

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ilmailun turvamaksuista”

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

(2010/C 128/27)

Esittelijä: **Marius Eugen OPRAN**

Neuvosto päätti 20. heinäkuuta 2009 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohdan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta

Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi ilmailun turvamaksuista

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

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 12. lokakuuta 2009.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 4.–5. marraskuuta 2009 pitämässään 457. täysistunnossa (marraskuun 5. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon äänin 130 puolesta ja 4 vastaan 2:n pidättyessä äänestämästä.

1. Suositukset ja ehdotukset

1.1 Komitea suosittaa, että Euroopan parlamentti ja neuvosto **hyväksyvät komission ehdotuksen direktiiviksi ilmailun turvamaksuista, jotta kaikki jäsenvaltiot voivat ottaa ehdotetut modernit menetelmät ja ratkaisut käyttöön mahdollisimman pian.**

1.2 Lisäksi ETSK ehdottaa säädöksen selventämiseksi sekä komission esittämien modernien menetelmien ja ratkaisujen soveltamisen helpottamiseksi **seuraavia korjauksia ja muutoksia:**

1.2.1 Perustelujen kohdan 3 (”Ehdotukseen liittyvät oikeudelliset näkökohdat”) alakohdassa ”Syrjimättömyys” tulisi komitean mielestä ottaa huomioon ilma-alusten valmistajien panos (tutkimus- ja kehittämiskustannukset mukaan luettuina) ilma-alusten turvallisuuden parantamiseen. Tekstikohdan pitäisi siis kuulua seuraavasti: **”Ilmailun turvamaksukustannusten tulee olla oikeudenmukaisia, eivätkä ne saa olla lentoyhtiöitä, matkustajia ja ilmailuteollisuutta syrjiviä.”**

1.2.2 Komitea esittää, että ehdotetun direktiivin 1 artiklan (”Kohde”) 1 kohta muutettaisiin kuulumaan seuraavasti: **”Tässä direktiivissä vahvistetaan EU-tason yhteiset periaatteet turvamaksujen määrittämiselle ja perimiselle kaikilla yhteisön lentoasemilla.”**

1.2.3 Komitean mielestä 4 artiklan (”Neuvottelut”) 2 kohdan tulisi kuulua seuraavasti: ”Jäsenvaltioiden on varmistettava, että jokaiselle lentoasemalle perustetaan lentoliikenteen harjoittajien komitea. Kyseisen komitean on osallistuttava pakolliseen menettelyyn, jonka mukaisesti lentoaseman pitäjän kanssa neuvotellaan säännöllisesti turvamaksujärjestelmän toiminnasta ja maksujen tasosta. Tällaiset neuvottelut on järjestettävä aina tarpeen tullen ja vähintään kerran vuodessa. Lentomatrustajien etuja ajavien kansalaisjärjestöjen edustajia on kutsuttava pysyvästi osallistumaan

komitean työskentelyyn tapauksen mukaan joko varsinaisina jäseninä tai tarkkailijoina.”

1.2.4 Kun otetaan huomioon uusien viranomaistahojen perustamisen jäsenvaltioilta edellyttämä taloudellinen panos, ETSK katsoo, että **komission, Euroopan parlamentin ja neuvoston tulisi lisäksi päättää, kumpaa seuraavista vaihtoehdoista sovelletaan:**

1.2.4.1 Hyväksytään kansallisten ilmailuturvallisuuskomiteoiden (*National Aviation Security Committee*, NASC) sihteeristöjen ammattimaisten ja hyvin harjaantuneiden rakenteiden toimiminen riippumattomina toimintayksikköinä, jolloin ei tarvita taloudellista tukea.

