



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 15.11.2007  
KOM(2007) 704 wersja ostateczna

### **KOMUNIKAT KOMISJI**

**Komunikat w sprawie stosowania rozporządzenia (WE) nr 793/2004 dotyczącego  
wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych  
Wspólnoty**

## KOMUNIKAT KOMISJI

### **Komunikat w sprawie stosowania rozporządzenia (WE) nr 793/2004 dotyczącego wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

#### **1. WPROWADZENIE**

W dniu 21 kwietnia 2004 r. Rada przyjęła rozporządzenie (WE) nr 793/2004 zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty. Celem wprowadzonych zmian było wzmocnienie funkcjonowania rozporządzenia w sposób zapewniający możliwie jak najefektywniejsze zarządzanie ograniczoną przepustowością zatłoczonych portów lotniczych we Wspólnocie i optymalne jej wykorzystywanie. Istniejący system przydzielania czasu na start lub lądowanie nie został znacząco zmieniony.

Zgodnie z art. 14a ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 95/93, zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 793/2004, przed upływem trzech lat od wejścia w życie tego ostatniego Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie komunikat na temat jego funkcjonowania. Komunikat ten ma obejmować w szczególności funkcjonowanie art. 8, 8a i 10. Niniejszy komunikat stanowi wypełnienie tego wymogu.

W dniu 23 stycznia 2007 r. Komisja rozpoczęła konsultacje, których celem było uzyskanie od zainteresowanych stron uwag na temat funkcjonowania rozporządzenia (WE) 793/2004. Komisja otrzymała 44 odpowiedzi nadesłane przez przedstawicieli następujących grup:

- władze krajowe,
- organy regionalne i władze lokalne,
- organizacje i stowarzyszenia zainteresowanych stron,
- przewoźnicy lotniczy,
- porty lotnicze,
- koordynatorzy przydziałów czasu na start lub lądowanie,
- inne podmioty (Eurocontrol).

#### **2. NAJWAŻNIEJSZE KWESTIE**

Z nadesłanych odpowiedzi wyłania się następujący obraz sytuacji:

- (1) Państwa członkowskie, podobnie jak inne zainteresowane strony, zwróciły uwagę na to, że rozporządzenie (WE) 793/2004 obowiązuje zaledwie od trzech lat. Ponieważ jest to stosunkowo krótki okres, trudno jednoznacznie określić występujące trendy i dokonać miarodajnej oceny jego skutków.
- (2) Przewoźnicy lotniczy zwrócili uwagę na zasadniczy problem leżący u podstaw obecnego niedostatku dostępnych czasów na start lub lądowanie w zatłoczonych portach lotniczych, tj. na niewystarczającą przepustowość portów. Przewoźnicy

opowiadają się za zwiększeniem fizycznej przepustowości portów lotniczych zamiast łagodzenia zewnętrznych objawów problemu, czyli braku wystarczającej ilości przydziałów czasu na start lub lądowanie.

- (3) Porty lotnicze dostrzegają pozytywne skutki funkcjonowania rozporządzenia, ale mając na uwadze gwałtowny wzrost zapotrzebowania na przepustowość, spodziewany w najbliższych latach, zwracają również uwagę na konieczność dalszej poprawy sposobu wykorzystania przepustowości poprzez zastosowanie dodatkowych reguł i lokalnych wytycznych. Kilka portów lotniczych przedstawiło szczegółowe zalecenia w tym zakresie.
- (4) W odniesieniu do procesu przydzielania czasu na start lub lądowanie, zdefiniowanego na nowo w rozporządzeniu (WE) 793/2004, państwa członkowskie i wszystkie pozostałe zainteresowane strony są zdania, że został on znacznie usprawniony, chociaż trudno jest dokładnie zmierzyć jego skutki w kategoriach efektywnego wykorzystania portów lotniczych.
- (5) Zobowiązanie państw członkowskich do zapewnienia możliwości stosowania sankcji lub równoważnych środków w przypadkach nadużywania przydziałów czasu na start lub lądowanie wywarło znaczący wpływ na zachowanie przewoźników lotniczych. Poziom przestrzegania przez przewoźników różnych przepisów dotyczących przydzielania i wykorzystywania czasu na start lub lądowanie uległ poprawie – dzięki istnieniu samej możliwości nakładania sankcji lub równoważnych środków nie wystąpiły przypadki, w których byłoby konieczne ich zastosowanie.
- (6) Koordynatorzy przydziałów czasu na start lub lądowanie są zdania, że rozporządzenie wprowadziło liczne ulepszenia w porównaniu do rozporządzenia (EWG) 95/93 i że jak dotąd funkcjonuje dość dobrze, jednak nadal sytuacja w wielu obszarach wymaga poprawy – dotyczy to zwłaszcza kwestii nowych podmiotów, lokalnych wytycznych oraz roli i pozycji koordynatorów.

