

**Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee aramus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv lennundusjulgestustasude kohta”**

KOM(2009) 217 lõplik – 2009/0063 (COD)

(2010/C 128/27)

Raportöör: **Marius Eugen OPRAN**

20. juulil 2009. aastal otsustas nõukogu vastavalt EÜ asutamislepingu artikli 80 lõikele 2 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv lennundusjulgestustasude kohta”

KOM(2009) 217 lõplik – 2009/0063 (COD).

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon võttis arvamuse vastu 12. oktoobril 2009.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 457. istungjärgul 4.–5. novembril 2009 (5. novembri istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 130, vastu hääletas 4, erapooletuks jäi 2.

## 1. Soovitused ja ettepanekud

1.1. Komitee soovib parlamendil ja nõukogul **komisjoni direktiivi ettepaneku lennundusjulgestustasude kohta vastu võtta, et kõik liikmesriigid saaksid võimalikult kiiresti rakendada pakutud uude meetodika ja ettepanekud.**

1.2. Samas teeb komitee ettepaneku **viia sisse järgmised parandused ja muudatused** suurema selguse huvides ning komisjoni pakutud uude meetodika ja lahenduste rakendamise hõlbustamiseks.

1.2.1. Seoses seletuskirja punkti 3 („Ettepaneku õiguslik külg”) alalõiguga „Mittediskrimineerimine”, teeb komitee ettepaneku võtta arvesse lennukitootjate panust (sealhulgas teadusuuringute ja arenduskulude osas) õhusõiduki julgestustaseme tõstmisel. See-ga peaks nimetatud lõik kõlama järgmiselt: „**Lennundusjulgestustasude kulud peaksid olema õiglasel ega tohiks diskrimineerida lennuettevõtjaid, reisijaid ega lennundustööstust.**”

1.2.2. Seoses direktiivi ettepaneku artikliga 1 („Sisu”) teeb komitee ettepaneku muuta lõiget 1 järgmiselt: „**Käesolevas direktiivis sätestatakse ühenduse lennuväljadel julgestustasude arvutamise ja kehtestamise ühised põhimõtted ELi tasandil.**”

1.2.3. Seoses artikliga 4 („Konsulteerimine”), teeb komitee ettepaneku muuta lõiget 2 järgmiselt: „**Liikmesriigid tagavad, et igal lennuväljal luuakse lennuvälja käitajate komitee. Komitee osaleb kohustuslikus ja korrapärasel konsulteerimises lennuvälja juhtorganiga seoses julgestustasude süsteemi toimimise ja sel-liste tasude määradega. Sellised konsultatsioonid toimuvad vastavalt vajadusele ning vähemalt kord aastas. Lennureisijate**

**huve kaitsvate kodanikuühiskonna organisatsioonide esindajad kutsutakse alaliselt osalema komitee töös sõltuvalt juhtumist täisliikmete või vaatelejatena.**”

1.2.4. Võttes arvesse liikmesriikide kanda jäetud finantsalaseid jõupingutusi, et toetada uute organite loomist, leiab komitee, et **komisjon, parlament ja nõukogu peaksid lõpuks valima ühe kahest järgmisest võimalusest.**

1.2.4.1. Nõustuma riiklike lennundusjulgestuskomiteede sekretariaatide professionaalsete ja koolitatud struktuuride kasutamise-ga sõltumatute tegevusüksuste rolli täitmiseks, vältides rahalist toetust.

