, są zgodne z prawem Unii, mają na celu bardziej efektywne wykorzystanie przepustowości portów lotniczych, zostały uprzednio zgłoszone Komisji i zatwierdzone przez nią.</p>	<p>Koordinator uwzględni również dodatkowe wytyczne ustanowione w skali Unii lub na całym świecie przez branżę transportu lotniczego, jak również lokalne wytyczne zaproponowane przez komitet koordynacyjny i zatwierdzone przez państwo członkowskie lub inny właściwy organ odpowiedzialny za dany port lotniczy, pod warunkiem że takie wytyczne nie mają wpływu na niezależny status koordynatora, są zgodne z prawem Unii; i mają na celu bardziej efektywne wykorzystanie przepustowości portów lotniczych, zostały uprzednio zgłoszone Komisji i zatwierdzone przez nią. <u>Zasady lokalne dotyczą przydzielania i monitorowania czasu na start lub lądowanie. Mogą być stosowane w przypadkach, gdy poprawa efektywności lub przepustowości może być osiągnięta poprzez lokalnie stosowane przepisy, które muszą być przejrzyste i niedyskryminacyjne.</u></p>

Uzasadnienie

Zasady lokalne istnieją i są niezbędne, by uwzględniać szczególne/lokalne warunki w danym lokalnym porcie lotniczym (np. środowisko, dostępność, zróżnicowanie geograficzne, szczególne warunki pogodowe). Podobnie jak sytuacja i warunki lokalne muszą być uwzględniane w ograniczeniach dotyczących hałasu, tak samo należy je uwzględniać przy przyznawaniu czasu na start lub lądowanie, dzięki czemu ramy regulacyjne będą wystarczająco elastyczne, aby wykorzystywać potencjał poszczególnych portów lotniczych w sposób optymalny i efektywny.

Poprawka 18

Przydzielanie czasu na start lub lądowanie (odnośnie do COM(2011) 827 final)

Artykuł 12 ust. 1

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>W przypadku nałożenia na trasę obowiązku świadczenia usługi publicznej zgodnie z art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, państwo członkowskie może zarezerwować w koordynowanym porcie lotniczym czasy na start lub lądowanie wymagane do operacji przewidzianych na tej trasie. Jeżeli zarezerwowane czasy na start lub lądowanie na danej trasie nie są wykorzystywane, zostają udostępnione każdemu innemu przewoźnikowi lotniczemu zainteresowanemu obsługą trasy zgodnie z obowiązkiem świadczenia usługi publicznej, z zastrzeżeniem ust. 2. Jeżeli żaden inny przewoźnik nie jest zainteresowany obsługą trasy, a dane państwo członkowskie nie wydaje zaproszenia do składania ofert na mocy art. 16 ust. 10, art. 17 ust. 3–7 i art. 18 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, czasy na start lub lądowanie zostają albo zarezerwowane dla innej trasy z zastrzeżeniem obowiązku świadczenia usługi publicznej albo zwrócone do puli.</p>	<p>W przypadku nałożenia na trasę obowiązku świadczenia usługi publicznej zgodnie z art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, państwo członkowskie może zarezerwować w koordynowanym porcie lotniczym czasy na start lub lądowanie wymagane do operacji przewidzianych na tej trasie. <u>Państwa członkowskie powinny zwrócić szczególną uwagę na trasy lotnicze łączące wyspy z metropolią.</u> Jeżeli zarezerwowane czasy na start lub lądowanie na danej trasie nie są wykorzystywane, zostają udostępnione każdemu innemu przewoźnikowi lotniczemu zainteresowanemu obsługą trasy zgodnie z obowiązkiem świadczenia usługi publicznej, z zastrzeżeniem ust. 2. Jeżeli żaden inny przewoźnik nie jest zainteresowany obsługą trasy, a dane państwo członkowskie nie wydaje zaproszenia do składania ofert na mocy art. 16 ust. 10, art. 17 ust. 3–7 i art. 18 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, czasy na start lub lądowanie zostają albo zarezerwowane dla innej trasy z zastrzeżeniem obowiązku świadczenia usługi publicznej albo zwrócone do puli.</p>

Uzasadnienie

Zaostrzenie postanowień dotyczących rezerwacji nie jest konieczne. Wniosek dotyczący rozporządzenia w swojej obecnej postaci gwarantuje państwom członkowskim wystarczające prawa w tym zakresie. Jeśli nie powstają żadne zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej, to również w przypadku portów lotniczych na wyspach nie należy przewidywać możliwości rezerwacji, aby nie ograniczać niepotrzebnie konkurencji.

Bruksela, 19 lipca 2012 r.

Przewodnicząca
Komitetu Regionów
Mercedes BRESSO