Poniżej omówiono konkretne wypowiedzi na temat poszczególnych kwestii poruszonych w dokumencie konsultacyjnym Komisji. Kiedy mowa jest o „rozporządzeniu”, dotyczy to jedynie rozporządzenia (WE) 793/2004.

### 3. NOWE PODMIOTY

***Wydaje się, że przepisy dotyczące nowych podmiotów wywarły ograniczony wpływ na konkurencję w portach lotniczych Wspólnoty i na optymalne wykorzystanie ich ograniczonej przepustowości.***

Odpowiedź na pytanie o zakres, w jakim rozporządzenie przyczyniło się do stworzenia możliwości wejścia na rynek dla nowych podmiotów, sprawiła państwom członkowskim pewną trudność, ponieważ ich organy są wprawdzie w stanie określić liczbę nowych podmiotów działających w portach lotniczych objętych koordynacją, ale nie potrafią stwierdzić, czy liczba ta byłaby inna, gdyby nie wprowadzono przepisów dotyczących nowych podmiotów. Zdaniem niektórych państw członkowskich definicja nowego podmiotu jest zbyt skomplikowana, ponieważ nie określa jasno czym jest „nowy podmiot” i może być różnie interpretowana.

Niektóre państwa członkowskie doceniają użyteczność przepisów dotyczących nowych podmiotów, które umożliwiają im przewoźnikom lotniczym uzyskanie przydziałów czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych innych państw członkowskich. Przepisy dotyczące nowych podmiotów okazały się również użyteczne w relacjach z krajami trzecimi, ponieważ umożliwiły przewoźnikom z tych krajów uzyskanie przydziałów czasu na start lub lądowanie w zatłoczonych portach lotniczych Wspólnoty.

Niemniej jednak przepisy te mogą być uznane za zbyt restrykcyjne: przyznają one nowym podmiotom pierwszeństwo w ramach administracyjnego przydzielania czasów z dostępnej puli, co może utrudnić przewoźnikom działającym już na małą skalę w zatłoczonym porcie lotniczym rozszerzenie działalności i konkutowanie na konkretnych trasach z przewoźnikiem o ugruntowanej pozycji rynkowej. Taką ekspansję należałoby uznać za równie dobry sposób zwiększania konkurencji jak zachęcanie nowych podmiotów do wchodzenia na rynek.

Z drugiej strony doświadczenia innych państw członkowskich pokazują, że problemem jest raczej brak zainteresowania ze strony nowych podmiotów, które nie obejmują dostępnych przydziałów czasu, a nie brak możliwości wejścia na rynek w danym porcie lotniczym przez nowe podmioty wynikający z braku dostępnych przydziałów czasu.

