

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o letališkem svežnju, ki vsebuje naslednje štiri dokumente:

sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij Letališka politika v Evropski uniji – obravnavanje zmogljivosti in kakovosti za spodbujanje rasti, povezljivosti in trajnostne mobilnosti

(COM(2011) 823 final),

predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o storitvah zemeljske oskrbe na letališčih Unije in razveljavitvi Direktive Sveta 96/67/ES

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

predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Evropske unije (kodificirana različica)

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

predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev obratovanja na letališčih Unije v okviru uravnoveženega pristopa ter razveljavitvi Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2002/30/ES

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

(2012/C 181/31)

Poročevalec: **Thomas McDONOGH**

Evropska komisija, Evropski parlament in Svet Evropske unije so 1. decembra 2011, 13. januarja 2012 oziroma 20. januarja 2012 sklenili, da v skladu s členoma 100(2) in 304 Pogodbe o delovanju Evropske unije Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosijo za mnenje o

svežnju ukrepov o letališkem svežnju, ki vsebuje naslednje štiri dokumente

Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij Letališka politika v Evropski uniji – obravnavanje zmogljivosti in kakovosti za spodbujanje rasti, povezljivosti in trajnostne mobilnosti

COM(2011) 823 final

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o storitvah zemeljske oskrbe na letališčih Unije in razveljavitvi Direktive Sveta 96/67/ES

COM(2011) 824 final – 2011/0397 (COD)

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Evropske unije (kodificirana različica)

COM(2011) 827 final – 2011/0391 (COD)

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev obratovanja na letališčih Unije v okviru uravnoveženega pristopa ter razveljavitvi Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2002/30/ES

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

Strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 13. marca 2012.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 479. plenarnem zasedanju 28. in 29. marca 2012. (seja z dne 28. marca) s 169 glasovi za, 1 glasom proti in 4 vzdržanimi glasovi.

1. Sklepne ugotovitve in priporočila

1.1 Sistem enkratnega varnostnega pregleda na letališčih (*One Stop Airport Security System*), ki ga predlaga Komisija, bi bilo treba vpeljati (glej mnenje EESO o varnosti potnikov v letalskem prometu ⁽¹⁾).

1.2 V zvezi s sloti bi bilo treba preučiti način konkurence med letalskimi prevozniki ali zvezami letalskih družb, da bi preprečili nelojalno konkurenco.

1.3 Pristojbine za rezervacije prek spleta, npr. za varnost, bi morale biti transparentne, kot poziva mnenje EESO o delovanju in uporabi pridobljenih pravic letalskih potnikov ⁽²⁾. Če potnik ne odpotuje, bi morala biti voznina minimalna. Elemente vozovnice, ki jih letalski prevoznik ni dolžan plačati, bi bilo treba potniku povrniti.

1.4 Nacionalni letalski organi in regulativni organi bi morali letališčem omogočiti prilagodljivost za uravnavanje povpraševanja s prilagajanjem letaliških pristojbin povpraševanju, na primer z višjimi pristojbinami ob prometnih konicah kot izven konic.

1.5 Pravice potnikov morajo biti bolj jasno opredeljene in pravila za ročno prtljago se morajo izvajati poenoteno, ob spoštovanju pravice potnikov, da opravijo nakupe, preden se vkrajo na letalo.

1.6 Čimprej bi morali vzpostaviti enotni evropski sistem kontrole zračnega prometa, ki bi moral zaradi učinkovitosti vključevati tudi Ukrajino in Turčijo. To bi pomagalo zmanjšati stroške in povečati učinkovitost prek državnih meja, kar bo omogočilo znatne prihranke pri stroških, skrajšalo bo čas letenja med letališči in tako posredno povečalo pritisk na zmogljivost letališč.

1.7 Varnostni ukrepi na letališčih postajajo vse bolj zapleteni in dražji, vendar ne nujno učinkovitejši. Preveriti bi bilo treba njihovo učinkovitost, saj potniki za to plačujejo. Stroški varovanja so v letu 2009 – v zadnjem letu, za katero so na voljo podatki – znašali 29 odstotkov stroškov poslovanja letališč.

