

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Balík opatrení pre letiská“ obsahujúci tieto štyri dokumenty:

„Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov: Politika v oblasti letísk v Európskej únii – riešenie problémov kapacity a kvality na podporu rastu, prepojitelnosti a udržateľnej mobility“

COM(2011) 823 final,

„Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o službách pozemnej obsluhy na letiskách Únie, ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/67/ES“

COM(2011) 824 final – 2011/0397 (COD),

„Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Európskej únie“ (prepracované znenie)

COM(2011) 827 final – 2011/0391 (COD),

„Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o pravidlách a postupoch zavedenia prevádzkových obmedzení podmienených hlukom na letiskách Únie v rámci vyváženého prístupu a o zrušení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/30/ES“

COM(2011) 828 final – 2011/0398 (COD)

(2012/C 181/31)

Spravodajca: **Thomas McDONOGH**

Európska komisia, Európsky parlament a Rada Európskej únie sa 1., 13. a 15. decembra 2011 a 20. januára 2012 rozhodli podľa článku 100 ods. 2 a článku 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom

Balík opatrení pre letiská obsahujúci tieto štyri dokumenty:

„Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov: Politika v oblasti letísk v Európskej únii – riešenie problémov kapacity a kvality na podporu rastu, prepojitelnosti a udržateľnej mobility“

COM(2011) 823 final

„Návrh Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o službách pozemnej obsluhy na letiskách Únie, ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/67/ES“

COM(2011) 824 final – 2011/0397 (COD)

„Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Európskej únie“ (prepracované znenie)

COM(2011) 827 final – 2011/0391 (COD)

„Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o vypracovaní pravidiel a postupov zavedenia prevádzkových obmedzení podmienených hlukom na letiskách Únie s vyváženým prístupom a o zrušení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/30/ES“

COM(2011) 828 final – 2011/0398 (COD).

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 13. marca 2012.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 479. plenárnom zasadnutí 28. a 29. marca 2012 (schôdza z 28. marca) prijal 169 hlasmi za, pričom 1 člen hlasoval proti a 4 sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

1. Závbery a odporúčania

1.1 Mal by sa zaviesť systém jednorazových bezpečnostných kontrol na letiskách, ktorý navrhla Európska komisia (pozri stanovisko EHSV na tému „Letecká bezpečnosť cestujúcich“⁽¹⁾).

1.2 Pri prevádzkových intervaloch by sa mala brať do úvahy povaha hospodárskej súťaže medzi leteckými spoločnosťami alebo alianciami leteckých spoločností, aby sa zabránilo jej narušeniu.

1.3 Poplatky pri kúpe leteniek on-line, napr. bezpečnostné poplatky, by mali byť transparentné, tak ako to žiadal EHSV vo svojom stanovisku o právach cestujúcich v leteckej doprave⁽²⁾. Ak cestujúci necestuje, malo by byť cestovné minimálne a tie časti cestovného, ktoré letecká spoločnosť nie je povinná zaplatiť, by sa mali cestujúcemu vrátiť.

1.4 Národné letecké úrady a regulačné orgány by mali letiskám umožniť, aby boli pri usmerňovaní dopytu flexibilné, a to prostredníctvom úpravy letiskových poplatkov podľa dopytu, napr. vyššie poplatky počas špičky a iné poplatky mimo špičky.

1.5 Je potrebné presnejšie definovať práva cestujúcich a jednotnejšie uplatňovať pravidlá týkajúce sa príručnej batožiny, pričom by sa mali rešpektovať práva cestujúcich uskutočniť nákupy pred nástupom do lietadla.

1.6 Je veľmi dôležité, aby sa čo najskôr zaviedol jednotný európsky systém kontroly leteckej dopravy, ktorý by mal v záujme efektívnosti zahŕňať aj Ukrajinu a Turecko. Umožnilo by to znížiť náklady a zvýšiť efektívnosť vo všetkých krajinách EÚ. Prinesie to výrazné úspory nákladov a skráti sa tiež doba letu medzi letiskami, čím sa nepriamo vyvinie ďalší tlak na kapacitu letísk.

