

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl aviacijos saugumo rinkliavų

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

(2010/C 128/27)

Pranešėjas **Marius Eugen OPRAN**

Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 80 straipsnio 2 dalimi, 2009 m. liepos 20 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl aviacijos saugumo rinkliavų

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

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2009 m. spalio 12 d. priėmė savo nuomonę.

457-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2009 m. lapkričio 4–5 d. (2009 m. lapkričio 5 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 130 narių balsavus už, 4 – prieš ir 2 susilaikius.

1. Rekomendacijos ir pasiūlymai

1.1. Komitetas rekomenduoja Parlamentui ir Tarybai **priimti Komisijos parengtą direktyvos projektą dėl aviacijos saugumo sąnaudų, kad pažangi metodika ir siūlomi sprendimai galėtų būti kuo greičiau taikomi visose valstybėse narėse.**

1.2. EESRK taip pat siūlo **padaryti toliau nurodytus pataisymus ir pakeitimus**, kad Komisijos nurodyta pažangi metodika ir sprendimai būtų aiškesni bei lengviau taikomi.

1.2.1. Aiškinamojo memorandumo 3 dalies „Teisiniai pasiūlymo aspektai“ poskirsnyje „Nediskriminavimas“ Komitetas siūlo atsižvelgti į orlaivių gamintojų indėlį (įskaitant mokslinių tyrimų ir technologijų plėtros sąnaudas), skirtą aukštesniam orlaivio saugumo lygiui užtikrinti, ir šios dalies tekstą išdėstyti taip: „**Aviacijos saugumo rinkliavų sąnaudoms turėtų būti teisingos oro transporto įmonėms, keleiviams ir aeronautikos pramonei ir jų nediskriminuojančios.**“

1.2.2. Komitetas siūlo direktyvos projekto 1 straipsnio „Dalykas“ 1 punktą iš dalies pakeisti taip: „**Šia direktyva ES lygiu nustatomi bendri oro uosto rinkliavų apskaičiavimo ir surinkimo principai, taikytini visuose Bendrijos oro uostuose.**“

1.2.3. Komitetas siūlo direktyvos projekto 4 straipsnio „Konsultacijos“ 2 punktą suformuluoti taip: „**Valstybės narės užtikrina, kad visuose oro uostuose būtų įsteigtas aviacijos veiklos vykdytojų komitetas, kuris dalyvautų privalomoje ir reguliarioje konsultacijų procedūroje su oro uosto valdymo organu dėl saugumo rinkliavų sistemos taikymo ir tų rinkliavų dydžio. Tokios konsultacijos vyksta kaskart prareikus, bet ne rečiau kaip kartą per metus. Šio komiteto veikloje nuolat kviečiami**

dalyvauti ir pilietinės visuomenės organizacijų, atstovaujančių oro transporto keleivių interesams, atstovai, kiekvienu konkrečiu atveju jiems suteikiamos tikrojo nario arba stebėtojo teisės.“

1.2.4. Atsižvelgdamas į tai, kad valstybės narės yra įpareigojamos finansiškai remti naujų tarnybų įsteigimą, EESRK mano, kad **Komisija, Parlamentas ir Taryba turėtų apsispręsti ir pasirinkti vieną iš toliau nurodytų dviejų galimybių:**

1.2.4.1. Leisti profesionalioms ir gerai apmokytoms NASK sekretoriatų struktūroms atlikti nepriklausomos priežiūros įstaigos funkcijas, kad nereikėtų teikti finansinės paramos.

1.2.4.2. Laikytis pradinio sprendimo įsteigti *naujas nepriklausomas struktūras.*

1.2.5. Būdamas įsitikinęs, kad apskritai su nacionaliniu saugumu, ypač su kova prieš terorizmo grėsmę susijusi veikla yra labai svarbi valstybių narių pareiga, Komitetas mano, kad **turėtų būti peržiūrėtas ir ženkliai padidintas vyriausybės finansinis įnašas, skirtas aviacijos saugumo priemonių sąnaudoms, kurios šiuo metu tenka oro uostams, oro vežėjams ir keleiviams, padengti.**