1.8 Dohodki od letaliških trgovin in restavracij se pogosto uporabljajo za subvencioniranje poslovanja letalskih prevoznikov na letališčih (pristojbine za uporabo vzletno-pristajalnih stez, parkiranje itd.). Letališča bi bilo treba še naprej spodbujati, naj te dohodke čimbolj povečajo in zagotovijo maloprodajno ponudbo, prilagojeno potrebam potnikov. Ta model namreč zagotavlja, da pristojbine za letalske prevoznike ostajajo konkurenčne. To jim omogoča, da ohranjajo in širijo storitve, kar v končni posledici koristi potnikom.

1.9 Letalske družbe bi bilo treba obvezati, da ne glede na letalskega prevoznika za razumno pristojbino prevzamejo skrb za prijavljanje prtljage za celotno potovanje do končnega cilja (*interlining*). To bi moralo pomagati potnikom v tranzitu in ga pospešiti.

1.10 Na vseh večjih letališčih bi bilo treba objavljati poročila o spremljanju hrupa in onesnaževanja.

1.11 Revidirana uredba EU o storitvah zemeljske oskrbe mora zagotavljati varnost in kakovost teh storitev v interesu vseh uporabnikov letališč, vključno s potniki, zlasti potniki s posebnimi potrebami, kot so otroci, starejši ljudje, potniki z omejeno mobilnostjo in invalidi.

1.12 Več ponudnikov storitev bi bilo treba odobriti le, če je mogoče izključiti padec kakovosti in če veljajo zavezujoča pravila, da se prepreči damping plač in v primeru spremembe ponudnika storitev zagotovi prevzem osebja pod enakimi pogoji, kot tudi, če veljajo primerne zahteve za usposobljenost delavcev, ki vključujejo tudi varnostno preverjanje.

1.13 V interesu letalskih prevoznikov, upravljavcev letališč in podjetij za storitve zemeljske oskrbe je treba zagotoviti primerne cene storitev zemeljske oskrbe.

1.14 Prijavljeno prtljago je treba bolje zaščititi pred krajo.

1.15 EESO na splošno pozdravlja analizo Komisije glede potrebe po povečanju zmogljivosti in izboljšanju kakovosti na letališčih.

2. Ozadje – Letališki sveženj

2.1 Sveženj sestavljajo štirje dokumenti, in sicer:

— sporočilo *Letališka politika v Evropski uniji – obravnavanje zmogljivosti in kakovosti za spodbujanje rasti, povezljivosti in trajnostne mobilnosti*,

— ter trije predlogi uredb o

— pravilih za dodeljevanje slotov na letališčih EU,

— pravilih in postopkih glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev obratovanja na letališčih EU ter o

— storitvah zemeljske oskrbe na letališčih EU.

Vsi predlagani ukrepi so zelo pomembni, če želijo evropska letališča slediti napovedanemu povečevanju zračnega prometa v EU v naslednjih 10 letih.

2.2 V evropskem letalskem prometu je bil na številnih področjih dosežen napredek, ki bo pospešil letalska potovanja in tudi zmanjšal stroške.

⁽¹⁾ UL C 100, 30.4.2009, str. 39–43.

⁽²⁾ UL C 24, 28.1.2012, str. 125.

2.3 SESAR (glej mnenje EESO o tej temi⁽³⁾) bo revolucionarno vplival na učinkovitost ter skrajšal čas letenja in zmanjšal zamude v zraku, s tem pa hrup in onesnaževanje na letališčih. Vendar je treba obenem s tem povečati učinkovitost na zemlji, da se skrajša čas obračanja letal (*turnaround time*).

2.4 Tudi *enotno evropsko nebo* bo povečalo obseg prometa na letališčih; nacionalni in evropski nosilci odločitev morajo sprejeti ukrepe, da se bodo lahko letališča na to primerno pripravila.