1.7 Bezpečnosť letísk je čoraz dômyselnejšia a nákladnejšia, nie však nevyhnutne účinnejšia. Mala by sa preskúmať jej účinnosť, pretože ju hradí cestujúca verejnosť. Súčasný náklady na bezpečnosť tvorili v roku 2009, čo je posledný rok, za ktorý boli údaje k dispozícii, až 29 % prevádzkových nákladov letísk.

1.8 Tržby v letiskových predajniach a reštauráciách sa vo veľkej miere používajú na dotovanie prevádzky leteckých spoločností na letiskách (poplatky za štartovaciu a pristávaciu dráhu, parkovanie atď.). Letiská by mali byť aj naďalej podporované v tom, aby maximalizovali tieto tržby a ponúkali maloobchodný sortiment prispôbený konkrétnym potrebám cestujúcich. Tento model totiž zabezpečuje, že poplatky účtované leteckým spoločnostiam zostávajú konkurencieschopné, čo im umožňuje udržiavať a rozširovať služby, z ktorých v konečnom dôsledku profitujú cestujúci.

1.9 Povinnosťou leteckých spoločností by malo byť zabezpečiť za primeraný poplatok prepravu batožiny počas celej trasy

letu bez ohľadu na prepravcu. Cestujúcim by sa tým urýchlil a uľahčil tranzit.

1.10 Všetky veľké letiská by mali monitorovať a zverejňovať správy o hluku a znečistení.

1.11 Revidované nariadenie o službách pozemnej obsluhy musí zaistiť bezpečnosť, ochranu a kvalitu týchto služieb, čo je v záujme všetkých užívateľov letísk vrátane cestujúcich, a to najmä cestujúcich s osobitnými potrebami, ako sú deti, starší ľudia, cestujúci so zníženou pohyblivosťou a cestujúci so zdravotným postihnutím.

1.12 Ďalší poskytovatelia služieb by sa mali schváliť iba v prípade, že sa vylúči pokles kvality a zavedú sa záväzné pravidlá, ktoré zabránia mzdovému dumpingu a zabezpečia prechod pracovníkov v prípade zmeny poskytovateľa služieb za rovnakých podmienok, aké mali u predchádzajúceho zamestnávateľa, a že sú splnené adekvátne požiadavky na kvalifikáciu zamestnancov, ktoré zahŕňajú bezpečnostnú previerku.

1.13 V záujme leteckých spoločností, prevádzkovateľov letísk a spoločností zabezpečujúcich služby pozemnej obsluhy je potrebné zaistiť, aby boli ceny, ktoré sa účtujú za služby pozemnej obsluhy, primerané.

1.14 Bezpečnosť a ochrana obsahu podanej batožiny proti krádeži by sa mala posilniť.

1.15 EHSV vo všeobecnosti víta analýzu Komisie, v ktorej sa poukazuje na potrebu zvýšiť kapacitu a kvalitu letísk.

2. Kontext – Balík opatrení pre letiská

2.1 Balík opatrení pozostáva z týchto štyroch dokumentov:

— Oznámenie o politike v oblasti letísk v Európskej únii – riešenie problémov kapacity a kvality na podporu rastu, prepojitelnosti a udržateľnej mobility.

— Tri návrhy nariadení o

— pravidlách pridelenia prevádzkových intervalov na letiskách v Európskej únii,

— pravidlách a postupoch týkajúcich sa zavedenia prevádzkových obmedzení z hľadiska hluku na letiskách Únie,

— službách pozemnej obsluhy na letiskách v Európskej únii.

Všetky navrhované opatrenia sú veľmi dôležité, ak si majú európske letiská zachovať tempo predpokladaného rastu leteckej dopravy v EÚ v nasledujúcich 10 rokoch.

2.2 V európskom leteckom priemysle došlo k mnohým zmenám, ktoré urýchlili leteckú dopravu a znížili náklady.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 100, 30.4.2009, s. 39 – 43.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 24, 28.1.2012, s. 125.

2.3 Systém SESAR (pozri príslušné stanovisko EHSV⁽³⁾) prinesie prevratné zvýšenie účinnosti a skráti časy letov a meškania vo vzduchu, čím sa zníži hluk a znečistenie letísk. Aby sa však čas obratu zrýchlil, musí sa zvýšiť aj efektívnosť služieb pozemnej obsluhy.

2.4 Projekt Jednotné európske alebo zvýši tiež prepravné objemy na letiskách a príslušné národné a európske rozhodovacie orgány musia prijať opatrenia, ktoré letiskám umožnia pripraviť riadny plán.