1.2.4.2. Jääma algse otsuse juurde luua uued sõltumatud struktuurid.

1.2.5. Komitee on veendunud, et üldiselt on riikliku julgeoleku pakkumisega ja konkreetselt terrorismiohu vastase võitlusega seotud tegevus liikmesriikide oluline kohustus, ning leiab samuti, et **valitsuste finantsosalus lennundusjulgestuskulude katmisel tuleks läbi vaadata ning nende panust kulude katmisel, mida praegu kannavad lennuväljad, õhusõiduki käitajad ja reisijad, tuleks oluliselt suurendada.**

## 2. Järeldused ja märkused

2.1. Komisjoni pakutud uus meetodika tsiviillennunduse julgestusteenuste osutajate tasude arvutamiseks põhineb sellel, et valitakse ja määratletakse **üldpõhimõtted**, mida kõik lennuväljade käitajad peavad järgima ühelt või mitmelt võimalikult kasutajarühmalt (riigid, lennuväljade juhtorganid, lennuettevõtjad ja reisijad) nõutavate tasude määra kehtestamisel:

— subsidiaarsus;

- riigi vastutus;
- tasud/tariifid;
- teave ja teabevahetus;
- ühtlustamine;
- läbipaistvus;
- riikliku sõltumatu järelevalveasutuse loomine igas liikmesriigis.

2.2. Pärast komisjoni esitatud üldpõhimõtete hoolikat hindamist leiab komitee, et nende praktiline rakendamine võib kaotada praegused menetluslikud moonutused, tagades uue innovaatilise meetodika eduka rakendamise.

2.3. Seoses vajadusega luua igas liikmesriigis riiklik sõltumatu järelevalveasutus, rõhutab komitee järgmist.

2.3.1. Igas liikmesriigis on juba loodud ministeeriumidevahelise struktuurina riiklik lennundusjulgestuskomitee.

2.3.2. Riikliku lennundusjulgestuskomitee sekretariaat saab teutseda järelevalveüksusena, kelle käsutuses on kõik vajalikud professionaalsed, inim- ja finantsressursid, tagades direktiivi sätete nõuetekohase ja tõhusa kohaldamise, hoolimata asjaolust, et teda ei saa pidada täiesti sõltumatuks organiks. Komitee leiab, et üldiselt ei tohiks liikmesriigi kodanike julgeolekuga seotud küsimusi muuta täielikult sõltumatuks, vaid lõpuks peaksid need aluma demokraatlikule parlamentaarsele kontrollile.

2.4. Komitee kiidab komisjoni professionaalset tööd, eriti arvu- ja kvaliteetide hindamist kasutamist **lennundusjulgestustasude eri võimaluste** hindamisel kehtivate rahvusvaheliste põhimõtete alusel.

2.4.1. **Euroopa Liit ei ole seotud ei nimetatud protsessiga** enda selle tagajärgedega.

2.4.2. **Rahvusvahelise Tsiivilennunduse Organisatsiooni ja lennundustööstuse poolt heakskiidetud iseregulatsioonimeetmete kasutamine** võiks kaitsta reisijate huve ja tõhusamalt edendada lennundusjulgestusteenuseid lennuettevõtjate ja lennuväljade vahelise otseksulusteerimise kaudu.

2.4.3. **Sarnane punktis 2.4.2 esitatud võimalusega, kuid reguleeritakse ELi direktiiviga.**

2.4.4. Liikmesriigid **kannavad kõik lennuväljade julgestuskulud**, mis kaotaks kõik julgestuskulud kolmandatele osapooltele ja igasuguse diskrimineerimise. Nii tehtaks õige valik optimaalse lahenduse kasuks, millest võivad nii reisijad, lennuvälja juhtorganid, lennuettevõtjad kui ka valitsused.

2.5. Komitee toetab komisjoni otsust, järeldades samuti, et **kolmas võimalus teenib tarbijate huve kõige paremini ning edendab lennuväljade julgestusteenuste tõhusust**, rõhutades

ka, et kõnealuse võimaluse haldamist riiklikul tasandil ja sellest tulenevat kulude suurenemist võib pidada tühiseks juhul, kui komisjon nõustub kooskõlas lennujaamatasusid käsitleva direktiivi sätetega <sup>(1)</sup> kasutama juba loodud riiklike lennundusjulgestuskomiteede sekretariaate selle ülesande täitmiseks.

