

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a légitözlekedés-védelmi díjakról

(COM(2009) 217 végleges – 2009/0063 (COD))

(2010/C 128/27)

Előadó: **Marius Eugen OPRAN**

2009. július 20-án a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 80. cikkének (2) bekezdése alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a légitözlekedés-védelmi díjakról

COM(2009) 217 végleges – 2009/0063 (COD).

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2009. október 12-én elfogadta véleményét.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2009. november 4–5-én tartott, 457. plenáris ülésén (a 2009. november 5-i ülésnapon) 130 szavazattal 4 ellenében, 2 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Ajánlások és javaslatok

1.1. Az EGSZB azt javasolja, hogy a Parlament és a Tanács **fogadja el az Európai Bizottság légitözlekedés-védelmi díjakról szóló irányelvtervezetét, hogy a javasolt korszerű módszereket és megoldásokat valamennyi tagállami mielőbb bevezethesse.**

1.2. Az EGSZB ugyanakkor azt ajánlja, hogy az Európai Bizottság által javasolt korszerű módszerek és megoldások világosságának növelése és alkalmazásuk egyszerűsítése érdekében **el kellene végezni a következő korrekciókat és változtatásokat:**

1.2.1. „A javaslat hátere” rész „A javaslat jogi elemei” című 3) pontjának „A megkülönböztetés tilalma” albekezdését illetően az EGSZB azt javasolja, hogy itt figyelembe kellene venni a repülőgépgyártóknak a repülőgépek biztonsági szintjének növeléséhez történő hozzájárulását (a kutatási-fejlesztési költségek terén is), s így ennek a bekezdésnek a következőképpen kellene szólnia: **„A légi közlekedés biztonságáért felszámított díjaknak méltányosnak kell lenniük, és nem lehet különbséget tenni légitársaságok, utasok és a légitözlekedési ipar között.”**

1.2.2. Az irányelvtervezet 1. cikkét („Tárgy”) illetően az EGSZB azt javasolja, hogy az 1. albekezdést az alábbiak szerint módosítsák: **„Ezen irányelv uniós szintű, közös alapelveket határoz meg valamennyi közösségi repülőtér légitözlekedés-védelmi díjainak kivetésére és kiszámítására vonatkozóan.”**

1.2.3. A 4. cikket („Konzultáció”) illetően az EGSZB azt javasolja, hogy a 2. albekezdés a következőképpen szóljon: **„A tagállamok gondoskodnak róla, hogy minden repülőtéren létrejőjön egy légijármű-üzemeltetői bizottság. Ennek a bizottságnak részt kell vennie egy kötelező és rendszeres konzultációs eljárásban a repülőtér-üzembentartóval a légitözlekedés-védelmi díjszabás rendszeréről és a díjak mértékéről. A konzultációra szükség szerint, de évente legalább egy alkalommal kell sort keríteni. A légi utasok érdekeit támogató civil szervezetek képviselőit meg kell hívni, hogy állandó jelleggel, teljes jogú tagként, vagy pedig eseti alapon, megfigyelőként vegyenek részt a bizottság munkájában.”**

1.2.4. Figyelembe véve az új hatóságok létrehozásának támogatása kapcsán a tagállamokra háruló pénzügyi ráfordítást, az EGSZB úgy véli, hogy **az Európai Bizottságnak, a Parlamentnek és a Tanácsnak végre döntenie kellene a következő két lehetőség között:**

1.2.4.1. Elfogadják, hogy a NASC-titkárságok professzionális és jól képzett strukturái töltik be a „független egységek” szerepét, s így nincs szükség pénzügyi támogatásra.