2.5 Po dokončení a zavedení systému Galileo sa nepochybne zlepší a urýchli letecká navigácia.

2.6 V rámci iniciatívy na zníženie emisií budú letecké spoločnosti od 1. januára 2012 zodpovedné za svoje celkové emisie vzniknuté počas letu z miest alebo do miest kdekoľvek na svete, pokiaľ sa letisko odletu alebo priletu nachádza v niektorej z krajín EÚ, čo by malo viesť k postupnému zastaveniu používania starších typov lietadiel.

3. Prevádzkové intervaly

3.1 Akčný plán 2007 konštatoval, že na mnohých frekventovaných letiskách EÚ sa prehlbujú rozdiely medzi kapacitou a dopytom. Preťaženie týchto letísk bude aj naďalej problematickou otázkou. Prevádzkové intervaly by sa mali pridelovať leteckým spoločnostiam, ktoré ich dostatočne využívajú a skutočne ich potrebujú, zvlášť vzhľadom na rastúci objem prepravy.

3.2 Veľkú časť tohto dopytu nebude Európa schopná uspokojiť vzhľadom na obmedzenú kapacitu letísk. Napriek celosvetovej ekonomickej kríze a predpokladanému zvýšeniu kapacity letísk o 40 % v rokoch 2007 až 2030 (vrátane nových letísk, nových štartovacích a pristávacích dráh a novej vzdušnej a pozemnej infraštruktúry) približne 2 milióny letov, t. j. 10 % z predpokladaného dopytu, sa nebude môcť uskutočniť z kapacitných dôvodov.

3.3 Konkrétne to znamená, že do roku 2030 bude minimálne 19 európskych letísk pracovať na plnú kapacitu osem hodín denne, každý deň v roku (v porovnaní s rokom 2007, keď len päť letísk pracovalo na plnú alebo takmer plnú kapacitu 10 % celkového času). Bude to mať významný vplyv na celkovú sieť leteckej dopravy, keďže do roku 2030 bude preťaženie na týchto letiskách znamenať, že 50 % všetkých letov bude meškať pri odlete alebo prilete.

3.4 Jedno z najväčších európskych letísk, Frankfurt, má novú štartovaciu a pristávaciu dráhu, ale do roku 2025 bude dopyt prekračovať kapacitu počas celého dňa, rovnako aj na letiskách Londýn Heathrow, Londýn Gatwick, Paríž Orly, Miláno Linate a Düsseldorf. Ak nebude možné zvýšiť kapacitu nad plánovaných 120 pohybov za hodinu, dopyt prekročí kapacitu počas celého dňa aj na letisku Charles de Gaulle v Paríži. Okrem toho bude dopyt naďalej prekračovať kapacitu počas určitej časti dňa na letiskách v Amsterdame, Madride, Mníchove, Ríme Fiumicino a vo Viedni.

3.5 Tento problém s kapacitou je nutné vnímať v kontexte zvýšeného dopytu a presunu svetového leteckého trhu smerom k cestovaniu na Ďaleký východ.

3.6 Nevyhnutné bude lepšie využívať existujúcu kapacitu preťažených letísk prostredníctvom systému pridelovania prevádzkových intervalov, ktorý by mal byť založený na účinnejšom využívaní zdrojov. Bolo by potrebné preskúmať spôsob, akým Komisia rieši získané práva („Granny Rights“) týkajúce sa prevádzkových intervalov. Mnohé z týchto práv boli nadobudnuté pred viac ako 50 rokmi, pričom odvtedy došlo v leteckom priemysle k veľkým zmenám a niektoré letecké spoločnosti ukončili svoju činnosť.

3.7 Národné letecké úrady a regulačné orgány by mali letiskám umožniť, aby boli pri usmerňovaní dopytu flexibilné, a to prostredníctvom úpravy letiskových poplatkov podľa dopytu, napr. vyššie poplatky počas špičky (v ranných a večerných hodinách) a iné poplatky mimo špičky (v popoludňajších hodinách). Týmto spôsobom by sa vyrovnala premávka a vytvorili podmienky, vďaka ktorým bude pre cestujúcich príťažlivejšie cestovať mimo dopravnej špičky.