2.6. Samas leiab komitee, et komisjoni valitud võimalusega saavutatakse loodetud eesmärk vaid juhul, kui **valitsused nõustuvad omakorda oluliselt suurendama oma osalust** sellega seonduvates kuludes.

2.7. Lämpaistvust käsitlevate direktiivi sätetega seoses leiab komitee, et need peaksid selgelt sedastama, et kõnealune aspekt on seotud mitte üksnes lennundusjulgestuskuludega seotud probleemidega, vaid samal määral ka olemasolevate rahastamismehhanismidega. Õhusõidukite kättajatel ja reisijatel on võimalik **õigesti mõista seda, kuidas lennuväljade juhtorganid julgestustasusid arvutavad, vaid juhul, kui nimetatud rahastamismehhanismid on avatud ja läbipaistvad**. Samamoodi peavad olema avalikkusele kättesaadavad julgestuse personalikulud ja nendega seotud peamised tulemuslikkuse näitajad.

2.8. Seoses seletuskirja punkti 3 („Ettepaneku õiguslik külg”) alalõikudega „Konsulterimine ja parandusmeetmed” ning „Lämpaistvus” leiab komitee, et **lennureisijate organisatsioonide esindajad peaksid osalema lennuväljade juhtorganite ja lennuettevõtjate asjaomases dialoogis** vähemalt vaatlejatena, **sest lennureisijad on lennundusjulgestusele eraldatud eelarve peamised rahastajad**. Nii oleks võimalik vältida selliste turvamenetluste kehtestamist või õigustamatut jätkamist, mis on kulukad ja reisijate jaoks alandavad ning ei aita terrorismiohtu märkimisväärselt vähendada. Reeglina lisavad selliseid meetmeid standardmenetlustele USA ja/või Iisraeli ametivõimud. Neid rakendatakse teatud olukordades sõltuvalt ohutasemest. Samas püüavad mõned ELi julgeolekuasutused muuta neid alaliseks tavaks liigse innukuse ning vahel hirmu tõttu vastutada ohutase ebaõige hindamise eest. Seepärast lükkavad nad tavaliselt tagasi organiseeritud kodanikuühiskonna esitatud arvukad ettepanekud ühise arutelu algatamiseks kõnealustes küsimustes.

2.8.1. Nii palutakse Brüsseli lennujaamas reisijatel enne metalidetektori läbimist kingad jalast võtta, et nende jalanõusid eraldi skaneerida. Reisijate kõndimine paljajalu läbi turvakontrolliala, kus võib olla miljoneid viirusi (näiteks inimese aevastusest, kellel on veel diagnoosimata seagripp), loob nakatumisohu. Samal ajal on lennujaama juhtkond avalikke vahendeid kasutades soetanud olulise arvu tipptehnoloogilisi skaneerimis- ja avastamiseadmeid, et kontrollida reisijate jalanõusid, ilma neid reisijate jalast eemaldamata. Nimetatud seadmed on turvakontrollialasse paigaldatud, kuid reisijate turvakontrolli käigus neid ei kasutata.

<sup>(1)</sup> ELT L 70, 14.3.2009, lk 11.

2.8.2. Teine vaidlusalune teema on keeld võtta lennuki pardale kaasa rohkem kui lubatud naeruväärne kogus vedelikke. Naeruväärselt väike ülempiir – 100 ml reisija kohta – tuleneb peamiselt liigest ja põhjendamatust innukusest.

2.9. Vaatamata vastuolule direktiivi eelnõus sisalduva keelu teenida tegevuskasumit lennundusjulgestusteenuste osutamise tegevustest ning eraettevõtete toimimist ja tegevust juhtiva, kasumi optimeerimisele suunatud põhimõtte vahel ning püüdes samas vältida direktiivi ettepaneku artikli 7 edasist valesitõlgendamist, soovib komisioon tungival komisjonil heaks kiita eraettevõtete kasutamine julgestusteenuste osutajana lennujaamades, välja arvatud skaneerimis- ja avastamistoimingud.