Jedno z państw członkowskich odnotowało, że przydziały udostępniane na podstawie przepisów mających zastosowanie do nowych podmiotów pozostawały niewykorzystane lub były wykorzystywane jedynie przez krótki czas. Państwo to doszło w związku z tym do wniosku, że nowe podmioty nie zwiększyły konkurencji dla zasiedziały przewoźników. To państwo członkowskie preferuje wprowadzenie – w miejsce przepisów dotyczących nowych podmiotów – wytycznych lokalnych, zgodnie z którymi przewoźnikom i połączeniom lotniczym przyznawano by pierwszeństwo na podstawie kryteriów takich jak rozmiar wykorzystywanego statku powietrznego czy obsługa nowych portów docelowych i nowych częstotliwości na trasach, na których dziennie wykonuje się mniej niż trzy loty w obie strony. Dwa państwa członkowskie nadmieniły, że przepisy dotyczące nowych podmiotów faworyzowały tworzenie nowych tras, i że większość przydziałów czasu dla nowych podmiotów wykorzystano do lotów na krótkich i średnich trasach.

Porty lotnicze uznały, że przepisy dotyczące nowych podmiotów nie miały prawie żadnego wpływu na konkurencję pomiędzy przewoźnikami, ponieważ na ich podstawie przewoźnicy rozpoczynali działalność w portach lotniczych na bardzo niewielką skalę, czego skutkiem był wzrost liczby niewielkich operacji lotniczych, niestanowiących skutecznej konkurencji. Potwierdzeniem tego jest względnie niewielka liczba atrakcyjnych przydziałów czasu dostępnych w ramach puli. Rygorystyczne stosowanie przepisów dotyczących nowych podmiotów może uniemożliwiać skuteczne wykorzystywanie ograniczonej przepustowości. Jako alternatywę zaproponowano rozwijanie przepisów lokalnych jako instrumentu optymalizacji wykorzystywania przepustowości. W ramach tego podejścia państwa członkowskie miałyby możliwość zrezygnowania ze stosowania przepisów dotyczących nowych podmiotów i zastąpienia ich przepisami lokalnymi.

Zdaniem przewoźników lotniczych trudno jest właściwie ocenić skutki przepisów dotyczących nowych podmiotów. Uważają oni, że konkurencja między przewoźnikami lotniczymi w Europie jest wystarczająco silna, i że zatłoczenie portów lotniczych nie zniechęca nowych podmiotów do konkutowania z przewoźnikami o ustalonej pozycji ani w głównych, ani w drugorzędnych portach lotniczych. Jeden z przewoźników lotniczych stwierdził, że w ciągu ostatniej dekady tanie linie lotnicze uruchomiły nowe połączenia lub zwiększyły liczbę obsługiwanych połączeń w trzydziestu dwóch portach lotniczych objętych

koordynacją. Mogłoby to dowodzić skuteczności przepisów dotyczących nowych podmiotów. Należy jednak zauważyć, że nie ma wyraźnego związku między tą tendencją a wprowadzeniem rozporządzenia, które weszło w życie dopiero w 2004 r.

Niektórzy koordynatorzy argumentowali, że przepisy dotyczące nowych podmiotów mogą być w pewnej mierze niezrozumiałe dla przewoźników z siedzibą we Wspólnocie, a tym bardziej dla przewoźników z krajów trzecich. Generalnie koordynatorzy przyznali, że nie są w stanie stwierdzić, czy przepisy dotyczące nowych podmiotów przyczyniły się do wzrostu konkurencji na trasach wewnątrzspółnotowych, ponieważ poziom konkurencji jest uzależniony od szeregu różnych czynników związanych z portami lotniczymi. Wprowadzenie szerszego zbioru przepisów mających zastosowanie do nowych podmiotów mogłoby zapobiec sytuacjom, w których skutki rygorystycznego stosowania przepisów uniemożliwiają osiągnięcie innych celów rozporządzenia, takich jak optymalne wykorzystanie ograniczonej przepustowości.

Jeden z koordynatorów uznał ponadto, że wtórny handel przydziałami czasu bardziej przyczynił się do zwiększenia efektywności korzystania z przydziałów czasu niż przepisy dotyczące nowych podmiotów, ponieważ dzięki temu mechanizmowi małe statki powietrzne wykonujące loty na krótkich trasach zostały zastąpione przez duże samoloty latające na długich trasach.