2.5 Ko bo v celoti začel delovati sistem Galileo, bo nedvomno izboljšal in pospešil letalski promet.

2.6 V okviru pobude za zmanjšanje emisij so letalske družbe od 1. januarja 2012 odgovorne za vse emisije, povezane z leti njihovih letal, če vzletijo ali pristanejo v eni od držav EU, ne glede na to, odkod prihajajo in kam letijo. To bi morale privedi do postopnega izločanja starejših vrst letal.

3. Sloti

3.1 V akcijskem načrtu iz leta 2007 je bil ugotovljen vedno večji razkorak med zmogljivostjo in povpraševanjem na nekaterih zelo prometnih letališčih EU. Prezasedenost teh letališč bo še naprej vzbujala zaskrbljenost. Slote bi bilo treba – zlasti ob upoštevanju naraščajočega prometa – podeljevati letalskim prevoznikom, ki jih dobro izkoriščajo in jih resnično potrebujejo.

3.2 Evropa zaradi premajhnih letaliških zmogljivosti velikega dela teh potreb ne bo mogla kriti. Kljub svetovni gospodarski krizi in napovedanemu 40-odstotnemu povečanju zmogljivosti letališč med letoma 2007 in 2030 (vključno z novimi letališči, novimi vzletno-pristajalnimi stezami in novo zračno in kopensko infrastrukturo) približno 2 milijonov letov – 10 % napovedanega povpraševanja – ne bo mogoče izvesti zaradi pomanjkanja zmogljivosti.

3.3 Konkretno to pomeni, da bo leta 2030 najmanj 19 evropskih letališč vsak dan v letu delovalo s polno zmogljivostjo osem ur na dan (v primerjavi z letom 2007, ko je le 5 letališč delovalo s polno zmogljivostjo ali s skoraj polno zmogljivostjo 10 % časa). To bo bistveno vplivalo na celotno letalsko omrežje, saj bo prezasedenost na teh letališčih povzročila, da se bodo pri 50 % vseh letov pojavljale zamude pri odhodu ali prihodu.

3.4 Eno izmed največjih evropskih vozlišč, Frankfurt, ima novo vzletno-pristajalno stezo, vendar bo leta 2025 povpraševanje še naprej ves dan presegalo zmogljivosti. To velja tudi za londonski letališči Heathrow in Gatwick, pariški Orly, milanski Linate in Düsseldorf. Če zmogljivosti ne bo mogoče povečati nad načrtovanih 120 premikov na uro, bo povpraševanje preseglo celodnevno zmogljivost tudi na pariškem letališču Charles de Gaulle. Poleg tega bo povpraševanje del dneva še naprej presegalo zmogljivost na letališčih v Amsterdamu, Madridu, Münchnu, Rimu (Fiumicino) in na Dunaju.

3.5 Ta izziv za zmogljivosti letališč je posledica povečanega povpraševanja, spremlja pa ga še premik trga mednarodnega letalskega prometa v smeri proti Daljnemu vzhodu.

3.6 Temeljnega pomena bo boljša uporaba obstoječih zmogljivosti na prezasedenih letališčih s sistemom dodeljevanja slotov, ki učinkoviteje uporablja vire. Način, kako Komisija obravnava tako imenovane „podedovane pravice“ pri dodeljevanju slotov, bi bilo treba ponovno pregledati. Mnoge od teh pravic so bile pridobljene do pred 50 leti, odtlej pa je bilo v letalski industriji veliko sprememb in nekateri letalski prevozniki so prenehali poslovati.

3.7 Nacionalni letalski organi in regulativni organi bi morali letališčem omogočiti prilagodljivost za uravnavanje povpraševanja s prilagajanjem letaliških pristojbin povpraševanju, na primer z višjimi pristojbinami ob prometnih konicah (npr. zjutraj in zvečer) kot izven konic (zgodaj popoldne). To je potrebno zaradi izenačevanja prometnih tokov in zato, da bi potovanja izven konic postala za potnike privlačnejša.