2.10. Komisioon leiab, et komisjoni ettepaneku nõuetekohane rakendamine koos **kodanikuühiskonna esindajate rolli tugevdamisega** võib tuua olulist kasu nii inimestele Euroopas ja mujal maailmas kui ka lennundustööstusele ja ELi lennuväljade käitajatele.

### 3. Üldised märkused

#### 3.1. Komisjoni direktiivi ettepanek – ulatusliku konsulteerimise tulemus

3.1.1. Direktiivi koostamise käigus konsulteeris energeetika ja transpordi direktoraat liikmesriikide ning tööstust ja tarbijaid esindavate kutseorganisatsioonidega, kasutades üheteistkümnelt liikmesriigilt, üheksalt lennuväljade juhtkondade ja lennuettevõtjate ametialaselt organisatsioonilt ning samuti ühelt lennureisijaid esindavalt assotsiatsioonilt saadud andmeid.

3.1.2. Mitte ükski liikmesriik ei toetanud ettepanekut, mille kohaselt peaksid julgestuskulud kandma täielikult liikmesriikide valitsused, väites, et nimetatud kulud on lennundussektori äritegevuskulude lahutamatu osa ning et need kulud peaks kandma lennundussektor sarnaselt autotööstuse investeeringutega autode ohutuse suurendamiseks. Kõik liikmesriigid kutsusid üles kehtestama täieliku keelu tegevuskasumi teenimisele kõnealustest tegevustest, rõhutades vajadust tagada kõnealuses valdkonnas läbipaistvuse kõrge tase.

#### 3.2. Probleemi määratlus

##### 3.2.1. Lennundusjulgestuskulude jaotus

3.2.1.1. Lennundusjulgestuskulud koosnevad kolmest peamisest osast: lennuvälja julgestuskulud, lennuettevõtja kulud ning liikmesriigi kantavad kulud. Suure osa nimetatud kuludest moodustavad reisijate ja lasti (pagas) turvakontrollid.

3.2.1.2. Turvakontrollide kulud koosnevad kahest osast: töötasud ning kulud infrastruktuurile ja seadmetele. Julgestusteenuseid osutavad tavaliselt pädevad riiklikud organisatsioonid või need delegeritakse lennuvälja juhtkonnale või spetsialiseerunud eraettevõttele.

3.2.2. Kui suured need kulud on ja kes nende eest lõpuks maksab?

2007. aastal ulatusid lennundusjulgestusteenuste osutamisega seotud kulud ELis hinnanguliselt 1,6 miljardi euron, moodustades ligikaudu 1 % lennukipileti keskmisest maksumusest, mille eest maksis üle 636 miljoni ühenduse lennuväljadelt lennanud reisija. Suur osa liikmesriikide ja tööstuse kantavatest kuludest saadakse tagasi lennureisijate makstavatest tasudest ja lisakuludest. Kokku katavad lennuettevõtjad, reisijad ja õhukaubaveod üle 90 % lennundusjulgestusteenustega seotud kuludest, samas kui liikmesriikide valitsused katavad oma eelarvevahenditest vaid 6–7 % nimetatud kuludest.

##### 3.2.3. Diskrimineerivad tavad lennundusjulgestusteenustega seotud kulude valdkonnas

Lennureisijad peavad läbima sama turvakontrolli, sõltumata nende lennu sihtkohast ELis, sealhulgas riigisiseste lendude puhul. Seega peaksid julgestuskulud olema ühesugused. Kahjuks kannavad lennuettevõtjad oma kulude vähendamiseks reisijatele üle turvakontrollide kulud, mis nad peaksid tegelikult ise kandma. Üldiselt tugevdavad riiklikud ettevõtted oma riigi lennuväljadel oma positsiooni, kallutades hinnastruktuuri riigisiseste lendude kasuks ning suurendades piletihinna välisriigist saabuvatel lendudel.