Sam fakt, że aby zachować status nowego podmiotu przewoźnicy nie mogą przekroczyć określonej, ograniczonej liczby posiadanych przydziałów czasu oznacza, że nie mogą oni rozszerzać oferty połączeń i mają w związku z tym małe szanse na stworzenie rentownej sieci połączeń i osiągnięcie konkurencyjnej „masy krytycznej” operacji. Ograniczenie to może skutkować rozproszeniem przydziałów czasu pomiędzy wielu małych przewoźników, a tym samym względnym wzmocnieniem pozycji zasiedziały przewoźników w głównych węzłach lotniczych.

#### 4. ROLA KOORDYNATORA

***Główny problem związany z rolą koordynatorów dotyczy ich neutralności i funkcjonalnej niezależności. Istnieją dowody wskazujące, że stosowne przepisy rozporządzenia nie zostały jeszcze wdrożone w jednorodny i spójny sposób we wszystkich państwach członkowskich.***

Niektóre państwa członkowskie przekazały obowiązki koordynatora przydziałów czasu na start lub lądowanie operatorom portów lotniczych i przyznają, że w rezultacie koordynator nie jest funkcjonalnie niezależny od wszystkich zainteresowanych stron, czego wymaga rozporządzenie. Większość państw członkowskich wprowadziła funkcjonalny rozdział pomiędzy koordynatorem przydziałów czasu na start lub lądowanie a wszelkimi zainteresowanymi stronami, i zdaniem tych państw sprzyja to zapewnieniu neutralności i niezależności działań koordynatora.

Przewoźnicy lotniczy zwracają uwagę na fakt, że nie we wszystkich państwach członkowskich zapewniono wystarczający stopień niezależności koordynatora przydziałów czasu na startu lub lądowanie, a zwłaszcza rozdziału funkcjonalnego. Nalega się, aby Komisja w trybie priorytetowym zapewniła jednorodne stosowanie odpowiednich przepisów rozporządzenia w całej Unii Europejskiej. Tani przewoźnicy obawiają się, że koordynatorzy przydziałów czasu na start i lądowanie mogą mieć zbyt szerokie uprawnienia, oraz uważają, że wprowadzenie procedury odwoławczej mogłoby być rozwiązaniem tego problemu.

Regionalni przewoźnicy lotniczy wyrazili opinię, że posługiwanie się w pracach komitetu koordynacyjnego językiem innym niż angielski utrudnia jego funkcjonowanie. Zalecają oni udostępnienie na żądanie tłumaczenia, bądź przyjęcie języka angielskiego jako języka roboczego tych komitetów. Jeden z przewoźników lotniczych zasugerował, że wydajność pracy komitetów byłaby lepsza, gdyby powoływano jeden komitet na jednego koordynatora (a nie na jeden port lotniczy).

Koordinatorzy przydziałów czasu na start lub lądowanie z zadowoleniem przyjęli fakt, że w rozporządzeniu podkreśla się znaczenie niezależności koordynatorów. Państwa członkowskie odnotowały znaczne postępy w zakresie stosowania odpowiednich przepisów rozporządzenia, chociaż jak dotąd nie wszyscy koordynatorzy uzyskali wymagany całkowicie niezależny status. Koordinatorzy mogliby być bardziej niezależni, gdyby w zakresie swojego budżetu nie byli uzależnieni od operatorów portów lotniczych i przewoźników lotniczych. Koordinatorzy nie wykazali jednak na podstawie danych liczbowych ani żadnych innych, że obecne rozwiązania finansowe mają negatywny wpływ na ich pozycję.

