

**Mnenje Evropskega ekonomsko socialnega odbora o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (prenovitev)**

COM(2006) 396 konč. – 2006/0130 (COD)

(2007/C 175/20)

Svet Evropske unije je 15. septembra 2007 sklenil, da v skladu s členom 80(2) Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o zgoraj omenjenem dokumentu.

Strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 7. maja 2007. Poročevalec je bil g. McDONOGH.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 436. plenarnem zasedanju 30. in 31. maja 2007 (seja z dne 31. maja 2007) z 58 glasovi za in 4 vzdržanimi glasovi.

**Priporočila:**

1. Vse letalske družbe, za katere veljajo obveznosti javne službe, morajo jamčiti, da bodo vestno izvajale storitve.
2. Med letališči, prek katerih potekajo leti v okviru obveznosti javne službe, in državo pogodbenico mora obstajati sporazum o ravni storitev.
3. Za potnike v okviru obveznosti javne službe morajo biti določena višja nadomestila od tistih, navedenih v Uredbi (ES) 261/2004, saj ni na voljo alternativne vrste prevoza.
4. Na postopek razpisa za obveznosti javne službe se *morata* prijaviti vsaj dva *ponudnika*.
5. Za lete znotraj Evrope mora biti cena povratnega leta enaka ceni odhodnega leta. Precejšnja razliko v ceni je treba upravičiti.
6. Za karte v okviru obveznosti javne službe mora veljati povračilo stroškov v skladu z določenimi pogoji, ki veljajo tudi za vse druge letalske karte.
7. Na karti morajo biti jasno označeni cena prevoza, davki, letališke pristojbine itd.
8. a) Ideja intermodalnosti bi morala zagotoviti enake pogoje za vse vrste prevoza.  
b) V letalskem prometu so stroški za zagotavljanje varnosti nesorazmerno visoki. To je treba popraviti.
9. Ohraniti je treba omembo vlakov visokih hitrosti, saj v nekaterih državah članicah ne obstajajo.
10. Komisija bi morala opravljati revizije, s katerimi bi preverjala, ali nacionalni organi za varnost v zračnem prometu oprav-

ljajo svoje delo neodvisno in pravično in da njihovi ukrepi ne vodijo v izkrivljanje konkurence.

11. Za potnike, ki prestopajo na evropskih letališčih, je treba uvesti enkratno varnostno kontrolo („one stop security“), kakor jo je sprva predlagala Komisija.

12. Spremeniti bi bilo treba tudi način pregleda potnikov na letališčih, da bi vključili hiter sistem sledenja (z biometrijo), kar bi koristilo rednim potnikom.

13. Za karte, kupljene 1 mesec vnaprej, bi moral biti na voljo odpovedni rok, da bi lahko potniki brez posledic preklicali karto v 48 urah po nakupu. V primeru odpovedi potovanja bi morali potniki prejeti povrnjene vse letališke takse.

**1. Uvod**

1.1 Več kot 10 let po začetku veljavnosti je tretji sveženj pomembno odigral svojo vlogo, saj je omogočil neprimerljiv razpon zračnega prometa v Evropi. Nekdanji monopoli so bili odpravljeni, uvedena je bila kabotaža na ozemlju Skupnosti, konkurenca na vseh trgih se je okrepila v korist potrošnikov.

1.2 Kljub temu uspehu pa večina letalskih družb Skupnosti še naprej trpi zaradi prevelikih zmogljivosti in pretirane razdrobljenosti trga. Neusklajena uporaba tretjega svežnja v državah članicah in dolgotrajne omejitve glede zračnih prevozov znotraj Skupnosti so se pokazali na naslednji način:

1.3 odsotnost pravične konkurence: izkrivljanje konkurence (npr. različna uporaba določb glede zahtev v zvezi z operativno licenco, diskriminacija prevoznikov iz EU na podlagi državljanstva, diskriminacija na področju letov v tretje države itd.) vpliva na učinkovitost trga;

1.4 neuskrajena uporaba pravil v zvezi z zakupom letal iz tretjih držav s posadko, kar vpliva na izkrivljanje konkurence in ima družbene posledice;

1.5 potniki ne uživajo vseh ugodnosti notranjega trga zaradi pomanjkanja transparentnosti pri določanju cen ali zaradi diskriminatorne prakse glede kraja prebivališča.

