



Европейски икономически и социален комитет

TEN/475
Пакет за летищата

Брюксел, 28 март 2012 г.

СТАНОВИЩЕ

на

Европейския икономически и социален комитет

относно

„Пакета за летищата“,

който включва следните четири документа:

„Съобщение от Комисията до Европейския парламент, до Съвета, до Европейския икономически и социален комитет и до Комитета на регионите: Летищната политика в Европейския съюз - чрез капацитет и качество към растеж, свързаност и устойчива мобилност“

COM(2011) 823 final

„Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно наземните услуги на летищата на Съюза и за отмяна на Директива 96/67/ЕО“

COM(2011) 824 final – 2011/0397 (COD)

„Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата на Европейския съюз (преработен текст)“

COM(2011) 827 final – 2011/0391 (COD)

„Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно определянето на правила и процедури за въвеждането на свързани с шума експлоатационни ограничения на летищата в Съюза в рамките на балансиран подход и за отмяна на Директива 2002/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета“

COM(2011) 828 final – 2011/0398 (COD)

Докладчик: г-н McDonogh

На 1 декември 2011 г. Европейската комисия, на 13 януари Европейският парламент и на 20 януари 2012 г. Съветът на Европейския съюз решиха, в съответствие с член 100, параграф 2 и член 304 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), да се консултират с Европейския икономически и социален комитет относно

„Пакета за летищата“, който включва следните четири документа:

„Съобщение от Комисията до Европейския парламент, до Съвета, до Европейския икономически и социален комитет и до Комитета на регионите: Летищната политика в Европейския съюз - чрез капацитет и качество към растеж, свързаност и устойчива мобилност“

SOM(2011) 823 final

„Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно наземните услуги на летищата на Съюза и за отмяна на Директива 96/67/ЕО“

SOM(2011) 824 final – 2011/0397 (COD)

„Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата на Европейския съюз“ (преработен текст)

SOM(2011) 827 final – 2011/0391 (COD)

„Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно определянето на правила и процедури за въвеждането на свързани с шума експлоатационни ограничения на летищата в Съюза в рамките на балансиран подход и за отмяна на Директива 2002/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета“

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

Специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 13 март 2012 г.

На 479-ата си пленарна сесия, проведена на 28 и 29 март 2012 г. (заседание от 28 март) Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище със 169 гласа „за“, 1 глас „против“ и 4 гласа „въздържал се“.

*

* *

1. **Заклучения и препоръки**

- 1.1 Следва да се приложи системата за сигурност на летищата с обслужване на едно гише, предложена от Европейската комисия (вж. становището на ЕИСК „Авиационна сигурност за пътниците“¹).
- 1.2 При разглеждането на въпроса за слотовете следва да се отчита характерът на конкуренцията между авиокомпаниите или обединенията на авиокомпаниии с цел да се предотврати нелоялната конкуренция.
- 1.3 Таксите за онлайн резервации, например тези, които са свързани със сигурността, следва да бъдат прозрачни, в съответствие с изискването в становището на ЕИСК относно правата на пътниците, ползващи въздушен транспорт². Когато даден пътник не осъществи пътуване, тарифата следва да бъде минимална, а тези нейни елементи, които авиокомпанията не е длъжна да заплаща би следвало да се възстановят на пътника.
- 1.4 Националните авиационни власти и регулатори би следвало да позволяват на летищата да проявяват гъвкавост в управлението на търсенето, като съобразяват размера на летищните такси с него и например определят по-високи такси през натоварените периоди за пътуване, отколкото през ненатоварените.
- 1.5 Правата на пътниците трябва да бъдат по-ясно определени, а правилата относно ръчния багаж трябва да се прилагат еднакво, като се зачита правото на пътниците да извършват покупки преди качването в самолета.
- 1.6 Много е важно да се въведе възможно най-скоро Единната европейска система за контрол на въздушното движение, като с оглед на ефективността тя следва да включва Украйна и Турция. Това ще спомогне за намаляване на разходите и ще подобри ефективността отвъд националните граници. Посочената система ще доведе до значително съкращаване на разходите. Ще се намали и времетраенето на полетите, като по този начин непряко ще се увеличи натискът върху капацитета на летищата.
- 1.7 Сигурността на летищата все повече се усложнява и оскъпява, без непременно да става по-ефективна. Следва да се извърши проучване на нейната ефективност, тъй като тя се заплаща от пътуващите граждани. Текущите разходи за сигурност съставляват 29% от оперативните разходи на летищата през 2009 г. — последната година, за която има налична информация.