1.2.4.2. Fenntartják eredeti döntésüket, hogy **új, független strukturákat kell kialakítani.**

1.2.5. Hasonlóképpen az Európai Bizottság – amely meg van győződve arról, hogy azok a tevékenységek, amelyek általában véve a nemzetbiztonsághoz és különösen a terrorista fenyegetések elleni küzdelemhez kapcsolódnak, a tagállamok fő felelősségi körébe tartoznak – úgy véli, hogy **felül kell vizsgálni a kormányok pénzügyi részvételét a légi közlekedés biztonsága költségeinek fedezésében, és hogy hozzájárulásukat a költségekhez – amelyeket jelenleg a repülőterek, a légitársaságok és az utasok viselnek – jelentősen emelni kell.**

2. Következtetések és észrevételek

2.1. Az Európai Bizottság által a polgári légi közlekedés védelmi szolgálatainak díjszámítására javasolt új módszer **néhány olyan alapelv** kiválasztásán és meghatározásán alapul, amelyek az ágazatban működő valamennyi repülőtér-üzemeltetőnek meg kell felelnie, amikor meghatározza a potenciális felhasználók (államok, repülőterei hatóságok, légitársaságok vagy utasok) mindegyike, illetve egy vagy több kategóriája által viselendő költségek szintjét:

– szubszidiaritás,

- állami felelősségvállalás,
- díjszámítás/tarifák,
- tájékoztatás és kommunikáció,
- harmonizáció,
- átláthatóság,
- egy nemzeti független felügyeleti hatóság felállítása valamennyi tagállamban.

2.2. Az Európai Bizottság által javasolt alapelvek gondos kiértékelése után az EGSZB úgy véli, hogy azok gyakorlati megvalósítása kiküszöbölheti az eljárások jelenlegi torzulásait, biztosítva az új, innovatív módszerek eredményes megvalósítását.

2.3. A nemzeti független felügyeleti hatóság minden tagállamban történő felállításának igényét illetően az EGSZB megjegyzi, hogy

2.3.1. nemzeti független felügyeleti hatóságot más minden uniós országban felállítottak, minisztériumközi struktúrával.

2.3.2. A nemzeti független felügyeleti hatóság titkársága – annak ellenére, hogy nem tekinthető valóban független testületnek – felügyeleti szervként képes eljárni a rendelkezésére álló valamennyi szükséges szakmai, humán és pénzügyi erőforrással, biztosítva, hogy az irányelv rendelkezéseit megfelelően és hatékonyan alkalmazzák. Az EGSZB úgy véli, hogy általában véve azt, ami a tagállamok egyikében a személyek biztonságára vonatkozik, nem kellene teljes mértékben függetleníteni, hanem végső soron demokratikus parlamenti ellenőrzésnek kellene alávetni.

2.4. Az EGSZB nagyra értékeli az Európai Bizottság professzionális munkáját, különösen a számítógépes modellezés alkalmazását **a légiközlekedés-védelmi díjak különféle főbb lehetőségeinek** az érvényben lévő nemzetközi elvek alapján történő kiértékelésére.

2.4.1. Az **EU nem játszik szerepet a folyamatban**, és e döntés következményei.

2.4.2. **Az önszabályozó politikák ICAO és az iparág által elfogadott gyakorlata** megvédheti az utasok érdekeit, és a légi fuvarozók és a repülőterek közötti közvetlen párbeszéd révén hatékonyabban segítheti elő a légiközlekedés-védelmi szolgáltatásokat.

2.4.3. **Hasonlóan a 2.4.2. lehetőséghez, de európai irányelv révén szabályozva.**

2.4.4. **A repülőtéren védelmi kiadások teljes összegét a tagállamok viselik**, ami megakadályozná, hogy harmadik felek számára bármiféle légiközlekedés-védelmi költség merüljön fel, és kiküszöbölne mindenfajta diszkriminációt, hogy ezáltal helyesen lehessen megválasztani utasok, a repülőtéren hatóságok, a légitársaságok és a kormányok számára egyaránt előnyös, optimális megoldást.

2.5. Az EGSZB támogatja az Európai Bizottság döntését, szintén arra a következtetésre jutva, hogy **a harmadik opció szolgálja legjobban a fogyasztók érdekeit, és növeli meg**

leginkább a nyújtott légiközlekedés-védelmi szolgáltatások hatékonyságát, megjegyezve azt is, hogy ennek az opciónak a nemzeti szintű adminisztrációja és a költségek ebből adódó emelkedése elhanyagolható lehet, ha az Európai Bizottság hozzá tud járulni, hogy a feladatnak szentelt egységekként a repülőtéren díjakról szóló irányelv rendelkezéseivel összhangban már létrehozott NASC-titkárságokat alkalmazza ⁽¹⁾.