1.2.4.2 Pitäydytään alkuperäisessä päätöksessä perustaa **uusina riippumattomia rakenteita.**

1.2.5 Komitea on vakuuttunut siitä, että yleensä kansalliseen turvallisuuteen ja erityisesti terroriuhkien torjuntaan liittyvät toimet kuuluvat jäsenvaltioiden keskeisiin vastuualoihin, ja katsoo, että **hallitusten taloudellista panosta ilmailun turvakustannusten kattamiseksi tulee tarkistaa ja että niiden osuutta kustannuksista, jotka nykyisin tulevat lentoasemien, lentoliikenteen harjoittajien ja matkustajien maksettavaksi, tulee korottaa tuntuvasti.**

2. Päätelmät ja huomiot

2.1 Komission ehdottama uusi menetelmä siviili-ilmailun turvapalvelujen tuottajien maksujen määrittämiseksi perustuu siihen, että valitaan ja määritellään **tietyt peruseriaatteet**, joita kaikkien lentoasematoiminnan harjoittajien on noudatettava määrittäessään kaikilta potentiaalisilta käyttäjäryhmiltä taikka yhdeltä tai usealta potentiaaliselta käyttäjäryhmältä (valtiot, lentoasemaviranomaiset, lentoyhtiöt ja matkustajat) perittävien maksujen määrän. Periaatteet ovat seuraavat:

— toissijaisuusperiaate

- valtion vastuu
- maksu-/hinnoitteluperiaate
- tiedotus ja viestintä
- yhdenmukaistaminen
- avoimuus
- riippumattoman kansallisen valvontaviranomaisen (*National Independent Supervisory Authority*, NISA) perustaminen kuhunkin jäsenvaltioon.

2.2 Arvioituaan huolellisesti komission esittämiä peruseriaatteita komitea katsoo, että toteuttamalla ne käytännössä voidaan poistaa nykyisten menettelyjen vääristymät ja varmistaa uusien innovatiivisten menetelmien tuloksekas toimeenpano.

2.3 Siitä, tuleeko jokaiseen jäsenvaltioon perustaa riippumaton kansallinen valvontaviranomainen, komitea toteaa seuraavaa:

2.3.1 Kuhunkin EU-maahan on jo perustettu ministeriöiden välinen kansallinen ilmailuturvallisuuskomitea (NASC).

2.3.2 Vaikka NASC:tä ei voida pitää varsinaisesti riippumattomana elimenä, sen sihteeristö voi kaikkien käytettävissään olevien ammatillisten, henkilöstö- ja taloudellisten resurssien johdosta toimia valvontatehtävää hoitavana yksikkönä ja varmistaa, että direktiivin säännöksiä sovelletaan asianmukaisesti ja tehokkaasti. Kaiken kaikkiaan ETSK katsoo, ettei jäsenvaltiokohtaista henkilöiden turvallisuutta koskevista asioista pitäisi tehdä täysin riippumattomia, vaan niiden tulisi kuulua viime kädessä demokraattisen parlamentaarisen valvonnan piiriin.

2.4 Komitea antaa arvoa komission ammattitaitoiselle työlle ja erityisesti tietokonemallinnusten hyödyntämiselle **ilmailun turvamaksujen eri päävaihtoehtojen** arvioinnissa voimassa olevien kansainvälisten periaatteiden pohjalta.

2.4.1 **EU:lla ei osuutta tässä prosessissa** – tällaisen mallin seuraukset

2.4.2 **Harjoittamalla ICAOn ja ilmailuteollisuuden hyväksymiä itsesääntelytoimia** voitaisiin suojella matkustajien etuja ja edistää ilmailun turvapalveluja entistä tehokkaammin lentoyhtiöiden ja lentoasemien suorien keskinäisten neuvottelujen avulla.

2.4.3 **Sama kuin kohdassa 2.4.2 esitetty vaihtoehto, mutta EU-direktiivillä säänneltyinä**

2.4.4 Jäsenvaltiot **vastaavat kaikista lentoasemien turvaamisen aiheuttamista kustannuksista**, jolloin kolmansille osapuolille ei aiheudu turvakustannuksia eikä mitään tahoja syrjitä. Näin valittaisiin asianmukaisesti mahdollisimman hyvä ratkaisu, joka hyödyttää niin matkustajia kuin lentoasemaviranomaisia, lentoyhtiöitä ja valtioitakin.

2.5 Komitea kannattaa komission ehdotusta ja yhtyy siihen päätelmään, että **kolmas vaihtoehto palvelee parhaiten kuluttajien etuja ja on omiaan tehostamaan lentoasemien turvapalveluja**. Komitea toteaa myös, että tämän vaihtoehdon hallinnointi jäsenvaltiotasolla ja sen aiheuttama kustannusten kasvu jäisi häviävän pieneksi, jos komissio hyväksyy lentoasemamaksuista annetun direktiivin ⁽¹⁾ säädösten mukaisesti jo perustettujen kansallisten ilmailuturvallisuuskomiteoiden sihteeristöjen käyttämisen kyseisten tehtävien hoidossa.