¹ [ОВ С 100, 30.4.2009 г., стр. 39–43.](#)

² Все още непубликувано в ОВ, CESE 1609/2011, 27.10.2011 г.

- 1.8 Популярна практика е приходите от летищните магазини и ресторанти да се използват за субсидиране на летищните дейности, обслужващи авиокомпаниите (такси за ползване на пистите, паркингите и др.). Летищата би следвало да продължат да се стимулират да използват максимално удачно своите приходи и да предлагат стоки на дребно, съобразени със специфичните потребности на своите пътници, тъй като този модел гарантира запазването на конкурентния характер на таксите за авиокомпаниите, което им позволява да поддържат и разширяват обхвата на услугите си, а това в крайна сметка облагодетелства пътниците.
- 1.9 Авиокомпаниите следва да бъдат задължени да превозват съвместно целия багаж срещу разумно заплащане независимо кой е превозвачът. Това следва да подпомогне транзитно пътуващите пътници и да ускори превоза им.
- 1.10 За всички основни летища следва да се публикуват доклади относно наблюдението на шума и замърсяването.
- 1.11 Преразгледаният Регламент на ЕС относно наземните услуги трябва да съдържа разпоредби за безопасността, сигурността и качеството на тези услуги в интерес на всички ползватели на летищата, включително пътниците и по-специално пътниците със специфични нужди, например деца, по-възрастни хора, пътници с намалена подвижност и пътници с увреждания.
- 1.12 По-голям брой доставчици на услуги следва да бъдат одобрени, само ако се изключи възможността за спад в качеството и ако са в сила обвързващи правила, предотвратяващи дъмпинг в заплащането на труда и гарантиращи прехвърлянето на персонала при непроменени условия при смяна на доставчика на услуги, както и адекватни изисквания за квалификация на работниците, включително проучване за надеждност.
- 1.13 Необходимо е да се гарантира в интерес на авиокомпаниите, операторите на летищата и дружествата за наземно обслужване, че цените на услугите за това обслужване ще са разумни.
- 1.14 Необходимо е повишаване на сигурността на съдържанието на регистрирания багаж срещу кражба.
- 1.15 ЕИСК приветства по принцип анализа на Комисията за необходимостта да се повиши капацитетът и качеството на летищата.

2. Контекст – „Пакет за летищата“

2.1 Пакетът съдържа четири документа, а именно:

- Съобщение относно „Летищната политика в Европейския съюз – чрез капацитет и качество към растеж, свързаност и устойчива мобилност“;
- три предложения за регламенти относно:
 - правилата за разпределяне на слотовете на летищата на Европейския съюз;
 - правилата и процедурите за въвеждането на свързани с шума ограничения на летищата в Съюза; и
 - наземните услуги на летищата на Съюза.

Всички предложени мерки са изключително важни, ако искаме европейските летища да не изостават от прогнозираното увеличение на въздушния трафик в ЕС през следващите 10 години.

2.2 В европейското въздухоплаване бяха направени множество стъпки напред, които ще ускорят пътуването по въздух и едновременно с това ще намалят разходите.

2.3 Програмата SESAR (вж. съответното становище на ЕИСК³) ще окаже революционно въздействие върху ефективността и ще намали времетраенето и закъсненията на полетите, а с това и шума и замърсяването на летищата. Това обаче трябва да бъде съпроводено с увеличена ефективност на наземните дейности, за да се съкрати времето, необходимо за подготовка на самолета между два полета.

2.4 Инициативата „Единно европейско небе“ ще увеличи и обемите на трафика на летищата, а това налага предприемането на действия от страна на националните и европейските органи, вземащи решенията, с които да дадат възможност на летищата да изготвят съответните планове за тази цел.

2.5 Без съмнение след окончателното въвеждане, програма „Галилео“ ще подобри и ускори аеронавигацията.