2.6. Az EGSZB ugyanakkor úgy véli, hogy az Európai Bizottság által választott opció csak akkor fogja elérni a várt célt, **ha a kormányok beleegyeznek, hogy jelentősen emelik hozzájárulásukat** a vonatkozó költségekhez.

2.7. Az irányelv átláthatóságról szóló rendelkezéseit illetően az EGSZB úgy véli, hogy ezeknek világosan ki kell mondaniuk, hogy ez a szempont nem csupán a légi közlekedés biztonsági költségeivel kapcsolatos problémákra vonatkozik, hanem ugyanolyan mértékben a meglévő finanszírozási mechanizmusokra is; a légitársaságoknak és az utasoknak csak **akkor lehet pontos fogalmuk arról, hogy a repülőtéren hatóságok miként számítják ki a légiközlekedés-védelmi díjakat, ha ezeket a finanszírozási mechanizmusokat nyitják és átláthatóvá teszik**. A védelmi személynéltségeit és fő teljesítménymutatóit hasonlóképpen nyilvánosan elérhetővé kell tenni.

2.8. Az Indokolás 3., „A javaslat jogi elemei” részének „Konzultáció és megoldáskeresés” és „Átláthatóság” című bekezdéseit illetően az EGSZB úgy véli, hogy **a légi utasokat – a légiközlekedés-védelemre elkülönített költségvetés fő hozzájárulóit – tömörítő szervezetek képviselőinek**, ha csak megfigyelőként is, **de részt kellene venniük a repülőtéren hatóságok és a légitársaságok közötti megfelelő párbeszédben**. Így elkerülhető lenne olyan biztonsági eljárások bevezetése vagy indokolatlan fenntartása, amelyek költségesek és az utasok számára zavaróak, anélkül hogy lényegesen hozzájárulnának a terrorizmus veszélyének csökkentéséhez. Ilyen intézkedéseket a normál eljárások mellé rendszerint az egyesült államokbeli és/vagy az izraeli hatóságok javasolnak. Ezeket a kockázat szintjétől függően bizonyos helyzetekben alkalmazzák, az EU néhány biztonsági hatósága azonban túlbuzgóságában és olykor attól való félelmében, hogy ő lesz a felelős a kockázat szintjének helytelen felméréseért, mégis arra törekszik, hogy állandó gyakorlatot csináljon belőlük. Ezért a civil szervezetek számos olyan javaslatát elutasítják, amely e kérdések közös megvitatására irányul.

2.8.1. A brüsszeli nemzetközi repülőtéren így az utasokat arra kérik, hogy vegyék le a cipőjüket, mielőtt áthaladnának a fémdektoros kapun, és a cipőket külön vizsgálják meg. Ez azt a veszélyt rejti magában, hogy az utasok megfertőződnek, amikor mezítáblal haladnak át a biztonsági ellenőrzés területén, ahol vírusok milliói bújhatnak meg, például egy olyan személy tüsszentése folytán, aki még nem diagnosztizált sertésinfluenzát hordoz. Ugyanakkor a repülőtér vezetése közpénzeket használt fel számos olyan, utolsó generációs vizsgálóberendezés megvásárlására, amely ellenőrizni tudja az utasok cipőjét, miközben az a lábukon van. Ezt a berendezést üzembe állították a biztonsági ellenőrzés területén, de az utasok biztonsági ellenőrzése alatt nincs használatban.

⁽¹⁾ HL L 70., 2009.3.14., 11. o.

2.8.2. Egy másik aktuális és vitatható dolog az, hogy nem szabad egy engedélyezett, komolytalanul alacsony mennyiségnél több folyadékot felvinni a fedélzetre; a kialakult határ – főleg az indokolatlan túlbuzgóság miatt – utasonként 100 ml, ami nevétségés érték.

2.9. Annak ellenére, hogy a légiközlekedés-védelmi szolgáltatások profittermelő voltának az irányelvtervezetben szereplő tilalma teljesen összeférhetetlen a profit optimalizálását célul kitűző magánvállalatok létezését és működését meghatározó filozófiával, és ugyanakkor az irányelvjavaslat 7. cikkének további félreértelmezéseit elkerülendő, az EGSZB nyomatékosan javasolja az Európai Bizottságnak, hogy engedje meg a repülőterek biztonsági szolgáltatásának magáncégek által történő üzemeltetését, kivéve az ellenőrzési és átvizsgálási műveleteket.