**Tabel 1. Lennundusjulgestuse hind reisija kohta ELi-sisestel lendudel ja riigisisestel lendudel**

Riik / Lennujaam	ELi sees	Riigisisene
Rumeenia – Bukaresti lennujaam	7,50 eurot	3,81 eurot
Hispaania – kõik lennujaamad	1,39 eurot	1,18 eurot
Leedu – Vilniuse lennujaam	2,32 eurot / õhusõiduki maksimaalne stardimass (tonnides)	Maksimaalselt 1,16 eurot / õhusõiduki maksimaalne stardimass (tonnides)
Küpros – Larnaca lennujaam	0,39 eurot	0

Tabelis 1 on toodud näited selle kohta, kuidas paljud riiklikud ettevõtted kohaldavad rahvusvaheliste ja riigisiseste lendude suhtes erinevaid julgestusteenuste kulusid. Selline toimimine on täielikult vastuolus lennundusjulgestuse raammääruse 300/2008<sup>(2)</sup> artikliga 5.

##### 3.3. Eri võimaluste modelleerimine ja simuleerimine / optimaalse lahenduse valimine

Komisjon kasutas direktiivi koostamisel matemaatilist simulatsiooni, et hinnata nelja eri võimalust lennundusjulgestustasude suhtes kehtivate rahvusvaheliste põhimõtete alusel.

##### 3.3.1. 1. võimalus. **Euroopa Liit ei ole seotud ei nimetatud protsessiga ega selle tagajärgedega**

Kohaldatavad maksud viiksid lennuettevõtjate ja reisijate olulise diskrimineerimiseni.

(2) ELT L 97, 9.4.2008, lk 72.

3.3.2. Võimalus 2. **Rahvusvahelise Tsiivilennunduse Organisatsiooni ja lennundustööstuse poolt heakskiidetud iseregulatsioonimeetmete kasutamine** võiks kaitsta reisijate huve ja tõhusamalt edendada lennundusjulgestusteenuseid ettevõtjate ja lennuväljade vahelise otsekonsulteerimise kaudu.

Sarnane raamistik on kehtinud 1981. aastast Rahvusvahelise Tsiivilennunduse Organisatsiooni eeskirja kujul, kuid isereguleerimine ei ole märkimisväärsed tulemusi andnud.

3.3.3. Võimalus 3. **Sarnane võimalusega 2, kuid reguleeritakse ELi direktiiviga.**

Kui tasud on diskrimineerivad või neid kasutatakse muul eesmärgil kui julgestuskulude katmiseks, võivad lennuettevõtjad lennuvälja kohtusse kaevata. Seda lahendust toetavad mitmed teemaga seonduvad ELi poliitikameetmed ning see on kooskõlas kõnealuse valdkonna riiklike õigusaktidega.

3.3.4. Võimalus 4. Liikmesriigid **kannavad kõik lennuväljade julgestuskulud**, mis kaotaks kõik julgestuskulud kolmandatele osapooltele ning igasuguse diskrimineerimise.

See lahendus pärsib julgestusteenuste kvaliteedi tõstmist, sest sellega ei innustata kõnealuse sektori ettevõtjaid mingil viisil oma kulusid kontrollima. Lisaks on sellele lahendusele tuliselt vastu kõik liikmesriigid.

3.4. *Komitee hinnang komisjoni valitud põhimõtetele uue meetodika määratlemiseks*

3.4.1. **Subsidiaarsus**

3.4.1.1. Subsidiaarsuse põhimõtet kohaldatakse siis, kui ettepanek ei kuulu ühenduse ainupädevusse ning kui selle eesmärke ei suuda iga liikmesriik üksi täielikult saavutada, sest julgestus- ja lennujaamatasude kindlaksmääramise süsteemi ei reguleerita ELi territooriumil ühtselt.

3.4.1.2. Tasude süsteemid on liikmesriikides jätkuvalt erinevad, mis takistab lennuväljadele ja lennuettevõtjatele võrdsete võimaluste loomist.

3.4.1.3. Ühiste põhireeglite kohaldamine julgestustasudele kogu ELi territooriumil tagab lennunduspartneritele võrdsed võimalused lennuvälja julgestuskulude jaotamise parameetrite kehtestamisel.