2. Išvados ir pastabos

2.1. Komisijos pasiūlyta nauja rinkliavoms už saugumo paslaugų teikimą civilinėje aviacijoje apskaičiuoti metodika grindžiama atrinktais ir **apibrėžtais pagrindiniais principais**, kurių turi laikytis visi oro uostų veiklos vykdytojai nustatydami rinkliavų, kurias turi mokėti arba visi galimi naudotojai (valstybės, oro uostų valdytojai, oro transporto bendrovės ir keleiviai), arba viena ar kelios išvardytų naudotojų kategorijos:

— subsidiarumas,

- valstybės atsakomybė,
- apmokestinimas (tarifai),
- informacija ir komunikacija,
- suderinimas,
- skaidrumas,
- nacionalinės nepriklausomos priežiūros įstaigos (NNPI) įsteigimas kiekvienoje valstybėje narėje.

2.2. Atidžiai įvertinęs Komisijos siūlomus pagrindinius principus, Komitetas mano, kad praktinis jų įgyvendinimas gali panaikinti dabartinius procedūrinius neatitikimus bei užtikrinti šios naujos novatoriškos metodikos sėkmingą taikymą.

2.3. Kalbant apie būtinybę visose valstybėse narėse įsteigti nacionalines nepriklausomas priežiūros įstaigas, Komitetas nurodo, kad:

2.3.1. Kiekvienoje ES valstybėje jau yra įsteigtos tarpministerinės struktūros – nacionalinės aviacijos saugumo komisijos (NASK).

2.3.2. Nepaisant to, kad NASK negali būti laikoma visiškai nepriklausomu organu, šios tarnybos sekretoriatas, kuris turi visus reikiamus profesinius, žmogiškuosius ir finansinius išteklius, gali atlikti priežiūros funkciją ir užtikrinti tinkamą ir veiksmingą direktyvos nuostatų taikymą. EESRK mano, kad apskritai su žmonių saugumu susiję klausimai valstybėse narėse neturėtų būti patikėti tik nepriklausomam organui ir galiausiai turėtų būti užtikrinta parlamentinė demokratine kontrolė.

2.4. Komitetas palankiai vertina Komisijos profesionalų darbą, ypač taikytą kompiuterinio modeliavimo metodą, siekiant įvertinti **įvairias pagrindines aviacijos saugumo rinkliavų, grindžiamų galiojančiais tarptautiniais principais, taikymo galimybes.**

2.4.1. **ES nevaizina jokio vaidmens šiame procese** ir tokios pozicijos pasekmės.

2.4.2. **Savireguliuavimo politikos, kuriai pritaria Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO) ir aviacijos sektorius,** taikymas galėtų apsaugoti keleivių interesus ir veiksmingiau remti aviacijos saugumo paslaugas tiesiogiai konsultuojantis su oro vežėjais ir oro uostais.

2.4.3. **Tokia pati galimybė kaip 2.4.2. punkte, tačiau reguliuojama europine direktyva.**

2.4.4. **Visas oro uosto saugumo sąnaudas padengia** valstybės narės; tokiu atveju trečiosios šalys nepatirtų jokių su saugumu susijusių išlaidų ir neliktų diskriminavimo, siekiant teisingai pasirinkti optimalų sprendimą, kai laimi visi: keleiviai, oro uosto administracija, oro bendrovės ir vyriausybės.

2.5. Komitetas pritaria Komisijos sprendimui ir taip pat daro išvadą, jog **trečioji galimybė geriausiai tenkina vartotojų interesus ir labai padidina teikiamų oro uosto saugumo paslaugų**

veiksmingumą, taip pat pabrėžia, jog šios galimybės administracinis įgyvendinimas valstybių narių lygiu ir su juo susijusios papildomos išlaidos būtų nereikšmingos, jeigu Komisija sutiktų pavesti priežiūros funkciją NASK sekretoriatams, įsteigtiems pagal Direktyvą dėl oro uostų rinkliavų ⁽¹⁾.