3.8 Analiza trenutne učinkovitosti uredbe o slotih je pokazala, da obstoječi sistem dodeljevanja onemogoča optimalno uporabo omejenih zmogljivosti prometnih letališč.

3.9 Zato Komisija predlaga spremembo sedanje uredbe, da bi omogočila uvedbo tržno osnovanih mehanizmov v vsej EU, pod pogojem, da se uvedejo varovalni ukrepi za zagotavljanje transparentnosti in preprečevanje izkrivljanja konkurence ter da se zagotovi večja neodvisnost koordinatorjev slotov. To bo pomagalo zagotoviti dodeljevanje slotov tistim prevoznikom, ki jih lahko najučinkoviteje uporabijo.

3.10 Ocenjeno je bilo, da bi lahko z revizijo obstoječega sistema dodeljevanja na evropskih letališčih vsako leto oskrbeli do 24 milijonov dodatnih potnikov, kar bi pomenilo več kot 5 milijard EUR ekonomskih koristi in do 62 000 delovnih mest do leta 2025 po zaslugi sistema dodeljevanja, ki učinkoviteje uporablja vire.

3.11 Odbor opozarja, da se ta velik porast števila potnikov na letališčih, ki ga Komisija pričakuje kot rezultat predlaganih sprememb pravil za dodeljevanje slotov, seveda nanaša predvsem na obseg in ekonomsko sposobnost preživetja. Ker se število slotov ne povečuje, bo predlog za razširitev trgovanja s sloti koristil predvsem velikim letalom z visokimi zmogljivostmi in najbolj zasedenim letalskim program, ki lahko prevzamejo dodatne stroške. EESO meni, da takšen trend ne bo v korist regionalnim letalskim prevoznikom v Evropi, ki letijo na priključnih progah ter imajo pomembno vlogo pri kohezijski politiki v EU in pri splošnih učinkih letalskega omrežja. Letalski prevozniki, ki so finančno najmočnejši, bodo verjetno imeli največ koristi; precej teh prevoznikov ima sedež zunaj Evrope. EESO zato poziva Komisijo, naj pred sprejetjem kakršnih koli sprememb natančneje analizira te učinke in preuči, ali so morda potrebni protiukrepi.

⁽³⁾ UL C 309, 16.12.2006, str. 133–134.

3.12 Da bi preprečili zmanjšanje konkurence ali nelojalno konkurenco, bi bilo treba preučiti prevzeme nekaterih letalskih prevoznikov, ki imajo pomembne slope na Heathrowu in drugih letališčih, ter način konkurence med letalskimi prevozniki in zvezami letalskih prevoznikov.

3.13 Dodeljevanje slotov za vzlet in pristaneke ter s tem povezano izkrivljanje konkurence, nevarnost prevladujočega položaja letalskih prevoznikov in regije, ki niso dovolj vključene v omrežje, so, kot že omenjeno, predvsem posledica neustreznih zmogljivosti letališč. Medtem ko je ta vprašanja mogoče do neke mere obvladovati, je edina smiselna dolgoročna rešitev reševanje vprašanja neustreznih letaliških zmogljivosti.

4. Zmanjševanje hrupa/Omejitve

4.1 Evropska komisija je predlagala spremembo pravil o omejitvah obratovanja, povezanih s hrupom, da bi tako zagotovili enotno in smiselno uporabo uravnoveženega pristopa mednarodne organizacije za civilno letalstvo ICAO. Ta uravnovežen pristop upošteva potrebo po obvladovanju hrupa na letališčih in v njihovi okolici, vendar to usklajuje s potrebami potnikov. Končni cilj teh predlaganih sprememb je čimbolj povečati učinkovito in trajnostno rabo zmogljivosti vzletno-pristajalnih stez evropskih letališč. To morajo pri obravnavanju teh predlogov upoštevati vsi nosilci odločanja v EU.