Ogólnie uważa się, że pełna jawność danych o rozkładach lotów umożliwi osiągnięcie neutralności i zapobiegnie dyskryminacji w procesie przydzielania czasu na start lub lądowanie, ponieważ decyzje podejmowane w tym zakresie przez koordynatorów będą mogły być weryfikowane przez inne zainteresowane strony. Donoszono także, że w niektórych państwach członkowskich występują poważne problemy z jawnością danych dotyczących rozkładów lotów, będących w posiadaniu koordynatorów. Należy zwrócić uwagę, że obecnie nie wszyscy koordynatorzy w UE przekazują swoje dane do bazy danych na temat przydziałów czasu na start lub lądowanie udostępnianej bezpłatnie wszystkim przewoźnikom lotniczym.

## 5. PROCES PRZYDZIAŁU CZASU NA START LUB LĄDOWANIE

***Lokalne wytyczne mogą potencjalnie zwiększyć elastyczność procesu, dostosowując go do lokalnej sytuacji w celu umożliwienia lepszego wykorzystania dostępnych przydziałów czasu na start lub lądowanie w zatłoczonych portach lotniczych, pod warunkiem, że wytyczne te będą zgodne z przepisami rozporządzenia.***

Państwa członkowskie są zdania, że mimo iż nie istnieje żadna ogólnie przyjęta definicja „efektywnego wykorzystania przepustowości portu lotniczego”, szereg nowych lub zmienionych przepisów rozporządzenia przyczyniło się do poprawy tego wskaźnika. Należą do nich definicja serii czasów na start lub lądowanie, dalsze wzmocnienie zasady „use-it-or-lose-it” (utrata przydziału w razie jego niewykorzystania) i bardziej rygorystyczne przepisy na temat siły wyższej.

Porty lotnicze podkreślają wartość dodaną, jaką rozporządzenie może wnieść dzięki temu, że umożliwi wprowadzanie lokalnych przepisów, w elastyczny sposób usprawniających proces przydziału czasu na start lub lądowanie. Uznaje się jednak, że obecnie ta korzyść ma ograniczony charakter, a odpowiednie przepisy mogłyby zostać wzmocnione poprzez szersze stosowanie zasady „use-it-or-lose-it” w odniesieniu do wykorzystywania przydziałów czasu oraz umożliwienie portom lotniczym wprowadzenia opłaty za rezerwację przydziału czasu, która zachęciłaby przewoźników lotniczych do faktycznego wykorzystywania przydzielonych czasów. Opłata taka byłaby uiszczana z góry za każdy przydzielony czas na start lub lądowanie i przepadałaby w przypadku niewykorzystania go.

Przewoźnicy lotniczy zwracają uwagę na brak wspólnej definicji efektywnego wykorzystania przepustowości portu lotniczego. Przedstawili oni kilka propozycji takiej definicji, np. definicję odnoszącą się do zmaksymalizowania liczby przewożonych pasażerów na każdy przydział czasu, czy też definicję opartą na założeniu optymalnego wkładu w rozwój sieci połączeń obsługiwanych w danym porcie lotniczym. Brak wspólnej definicji utrudnia ocenę skutków zmienionego rozporządzenia. Niemniej jednak rozszerzone możliwości stosowania lokalnych wytycznych stanowią znaczne ulepszenie, podobnie jak możliwość doraźnego zwiększania elastyczności w celu dostosowania przydziału czasów na start lub lądowanie do lokalnych warunków. Konieczne jest zapewnienie zgodności takich lokalnych przepisów z prawem wspólnotowym.

Koordynatorzy przydziałów czasu na start lub lądowanie odnotowali, że nowa definicja serii czasów i bardziej rygorystyczna definicja siły wyższej wywarły pozytywny wpływ na wydajność operacji. Rozporządzenie podniosło minimalną liczbę przydziałów czasu, jakie przewoźnik musi wykorzystywać, aby uzyskać oparte na historycznym precedensie prawo do korzystania z serii czasów. W niewielkim zakresie przyczyniło się to również do ograniczenia fragmentaryzacji rozkładów lotów w portach lotniczych.