3.8 Analýza funkčnosti aktuálneho nariadenia o prevádzkových intervaloch ukázala, že zavedený systém ich pridelovania bráni optimálnemu využívaniu nedostatočnej kapacity na frekventovaných letiskách.

3.9 Komisia preto navrhuje zmeny súčasného nariadenia, aby umožnila zavedenie trhových mechanizmov v celej EÚ za predpokladu, že sa zaručí transparentnosť a riadna hospodárska súťaž vrátane väčšej nezávislosti koordinátorov prevádzkových intervalov. Tento postup umožní, aby sa prevádzkové intervaly pridelovali tým prepravcom, ktorí ich dokážu najlepšie využiť.

3.10 Odhaduje sa, že zmenou súčasného systému pridelovania by bolo možné na európskych letiskách každoročne vybaviť až o 24 miliónov cestujúcich viac, čo znamená hospodársky prínos v hodnote viac ako 5 miliárd eur a takmer 62 000 pracovných miest do roku 2025 vďaka systému pridelovania, ktorý bude založený na účinnejšom využívaní zdrojov.

3.11 EHSV poznamenáva, že takýto veľký nárast počtu cestujúcich na letiskách, ktorý by podľa Komisie mali priniesť navrhované zmeny pravidiel pridelovania prevádzkových intervalov, sa v prvom rade zjavne týka objemu a ekonomickej životaschopnosti. Keďže samotný počet prevádzkových intervalov sa nebude zvyšovať, bude návrh na rozšírenie obchodovania s prevádzkovými intervalmi v prvom rade zvyhodňovať veľké vysokokapacitné lietadlá a najvyťaženejšie trasy, ktoré dokážu znášať dodatočné náklady. EHSV sa domnieva, že takýto trend neprospeje regionálnym vedľajším leteckým spoločnostiam v Európe, ktoré zohrávajú hlavnú úlohu v politike súdržnosti v rámci EÚ a pri všeobecných účinkoch siete leteckej dopravy. Najväčší zisk budú mať pravdepodobne finančne najsilnejšie letecké spoločnosti, z ktorých veľký počet má sídlo mimo Európy. EHSV preto žiada Komisiu, aby pred uskutočnením akýchkoľvek zmien pristúpila k ďalšej analýze týchto účinkov a k prípadným nevyhnutným protiopatreniam.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ C 309, 16.12.2006, s. 133 – 134.

3.12 Prevzatie niektorých leteckých spoločností, ktoré vlastnili cenné prevádzkové intervaly na letisku Heathrow a iných letiskách, ako i povaha hospodárskej súťaže medzi leteckými spoločnosťami alebo alianciami leteckých spoločností by sa mala preskúmať, aby sa zabránilo obmedzeniu alebo narušeniu hospodárskej súťaže.

3.13 Problém pridelovania prevádzkových intervalov na účely štartu a pristátia a s tým súvisiaci problém narušenia hospodárskej súťaže, nebezpečenstvo dominantného postavenia niektorých leteckých spoločností a regióny s nedostatočne rozvinutou leteckou dopravou vyplývajú, tak ako už bolo uvedené, z neadekvátnej kapacity letísk. Hoci možno tieto problémy do istej miery riešiť, jediné životaschopné a dlhodobé riešenie je zaoberať sa problémom nedostatočnej kapacity letísk.

4. Hluk – zníženie a obmedzenia

4.1 Európska komisia navrhla zmenu pravidiel, ktoré upravia prevádzkové obmedzenia súvisiace s hlukom na letiskách, s cieľom zabezpečiť konzistentné a primerané uplatňovanie vyváženého prístupu Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO). Vyvážený prístup rešpektuje potrebu obmedzovať hluk na letiskách a v ich blízkosti, ale zároveň usiluje o rovnováhu s potrebami cestujúcej verejnosti. Konečným cieľom týchto navrhovaných zmien je maximalizovať účinnosť a udržateľnosť kapacity štartovacích a pristávacích dráh na európskych letiskách, čo pri zvažovaní týchto návrhov musia zohľadniť všetky orgány EÚ s rozhodovacími právomocami.