2.10. Az EGSZB úgy véli, hogy az Európai Bizottság javaslatának megfelelő alkalmazása, **a civil társadalom képviselőinek erősebb szerepével** együtt, jelentős előnyöket hozhat az európai emberek és a világ többi részén élők, valamint a légiközlekedési iparág és az EU repülőter-üzemeltetői számára.

3. Általános megjegyzések

3.1. Az Európai Bizottság irányelvjavaslata – széles körű konzultáció eredménye

3.1.1. Az irányelv készítésekor a DG TREN kikérte a tagállamok, valamint az iparágat és a fogyasztókat képviselő szakmai szervezetek véleményét, és tizenegy tagállamból, a repülőter-vezetések és légi fuvarozók kilenc szakmai szervezetétől, valamint egy, a légi utasokat képviselő szervezettől érkező információkat használt fel.

3.1.2. A tagállamok egyike sem támogatta azt a javaslatot, hogy a légiközlekedés-védelmi költségeket teljesen a nemzeti kormányok fedezzék, azzal érvelve, hogy ezek a költségek a légiközlekedési ágazat üzleti tevékenységének szerves részét képezik, és így a magának légiközlekedési szektornak kell viselnie őket, az autópárnak az autóbiztonság javításába történő beruházásaihoz hasonlóan. Valamennyi tagállam sürgette a szóban forgó tevékenységekből származó operatív nyereség teljes tilalmát, hangsúlyozva az e téren biztosítandó magas szintű átláthatóság szükségességét.

3.2. A probléma meghatározása

3.2.1. A légiközlekedés-védelem költségeinek részletezése

3.2.1.1. A költségek három fő összetevőből állnak: a repülőter biztonsági költségei, a légitársaságok költségei és a tagállamok által viselt költségek. Az utasok és a rakomány (poggyász) biztonsági ellenőrzése teszik ki e költségek nagy részét.

3.2.1.2. A biztonsági ellenőrzések költségei két részből tevődnek össze: a bérekből, valamint az infrastruktúra és a berendezések költségeiből. A légiközlekedés-védelmi szolgáltatásokat általában vagy kompetens nemzeti szervezetek nyújtják, vagy ezekkel a repülőter-vezetését, illetve egy erre szakosodott magáncéget bíznak meg.

3.2.2. Mennyibe kerül, és ki fizet a végén?

2007-ben a légi közlekedés biztonsági költségei az EU-ban mintegy 1,6 milliárd eurót tettek ki, ami a közösségi repülőtereket igénybe vevő több mint 636 millió utas által vásárolt repülőjegyek átlagos költségének kb. 1 %-át jelentette. A tagállamok és az ágazat által viselt költségek legnagyobb részét a légi utasok által fizetett díjakból és járulékos költségekből fedezték. Összességében a légitársaságok, utasok és a légi áruszállítás a légiközlekedés-védelmi szolgáltatások költségeinek több mint 90 %-át fedezik, míg a nemzeti kormányok – költségvetési támogatások révén – a fenti költségeknek csak mintegy 6–7 %-át viselik.

3.2.3. Megkülönböztető gyakorlatok a légiközlekedés-védelmi szolgáltatások költségeinek terén

A légi utasokra célállomásuktól függetlenül ugyanazok a biztonsági ellenőrzések vonatkoznak az EU-n belül, ideértve a belföldi járatokat is. A légiközlekedés-védelmi költségeknek tehát azonosnak kellene lenniük. Sajnálatos módon azonban – a költségcsökkentés érdekében – a légitársaságok az utasokra hárítják a biztonsági ellenőrzések költségeit, amelyeket tulajdonképpen saját maguknak kellene viselniük. Általánosságban elmondható, hogy a nemzeti légitársaságok saját repülőtereiken úgy juttatják érvényre erősebb pozíciójukat, hogy a belföldi járatok javára leszorítják az árakat, míg a külföldről induló járatok esetében megnövelik a repülőjegyek árát.