2.6. Be to, Komitetas mano, kad Komisijos pasirinkta galimybė duos laukiamų rezultatų tik tuo atveju, jei **vyriausybės savo ruožtu sutiks labai padidinti savo įnašą į patiriamų sąnaudų finansavimą.**

2.7. EESRK mano, kad direktyvos nuostatose dėl skaidrumo reikia aiškiai nurodyti, kad jos taikomos ne tik su aviacijos saugumo sąnaudomis susijusioms problemoms, bet taip pat ir tokiu pačiu mastu galiojantiems finansavimo būdams. Tik **finansavimo mechanizmų atvirumas ir skaidrumas** leis oro vežėjams ir keleiviams tiksliai suprasti, kaip **oro uostų administracijos apskaičiuoja saugumo rinkliavas.** Lygiai taip turi būti viešai skelbiamos saugumo darbuotojų išlaikymo sąnaudos ir pagrindiniai jų veiklos veiksmingumo rodikliai.

2.8. Kalbant apie aiškinamojo memorandumo 3 dalies „Teisiniai pasiūlymo aspektai“, poskirsnius „Konsultacijos ir teisių gynimo priemonės“ ir „Skaidrumas“, Komitetas mano, jog **oro transporto keleivių, kaip pagrindinio aviacijos saugumui skirtu biudžeto šaltinio, organizacijų atstovai turėtų dalyvauti atitinkamame oro uosto administracijų ir oro transporto bendrovių dialoge,** netgi jeigu jiems būtų suteiktos tik stebėtojų teisės. Taip būtų galima išvengti tam tikrų brangiai kainuojančių ir keleivius trikdančių saugumo procedūrų įvedimo arba nepagrįstų jų tolesnio taikymo ir tai iš esmės nepadidintų teroristų išpuolių grėsmės. Paprastai tokias priemones, papildančias standartines procedūras, siūlo taikyti JAV ir (arba) Izraelio žinybos. Jos taikomos tam tikrais atvejais, kurie yra susiję su grėsmės lygiu. Tačiau tam tikrų valstybių narių už saugumą atsakingos tarnybos, rodydamos nepaprastai didelį uolumą arba baimindamosi prisiimti atsakomybę už klaidingai įvertintą pavojaus lygį, dažnai yra linkusios tokias procedūras taikyti nuolat. Dėl šios priežasties jos paprastai atmeta daugybę pilietinės visuomenės pasiūlymų bendrai apsvarstyti šiuos reikalus.

2.8.1. Pavyzdžiui, Briuselio nacionaliniame oro uoste prieš praeinant pro stacionarius metalo detektorius keleiviai prašomi nusiauti batus, kurie skenuojami atskirai. Per šią procedūrą iškyla pavojus, kad piliečiai, eidami be batų pro saugumo patikros vietą, užsikrės ligomis, nes ant grindų gali būti milijonai įvairių virusų, pavyzdžiui, atsiradusių nusičiaudėjus asmeniui, kuriam dar ne diagnozuotas kiaulių gripas. Juo labiau, kad oro uosto administracija už valstybės pinigus yra įsigijusi nemažai naujausios kartos skenavimo ir aptikimo įrangos, kuria galima tikrinti keleivių batus pastariesiems jų nenusiavus. Ši įranga jau sumontuota saugumo patikros vietoje, tačiau kol kas nenaudojama keleivių saugumo patikros procedūroms.

⁽¹⁾ OL L 70, 2009 3 14, p. 11.

2.8.2. Kitas diskutuojamas atvejis – draudimas į orlaivį įsinešti skysčių daugiau negu didžiausias leistinas kiekis, kuris yra juokingai mažas. Juokingos normos – 100 ml vienam keleiviui – iš esmės buvo nustatytos dėl perdėto bei nepagrįsto uolomo.

2.9. Nepaisant to, kad direktyvos projekto nuostatos, draudžiančios pelnytis iš aviacijos saugumo paslaugų visiškai nesiderina su pačia privačių įmonių egzistavimo ir veiklos filosofija, t.y. siekti kuo didesnio pelno, kartu siekiant išvengti neteisingo siūlomoms direktyvos 7 straipsnio aiškinimo, Komitetas primygtinai rekomenduoja Komisijai leisti privačioms bendrovėms teikti oro uostams saugumo paslaugas, išskyrus atlikti skenavimo ir aptikimo procedūras.