2.6 Lisäksi komitea katsoo, että asetetut tavoitteet voidaan saavuttaa komission valitseman vaihtoehdon avulla vain, jos **valtiot puolestaan suostuvat kasvattamaan tuntuvasti osuuttaan** aiheutuvista kustannuksista.

2.7 Komitean mielestä direktiivin avoimuussäännöksissä tulee ilmaista selvästi, etteivät ne koske vain ilmailun turvaamisen kustannuksia vaan yhtä lailla myös nykyisiä rahoitusmekanismeja. Jotta lentoliikenteen harjoittajat ja matkustajat voivat saada **tarkan käsityksen siitä, miten lentoasemaviranomaiset määrittävät turvamaksut, näistä rahoitusmekanismeista on tiedotettava avoimesti**. Myös turvahenkilöstökustannukset ja tärkeimmät niihin liittyvät suorituskyvyn mittarit on julkistettava.

2.8 Perustelujen kohdan 3 ("Ehdotukseen liittyvät oikeudelliset näkökohdat") alakohdista "Neuvottelemine ja muutoksenhaku" ja "Avoimuus" komitea on sitä mieltä, että **lentomatrustajien etujärjestöjen edustajien tulee voida osallistua tästä asiasta lentoasemaviranomaisen ja lentoyhtiöiden välillä käytävään vuoropuheluun** vaikka vain tarkkailijankin asemassa, **sillä matkustajat ovat lentoturvallisuusbudjetin tärkeimpiä kartuttajia**. Näin voitaisiin välttää sellaisten turvajärjestelyjen käyttöönotto tai perusteeton jatkaminen, jotka ovat kalliita ja kiusallisia matkustajille eivätkä kuitenkaan merkittävästi vähennä terroriuhkia. Tällaisia toimenpiteitä esittävät vakiomenettelyjen lisäksi yleensä Yhdysvaltain ja/tai Israelin viranomaiset. Niitä sovelletaan tietyissä tilanteissa riskitasosta riippuen, mutta osa EU:n turvallisuusviranomaisista pyrkii liian hanakasti ja joskus riskitason virhearvioinnin pelosta tekemään niistä pysyvän käytännön. Siksi ne yleensä torjuvat järjestäytyneeltä kansalaisyhteiskunnalta saatavat lukuisat ehdotukset yhteisen keskustelun käynnistämiseksi näistä kysymyksistä.

2.8.1 Esimerkiksi Brussel-Nationaal-lentoasemalla matkustajia pyydetään riisumaan kenkensä ennen metallinpaljastimen läpi kävelemistä, ja heidän jalkineensa skannataan erikseen. Matkustajien käveleminen jalkineitta turvatarkastusalueelta, jossa saattaa olla miljoonia viruksia esimerkiksi sellaisen henkilön aivastuksen jäljiltä, jolla on vielä diagnosoimaton sikainfluensa, aiheuttaa tartuntariskin. Lentoaseman hallinto on silti hankkinut julkisin varoin huomattavan määrän mahdollisimman uudenaikaisia laitteita matkustajilla jalassa olevien kenkien skannaamiseksi ja tarkastamiseksi. Laitteet on asennettu turvatarkastusalueelle, mutta niitä ei käytetä matkustajien turvatarkastuksessa.

⁽¹⁾ EUVL L 70, 14.3.2009, s. 11.

2.8.2 Toinen tuore ja kyseenalainen asia on kielto viedä lentokoneeseen nesteitä muuten kuin naurettavan pieninä määrinä. Asetetun enimmäismäärän tärkeimpänä taustavaikuttimena on kohtuuton ja perusteeton into pitäytyä järjestöissä 100 millilitran määrässä matkustajaa kohden.

2.9 Ehdotettuun direktiiviin sisältyvää kieltoa tehdä ilmailun turvapalveluilla liiketoimintavoittoa ja yksityisyriyten olemassaolon ja toiminnan perusfilosofiaa – pyrkimystä mahdollisimman voitolliseen toimintaan – ei voida sovittaa yhteen. Tästä huolimatta – ja myös ehdotetun direktiivin 7 artiklan uusien virhetulkintojen välttämiseksi – komitea kehottaa painokkaasti komissiota hyväksymään yksityisyrietykset lentoasemien ilmailuturvapalvelujen tuottajiksi lukuun ottamatta tarkastus- ja havainnointitoimintoja.