## 2. Veljavne določbe na tem področju

2.1 Namen predloga je revizija in konsolidacija uredb.

2.2 S predlogom se želi okrepiti notranji trg, in sicer s spodbujanjem konkurenčnejšega okolja med evropskimi letalskimi prevozniki, ki so sposobni sprejeti vlogo mednarodnega konkurenta.

2.3 Nekatere od predlaganih sprememb lahko vplivajo tudi na okolje, saj bodo povzročile še večjo rast letalskega prometa. EESO se zaveda, da neprestana rast letalskega prometa povzroča precej emisij toplogrednih plinov, in pripravlja mnenje na to temo. Odbor pa ne glede na to, kar je treba storiti v zvezi s tem, podpira okrepitev enakih pogojev za vse v letalskem sektorju, kakor predlaga Komisija.

## 3. Analiza vpliva

3.1 Namen revizije tretjega svežnja ni radikalna sprememba pravnega okvira, ampak narediti več prilagoditev, s katerimi bi se poiskale rešitve za ugotovljene težave.

3.2 Možnost „brez sprememb“ pomeni nespreminjanje obstoječih treh uredb, ki sestavljajo tretji sveženj notranjega letalskega trga.

3.3 Možnost „spremembe“ vključuje niz sprememb tretjega svežnja, s katerimi bi se zagotovila enotna in učinkovita uporaba pravil. Sem sodijo spremembe v načinu pregleda potnikov na letališčih, da bi vključili hiter sistem sledenja (z biometrijo), kar bi koristilo rednim potnikom.

3.4 Osnutek uredbe zagotavlja učinkovito in enotno uporabo zakonodaje Skupnosti za notranji letalski trg, in sicer s strožjimi in natančnejšimi merili za uporabo (npr. za operativne licence, zakup letala, obveznosti javne službe in pravila o porazdelitvi prometa). Prav tako krepi notranji trg z odpravo še vedno obstoječih omejitev glede zagotavljanja zračnih prevozov, ki izvirajo iz starejših dvostranskih sporazumov med državami članicami,

in s podelitvijo pravice Skupnosti, da se pogaja o prometnih pravicah znotraj Skupnosti s tretjimi državami. S spodbujanjem transparentnosti in nediskriminacije cen krepi pravice potrošnikov.

3.5 Izkušnje s tretjim svežnjem notranjega letalskega trga so pokazale, da se zakonodaja v državah članicah ne razlaga in ne uporablja na enak način. Tak položaj onemogoča enake pogoje delovanja med letalskimi prevozniki Skupnosti.

3.6 Predlog predvideva poenostavitev zakonodaje.

## 4. Podrobnejša obrazložitev predloga

4.1 Krepitev zahtev za odobritev in preklic operativnih licenc. Dober finančni položaj letalskih družb se preverja različno resno – odvisno od države članice, ki je izdala licenco.

4.2 Predlog zahteva, da države članice okrepijo nadzor nad operativnimi licencami in jih začasno odvzamejo ali prekličejo, če ne izpolnjujejo več zahtev iz Uredbe (členi 5 do 10).

4.3 Predlog je bil sestavljen tako, da dopušča možnosti za nadaljnjo razširitev pristojnosti Evropske agencije za varnost v letalstvu (EASA) za pregled nad varnostjo in/ali licenciranjem, tako da se zagotovi najučinkovitejši in doslednejši pregled nad letalskimi prevozniki.

## 5. V predlogu so okrepljene zahteve glede zakupa letal

5.1 Zakup letal s posadko (*wet lease*) iz tretjih držav zagotavlja letalskemu prevozniku EU pomembno fleksibilnost. Toda ta praksa ima tudi slabosti in je z vidika varnosti celo zelo tvegana, kot kažejo številni nedavni primeri nesreč.

5.2 Ocena varnosti zakupljenega letala s posadko ali brez iz tretjih držav se v vseh državah članicah ne ocenjuje enako strogo. Zato je nujno, da organ, ki je izdal licenco v celoti upošteva člen 13 (zakup letala s posadko ali brez).

