

A Régiók Bizottsága véleménye – Az európai repülőterek jövője

(2007/C 305/03)

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

a következőket ajánlja:

- szükség van bizonyos szabályozásra, azonban annak „könnyűnek” kell lennie, és ott kell beavatkozni, ahol a nemzeti jogszabályokról úgy látják, hogy nem működnek (a szubszidiaritás elvének megfelelően). A szabályozás fő elemei a konzultációs folyamat átláthatósága és egy európai fellebbezési eljárás kell, hogy legyenek,
- az 1 millió utasban megállapított küszöbérték önkényesnek tűnik, és valószínűleg szükségtelen, mivel 150 repülőtérre terjeszti ki a jogszabály hatályát, köztük számos kicsi, regionális repülőtérre, mely nem tud megbirkózni az adminisztratív teendőkkel. Az irányelvnek ezért csak azon repülőterekre kell vonatkozni, amelyek az EU teljes légiutas-forgalmának 1 %-nál nagyobb hányadát bonyolítják le,
- a nemzeti független szabályozó hatóságnak hatáskörében kell állnia, hogy kivételt tegyen, és arra is felhatalmazással kell rendelkeznie, hogy bevonjon a küszöbérték alá eső repülőtereket, amennyiben úgy tűnik, hogy jelentős piaci erővel rendelkeznek. A nemzeti légiközlekedési szabályozó hatóságok által végrehajtandó valamennyi piacvizsgálatot az Európai Bizottság ellenőrzi, hogy biztosítsa a végrehajtás egységességét Európa-szerte (ennek alapján a COM(2006) 820 dokumentum 1. cikkének 2. pontja módosításra szorul),
- az irányelvnek semlegesnek kell lennie a közös kassza elvét tekintve,
- a repülőterek különböző új lehetőségek kihasználásával való, korlátlan megközelíthetősége igen lényeges eleme e kapacitásoknak és a regionális repülőterek meglévő kapacitásai teljesebb kihasználásának,
- a regionális repülőterek alapvető fontosságúak a régiók jóléte szempontjából, és jelentős szerepet játszhatnak a főbb légi csomópontok túlterheltségének csökkentésében. Ezenkívül kiszolgálhatják az általános légiközlekedési ágazatot, és több olyan szolgáltatást nyújthatnak, amelyek részére a nagy repülőterek a kereskedelmi forgalom bővülése miatt a jövőben kevesebb teret tudnak biztosítani.

Referenciaszöveg

Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a Közösségben a légitársaságok szolgáltatásainak működtetésére vonatkozó közös szabályokról,

COM(2006) 396 final

A Bizottság közleménye a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Az európai repülőterek kapacitásaira, hatékonyságára és biztonságára irányuló cselekvési terv,

COM(2006) 819 final

Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelv a repülőtéri illetékekről,

COM(2006) 820 final

A Bizottság jelentése az 1996. október 15-i 96/67/EK tanácsi irányelv alkalmazásáról,

COM(2006) 821 final

Előadó: Gordon KEYMER, Tandridge körzet tanácsának tagja (UK/EPP)

1. Politikai ajánlások**I. Szabályozási igény**

1. Szükség van bizonyos szabályozásra, azonban annak „könnyűnek” kell lennie, és ott kell beavatkozni, ahol a nemzeti jogszabályokról úgy látják, hogy nem működnek (a szubszidiaritás elvének megfelelően). A szabályozás fő elemei a konzultációs folyamat átláthatósága és egy európai fellebbezési eljárás kell, hogy legyenek.

II. Repülőtéri illetékek

2. Az 1 millió utasban megállapított küszöbérték önkényesnek tűnik, és valószínűleg szükségtelen, mivel 150 repülőtérre terjeszti ki a jogszabály hatályát, köztük számos kicsi, regionális repülőtérre, mely nem tud megbirkózni az adminisztratív teendővel. Azt ajánljuk, hogy a nemzeti légitársaságok szabályozó hatóságok végezzenek piacvizsgálatokat, melyeket az EU ellenőrizhet, hogy biztosítsa a végrehajtás egységességét Európa-szerte.