4.2 Možno to dosiahnuť rôznymi spôsobmi, napr. vyradením starších lietadiel, ktoré nie sú palivovo úsporné (pozri stanovisko EHSV o znižovaní emisií CO₂ prostredníctvom novej správy letísk⁽⁴⁾). Malo by sa podporiť väčšie využívanie solárnej energie pri klimatizácii a vykurovaní, ako je to v prípade letiska v Madride a Aténach.

4.3 Ďalším významným spôsobom, ako znížiť hluk v leteckej doprave spolu so znížením nákladov na palivo a emisií, je implementácia programu Jednotné európske nebo, najmä programu SESAR, s cieľom znížiť nepotrebné čakanie na prevádzkový interval pri štarte alebo pristátí.

4.4 Komisia preto navrhuje zmeny súčasných pravidiel týkajúcich sa prevádzkových obmedzení súvisiacich s hlukom, čím príslušným orgánom uľahčí vyraďovanie najhlučnejších lietadiel z letísk. Ide o dôležitý krok smerom k dosiahnutiu cieľa Komisie čo najúčinnšie využívať kapacity štartovacej a pristávacej dráhy.

4.5 Pri znižovaní hluku musí mať bezpečnosť prevádzky prvoradý význam. Hluk v okolí letísk môže vyžadovať miestne úpravy a aktívny dialóg s obyvateľmi, pričom dosah rôznych obmedzení na kapacitu letiska, napr. prevádzkový čas, môže mať veľký vplyv na celý letecký systém.

4.6 Mnoho letísk má obmedzený prevádzkový čas z dôvodu hluku a to má samozrejme nepriaznivý dosah na kapacitu, čo vedie k odklonu letov za nepriaznivých poveternostných podmienok. Dostupné štartovacie a pristávacie dráhy by sa mali účinne využívať. Treba pritom brať ohľad na obyvateľov žijúcich v blízkosti letiska.

4.7 Na hlavných letiskách by sa mali zverejňovať správy o výsledkoch monitorovania hluku a znečistenia, čo by ubezpečilo obyvateľov žijúcich v blízkosti letiska, že nie sú vystavovaní nadmernému hluku a znečisteniu. Obyvatelia žijúci v blízkosti letísk by mali mať k dispozícii všetky vhodné zdroje informácií (hluk, kvalita ovzdušia atď.), aby mohli vyjadriť svoj názor k akýmkoľvek plánovaným zmenám. EHSV navrhuje zriadiť miestne informačné výbory všade tam, kde zatiaľ nie sú.

4.8 Nové pravidlá musia umožniť miestnym orgánom, aby sa podieľali na riešení problémov spojených s hlukom. EHSV žiada Komisiu, aby preskúmala súlad týchto pravidiel s cieľmi smernice o kvalite okolitého ovzdušia⁽⁵⁾.

5. Pozemné služby

5.1 Prvoradý význam má zosúladenie kapacity na zemi a vo vzduchu.

5.2 Od roku 2007 rýchlym tempom pokračuje proces vytvárania regulačného rámca pre program Jednotné európske nebo (ďalej len „SES“). V roku 2009 bol prijatý druhý balík právnych predpisov, ktorého cieľom bolo zabezpečiť zavedenie programu Jednotné európske nebo od roku 2012. Dnes je tento rámec takmer dokončený. Letiská, ktoré spolu s manažmentom letovej prevádzky tvoria infraštruktúru civilného letectva, sú jedným z pilierov tejto architektúry. Majú rozhodujúci význam pre sieť leteckej dopravy a ak bude nedostatočná kapacita na zemi, negatívne to ovplyvní projekt SES.

5.3 V rokoch 2012 až 2014 budú výkonnostným cieľom podliehať iba letové traťové navigačné služby, zatiaľ čo výkonnosť letových terminálových navigačných služieb bude monitorovaná od roku 2012. Meškania spôsobujú aj letecké spoločnosti alebo ich služby pozemnej obsluhy (technické služby, nastupovanie atď.), letiská (zariadenie atď.) alebo iné subjekty, ktoré sa zúčastňujú na procese letového odbavenia.