4.2 To je mogoče doseči na več načinov, npr. z izločanjem starejših letal z neučinkovito porabo goriva (glej mnenje EESO o novem načinu upravljanja letališč za zmanjšanje emisij CO₂ ⁽⁴⁾). Spodbujati bi bilo treba večjo uporabo sončne energije za klimatizacijo in ogrevanje, tako kot na madridskem in atenskem letališču.

4.3 Drug pomemben način za zmanjševanje hrupa letalskega prometa, ki obenem znižuje tudi stroške goriva in emisije, je spodbujanje izvajanja programa *Enotno evropsko nebo*, zlasti programa SESAR, da se zmanjša nepotrebno čakanje letal na slope za vzlet ali pristaneke.

4.4 Zato Komisija predlaga spremembe obstoječih pravil o omejitvah obratovanja, povezanih s hrupom, da bi pristojnim organom olajšali postopno izločanje najhrupnejših letal z letališč. To je pomemben korak k uresničitvi cilja Komisije: čim učinkovitejši uporabi obstoječih zmogljivosti vzletno-pristajalnih stez.

4.5 Pri zmanjševanju hrupa mora biti najpomembnejša varnost. Zaradi hrupa v okolici letališč so lahko potrebni lokalni prilagoditveni ukrepi in aktiven dialog s prebivalci, medtem ko imajo lahko različne omejitve zmogljivosti letališč, na primer skrajšanje delovnega časa, velike posledice za celotni sistem letalskega prometa.

4.6 Hrup je merilo za omejevanje časa obratovanja številnih letališč in seveda negativno vpliva na zmogljivost, kar v neugodnih vremenskih razmerah vodi do preusmeritev. Razpoložljive vzletno-pristajalne steze bi bilo treba uporabljati učinkovito. Upoštevati je treba ljudi, ki živijo v neposredni bližini letališč.

4.7 Na vseh večjih letališčih bi bilo treba objavljati poročila o spremljanju hrupa in onesnaževanja. To bi pomirilo ljudi, ki živijo v bližini letališč, da niso izpostavljeni prevelikemu hrupu in onesnaženosti. Ljudem, ki živijo v okolici letališč, je treba zagotoviti primerne virov informiranja (o hrupu, kakovosti zraka itd.), da lahko izrazijo svoje mnenje o morebitnih načrtovanih spremembah. EESO predlaga ustanovitev lokalnih informacijskih odborov, kjer ti še ne obstajajo.

4.8 Nova pravila morajo omogočati, da lahko k rešitvam za probleme v zvezi s hrupom prispevajo tudi neposredno prizadeti ljudje, ki živijo v bližini letališč. EESC poziva Komisijo, naj preveri, ali so ta pravila skladna s cilji direktive o kakovosti zraka ⁽⁵⁾.

5. Zemeljska oskrba

5.1 Bistvenega pomena je usklajevanje zmogljivosti na tleh in v zraku.

5.2 Od leta 2007 je proces vzpostavljanja regulativnega okvira za enotno evropsko nebo (v nadaljnjem besedilu: SES) hitro napredoval. Leta 2009 je bil sprejet drugi sveženj zakonodaje, katerega namen je bil zagotoviti, da bi bilo enotno nebo vzpostavljeno od leta 2012. Danes je okvir skoraj dokončan. Letališča, ki skupaj z upravljanjem zračnega prometa sestavljajo infrastrukturo civilnega letalstva, so eden od stebrov te arhitekture. So bistvenega pomena za celoten letalski promet in če bo zmogljivost na tleh nezadostna, bo to negativno vplivalo na celotni projekt enotnega neba.

5.3 Od leta 2012 do leta 2014 bodo morale cilje glede uspešnosti izpolnjevati le navigacijske službe zračnega prometa med letom, medtem ko se bo učinkovitost navigacijskih služb zračnega prometa na tleh začela spremljati od leta 2012 dalje. Zamude povzročajo tudi letalski prevozniki ali izvajalci njihovih storitev na tleh (tehnične storitve, vkrcavanje itd.), letališča (oprema itd.) ali drugi, ki sodelujejo v procesu oskrbovanja letala na tleh (*turnaround*).