3. Az irányelv csak azon repülőterekre vonatkozik, melyek az EU teljes légiutas-forgalmának 1 %-nál nagyobb hányadát bonyolítják le.

4. A nemzeti független szabályozó hatóság hatáskörében áll, hogy kivételt tegyen, vagy a piaci versenyképességi vizsgálat alapján, vagy pedig olyan repülőterek esetében, melyek nemzeti piaci részesedése 20 %-nál kevesebb. Arra is fel van hatalmazva, hogy bevonjon a küszöbérték alá eső repülőtereket, amennyiben úgy tűnik, hogy jelentős piaci erővel rendelkeznek.

5. A nemzeti légitársaságok szabályozó hatóságok által végrehajtandó valamennyi piacvizsgálatot az Európai Bizottság ellenőrzi, hogy biztosítsa a végrehajtás egységességét Európa-szerte.

6. Az irányelvnek semlegesnek kell lennie a közös kassza elvét tekintve (a külön kassza is jól működhet).

7. A repülőtereknek képeseknek kell lenniük arra, hogy több különböző illeték kiszabásával működjenek, mind a „lehorogonyzó” légitársaságok ösztönzésére, mind pedig az alacsony

költségű terminálok adott repülőtér belüli kialakításának céljából.

III. Szabályozó

8. A nemzeti szabályozó hatóságoknak valóban függetlennek kell lenniük, működési és pénzügyi szempontból egyaránt.

IV. Kapacitás

9. Európának nemcsak a meglévő kapacitások felhasználását kell javítania, hanem új kapacitásokba is be kell fektetnie.

10. A repülőterek különböző új lehetőségek kihasználásával való, korlátlan megközelíthetősége igen lényeges eleme a kapacitásoknak és a regionális repülőterek meglévő kapacitásai teljesebb kihasználásának. Elsősorban a repülőterek városközpontokkal és nagysebességű vasúthálózatokkal való összekapcsolása, továbbá a sűrűbb nagysebességű vasúthálózat révén csökkenthető a rövid távú forgalom, és szabadítható fel kapacitás.

11. A légi közlekedés fontos szerepet játszik a kibővült Európában, mivel gyors és rugalmas lehetőséget kínál arra, hogy el lehessen jutni egyik regionális repülőtérrel a másikra. Az általános légi forgalomra irányuló rendelkezés ezért megőrizendő.

V. Földi kiszolgálás

12. Az 1996. évi irányelv kedvező hatással járt a hatékonyság növekedésére, a költségek csökkenésére és a munkahelyteremtés terén. A meglévő irányelvet jobban is végre lehetne hajtani, új jogszabályra azonban nincsen szükség.

VI. Tervezési hatások

13. A regionális kapcsolatok és a növekedés közötti összefüggést felismerve az RB úgy véli, hogy a regionális repülőterek alapvető fontosságúak a régiók jóléte szempontjából, és jelentős szerepet játszhatnak a főbb légi csomópontok túlterheltségének csökkentésében. Ezenkívül kiszolgálhatják az általános légitársaságok ágazatot, és több olyan szolgáltatást nyújthatnak, amelyek részére a nagy repülőterek a kereskedelmi forgalom bővülése miatt a jövőben kevesebb teret tudnak biztosítani.

14. A regionális és helyi önkormányzatoknak másmilyen – rövidebb időtávú és dinamikusabb – kapcsolatokat kell kialakítaniuk a légiközlekedési ágazattal.

15. A repülőterek jövőbeli növekedését jobban számításba kell venni a helyi és regionális földhasználat (lakóházak, közlekedési hálózatok, kiskereskedelem) hosszú távú tervezése során.