2.10. EESRK laikosi nuomonės, kad tinkamas Komisijos pasiūlymo taikymas ir **didėsnis pilietinės visuomenės atstovų vaidmuo** galėtų būti labai naudingas tiek Europos ir kitų pasaulio kraštų piliečiams, tiek ir aeronautikos pramonei bei visiems ES oro uostų veiklos vykdytojams.

3. Bendrosios pastabos

3.1. Komisijos pasiūlymas priimti direktyvą – plačių konsultacijų rezultatas

3.1.1. Rengdamas direktyvos projektą Komisijos GD TREN (energetikos ir transporto generalinis direktoratas) valstybėse narėse surengė konsultacijas su šiam sektoriui ir vartotojams atstovaujančiomis profesinėmis organizacijomis, remdamasis vienuolikos valstybių narių, devynių profesinių oro uostų administracijų ir oro vežėjų organizacijų ir vienos asociacijos, atstovaujančios oro transporto keleiviams, pateiktais duomenimis.

3.1.2. Nė viena valstybė narė nepritarė pasiūlymui, kad valstybių narių vyriausybės padengtų visas saugumo sąnaudas, tvirtindamos, kad šios sąnaudos yra sudėtinė veiklos aviacijos sektoriuje sąnaudų dalis ir jas turi padengti aviacijos pramonė taip, kaip padengia automobilių pramonė, kuri investuoja į automobilių saugos didinimą. Visos ES valstybės narės pasisakė už tai, kad būtų visiškai uždrausta siekti pelno iš šios veiklos, ir pabrėžė, jog būtina šioje srityje užtikrinti aukštą skaidrumo lygį.

3.2. Problemos apibūdinimas

3.2.1. Aviacijos saugumo sąnaudų pasiskirstymas

3.2.1.1. Aviacijos saugumo sąnaudas sudaro trys pagrindinės dalys: oro uostų saugumo sąnaudos, aviacijos bendrovių sąnaudos ir valstybėms narėms tenkančios sąnaudos. Didžiąją jų dalį sudaro keleivių ir krovinių (bagažo) saugumo patikros sąnaudos.

3.2.1.2. Saugumo patikros sąnaudos susideda iš dviejų dalių: darbuotojų atlyginimų ir infrastruktūros bei įrangos naudojimo sąnaudų. Saugumo paslaugas paprastai teikia kompetentingos nacionalinės organizacijos arba šios paslaugos perduodamos oro uosto administracijai ar specializuotai privačiai įmonei.

3.2.2. Kiek kainuoja aviacijos saugumas ir kas galiausiai už jį sumoka

2007 m. aviacijos saugumo sąnaudos visoje ES siekė 1,6 milijardo EUR, o ši suma sudaro apie 1 proc. vidutinės bilieto kainos, kurią sumokėjo daugiau nei 636 milijonų keleivių, vykstančių iš Bendrijos oro uostų. Valstybės narės ir aviacijos pramonė didžiąją savo sąnaudų dalį susigrąžina iš mokesčių ir papildomų rinkliavų, kurias sumoka oro transporto keleiviai. Iš viso oro linijų bendrovės, keleiviai ir krovinių siuntėjai oro transportu padengia 90 proc. aviacijos saugumo paslaugų sąnaudų, o valstybių narių vyriausybės biudžeto lėšomis jų padengia tik 6–7 procentus.

3.2.3. Diskriminacinė praktika aviacijos saugumo paslaugų sąnaudų srityje

Oro transporto keleiviams visoje ES teritorijoje taikoma vienoda saugumo patikra, kad ir kur ji vyktų, įskaitant ir vidaus skrydžius. Todėl saugumo sąnaudos visur turėtų būti vienodos. Deja, oro linijų bendrovės, norėdamos sumažinti savo sąnaudas, dažnai saugumo patikros sąnaudas, kurias iš esmės turėtų padengti pačios, perkelia keleiviams. Paprastai kalbant, nacionalinės bendrovės naudojami savo padėtimi savo šalies oro uostuose, jos pakeičia kainos struktūrą taip, kad ji būtų palankesnė vidaus skrydžiams ir kad pakiltų skrydžių, vykdomų iš kitos šalies, bilietų kaina.