1. táblázat: a légiközlekedés-védelem utasonként számított költsége az EU viszonylatában közlekedő járatok és a belföldi járatok esetében

Ország / repülőter	EU-n belüli	Belföldi
Románia – bukaresti repülőter	7,50 €	3,81 €
Spanyolország – összes repülőter	1,39 €	1,18 €
Litvánia – Vilnius	2,32 €/MT (a repülőgép maximális felszállási tömege)	legfeljebb 1,16 €/MT (a repülőgép maximális felszállási tömege)
Ciprus – Larnaca	0,39 €	0

Az 1. táblázat azt a gyakorlatot mutatja be, amely során számos nemzeti légitársaság különböző díjszabást alkalmaz a nemzetközi és belföldi járatokra vonatkozó légiközlekedés-védelmi szolgáltatások költségeinek fedezésére. Ez teljes mértékben ellentmond a polgári légi közlekedés biztonságáról szóló 300/2008/EK keretrendelet 5. cikke rendelkezéseinek (2).

3.3. Különböző lehetőségek modellezése és szimulációja / az optimális megoldás kiválasztása

Az irányelv előkészítésekor az Európai Bizottság matematikai szimulációt alkalmazott négy különböző opció értékelésére, ami a légiközlekedés-védelmi díjakra vonatkozó hatályos nemzetközi elveken alapult.

3.3.1. 1. opció: Az **EU nem játszik szerepet a folyamatban, és e döntés következményei**

A kiszabott díjak komoly megkülönböztetéshez vezetnek a légitársaságok és az utasok viszonylatában.

(2) HL L 97., 2008.4.9., 72. o.

3.3.2. 2. opció: **Az önszabályozó politikák ICAO és az iparág által elfogadott gyakorlata** megvédi az utasok érdekeit, és a légi fuvarozók és a repülőterek közötti közvetlen párbeszéd révén hatékonyabban segítheti elő a légiközlekedés-védelmi szolgáltatásokat.

Egy hasonló keretmegállapodás 1981 óta létezik az ICAO szabályok formájában, de az önszabályozás semmilyen jelentős eredményt nem tudott felmutatni.

3.3.3. 3. opció: **Hasonlóan a 2. opcióhoz, de európai irányelv révén szabályozva**

Ezenfelül a légitársaságok keresetet indíthatnak a repülőterek ellen, amennyiben a légiközlekedés-védelmi díjak megkülönböztető jellegűek, vagy más célra használják őket, mint a légiközlekedés-védelmi költségek fedezése. Ezt a megoldást számos idekapcsolódó uniós politika is támogatja, és összhangban áll az idevágó nemzeti szintű jogszabályokkal is.

3.3.4. 4. opció: a tagállamok **viselik a légiközlekedés-védelemmel kapcsolatos összes költséget**, ami megszüntetné a harmadik felekre háruló valamennyi légiközlekedés-védelmi költséget és a megkülönböztetést.

Ez a megoldás nem ösztönzi a légiközlekedés-védelmi szolgáltatások színvonalának javítását, mivel az ágazati üzemeltetők egyáltalán nem lennének költségeik ellenőrzésére készítve. Ezenkívül ezt a lehetőséget az összes tagállam is hevesen ellenezte.

3.4. Az EGSZB-nek az új módszer meghatározásához az Európai Bizottság által kiválasztott elvekre vonatkozó értékelése

3.4.1. Szubszidiaritás

3.4.1.1. Akkor alkalmazandó, ha a javaslat nem tartozik a Közösség kizárólagos hatáskörébe, és az egyes tagállamok önmagukban nem tudják kielégítő módon megvalósítani a javaslatban foglalt célkitűzéseket, mert az EU-ban a légiközlekedés-védelmi díjrendszerek és reptéri illetékek szabályozása nem egységes.

3.4.1.2. A tagállamok díjszabási rendszerei továbbra is eltérnek, ami meggátolja, hogy a repülőterek és a légi fuvarozók azonos versenytételek mellett működhessenek.