5.4 V zmysle týchto záverov sa Komisia domnieva, že logika systému výkonnosti by sa mala rozšíriť na letiská ako celok v súlade so skutočným prístupom „od odletu po pristátie (gate to gate)“ a s cieľom optimalizovať a integrovať všetky etapy letu, od letiska k letisku. Otázka výkonnosti by nemala končiť na riadiacej veži, ale mala by sa posilniť aj na pozemnej úrovni. Služby pozemnej obsluhy sú nevyhnutné pre zvýšenie kapacity letiska bez akýchkoľvek veľkých kapitálových investícií.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ C 204, 9.8.2008, s. 39 – 42.

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2008, s. 1 – 44.

5.5 Letiská sa tiež zapájajú do technologickej časti SES programu SESAR. Program SESAR má potenciál rozšíriť kapacitu letísk, čím sa uspokojí ďalší dopyt a zníži sa počet oneskorených alebo zrušených letov.

6. Zlepšenie služieb pozemnej obsluhy

6.1 Hoci služby pozemnej obsluhy nie sú vždy viditeľné, skúsenosť cestujúceho na letiskách aj vo vzduchu závisí od ich kvality. Či už ide o správny príjem cestujúcich na letisku alebo manipuláciu s ich batožinou, manipuláciu s nákladom a poštou, správnu prípravu lietadla (napríklad upratanie kabíny), alebo služby dôležité pre bezpečnosť prevádzky letu (napríklad odnámrazovanie lietadla), pohodlné, spoľahlivé, bezpečné lety hodné zaplatenej hodnoty sa bez nich nedajú prevádzkovať.

Pôvodná smernica o službách pozemnej obsluhy z roku 1996 sa zameriavala predovšetkým na otvorenie prístupu na trh služieb pozemnej obsluhy a viedla k vytváraniu čoraz dynamickejších trhov služieb pozemnej obsluhy. Miera hospodárskej súťaže v oblasti služieb s obmedzeným prístupom, ako aj v oblasti prístupového režimu je v členských štátoch stále značne rozdielna.

6.2 Nariadenie o službách pozemnej obsluhy musí upravovať bezpečnosť a efektívnosť týchto služieb v záujme všetkých, ktorí letiská využívajú. Tieto služby by mali zohľadňovať environmentálne aspekty.

6.3 Pri manipulácii s pomôckami uľahčujúcimi pohyblivosť, so zdravotnými pomôckami a s inými druhmi pomôcok, ktoré sú pre cestujúcich so zdravotným postihnutím nevyhnutné, sa musia rešpektovať čo najvyššie normy kvality. Poškodenie takýchto pomôcok môže mať nepriaznivý vplyv na cestujúcich so zdravotným postihnutím, pretože môže viesť k zdravotným rizikám a vážnemu obmedzeniu pohyblivosti. V tejto súvislosti treba preto okrem iných opatrení uvažovať aj o špecifickom výškolení personálu služieb pozemnej obsluhy, výnimkách zo všeobecných predpisov o manipulácii s batožinou a primeranej náhrade škody takýchto pomôcok.

6.4 V záujme leteckých spoločností, prevádzkovateľov letísk a spoločností zabezpečujúcich pozemnú obsluhu je potrebné zaistiť, aby boli ceny, ktoré sa účtujú za služby pozemnej obsluhy, primerané.

6.5 EHSV súhlasí s názorom Komisie uvedeným v jej návrhu nariadenia, že aktuálna situácia na trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách je neuspokojivá a že právny rámec z roku 1996 už nie je adekvátny. Služby pozemnej obsluhy nie sú dostatočne efektívne. Vzhľadom na chýbajúce kritériá vstupu na trh v dôsledku uplatňovania smernice 96/67/ES pretrvávajú medzi jednotlivými letiskami v EÚ podstatné kvalitatívne rozdiely. EHSV podporuje cieľ zabezpečiť na tomto trhu vyššiu kapacitu a kvalitu na základe väčšej konkurencie, nezávislého verejného rozhodovania a harmonizovaných postupov.

V odvetví náročnom na pracovnú silu, ako sú napr. služby pozemnej obsluhy, je potrebné zvážiť dôležité sociálne otázky.

Systém verejných súťaží má vplyv na pracovné podmienky zamestnancov a podporuje ich fluktuáciu. Kritériá uplatňované pri postupoch schvaľovania a udeľovania zákaziek musia zabezpečiť, aby na pozíciách zotrvali dobre vyškolení pracovníci a v prípade potreby sa najímali a aby sa konkurencieschopnosť nedosahovala na úkor neustále sa znižujúcich miezd. Hlavným kritériom pri udeľovaní zákaziek musí byť kvalita služieb za primerané ceny. Návrh Komisie je potrebné zlepšiť z hľadiska kritérií udeľovania zákaziek.