1 lentelė. ES vidaus ir vietinių skrydžių aviacijos saugumo sąnaudos, tenkančios vienam keleiviui

Valstybė / Oro uostas	ES vidaus skrydis	Vietinis skrydis
Rumunija. Bukarešto oro uostas	7,50 EUR	3,81 EUR
Ispanija. Visi oro uostai	1,39 EUR	1,18 EUR
Lietuva. Vilniaus oro uostas	2,32 EUR / maksimalios orlaivio kilimo masės MT	1,16 EUR / maksimalios orlaivio kilimo masės MT
Kipras. Larnakos oro uostas	0,39 EUR	0

1 lentelėje pateikiami pavyzdžiai rodo, kad daugelis nacionalinių bendrovių skirtingai apmokestina saugumo paslaugas, teikiamas tarptautiniams ir vietiniams skrydžiams. Tokia praktika visiškai prieštarauja Reglamento (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių 5 straipsnio nuostatomis (2);

3.3. Įvairių galimybių modeliavimas ir imitavimas. Optimalaus sprendimo pasirinkimas

Rengdama direktyvą, Komisija matematinio imitavimo būdu įvertino keturias galimybes, pagrįstas galiojančiais tarptautiniais principais, taikomais rinkliavoms už aviacijos saugumo paslaugas.

3.3.1. 1 galimybė. ES nevaicina jokie vaidmens šiame procese, ir tokios pozicijos pasekmė

Taikomi tarifai paskatins keleivių diskriminavimą oro linijų bendrovių atžvilgiu.

(2) OL L 97, 2008 4 9, p. 72.

3.3.2. 2 galimybė. **Savireguliuavimo politikos, kuriai pritaria Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO) ir aviacijos sektorius, taikymas** galėtų apsaugoti keleivių interesus ir veiksmingiau remti aviacijos saugumo paslaugas tiesiogiai konsultuojantis su oro vežėjais ir oro uostais.

Nors tokia sistema Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos taisyklių pavidalu taikoma nuo 1981 m., savireguliuavimas nedavė jokių akivaizdžių rezultatų.

3.3.3. 3 galimybė. **Tokia pati kaip 2 galimybė, tačiau reguliuojama europine direktyva**

Be to, oro bendrovės gali oro uostus paduoti į teismą, jeigu saugumo rinkliavos yra diskriminuojančio pobūdžio arba jeigu jos naudojamos kitais tikslais nei saugumo sąnaudoms padengti. Toks sprendimas remiasi daugeliu susijusių ES politikos sričių ir dera su šios srities valstybių narių teisės aktais.

3.3.4. 4 galimybė. Valstybės narės **visiškai padengia oro uostų saugumo išlaidas**. Šiuo atveju trečiosios šalys nepatirtų jokių su saugumu susijusių išlaidų ir nebūtų diskriminuojamos.

Tačiau toks sprendimas visiškai neskatina gerinti saugumo paslaugų kokybės, nes ji neskatintų atitinkamos veiklos vykdytojų kontroliuoti savo sąnaudų. Be to, visos valstybės narės šį sprendimą ryžtingai atmeta.

3.4. *Komisijos pasirinktų principų taikymas naujai metodikai apibrėžti. Komiteto įvertinimas*

3.4.1. Subsidiarumas

3.4.1.1. Subsidiarumo principas taikomas tais atvejais, kai pasiūlymas nepriklauso išimtinai Bendrijos kompetencijai. Tačiau pavienės valstybės narės negali visiškai pasiekti pasiūlymo tikslų, nes Europos Sąjungoje saugumo rinkliavų ir rinkliavų už naudojimąsi oro uostais nustatymo sistemos reguliuojamas skirtingai.

3.4.1.2. Valstybės narės toliau taiko skirtingas saugumo rinkliavų sistemas, ir tai trukdo sukurti vienodas sąlygas oro uostams ir oro vežėjams.