3.4.1.3. A légiközlekedés-védelmi díjakra vonatkozó közös alapszabályoknak a Közösség egészében való egységes alkalmazása tisztességes versenytételeket teremt a légiközlekedési partnerek számára a repülőterei védelem költségparamétereinek meghatározásakor.

3.4.1.4. Az EU-ban jelenleg eltérő díjszabási rendszereket alkalmaznak, mivel nem léteznek a légiközlekedés-védelmi díjak kiszámításakor egységesen alkalmazott irányadó szabályok. Az irányelv a szóban forgó díjak kiszámításakor alkalmazandó egységes módszer meghatározása és javasolása révén megszünteti az e téren tapasztalható értelmezési zavarokat, és így lehetővé teszi az egységes alkalmazást.

3.4.1.5. A javaslat a tagállamok és/vagy a repülőter-üzemeltetők által kirótt légiközlekedés-védelmi díjak meghatározásakor alkalmazandó minimumkövetelmények megállapítására korlátozódik. Az irányelv nem ír elő specifikus díjszabási rendszert. E rendszer meghatározása nem kerül ki a tagállamok hatásköréből.

Következtetés: a szubszidiaritás elvének kiválasztása és alkalmazása helyes és szükséges az új irányelv átültetéséhez.

3.4.2. Állami felelősségvállalás

3.4.2.1. Csakúgy, mint a szubszidiaritás esetében, akkor alkalmazandó, ha a javaslat nem tartozik a Közösség kizárólagos hatáskörébe, így az irányelv kidolgozása érdekében elfogadott mindkét elv esetén hasonló problémák merülnek fel.

3.4.2.2. A javaslat a tagállamok és/vagy a repülőter-üzemeltetők által kirótt légiközlekedés-védelmi díjak meghatározásakor alkalmazandó minimumkövetelmények megállapítására korlátozódik. Az irányelv nem ír elő specifikus díjszabási rendszert. E rendszer meghatározása nem kerül ki a tagállamok hatásköréből.

Következtetés: az állami felelősségvállalás elvének kiválasztása és alkalmazása helyes és szükséges az új irányelv átültetéséhez. Ennek során kellően figyelembe kell venni az aszimmetrikus, ellentmondásos feltételek kialakulásának lehetőségét, valamint az antiterrorista készség biztosítandó szintjeiben a tagállamok között mutatkozó egyenlőtlenségeket, illetve a légi fuvarozók nemzetiségét. Újra kell értékelni és jelentősen meg kell növelni a kormányzatok légiközlekedés-védelemhez nyújtott pénzügyi hozzájárulását, mivel az állam az a közigazgatási szerv, amely a leginkább felelős a terrorizmus elleni küzdelemért.

3.4.3. Díjszámítás

3.4.3.1. A légi navigációs és földi kiszolgálási szolgáltatások nyújtásáért felszámított díjakról már a légi navigációs szolgáltatók közös díjszámítási rendszerének létrehozásáról szóló, 2006. december 6-i 1794/2006/EK európai bizottsági rendelet, ⁽³⁾ valamint a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló, 1996. október 15-i 96/67/EK tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ is rendelkezik.

3.4.3.2. Tekintettel azokra a komoly különbségekre, amelyek a tagállamoknak a nemzeti repülőtereken alkalmazott légiközlekedés-biztonsági rendszerek kifejlesztéséhez, létrehozásához és üzembe helyezéséhez való hozzájárulásaiban mutatkoznak, a légiközlekedés-védelemhez kapcsolódó jogi költségeket nem lehet egy közös díjszámítási rendszer keretében meghatározni.

Következtetés: a díjszámítás elvének kiválasztása és alkalmazása helyes és szükséges az új irányelv átültetéséhez; ugyanakkor az EU-ban érvényben lévő feltételek sokfélesége miatt nem lehetséges egy közös díjszámítási rendszer kidolgozása.

⁽³⁾ HL L 341., 2006.12.7., 3. o.

⁽⁴⁾ HL L 272., 1996.10.25., 36. o.

3.4.4. Tájékoztatás és kommunikáció

3.4.4.1. A repülőterek használói Európában és a többi kontinensen általában repülőtér-üzemeltetői bizottságokba szerveződnek, és folyamatos párbeszédet folytatnak a repülőtér irányító szerveivel.