2.10 ETSK:n mielestä komission ehdotuksen asianmukaisesta toteuttamisesta, kun samalla vahvistetaan kansalaisyhteiskunnan edustajien roolia, voisi olla paljon hyötyä eurooppalaisille ja muulle maailmalle sekä ilmailuteollisuudelle ja EU:n lentoasematoiminnan harjoittajille.

3. Yleistä

3.1 Komission direktiiviehdotus – laajan kuulemisen tulos

3.1.1 Energian ja liikenteen pääosasto kuuli ehdotusta laatiasaan jäsenvaltioita sekä ilmailun ammattialajärjestöjä ja kuluttajajärjestöjä. Lisäksi se hyödynsi yhdeltätoista jäsenvaltiolta, yhdeksältä ilmailuhallinnon ammattijärjestöltä ja lentoyhtiöiltä sekä yhdeltä lentomatrustajien etujärjestöltä saatua tietoaaineistoja.

3.1.2 Yksikään jäsenvaltio ei kannattanut ehdotusta siitä, että jäsenvaltioiden olisi maksettava kaikki turvakustannukset. Perusteeksi esitettiin, että kyseiset kustannukset ovat kiinteä osa ilmailualan liiketoimintakustannuksia, joiden tulee kuulua ilmailuteollisuuden maksettavaksi samaan tapaan kuin autoteollisuus joutuu investoimaan autojen turvallisuuden parantamiseen. Kaikki jäsenvaltiot halusivat kieltää kokonaan liiketoimintavoiton tekemisen kyseisillä toiminnoilla ja painottivat, että näissä kysymyksissä tulee taata korkea avoimuuden taso.

3.2 Ongelman määrittely

3.2.1 Ilmailun turvakustannukset eriteltyinä

3.2.1.1 Kustannukset jakautuvat kolmeen pääosaan: lentoaseman turvakustannukset, lentoyhtiön kustannukset ja jäsenvaltioiden kustannukset. Valtaosa näistä kustannuksista aiheutuu matkustajien ja rahdin (matkatavaroiden) turvatarkastuksista.

3.2.1.2 Turvatarkastusten kustannukset muodostuvat palkoista sekä infrastruktuuri- ja laitteistokustannuksista. Turvapalveluja tuottaa yleensä toimivaltainen kansallinen organisaatio, tai ne on annettu lentoaseman hallinnoijan tai erikoistuneen yksityisen yrityksen hoidettavaksi.

3.2.2 Kuinka suuret kustannukset ovat ja kuka ne lopulta maksaa?

Vuonna 2007 ilmailun turvakustannukset olivat koko EU:ssa yhteensä noin 1,6 miljardia euroa, joka on noin yksi prosentti yhteisön alueen lentoasemilta matkaan lähteneiden 636 miljoonan matkustajan lippujen hinnasta keskimäärin. Suuri osa jäsenvaltioiden ja ilmailuteollisuuden maksamista kustannuksista peritään takaisin lentomatrustajien maksamista hinnoissa ja lisämaksuissa. Lentoyhtiöt, matkustajat ja lentorahti maksavat yhteensä yli 90 prosenttia ilmailun turvapalvelujen kustannuksista. Jäsenvaltiot maksavat niistä vain 6–7 prosenttia talousarvionmäärärahoina.

3.2.3 Syrjivät käytännöt ilmailun turvapalvelujen kustannuksiin liittyvissä kysymyksissä

Lentomatrustajille tehdään kaikkialla EU:ssa samanlaiset turvatarkastukset matkan kohteesta riippumatta, kotimaan lennot mukaan luettuina. Turvakustannusten pitäisi siis olla samat. Kustannuksia karsiakseen lentoyhtiöt valitettavasti maksattavat matkustajilla turvatarkastuksista aiheutuvat kustannukset, joista niiden pitäisi itse asiassa huolehtia itse. Yleisesti ottaen kansalliset yhtiöt hyödyntävät vahvaa asemaansa oman maansa lentoasemilla ja painottavat hintarakennetta kotimaanlentoja suosivaksi ja nostavat ulkomailta lähtevien lentojen lipunhintoja.