3.4.1.3. Visose ES valstybėse narėse taikant vienodas pagrindines saugumo rinkliavų taisykles visi aviacijos sektoriaus partneriai oro uostų saugumo sąnaudas paskirstytų pagal vienodus parametrus.

3.4.1.4. ES taikomos keletas skirtingų apmokestinimo sistemų, nes nėra nustatytų vienodų saugumo rinkliavų apskaičiavimo principų. Direktyva nustačius ir apibrėžus tokių rinkliavų apskaičiavimo metodą, būtų pašalinti neaiškumai šioje srityje ir taptų įmanoma vienodai apskaičiuoti rinkliavas.

3.4.1.5. Pasiūlymas apsiriboja tik pačiomis būtinausiomis taisyklėmis, kurių valstybės narės ir (arba) oro uostų veiklos vykdytojai turi laikytis nustatydami saugumo rinkliavų dydį. Šia direktyva neįpareigojama taikyti kurios nors vienos apmokestinimo sistemos. Valstybės narės gali pačios pasirinkti sistemą.

Išvada. Subsidiarumo principo pasirinkimas ir taikymas yra teisingas ir reikalingas naujos direktyvos nuostatoms įgyvendinti.

3.4.2. Valstybės atsakomybė

3.4.2.1. Kaip ir subsidiarumo principas, valstybės atsakomybės principas taikomas tais atvejais, kai pasiūlymas nepriklauso išimtinai Bendrijos kompetencijai. Rengiant direktyvą dėl abiejų principų taikymo kyla panašios problemos.

3.4.2.2. Pasiūlymas apsiriboja tik pačiomis būtinausiomis taisyklėmis, kurių valstybės narės ir (arba) oro uostų veiklos vykdytojai turi laikytis nustatydami saugumo rinkliavų dydį. Šia direktyva neįpareigojama taikyti kurios nors vienos apmokestinimo sistemos. Valstybės narės gali pačios pasirinkti sistemą.

Išvada. Valstybės atsakomybės principo pasirinkimas ir taikymas yra teisingas ir reikalingas naujai direktyvai įgyvendinti atsižvelgiant į galimas asimetriškas ir viena kitai prieštaraujančias sąlygas, į nevienodą teroristų grėsmės lygį, už kurio nustatymą atsako kiekviena valstybė, ir į oro vežėjo kilmės šalį. Reikėtų peržiūrėti ir labai padidinti vyriausybės indėlį, skirtą aviacijos saugumui finansuoti, nes būtent valstybės lygiu vykdomosios valdžios organai privalo atlikti pagrindinį vaidmenį kovojant su terorizmu.

3.4.3. Apmokestinimas

3.4.3.1. Rinkliavų už oro navigacijos ir antžeminio aptarnavimo paslaugas surinkimas jau aptartas atitinkamai 2006 m. gruodžio 6 d. Komisijos reglamente (EB) Nr. 1794/2006, nustatančiame bendrąją mokesčių už oro navigacijos paslaugas sistemą⁽³⁾, ir 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyvoje 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką.⁽⁴⁾

3.4.3.2. Teisinėms su saugumu susietoms sąnaudoms negalima taikyti bendros apmokestinimo sistemos, nes labai skiriasi skirtingų valstybių narių indėlio dydis, skiriamas aviacijos saugumo sistemoms nacionaliniuose oro uostuose kurti, diegti ir praktiškai taikyti.

Išvada. Apmokestinimo principo pasirinkimas ir taikymas yra teisingas ir reikalingas naujos direktyvos nuostatoms įgyvendinti. Tačiau bendros apmokestinimo sistemos parengti neįmanoma, kadangi ES mastu sąlygos yra labai nevienodos.

⁽³⁾ OL L 341, 2006 12 7, p. 3.

⁽⁴⁾ OL L 272, 1996 10 25, p. 36.

3.4.4. Informacija ir komunikacija

3.4.4.1. Apskritai, Europos ir kitų žemynų oro uostų veiklos vykdytojai yra susibūrę į oro uosto naudotojų komitetus, kurie palaiko nuolatinį dialogą su oro uosto administracija.