5.4 Na podlagi teh ugotovitev Komisija meni, da je treba logiko načrta izvedbe razširiti na letališča kot celoto, in sicer v skladu s ciljem optimizacije in povezovanja vseh faz leta, od letališča do letališča. Uspešnost se ne sme ustaviti pri nadzornem stolpu, treba jo je okrepiti tudi na tleh. Zemeljska oskrba je nujna za povečanje zmogljivosti letališč brez večjih kapitalskih naložb.

⁽⁴⁾ UL C 204, 9.8.2008, str. 39–42.

⁽⁵⁾ UL L 152, 11.6.2008, str. 1–44.

5.5 Tudi letališča sodelujejo pri tehnološki razsežnosti SES, tj. pri programu SESAR. Ta program zagotavlja možnost za razširitev zmogljivosti letališč, da lahko zadostijo dodatnemu povpraševanju ter zmanjšajo število letov z zamudo ali odpovedanih letov.

6. Izboljšanje storitev zemeljske oskrbe

6.1 Čeprav storitve zemeljske oskrbe niso vedno vidne, so izkušnje potnikov tako na letališčih kot v zraku odvisne od kakovosti teh storitev. Brez ustreznega sprejema potnikov in njihove prtljage na letališču, upravljanja tovora in pošte, pravilne priprave letala (na primer čiščenja kabine) ali ključnih funkcij za varno upravljanje leta (na primer razledenitve letala) ni mogoče zagotoviti udobnih, zanesljivih, varnih in cenovno ugodnih letov.

Prvotna direktiva iz leta 1996 o zemeljski oskrbi je bila osredotočena predvsem na odpiranje dostopa do trgov storitev zemeljske oskrbe in je prispevala k njihovi večji dinamičnosti. Vendar se raven konkurence na področju omejenih storitev in ureditev dostopa v posameznih državah članicah še vedno zelo razlikujeta.

6.2 Uredba o storitvah zemeljske oskrbe mora zagotavljati varnost in učinkovitost teh služb v interesu vseh uporabnikov letališč, storitve pa morajo upoštevati okoljske vidike.

6.3 S pripomočki za gibanje, medicinsko opremo in drugimi vrstami naprav, ki so temeljnega pomena za potnike invalide, je treba ravnati v skladu z najboljšimi možnimi standardi kakovosti. Poškodbe takšnih pripomočkov in naprav imajo lahko negativne posledice za potnike invalide, saj lahko povzročijo zdravstvena tveganja in znatne omejitve gibanja. Poleg drugih možnih ukrepov v zvezi s tem je treba pretehtati tudi možnost posebnega usposabljanja osebja za zemeljsko oskrbo, izjem od splošnih pravil za ravnanje s prtljago in zadostnih finančnih odškodnin za poškodbe takšnih pripomočkov in naprav.

6.4 V interesu letalskih prevoznikov, upravljavcev letališč in podjetij za storitve zemeljske oskrbe je treba zagotoviti primerne cene storitev.

6.5 EESO se strinja s stališčem Komisije, navedenim v predlogu uredbe, da so sedanje razmere na trgu za zemeljsko oskrbo na letališčih nezadovoljive in da pravni okvir iz leta 1996 ni več primeren. Storitve zemeljske oskrbe niso dovolj učinkovite. Zaradi pomanjkanja meril za dostop na trg kot posledice Direktive 96/67/ES še vedno obstajajo velike razlike glede kakovosti med različnimi letališči v EU. EESO podpira cilj večje zmogljivosti in kakovosti na tem trgu, ki temeljita na konkurenci, neodvisnem javnem procesu odločanja in usklajenih postopkih.