2. A Régiók Bizottságának ajánlásai

1. ajánlás

Az Európai Bizottság javaslata a repülőtéri illetékekről szóló irányelvre (COM(2006) 820)

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
(1) preambulumbekzdés A repülőterek fő feladata és kereskedelmi tevékenysége a légi járművek – valamint az utasok és a rakományok – ellátása és kezelése a leszállástól a felszállásig, lehetővé téve, hogy a légi fuvarozók biztosítsák légiközlekedési szolgáltatásaikat. Ennek céljából a repülőterek a légi járművek működéséhez, illetve az utasok és a rakomány irányításához kapcsolódó bizonyos mennyiségű létesítményt és szolgáltatást nyújtanak, amelyek költségeit repülőtéri illetékeken keresztül fedezik.	(1) preambulumbekzdés A repülőterek fő feladata és kereskedelmi tevékenysége a légi járművek – valamint az utasok és a rakományok – ellátása és kezelése a leszállástól a felszállásig, lehetővé téve, hogy a légi fuvarozók biztosítsák légiközlekedési szolgáltatásaikat. Ennek céljából a repülőterek a légi járművek működéséhez, illetve az utasok és a rakomány irányításához kapcsolódó bizonyos mennyiségű létesítményt és szolgáltatást nyújtanak, amelyek költségeit általában, de nem feltétlenül kizárólag repülőtéri illetékeken keresztül fedezik.

Indokolás

Az irányelvnek semlegesnek kell lennie a közös kassza elvét tekintve (a külön kassza is jól működhet).

2. ajánlás

Az Európai Bizottság javaslata a repülőtéri illetékekről szóló irányelvre (COM(2006) 820)

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
1. cikk (2) bekezdés Az irányelv alkalmazandó minden, a Szerződés rendelkezéseinek tárgyát képező területen elhelyezkedő, kereskedelmi forgalomban részt vevő olyan repülőtérre, amelynek éves forgalma meghaladja az egymillió utas- vagy a 25 000 tonnás rakományforgalmat.	1. cikk (2) bekezdés Az irányelv alkalmazandó minden, a Szerződés rendelkezéseinek tárgyát képező uniós területen elhelyezkedő, kereskedelmi forgalomban részt vevő húsz legnagyobb olyan repülőtérre, amelynek éves forgalma meghaladja az egymillió utas- vagy a 25 000 tonnás rakományforgalmat. <u>Az irányelv alkalmazandó minden, a Szerződés rendelkezéseinek tárgyát képező területen elhelyezkedő, kereskedelmi forgalomban részt vevő olyan repülőtérre, amelynek éves forgalma meghaladja az EU teljes légiutas-forgalmának 1 %-át.</u> <u>A nemzeti független szabályozó hatóság hatáskörében áll, hogy kivételt tegyen, vagy a piaci versenyképességi vizsgálat alapján, vagy olyan repülőterek esetében, melyek nemzeti piaci részesedése 20 %-nál kevesebb. Arra is fel van hatalmazva, hogy bevonjon a küszöbérték alá eső repülőtereket, amennyiben úgy tűnik, hogy jelentős piaci erővel rendelkeznek.</u> <u>A nemzeti légiközlekedési szabályozó hatóságok által végrehajtandó valamennyi piacvizsgálatot az Európai Bizottság ellenőrzi, hogy biztosítsa a végrehajtás egységességét Európa-szerte.</u>

Indokolás

Az irányelv – jelenlegi megfogalmazása alapján – több mint 150 repülőtérrel szabályozna, amelyek közül sokan nem rendelkeznek az irányelv végrehajtása révén keletkező bürokratikus teher viseléséhez szükséges infrastruktúrával, és amelyek piaci részesedése nem indokolja, hogy a jogszabály hatálya kiterjedjen rájuk. Támpontként hozzátennénk, hogy a húsz legnagyobb uniós repülőtér utasforgalma egyenként több mint 10 millió fő.

Kelt Brüsszelben, 2007. október 10-én.

a Régiók Bizottsága
elnöke
Michel DELEBARRE