3.4.1.4. Kuna puuduvad ühtselt kohaldatavad juhtpõhimõtted julgestustasude arvutamiseks, kasutatakse ELis mitmeid erinevaid julgestustasude süsteeme. Direktiiviga kaotatakse ebamäärasused kõnealuses valdkonnas, sest selles määratletakse kõnealuste tasude arvutamise meetod, tehes nii võimalikuks ühtse kohaldamise.

3.4.1.5. Ettepanekus kehtestatakse vaid minimaalsed reeglid, mida liikmesriigid ja/või lennuvälja käitajad peavad julgestustasude kindlaksmääramisel järgima. Direktiivis ei kehtestata ühte julgestustasude süsteemi, süsteemi valimine on jätud liikmesriikide otsustada.

**Järeldus:** subsidiaarsuse põhimõtte valimine ja kohaldamine on õige ja vajalik uue direktiivi rakendamiseks.

3.4.2. **Riigi vastutus**

3.4.2.1. Sarnaselt subsidiaarsuse põhimõttega rakendatakse seda siis, kui ettepanek ei kuulu ühenduse ainupädevusse. Direktiivi koostamisel vastu võetud mõlema põhimõtte osas tekivad sarnased probleemid.

3.4.2.2. Ettepanekus kehtestatakse vaid minimaalsed reeglid, mida liikmesriigid ja/või lennuvälja käitajad peavad julgestustasude kindlaksmääramisel järgima. Direktiivis ei kehtestata ühte julgestustasude süsteemi, süsteemi valik on jätud liikmesriikide otsustada.

**Järeldus:** riigi vastutuse põhimõtte valimine ja kohaldamine on õige ja vajalik uue direktiivi rakendamiseks, kui võetakse asjakohaselt arvesse võimalikke ebaühtlaseid, vastandlikke tingimusi ja erinevusi liikmesriikide antavate terrorismihoiatuste tasemetel vahel ning samuti lennuettevõtja rahvast. Valitsuste rahalist osalust lennundusjulgestuse osutamises tuleb uuesti hinnata ja oluliselt suurendada, kuna täideviija on riigiorgan, mis on suures osas vastutav terrorismiga võitlemise eest.

3.4.3. **Maksustamine**

3.4.3.1. Aeronavigatsiooni- ja maapealse käitluse teenuste osutamise seotud tasude kogumine on juba kaetud komisjoni 6. detsembri 2006. aasta määrusega (EÜ) 1794/2006, milles sätestatakse aeronavigatsiooniteenuste ühine maksustamiskava, <sup>(3)</sup> ja nõukogu 15. oktoobri 1996. aasta direktiiviga 96/67/EÜ juurdepääsu kohta maapealse käitluse turule ühenduse lennujaamades <sup>(4)</sup>.

3.4.3.2. Julgestusega seotud õiguslikke kulusid ei saa kehtestada ühise julgestustasude süsteemiga, sest liikmesriigid panustavad lennundusjulgestussüsteemide väljatöötamisse, sisseviimisse ja praktilisse kasutamisse riiklikes lennujaamades oluliselt erineval määral.

**Järeldus:** tasude põhimõtte valimine ja kohaldamine on õige ja vajalik direktiivi rakendamiseks. Erinevate tingimuste tõttu kogu ELi territooriumil ei ole siiski võimalik koostada ühist maksustamiskava.

<sup>(3)</sup> ELT L 341, 7.12.2006, lk 3.

<sup>(4)</sup> EÜT L 272, 25.10.1996, lk 36.

#### 3.4.4. Teave ja teabevahetus

3.4.4.1. Üldiselt on lennujaamade kasutajad Euroopas ja teistel mandritel organiseerunud lennuvälja käitajate komiteedesse, mis peavad alalist dialoogi lennuvälja juhtkonnaga.