V delovno intenzivnem sektorju, kot je zemeljska oskrba, je treba upoštevati zelo pomembna socialna vprašanja. Sistem javnih razpisov vpliva na delovne pogoje osebja in spodbuja

fluktuacijo osebja. Merila, ki se uporabljajo v postopkih odobritev in oddaje javnih naročil, morajo zagotoviti, da se ohranja in po potrebi zaposluje dobro usposobljeno osebje in da se konkurenca ne dosega na račun vedno nižjih plač. Kakovost storitev po primerni ceni mora biti glavno merilo za sklenitev pogodbe o oddaji javnega naročila. Predlog Komisije je treba izboljšati glede meril za oddajo naročil.

6.6 Več ponudnikov storitev bi bilo treba odobriti le, če je mogoče izključiti padec kakovosti in če veljajo zavezujoča pravila, da se prepreči damping plač in v primeru spremembe ponudnika storitev zagotovi prevzem osebja pod enakimi pogoji, kot tudi, če veljajo ustrezne zahteve za usposobljenost delavcev, ki vključujejo tudi varnostno preverjanje.

6.7 Pomembni dogodki z resnimi posledicami za letalski promet, kot npr. oblaki pepela po ognjeniških izbruhih in močni snežni meteži, ki so ohromili ključna vozliščna letališča, kažejo na potrebo po večjem usklajevanju zemeljskih dejavnosti na evropskih letališčih in v celotnem omrežju ter po krepitvi pravic potnikov.

6.8 EESO pozdravlja cilj standardizacije kakovosti zemeljske oskrbe na letališčih EU. S to reformo bi morali letalske družbe obvezati, da ne glede na letalskega prevoznika za razumno pristojbino prevzamejo skrb za prijavljanje prtljage za celotno potovanje do končnega cilja (*interlining*). To bi moralo pomagati potnikom v tranzitu in ga pospešiti. Povečati je treba varnost vsebine prijavljene prtljage pred krajo. Za uspešno izvajanje novih sistemov je treba sprejeti tudi predpise za uveljavljanje standardov kakovosti.

6.9 Pravičen dostop letalskih družb do letališke infrastrukture po pošteni ceni bistveno prispeva k učinkovitosti celotnega letalskega sistema. Konkurenca med letališči je k temu veliko prispevala; drug pomemben korak je naredila Evropska unija leta 2009 s sprejetjem direktive o letaliških pristojbinah, ki obravnava skupne minimalne standarde za določitev pristojbin, zaračunanih letalskim družbam za uporabo potrebne letališke infrastrukture za izvajanje letov.

6.10 Na letališčih z več kot 5 milijoni potnikov na leto bi morali dovoliti poslovanje treh podjetij za storitve zemeljske oskrbe, potem ko bodo uvedeni in začeli učinkovati ukrepi, ki jih EESO v tem mnenju predlaga v zvezi z varnostjo, kakovostjo in socialnim položajem delavcev. Letalski prevozniki bi morali sicer imeti pravico, da sami organizirajo svojo oskrbo, vendar ob upoštevanju standardov za kakovost in varnost.

7. Učinkovitost letališč in dejavnosti na vzletno-pristajalnih stezah

7.1 Učinkovitost letališč in dejavnosti na vzletno-pristajalnih stezah bo močno odvisna od dejavnosti zemeljske oskrbe.

7.2 Letališča so ključni vmesnik med potniki in letalskimi družbami; kakovost storitev, ki jih zagotavljajo, pomembno vpliva na izkušnjo potnikov in letalskih družb. Dohodki od letaliških trgovin in restavracij se pogosto uporabljajo za subvencioniranje poslovanja letalskih prevoznikov na letališčih (pristojbine za uporabo vzletno-pristajalnih stez, parkiranje itd.). Leta 2009 so pristojbine za letalske prevoznike krile le 29 odstotkov stroškov poslovanja letališč (da niti ne omenjamo stroškov kapitala). Ta model zagotavlja, da pristojbine za letalske prevoznike ostajajo konkurenčne. To jim omogoča, da ohranjajo in širijo storitve, kar v končni posledici koristi potnikom. Letališča je treba še naprej spodbujati, naj te dohodke čimbolj povečajo in zagotavljajo maloprodajno ponudbo, prilagojeno potrebam potnikov.