3.4.4.2. Ez a keret lehetővé teszi az információcserét a légiközlekedés-védelmi díjak kiszámítására vonatkozó eljárással és a díjszámítás alapjával kapcsolatban, különösen az operatív előrejelzéseket, fejlesztési terveket, valamint konkrét kérelmeket és javaslatokat illetően.

Következtetés: a légiközlekedés-védelmi szolgáltatók és a repülőtéri hatóságok közötti tájékoztatás és közvetlen kommunikáció elvének kiválasztása helyénvaló, és alkalmas az új irányelv átültetésére; azonban még nagyobb jelentőséget nyerhetne, ha közönségszolgálati tevékenységeket is magában foglalna.

3.4.5. Harmonizáció

3.4.5.1. A légiközlekedés-védelmi költségek alapkulcsát harmonizálni lehetne a közösségi repülőtereken, ahol a légiközlekedés-védelmi díjak teljes mértékben fedezik e költségeket.

3.4.5.2. Az ilyen díjak kivetéséből származó bevételeknek azonban nem szabad meghaladniuk a légiközlekedés-védelmi szolgáltatások nyújtásának összköltségét, beleértve az állami finanszírozást is, tehát röviden: az ilyenfajta tevékenység nem hozhat operatív hasznot.

3.4.5.3. Ezért a légiközlekedés-védelmi díjakat általában véve nem lehet teljes mértékben harmonizálni.

Következtetés: míg az alapkulcs harmonizációja elvének kiválasztása és alkalmazása helyes és szükséges az új irányelv átültetéséhez, felhívjuk a figyelmet arra a tényre, hogy az összes díj harmonizációja nem lehetséges, és operatív nyereség szerzése nem engedélyezett.

3.4.6. Átláthatóság

3.4.6.1. Biztosítani kell az átláthatóságot, amennyiben a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. március 11-i 300/2008/EK európai parlamenti és tanácsi

rendelettel összhangban megállapított közös alapkövetelményeknél szigorúbb nemzeti légiközlekedés-védelmi intézkedések kihatnak a gazdaságra.

3.4.6.2. Megjegyzendő, hogy a szóban forgó intézkedések némelyike – átmeneti vagy tartós jelleggel – csak a légitársaságok külön kérésére foganatosítható.

Következtetés: az átláthatóság elvének kiválasztása és alkalmazása helyes és szükséges az új irányelv átültetéséhez, amennyiben a nemzeti légiközlekedés-védelmi intézkedések szigorúbbak a közösségi intézkedéseknél, illetve a légitársaságok külön kérésére kerültek bevezetésre. Ezenkívül részletes információkat kell rendelkezésre bocsátani a pénzügyi eszközök forrásairól és a kiutalt eszközök beszedéséért felelős szervekről, amennyiben ezek a szervek nem a repülőtéri hatóságokhoz tartoznak.

3.4.7. Minden tagállamban nemzeti független felügyeleti hatóságot kell felállítani

3.4.8. Nemzeti független felügyeleti hatóságot már minden uniós országban felállítottak, minisztériumközi struktúrával.

3.4.9. Bár mint kormányzati szerv, a nemzeti független felügyeleti hatóság titkársága nem tevékenykedhet teljes mértékben független felügyeleti testületként, úgy véljük, hogy – tekintettel munkatársainak szakmai felkészültségére és nemzetközi hírnevére, valamint a rendelkezésére pénzügyi erőforrásokra – pártatlan módon felügyelni tudja, hogy az irányelv rendelkezéseit megfelelően és hatékonyan alkalmazzák.

Következtetés: egy nemzeti független felügyeleti hatóság felállítása helyes és szükséges az új irányelv rendelkezéseinek sikeres végrehajtásához. Az EGSZB úgy véli, hogy kormányzati struktúrákba való beágyazottságuk ellenére a nemzeti független felügyeleti hatóság titkárságai ezt a szerepet pártatlanul és professzionálisan láthatják majd el, így csökkentve a tagállamoknak az új struktúrák létrehozására és üzemeltetésére irányuló pénzügyi ráfordításait.

Kelt Brüsszelben, 2009. november 5-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Mario SEPI