## 6. Predlog pojasnjuje pravila, ki se uporabljajo za obveznosti javne službe

6.1 Pravila glede obveznosti javne službe so bila pregledana, da bi ugotovili upravno breme, se izognili pretirani uporabi obveznosti javne službe in privabili več ponudnikov v razpisne postopke.

6.2 Da se obveznost javne službe ne bi pretirano uporabljala, lahko Komisija v posameznih primerih zahteva gospodarsko poročilo, ki razlaga vsebino obveznosti javne službe, posebej pazljivo je treba izvesti tudi oceno primernosti, kadar se obveznost javne službe namerava uvesti za proge, kjer se že uporablja železniški promet **visokih hitrosti** s časom potovanja, krajšim od treh ur. Razpisni postopek je spremenjen, saj je maksimalno obdobje koncesije podaljšano s treh na štiri leta.

## 7. Konkurenca

7.1 Za zagotavljanje usklajenosti med notranjim trgom in njegovimi zunanjimi vidiki, vključno s tistimi glede Enotnega evropskega neba, je treba dostop letalskih družb iz tretjih držav do notranjega trga Skupnosti upravljati skladno s pogajanji na ravni Skupnosti s tretjimi državami o pravicah v prometu.

7.2 Ostale omejitve iz obstoječih dvostranskih sporazumov med državami članicami bodo odstranjene, s čimer bo zagotovljena nediskriminacija v zvezi s skupnimi oznakami in določanjem cen s strani letalskih prevoznikov Skupnosti na progah do tretjih držav, vključno s točkami v državah članicah, ki niso njihove lastne.

## 8. Predlog se zavzema za transparentnost cen za potnike in pošteno določanje cen

8.1 Objava prevoznin brez davkov, dajatev in celo stroškov za gorivo je postala vse bolj razširjena, kar pa ovira transparentnost cen. Nezdostna transparentnost cen vodi k izkrivljanju konkurence in zato uporabniki plačujejo v povprečju višje prevoznine. Komisija še vedno opaža primere neupravičenega razlikovanja na podlagi kraja prebivališča potnika.

8.2 Predlog navaja, da morajo prevoznine vključevati vse ustrezne davke, prispevke in pristojbine, letalski prevozniki pa morajo širšo javnost obveščati glede svojih letalskih prevoznin in tarif.

8.3 Letalske prevoznine se določajo znotraj Skupnosti brez razlikovanja na podlagi kraja prebivališča ali državljanstva potnika. Poleg tega pri dostopu do letalskih prevoznin prevoznika ne sme biti razlikovanja zaradi kraja sedeža potovalnega agenta.

8.4 Letalske prevoznine morajo biti jasno navedene. Trenutno se prištevajo mnoge dodatne takse, kar lahko zelo poveča končno ceno prevoza, med temi so predvsem letališka taksa, ki je pogosto precenjena, saj skušajo letalske družbe s tem povečati svoj dobiček.

V Evropi so letalske prevoznine pogosto izkrivljene zaradi razlik v tečaju, čeprav bi morale biti tega z uvedbo evra manj. Še vedno pa ni jasno, kako je lahko ceneje leteti npr. v London, Rim in Madrid, ne pa obratno.

### Ta razlika v ceni med odhodnim in povratnim letom se pojavlja na večini prog v Evropi.

8.5 V celoti se strinjamo s predlogom, da mora prejeti EASA ustrezne finančne in človeške vire ter biti pooblaščen za zakonodajo, obvezujočo za vse države članice EU. To smo predlagali že v prejšnjem dokumentu <sup>(1)</sup>.

8.6 Obveznosti javne službe so še vedno potrebne zaradi spodbujanja storitev v bolj odročnih krajih. Vendar so pravila glede obveznosti javne službe precej ohlapna. **Kljub temu, da morajo letalske družbe z vidika obveznosti javne službe spoštovati število letov in omejitev števila sedežev na posameznem letalu, ni nikakršnih kazni za nespoštovanje voznega reda in zamude pri letih.**

V Bruslju, 31. maja 2007.

Predsednik

Evropskega ekonomsko socialnega odbora

Dimitris DIMITRIADIS

<sup>(1)</sup> UL C 309, 16.12.2006, str. 51-54.