6.6 Ďalší poskytovatelia služieb by sa mali schváliť iba v prípade, že sa vylúči pokles kvality a zavedú sa záväzné pravidlá, ktoré zabránia mzdovému dumpingu a zabezpečia prechod pracovníkov v prípade zmeny poskytovateľa služieb za rovnakých podmienok, aké mali u predchádzajúceho zamestnávateľa, a že sú splnené adekvátne požiadavky na kvalifikáciu zamestnancov, ktoré zahŕňajú bezpečnostnú previerku.

6.7 Závažné udalosti, ktoré viedli k vážnemu prerušeniu leteckej dopravy, ako napríklad kríza spôsobená sopečným popolom a rozsiahle sneženie, prerušili prevádzku na kľúčových letiskách a ukázali potrebu zlepšiť koordináciu pozemnej prevádzky na európskych letiskách a v samotnej sieti ako celku a potrebu posilniť práva cestujúcich v leteckej doprave.

6.8 EHSV víta zámer štandardizovať kvalitu služieb pozemnej obsluhy na letiskách EÚ. Táto reforma by mala zaviazat letecké spoločnosti, aby za primeraný poplatok zabezpečili prepravu batožiny počas celej trasy letu bez ohľadu na prepravcu. Cestujúcim by sa tým urýchlil a uľahčil tranzit. Bezpečnosť a ochrana obsahu podanej batožiny proti krádeži by sa mala posilniť. Tiež je potrebné zaviesť opatrenia na posilnenie noriem kvality, ak sa majú nové systémy úspešne zaviesť.

6.9 Spravodlivý prístup leteckých spoločností k infraštruktúre letiska za spravodlivé ceny je dôležitým prínosom k efektívnosti celého systému leteckej dopravy. Vznik hospodárskej súťaže medzi letiskami to značne napomohol a ďalším dôležitým krokom v Európskej únii bolo v roku 2009 prijatie smernice o letiskových poplatkoch, ktorá zaviedla spoločné minimálne normy pre stanovenie poplatkov uložených leteckým spoločnostiam za používanie nevyhnutnej infraštruktúry letiska na prevádzkovanie letov.

6.10 Na letiskách s viac ako 5 miliónmi cestujúcich ročne by sa mala povoliť činnosť aspoň troch poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy po tom, ako budú v oblasti bezpečnosti, kvality a sociálnych podmienok zamestnancov zavedené a účinné opatrenia, ktoré EHSV navrhuje v tomto stanovisku. Letecké spoločnosti by mali mať právo bezobslužne vybavovať cestujúcich (*self handling*), pričom však budú zohľadňovať normy kvality a bezpečnosti.

7. Efektívnosť letísk a prevádzky štartovacích a pristávacích dráh

7.1 Efektívnosť letísk a prevádzky štartovacích a pristávacích dráh závisí v nemalej miere od služieb pozemnej obsluhy.

7.2 Letiská sú kľúčovým spojovacím článkom medzi cestujúcimi a leteckými spoločnosťami a kvalita služieb poskytovaných na letiskách je kľúčovým faktorom skúseností cestujúcich a leteckých spoločností. Tržby v letiskových predajniach a reštauráciách sa vo veľkej miere používajú na dotovanie prevádzky leteckých spoločností na letiskách (poplatky za štartovaciu a pristávaciu dráhu, parkovanie atď.). V roku 2009 pokrývali poplatky spojené s leteckými spoločnosťami iba 29 % z prevádzkových nákladov letísk (pričom vôbec neberieme do úvahy investičné náklady). Tento model zabezpečuje, že poplatky účtované leteckým spoločnostiam zostávajú konkurencieschopné, čo im umožňuje udržiavať a rozširovať služby, z ktorých v konečnom dôsledku profitujú cestujúci. Letiská by mali byť aj naďalej nabádané, aby maximalizovali tieto tržby a ponúkali maloobchodný sortiment prispôbený konkrétnym potrebám cestujúcich.