Taulukko 1: Ilmailun turvakustannukset matkustajaa kohden EU:n sisäisillä ulkomaanlennoilla ja kotimaanlennoilla

Maa/Lentoasema	EU:n sisäiset lennot	Kotimaanlennot
Romania, Bukarestin lentoasema	7,50 euroa	3,81 euroa
Espanja, kaikki lentoasemat	1,39 euroa	1,18 euroa
Liettä, Vilna	2,32 euroa / ilma-aluksen suurimman sallitun lentoonlähöpainon tonni	enintään 1,16 euroa / ilma-aluksen suurimman sallitun lentoonlähöpainon tonni
Kypros, Larnaka	0,39 euroa	0 euroa

Taulukossa 1 esitetään esimerkkejä siitä, että monet kansalliset yhtiöt soveltavat ulkomaan- ja kotimaanlentoihin eri turvapalvelumaksuja. Tällainen käytäntö on täysin ristiriidassa ilmailun turvaamista koskevan puiteasetuksen N:o 300/2008 (2) 5 artiklan kanssa.

3.3 Eri vaihtoehtojen mallintaminen ja simulointi / parhaan ratkaisun valinta

Kun komissio laati direktiiviehdotusta, se hyödynsi matemaattisia simulaatioita kansainvälisiin ilmailun turvamaksuperiaatteisiin pohjautuvien neljän eri vaihtoehdon arvioimiseksi.

3.3.1 Vaihtoehto 1: EU:lla ei osuutta tässä prosessissa – tällaisen mallin seuraukset

Lentoyhtiöt ja matkustajat joutuvat maksujen suhteen huomattavan eriarvoiseen asemaan.

(2) EUVL L 97, 9.4.2008, s. 72.

3.3.2 Vaihtoehto 2: **Harjoittamalla ICAOn ja ilmailuteollisuuden hyväksymiä itsesääntelytoimia** voitaisiin suojella matkustajien etuja ja edistää ilmailun turvapalveluja entistä tehokkaammin lentoyhtiöiden ja lentoasemien suorien keskinäisten neuvottelujen avulla.

Tällainen toimintakehys on ollut olemassa ICAOn sääntöjen muodossa vuodesta 1981, mutta itsesääntely ei ole tuottanut merkittäviä tuloksia.

3.3.3 Vaihtoehto 3: **Sama kuin vaihtoehto 2, mutta EU-direktiivillä säänneltyinä**

Lentoyhtiö voi lisäksi nostaa kanteen lentoasemaa vastaan, jos turvamaksut ovat syrjiviä tai niitä käytetään muuhun tarkoitukseen kuin turvakustannusten kattamiseen. Tätä ratkaisua tukevat useat asiaan liittyvät EU-politiikat, ja se on alan kansallisten säästöjen mukainen.

3.3.4 Vaihtoehto 4: **Jäsenvaltiot vastaavat lentoasemien kaikista turvakustannuksista**, jolloin kolmansille osapuolille ei aiheudu turvakustannuksia eikä mitään tahoja syrjitä.

Tämä ratkaisu ei kannusta parantamaan turvapalvelujen laatua, sillä alan toimijoilla ei olisi minkäänlaisia kannustimia hillitä kustannuksiaan. Lisäksi kaikki jäsenvaltiot ovat torjuneet tämän ratkaisun jyrkästi.

3.4 *Komitean arvio periaatteista, jotka komissio valinnut uuden menettelyn määrittelemisen perustaksi*

3.4.1 Toissijaisuusperiaate

3.4.1.1 Tätä sovelletaan, kun ehdotus ei kuulu yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan eikä sen tavoitteita voida tyydyttävästi saavuttaa yksittäisten jäsenvaltioiden toimilla, koska turva- ja lentoasemamaksujen määrittämisympäristöjä ei säännellä yhdenmukaisesti kaikkialla EU:ssa.

3.4.1.2 Maksujärjestelmät vaihtelevat edelleen jäsenvaltioittain, mikä estää tasapuolisten toimintaedellytysten luomisen lentoasemille ja lentoyhtiöille.