7.3 Spodbujanje dostopa do letališč in njegove učinkovitosti prek železniških povezav je za učinkovito letališče ključnega pomena. Medtem ko lahko majhna letališča racionalizirajo dostop do letališča z dobro organiziranim omrežjem avtobusnih prevozov, je železnica dodatna in trajnostna možnost za letališča določene velikosti ali letališča, ki imajo v bližini terminala že napeljene železniške tire. Kjer bi bilo to umestno, bi bilo treba za letališča, kot so npr. Schiphol, Nica in številna druga, zagotoviti tudi povezave po vodnih poteh.

8. Varnost

8.1 Sistem enkratnega varnostnega pregleda (*One Stop Security System*), ki ga je Komisija že odobrila, je treba nujno uvesti na vseh evropskih letališčih (glej mnenje EESO o varnosti potnikov v letalskem prometu ⁽⁶⁾).

8.2 Drugi cilj zadeva pristojbine za varovanje. V EU od leta 2002 za države članice in letališča veljajo strožje zahteve glede varovanja. Trenutno je povračilo stroškov varovanja v letalstvu urejeno na nacionalni ravni.

8.3 Pristojbine za rezervacije prek spleta, npr. za varnost, bi morale biti transparentne, kot poziva mnenje EESO o *delovanju in uporabi pridobljenih pravic letalskih potnikov* ⁽⁷⁾. Če potnik ne odpotuje, bi morala biti voznina minimalna. Elemente vozovnice, ki jih letalski prevoznik ni dolžan plačati, na primer letališke pristojbine in državne takse, bi bilo treba potniku povrniti.

8.4 Varnostna preverjanja potniki, letalska industrija in letališča pogosto dojemajo kot nadležna. Potrebno je ravnovesje med izboljševanjem varnosti in olajševanjem potovanj (glej mnenje EESO o *uporabi varnostnih skenerjev na letališčih EU* ⁽⁸⁾). Treba bi bilo določiti evropske standarde, ki bi zagotovili jasne in celovite varnostne kontrole letalskih potnikov, ki uporabljajo opremo za gibanje ali medicinske pripomočke, ter spoštovanje dostojanstva teh potnikov.

8.5 Trenutno prepoved tekočin in gelov v ročni prtljagi naj bi odpravili do aprila 2013: potniki bodo lahko prinesli tekočine na letalo, če bodo varnostno pregledani na letališčih EU. Pravice potnikov morajo biti bolj jasno opredeljene in pravila za ročno prtljago se morajo izvajati poenoteno, ob spoštovanju pravice potnikov, da opravijo nakupe, preden se vkrcajo na letalo.

8.6 Tehnologija skenerjev se hitro razvija in lahko olajša varnostne ukrepe tako za potnike kot za letališča – na primer z zmanjšanjem števila ročnih preiskav. To ne sme posegati v temeljne človekove pravice potnikov, kot je njihovo dostojanstvo ⁽⁹⁾.

8.7 Ameriška vlada namerava letos svoj program hitrega pregleda (*Pre-Check*) razširiti na 28 letališč. Program zdaj izvajajo na sedmih letališčih. Potnikom, ki pogosto letijo, in posameznikom, registriranim v zaupnem potovalnem sistemu, ob varnostnih pregledih ni treba sezuvati čevljev, odstranjevati pasov in odlagati plaščev. Takšen program bi bilo treba preučiti tudi za evropska letališča.

V Bruslju, 28. marca 2012

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Staffan NILSSON

⁽⁶⁾ UL C 100, 30.4.2009, str. 39–43.

⁽⁷⁾ UL C 24, 28.01.2012, str. 125.

⁽⁸⁾ UL C 107, 6.4.2011, str. 49–52.

⁽⁹⁾ Glej prejšnjo opombo.