7.3 Podpora dostupnosti a efektívnosti letísk prostredníctvom železničných spojení je kľúčovou požiadavkou pri dosahovaní efektívnosti letiska. Zatiaľ čo malé letiská môžu zracionalizovať prístup k letisku prostredníctvom dobre organizovanej siete autobusových služieb, predstavuje železnica dodatočnú a udržateľnú možnosť v prípade letísk určitej veľkosti alebo letísk, ktoré už majú železničné spojenie v blízkosti terminálu. Tam, kde je to možné, by sa mala zabezpečiť aj vodná doprava na letiská, ako napríklad v prípade letiska Schiphol, Nice a mnohých ďalších.

8. Bezpečnosť

8.1 Systém jednorazových bezpečnostných kontrol na letiskách, ktorý už Európska komisia odsúhlasila (pozri stanovisko EHSV na tému „Letecká bezpečnosť cestujúcich“⁽⁶⁾), by sa mal urýchlene zaviesť.

8.2 Druhý cieľ sa týka bezpečnostných poplatkov. Od roku 2002 právo EÚ kladie na členské štáty a letiská prísnejšie bezpečnostné požiadavky. V súčasnosti sa úhrada nákladov na zaistenie bezpečnosti v leteckej doprave reguluje na národnej úrovni.

8.3 Poplatky pri kúpe leteniek on-line, napr. bezpečnostné poplatky, by mali byť transparentné, tak ako to žiadal EHSV vo

svojom stanovisku o právach cestujúcich v leteckej doprave⁽⁷⁾. Ak cestujúci necestuje, malo by byť cestovné minimálne a tie časti cestovného, ktoré letecká spoločnosť nie je povinná zaplatiť, napr. letiskové a správne poplatky, by sa mali cestujúcemu vrátiť.

8.4 Cestujúci, letecký priemysel a letiská často vnímajú bezpečnostné kontroly ako záťaž. Je potrebné dosiahnuť určitú rovnováhu medzi zvyšovaním bezpečnosti a umožnením cestovania (pozri stanovisko EHSV o „používaní bezpečnostných skenerov na letiskách EÚ“⁽⁸⁾). Mali by sa zaviesť spoločné európske normy, aby sa zabezpečilo, že bezpečnostné kontroly týkajúce sa cestujúcich, ktorí využívajú pomôcky uľahčujúce pohyblivosť alebo zdravotné pomôcky, sú jasné a jednotné a že sa bude rešpektovať osobná dôstojnosť cestujúcich, ktorí ich používajú.

8.5 V súčasnosti platný zákaz prepravy tekutín a gélov v príručnej batožine má byť zrušený do apríla 2013: cestujúci si budú môcť vziať tekutiny na palubu lietadla za predpokladu, že prešli kontrolou na letiskách EÚ. Je potrebné presnejšie definovať práva cestujúcich a jednotnejšie uplatňovať pravidlá týkajúce sa príručnej batožiny, pričom by sa mali rešpektovať práva cestujúcich uskutočniť nákupy pred nástupom do lietadla.

8.6 Snímacie technológie sa rýchlo vyvíjajú a majú potenciál uľahčiť bezpečnostné úkony pre cestujúcich aj letiská – napríklad obmedzením ručného prehľadávania. Nesmie sa tým porušiť základné právo cestujúcich na zachovanie ľudskej dôstojnosti⁽⁹⁾.

8.7 Vláda Spojených štátov tento rok rozšíri svoj program zrýchlených kontrol, tzv. *pre-check* na 28 letísk. Program je zatiaľ zavedený na 7 letiskách. Pravidelným cestujúcim a jednotlivcom zaradeným do zoznamu dôveryhodných cestujúcich umožňuje prechádzať bezpečnostnými kontrolami bez toho, aby si museli vyzúvať topánky, vyzliekať opasky a kabáty. O zavedení takéhoto postupu by sa malo uvažovať aj na európskych letiskách.

V Bruseli 28. marca 2012

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Staffan NILSSON

⁽⁶⁾ Ú. v. EÚ C 100, 30.4.2009, s. 39 – 43.

⁽⁷⁾ Ú. v. EÚ C 24, 28.1.2012, s. 125.

⁽⁸⁾ Ú. v. EÚ C 107, 6.4.2011, s. 49 – 52.

⁽⁹⁾ Tamtiež.