3.4.1.3 Yhteisten turvamaksuja koskevien perussääntöjen käyttöönotto kaikkialla EU:ssa tasapuolistaa ilmailualan kumppanien edellytykset määrittää lentoasemien turvakustannusten jakoon vaikuttavat muuttujat.

3.4.1.4 EU:ssa on useita erilaisia maksujärjestelmiä, koska turvamaksujen määrittämiselle ei ole yhteisiä suuntaviivoja. Ehdotulla direktiivillä vähennetään monitulkintaisuutta määrittelemällä ja esittämällä yksi yhtenäinen laskentamenetelmä kyseisille maksuille ja mahdollistamalla näin yhdenmukainen soveltaminen.

3.4.1.5 Ehdotuksessa määritellään ainoastaan vähimmäissäännöt, joita jäsenvaltioiden ja/tai lentoasematoiminnan harjoittajien on noudatettava määritellessään turvamaksujen tason. Ehdotuksessa direktiivissä ei edellytetä tietyn maksujärjestelmän käyttöä, vaan sen valinta jää jäsenvaltioiden vastuulle.

Päätelmä: toissijaisuusperiaatteen valitseminen ja soveltaminen on asianmukaisia ja tarpeen uuden direktiivin täytäntöönpanemiseksi.

3.4.2 Valtion vastuu

3.4.2.1 Kuten toissijaisuusperiaatetta, myös valtion vastuun periaatetta sovelletaan, kun ehdotus ei kuulu yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan. Molempiin direktiivin laadinnassa sovellettiin periaatteisiin liittyy samanlaisia ongelmia.

3.4.2.2 Ehdotuksessa määritellään ainoastaan vähimmäissäännöt, joita jäsenvaltioiden ja/tai lentoasematoiminnan harjoittajien on noudatettava määritellessään turvamaksujen tason. Ehdotuksessa direktiivissä ei edellytetä tietyn maksujärjestelmän käyttöä, vaan sen valinta jää jäsenvaltioiden vastuulle.

Päätelmä: Valtion vastuun periaatteen valitseminen ja soveltaminen on asianmukaista ja tarpeen direktiivin täytäntöönpanemiseksi, kun otetaan asianmukaisesti huomioon mahdolliset epäsymmetriset ja ristiriitaiset olosuhteet ja jäsenvaltioiden väliset erot annettavien terrorismihälytysten tasoissa sekä liikenteenharjoittajan kansallisuus. Valtioiden rahallinen panos ilmailun turvaamiseen on arvioitava uudestaan ja sitä on korotettava tunnustavasti, sillä toimeenpanijana on terrorismin torjunnasta suurelta osin vastaava valtion elin.

3.4.3 Maksuperiaate

3.4.3.1 Lennonvarmistus- ja maahuolintamaksujen perimistä käsitellään jo lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä 6. päivänä joulukuuta 2006 annettussa komission asetuksessa (EY) N:o 1794/2006⁽³⁾ ja pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla 15. päivänä lokakuuta 1996 annettussa neuvoston direktiivissä 96/67/EY⁽⁴⁾.

3.4.3.2 Turvallisuuden varmistamiseen liittyviä oikeudellisia kustannuksia ei voida määrätä yhteisessä maksujärjestelmässä, koska jäsenvaltioiden panostukset ilmailuturvallisuusjärjestelmien kehittämiseen, toteuttamiseen ja käyttöön ottamiseen omilla lentoasemillaan ovat hyvin erilaisia.

Päätelmä: Maksuperiaatteen valitseminen ja soveltaminen on asianmukaista ja tarpeen direktiivin täytäntöönpanemiseksi. Koska olosuhteet vaihtelevat huomattavasti EU:n sisällä, ei kuitenkaan voida laatia yhteistä maksujärjestelmää.

⁽³⁾ EUVL L 341, 7.12.2006, s. 3.

⁽⁴⁾ EYVL L 272, 25.10.1996, s. 36.

3.4.4 Tiedotus ja viestintä

3.4.4.1 Yleisesti ottaen lentoasemien käyttäjät ovat Euroopassa ja muualla järjestäytyneet lentoasematoiminnan harjoittajien komiteoihin ja käyvät pysyvää vuoropuhelua lentoasemien hallintojen kanssa.