3.4.4.2. Kõnealune raamistik võimaldab vahetada teavet menetluse ja julgestustasude arvutamise aluse kohta, konkreetselt kasutajate tegevusprognoside, arenguprojektide, erinõuete ja erisoovide kohta.

**Järeldus:** teabe ning julgestusteenuse teostajate ja lennuvälja juhtorganite vahelise otsese teabevahetuse põhimõte on valitud õigesti ning sobib uue direktiivi rakendamiseks. Põhimõte oleks veelgi olulisem, kui sellesse kaasataks ka suhtekorraldustegevus.

#### 3.4.5. Ühtlustamine

3.4.5.1. Julgestuskulude baasmäära võiks ühtlustada ühenduse lennuväljadel, kus nimetatud kulud kaetakse täielikult julgestustasudest.

3.4.5.2. Nimetatud tasude kohaldamisest saadav tulu ei tohi ületada julgestusteenuste osutamisega tekkinud kogukulu, kõik avalikud vahendid kaasa arvatud. Lühidalt öeldes ei tohi seda liiki tegevusest tegevuskasumit saada.

3.4.5.3. Seepärast ei ole julgestustasusid üldiselt võimalik täielikult ühtlustada.

**Järeldus:** baasmäära ühtlustamise põhimõtte valimine ja kohaldamine on õige ja vajalik direktiivi rakendamiseks, kuigi tähelepanu tuleb pöörata tegevuskasumi teenimise keelule ning sellele, et kõigi tasude ühtlustamine ei ole võimalik.

#### 3.4.6. Läbipaistvus

3.4.6.1. Läbipaistvus tuleb tagada siis, kui siseriiklikud julgestusmeetmed, mis on rangemad kui Euroopa Parlamendi

ja nõukogu 11. märtsi 2008. aasta määruses (EÜ) nr 300/2008, mis käsitleb tsiviillennundusjulgestuse ühiseeskirju ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) 2320/2002, kehtestatud ühised põhistandardid, avaldavad mõju majandusele.

3.4.6.2. Tuleb märkida, et mõnda nimetatud meetmetest võib alaliselt või ajutiselt kohaldada üksnes ühe või mitme lennuvälja käitaja selgesõnalisel taotlusel.

**Järeldus:** läbipaistvuse põhimõtte valimine ja kohaldamine on õige ja vajalik direktiivi rakendamiseks, kui riiklikud julgestusmeetmed on piiravamad kui ühenduse meetmed, või lennuvälja käitajate selgesõnalisel taotlusel. Seda tuleb täiendada üksikajaliku teabega rahastamisallikate ja eraldatud vahendite kogumise eest vastutavate organite kohta juhul, kui see ei ole lennuvälja juhtorgan.

3.4.7. Vajadus luua igas liikmesriigis riiklik sõltumatu järelevalveasutus

3.4.8. Igas liikmesriigis on juba loodud ministriumidevahelise struktuurina riiklik lennundusjulgestuskomitee.

3.4.9. Valitsusstruktuurina ei saa riiklike lennundusjulgestuskomiteede sekretariaadid toimida täiesti sõltumatu järelevalveasutusena, kuid komitee leiab, et nad oskavad teostada neutraalsel viisil järelevalvet direktiivi sätete nõuetekohase ja tõhusa kohaldamise üle, arvestades nende professionaalsust ja nende spetsialistide rahvusvahelist mainet ning nende käsutuses olevaid finantsvahendeid.

**Järeldus:** sõltumatu järelevalveasutuse loomine on õige ja vajalik uue direktiivi sätete edukaks rakendamiseks. Vaatamata nende integreerimisele valitsusstruktuuridesse leiab komitee, et riiklike lennundusjulgestuskomiteede sekretariaadid saavad oma rolli täita neutraalsel ja professionaalsel viisil, viies miinimumini liikmesriikide rahalise panuse uute struktuuride loomisel ja nende toimima hakkamise toetamisel.

Brüssel, 5. november 2009

*Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee president*

Mario SEPI