## 6. EGZEKWOWANIE PRZEPISÓW

***Wprowadzenie odstrasżających sankcji i równoważnych środków zapobiegających nadużyciom dotyczącym przydziałów czasu na start lub lądowanie przyczyniło się do bardziej efektywnego wykorzystania istniejącej przepustowości.***

Przedstawiciele jednego z państw członkowskich stwierdzili, że przyznana koordynatorom możliwość odbierania przewoźnikom lotniczym przydzielonego czasu na start lub lądowanie w przypadku, gdy nie wykorzystują go oni zgodnie z rozporządzeniem, ma silny skutek odstrasżający, co stanowi niezaprzeczalne ulepszenie obowiązujących przepisów, osiągnięte dzięki rozporządzeniu.

Porty lotnicze nie są zadowolone ze skutków działania przepisów dotyczących egzekwowania obowiązujących reguł, które mają doprowadzić do prawidłowego korzystania z przepustowości portów lotniczych, ponieważ, ich zdaniem, zainteresowanie stworzeniem procedur prowadzących do nakładania sankcji przez władze zarządzające ruchem lotniczym jest niewielkie. Zdaniem przedstawicieli portów lotniczych można by zrobić więcej w dziedzinie opracowywania narzędzi służących prawidłowemu egzekwowaniu rozporządzenia. W tym kontekście zaleca się systematyczne zapewnianie spójności pomiędzy przydziałami czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych a planami lotu. Przydatne byłoby również opracowanie przepisów wykonawczych.

Przedstawiciele portów lotniczych stwierdzili również, że koordynatorzy rzadko korzystają z prawa do odbierania przydzielonych czasów na start lub lądowanie przewoźnikom lotniczym, którzy wielokrotnie i celowo wykonują połączenia poza przydzielonymi czasami. Nie stwierdzono jednak wyraźnie, czy wynika to z niechęci koordynatorów do korzystania z nadanych im uprawnień do egzekwowania przepisów, czy też raczej z dobrego zachowania przewoźników lotniczych.

Przewoźnicy lotniczy są zadowoleni ze znacznego postępu, jaki został dokonany dzięki wprowadzeniu wymogu stosowania skutecznych, proporcjonalnych i odstrasżających sankcji lub równoważnych środków w celu zapobiegania nadużywaniu mechanizmu przydzielania

czasu na start lub lądowanie. Wpływ tego wymogu nie jest jednak określony liczbowo. Przewoźnicy mają mimo to ogólne wrażenie, że samo zagrożenie sankcjami ma skutek odstrasżający i jest przez to skutecznym sposobem doprowadzenia do bardziej efektywnego wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie. Przewoźnicy lotniczy podkreślają, że dalsze sankcje powinny być proporcjonalne.

Jeden z przewoźników wyraził opinię, że w rozporządzeniu brakuje wspólnych zasad monitorowania punktualności korzystania z przydzielonych czasów na start lub lądowanie i nakładania sankcji w związku z tym. Niektórzy koordynatorzy stosują takie zasady w spójny sposób, podczas gdy inni tego nie robią, co prowadzi do zamieszania i nierównego traktowania przewoźników lotniczych. Ten sam przewoźnik postuluje, aby środki podejmowane przez państwa członkowskie przeciwko nadużywaniu przydziałów czasu na start lub lądowanie były upubliczniane w celu zwiększenia poziomu jawności.

Regionalni przewoźnicy lotniczy są zdania, że przy ocenianiu przestrzegania zasady „use-it-or-lose-it” przez przewoźników należałoby uznawać za siłę wyższą szereg okoliczności będących poza kontrolą przewoźnika. Za okoliczność siły wyższej należałoby uznawać między innymi warunki pogodowe mające większy wpływ na operatorów małych statków powietrznych niż na innych, odwołania lotów wynikające z akcji protestacyjnych i strajków, oraz skumulowane opóźnienia o więcej niż jeden dzień wynikające z problemów dotyczących zarządzania ruchem lotniczym prowadzących do odwołania lotu.