3.4.4.2 Näissä puitteissa voidaan vaihtaa tietoja menettelystä ja turvamaksujen laskentaperusteesta, erityisesti käyttäjien toimintaa koskevista ennusteista, kehittämissuunnitelmista sekä erityisistä vaatimuksista ja ehdotuksista.

Päätelmä: Turvapalvelujen tuottajien ja lentoasemaviranomaisten välisen tiedotuksen ja suoran viestinnän periaate on asianmukainen valinta ja omiaan edistämään uuden direktiivin täytäntöönpanoa. Sen merkitystä lisäksi entisestään suhdetoiminnan huomioon ottaminen.

3.4.5 Yhdenmukaistaminen

3.4.5.1 Yhteisön lentoasemilla sovellettava turvakustannusten maksukanta voitaisiin yhdenmukaistaa sikäli kuin nämä kustannukset katetaan kokonaan turvamaksuilla.

3.4.5.2 Turvamaksuista saatu tuotto ei saa ylittää turvapalvelujen kokonaiskustannuksia kaikki julkiset varat mukaan luettuina. Lyhyesti sanottuna tämäntyyppisellä toiminnalla ei saa tehdä liiketoimintavoittoa.

3.4.5.3 Siksi turvamaksuja ei yleisesti ottaen voida täysin yhdenmukaistaa.

Päätelmä: maksukannan yhdenmukaistamisen periaatteen valitseminen ja soveltaminen on asianmukaista ja tarpeen direktiivin täytäntöönpanemiseksi, mutta huomiota on syytä kiinnittää siihen, ettei kaikkia maksuja voida yhdenmukaistaa, sekä kieltoon tehdä liiketoimintavoittoa.

3.4.6 Avoimuus

3.4.6.1 Kun kansalliset turvatoimet ovat tiukemmat kuin yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetusten (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta 11. päivänä maaliskuuta

2008 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 300/2008 vahvistetut yhteisön erityisvaatimukset ja tästä koituu talousvaikutuksia, asiasta on tiedotettava avoimesti.

3.4.6.2 Tulee huomioida, että osaa tällaisista toimista voidaan toteuttaa pysyvästi tai väliaikaisesti vain yhden tai useamman lentoliikenteenharjoittajan nimenomaisesta vaatimuksesta.

Päätelmä: Avoimuusperiaatteen valitseminen ja soveltaminen on asianmukaista ja tarpeen direktiivin täytäntöönpanemiseksi sellaisissa tapauksissa, joissa kansalliset turvatoimet ovat yhteisiä toimia tiukemmat tai lentoliikenteenharjoittajat sitä erikseen vaativat. Lisäksi tulee antaa yksityiskohtaista tietoa rahoituslähteistä ja saadun rahoituksen keruusta vastaavista elimistä, mikäli kyseessä ei ole lentoasemaviranomainen.

3.4.7 Kuhunkin jäsenvaltioon tulee perustaa riippumaton kansallinen valvontaviranomainen

3.4.8 Jokaiseen jäsenvaltioon on jo perustettu ministeriöiden välinen kansallinen ilmailuturvallisuuskomitea (NASC).

3.4.9 Valtionhallinnon rakenteina näiden komiteoiden sihteeristöt eivät voi täysipainoisesti toimia riippumattomina valvontaviranomaisina, mutta komitean mielestä ne kykenevät ammattimaisuutensa sekä asiantuntijoidensa kansainvälisen maineen ja käytettävissään olevien taloudellisten resurssien ansiosta valvomaan puolueettomasti, että direktiivin säännöksiä sovelletaan asianmukaisesti ja tehokkaasti.

Päätelmä: Riippumattoman kansallisen valvontaviranomaisen perustaminen on asianmukaista ja tarpeen uuden direktiivin säännösten menestyksekkään täytäntöönpanon varmistamiseksi. Vaikka NASC:t ovat osa valtionhallinnon rakenteita, komitea katsoo, että niiden sihteeristöt kykenevät hoitamaan tämän tehtävän puolueettomasti ja ammattimaisesti. Näin voidaan minimoida taloudellinen panos, joka jäsenvaltioilta vaaditaan uusien rakenteiden perustamiseksi ja niiden auttamiseksi toimintavalmiuteen.

Bryssel 5. marraskuuta 2009

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Mario SEPI*