3.4.4.2. Tokia sistema leidžia keistis informacija, susijusia su saugumo rinkliavų apskaičiavimo procedūromis ir pagrindu: naudotojų veiklos prognozėmis, plėtros planais, konkrečiais pageidavimais ir pasiūlymais.

Išvada. Informavimo ir saugumo veiklos vykdytojų bei oro uosto administracijos tiesioginės komunikacijos principas yra pasirinktas teisingai ir yra tinkamas naujosios direktyvos įgyvendinimui. Šis principas taptų dar svarbesnis, jeigu į jį būtų įtraukta viešųjų ryšių veikla.

3.4.5. Suderinimas

3.4.5.1. Saugumo sąnaudų mokestinės bazės suderinimas Bendrijos oro uostuose yra įmanomas tais atvejais, kai šias sąnaudas visiškai padengia saugumo rinkliavos.

3.4.5.2. Iš rinkliavų surinktos sumos neturi viršyti visų saugumui užtikrinti faktiškai patirtų sąnaudų dydžio, įskaitant visas valstybės lėšas. Trumpai tariant, negalima leisti pelnytis iš šios veiklos.

3.4.5.3. Dėl šios priežasties visų saugumo rinkliavų iš esmės negalima visiškai suderinti.

Išvada. Mokestinės bazės suderinimo principo pasirinkimas ir taikymas yra teisingas ir reikalingas naujos direktyvos nuostatoms įgyvendinti, tačiau atkreiptinas dėmesys į tai, kad visų rinkliavų suderinti neįmanoma ir kad neleidžiama pelnytis iš šios veiklos.

3.4.6. Skaidrumas

3.4.6.1. Skaidrumas privalo būti užtikrintas tuo atveju, kai taikomos griežtesnės negu specialūs Bendrijos standartai, nustatyti

2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinančiame Reglamente (EB) Nr. 2320/2002, nacionalinės saugumo priemonės turi ekonominį poveikį.

3.4.6.2. Reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad tam tikros tokio pobūdžio priemonės gali būti nustatytos (kaip nuolatinės ar laikinos) tik gavus aiškų vieno ar daugiau oro vežėjų prašymą.

Išvada. Skaidrumo principo pasirinkimas ir taikymas yra teisingas ir reikalingas naujos direktyvos nuostatoms įgyvendinti ir konkrečiai tais atvejais, kai valstybių narių lygiu užtikrinamos saugumo priemonės yra griežtesnės nei nustatytos Bendrijos lygiu arba kai oro vežėjai pateikia aiškų prašymą. Tokį prašymą būtina pagrįsti išsamia informacija apie finansavimo šaltinius ir organus, atsakingus už asignuotų lėšų surinkimą, jeigu lėšas renka ne oro uostų administracijos.

3.4.7. Būtinybė visose valstybėse narėse įsteigti nacionalines nepriklausomas priežiūros įstaigas

3.4.8. Kiekvienoje valstybėje narėje jau yra įsteigtos tarpministerinės struktūros nacionalinės aviacijos saugumo komisijos (NASK).

3.4.9. Kaip vyriausybinių struktūrų, NASK sekretoriatai negali būti visiškai nepriklausoma priežiūros įstaiga, tačiau manome, kad, atsižvelgiant į jų specialistų profesionalumą bei tarptautinę reputaciją ir į turimus finansinius išteklius, jie gali nešališkai kontroliuoti, kad direktyvos nuostatos būtų taikomos teisingai ir veiksmingai.

Išvada. Nepriklausomos priežiūros įstaigos įsteigimas yra tinkama ir reikalinga priemonė sėkmingam naujosios direktyvos nuostatų įgyvendinimui užtikrinti. Nepaisant to, kad NASK priklauso vyriausybiniams struktūroms, Komitetas mano, kad jų sekretoriatai gali nešališkai ir profesionaliai atlikti minėtą funkciją ir taip sumažinti valstybių narių finansinius išpareigojimus įsteigti naujas struktūras ir padėti užtikrinti jų veiksmingą veiklą.

2009 m. lapkričio 5 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Mario SEPI