Koordynatorzy zwrócili uwagę na to, że jak dotąd nie korzystali oni z prawa do odbierania przydzielonych czasów na start lub lądowanie przewoźnikom lotniczym, którzy wielokrotnie i celowo wykonują połączenia poza przydzielonymi czasami. Jednak dzięki temu, że takie uprawnienie istnieje, koordynatorom łatwiej jest przekonać przewoźników do zmiany zachowania w sytuacjach, które tego wymagają.

Jeden z koordynatorów stwierdził, że Komisja w dużej mierze odpowiada za monitorowanie i egzekwowanie przestrzegania rozporządzenia, i że powinna ona nadać większy priorytet kwestii podniesienia standardów koordynacji w całej UE. Inny koordynator zasugerował, że koordynatorów należałoby uprawnnić do przedstawiania władzom zarządzającym ruchem lotniczym żądania odrzucenia planu lotu w przypadku oczywistego nadużywania przydziałów czasu na start lub lądowanie przez przewoźnika lotniczego.

## **7. PODSUMOWANIE**

Wydaje się, że przepisy dotyczące nowych podmiotów wywarły jedynie niewielki wpływ na poziom konkurencji w portach lotniczych Wspólnoty i na optymalizację wykorzystania ograniczonej przepustowości portów lotniczych – liczne fakty wskazują, że przepisy te są często niezrozumiałe, przez co na ich podstawie przewoźnicy rozpoczynają działalność w portach lotniczych na bardzo niewielką skalę, wykonując niewielkie operacje lotnicze, które nie prowadzą do zwiększenia konkurencji.

Lokalne wytyczne mogą zwiększyć elastyczność procesu przydzielania czasów, dostosowując go do lokalnej sytuacji w celu umożliwienia lepszego wykorzystania dostępnych przydziałów czasu na start lub lądowanie w zatłoczonych portach lotniczych. Należałoby rozszerzyć możliwość stosowania lokalnych wytycznych, pod warunkiem, że będą one zgodne z przepisami rozporządzenia.



Mimo że rozporządzenie przyniosło pewną poprawę w zakresie wykorzystania przepustowości portów lotniczych, nie jest ono odpowiednim środkiem do rozwiązania problemu rosnącego zatłoczenia portów lotniczych Wspólnoty. W celu zapewnienia bardziej efektywnego wykorzystania ograniczonej przepustowości portów lotniczych potrzebne jest wdrożenie środków przewidzianych w komunikacie Komisji zatytułowanym „Plan działania w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie”, przyjętym w październiku 2007 r.; środki te mogą zostać ewentualnie uzupełnione o bardziej konkretne działania w zakresie rynkowych mechanizmów przydzielania czasu na start lub lądowanie.

Występują pewne obawy co do neutralności i funkcjonalnej niezależności koordynatorów w portach lotniczych Wspólnoty objętych koordynacją. Istnieją dowody sugerujące, że stosowne przepisy rozporządzenia nie zostały jeszcze wdrożone w jednorodny i spójny sposób we wszystkich państwach członkowskich.

Wprowadzenie odstrasżających sankcji i równoważnych środków zapobiegających nadużyciom w korzystaniu z przydziałów czasu na start lub lądowanie przyczyniło się do bardziej efektywnego wykorzystania istniejącej przepustowości.

Mimo że rozporządzenie wprowadziło szereg istotnych ulepszeń, których celem jest poprawa wykorzystania ograniczonej przepustowości portów lotniczych, Komisja musi obecnie skupić swoje wysiłki na zapewnieniu właściwego wdrożenia szeregu przepisów, w przypadku których zainteresowane strony napotykają szczególne trudności. Komisja uznaje również, że obowiązujące rozporządzenie może zostać ulepszone poprzez opracowanie dokumentu na temat jego wykładni, wyjaśniającego zakres stosowania określonych przepisów. Jeśli okaże się to niezbędne, Komisja może również ewentualnie dokonać częściowego przeglądu tekstu rozporządzenia.