2.6 Като инициатива за намаляване на емисиите, от 1 януари 2012 г. е предвидено авиокомпаниите да носят отговорност за всички свои емисии, отделени по време на пътуването, ако излитат или кацат в държава от ЕС, независимо от коя точка в света. Тази мярка би следвало да доведе до постепенното извеждане от експлоатация на по-старите видове въздухоплавателни средства.

³ [ОВ С 309, 16.12.2006 г., стр. 133-134.](#)

3. Слотове

- 3.1 В плана за действие за 2007 г. е посочено нарастващото несъответствие между капацитета и търсенето в редица натоварени летища на ЕС, чиито претоварвания ще продължат да бъдат безпокойство. Слотовете би следвало да се дават на авиокомпаниите, които ги използват удачно и действително имат нужда от тях, особено в контекста на нарастващия трафик.
- 3.2 Европа няма да бъде в състояние да отговори на голяма част от това търсене поради недостиг на летищен капацитет. Въпреки световната икономическа криза и прогнозираното 40-процентно увеличение на летищния капацитет между 2007 г. и 2030 г. (включително нови летища, нови писти и нови въздушни и наземни инфраструктури), около 2 милиона полета (или 10 % от прогнозираното търсене) няма да бъдат извършени поради недостиг на капацитет.
- 3.3 По-конкретно до 2030 г. поне 19 европейски летища ще функционират с пълен капацитет по осем часа дневно всеки ден през годината (в сравнение с 2007 г., когато само 5 летища са работили 10 % от времето с пълен или почти пълен капацитет). Това ще окаже сериозно въздействие върху цялата авиационна мрежа, тъй като до 2030 г. претоварванията на тези летища ще доведат до закъснения при излитане или кацане за 50 % от всички полети.
- 3.4 Летището във Франкфурт, което е един от най-големите авиационни възли в Европа, разполага с нова писта, но независимо от това до 2025 г. търсенето ще продължи през целия ден да надвишава капацитета, което се отнася и за лондонските летища „Хийтроу“ и „Гетуик“, парижкото „Орли“, миланското „Линате“ и летището в Дюселдорф. Ако капацитетът не може да бъде увеличен над планираните 120 полета на час, търсенето ще надвишава през целия ден капацитета и на парижкото летище „Шарл дьо Гол“. Освен това търсенето ще продължи да надхвърля капацитета през част от деня в Амстердам, Мадрид, Мюнхен, Рим („Фиумичино“) и Виена.
- 3.5 Изправени сме пред това предизвикателство по отношение на капацитета в контекста на нараснало търсене и пренасочване на световния авиационен пазар към далекоизточните пътувания.
- 3.6 Ще бъде жизненоважно да се използва по-добре съществуващият капацитет на претоварените летища чрез гарантиране на по-ресурсно ефективна система за разпределяне на слотове. Ще трябва да се преосмисли начинът на действие на Комисията спрямо заварените положения по отношение на слотовете. Много от тях са придобити през последните 50 години, а междуременно в авиационната промишленост са настъпили много промени и някои авиокомпаниите са преустановили дейността си.

- 3.7 Националните авиационни власти и регулатори би следвало да позволяват на летищата да проявяват гъвкавост в управлението на търсенето, като съобразяват размера на летищните такси с него и например определят по-високи такси през натоварените часове за пътуване, като сутрин и вечер, отколкото през ненатоварените, като средата на следобед и т.н. Целта на това е да се регулират потоците на трафика и пътуването в ненатоварените часове да стане по-привлекателно за пътниците.
- 3.8 Анализът на това как работи сегашният Регламент за слотовете показва, че действащата система на разпределение не позволява оптимално използване на оскъдния капацитет на натоварените летища.
- 3.9 Поради тези причини Комисията предлага промени в сегашния регламент, с които да се позволи въвеждането на пазарноориентирани механизми в целия ЕС, при условие че се създадат предпазни мерки за осигуряване на прозрачност или лоялна конкуренция, включително по-голяма независимост на координаторите на слотове. Така ще се гарантира, че слотовете преминават към тези превозвачи, които могат да се възползват най-добре от тях.
- 3.10 Изчислено е, че едно преразглеждане на сегашната система за разпределяне ще позволи годишното обслужване на 24 милиона допълнителни пътници на европейските летища, което означава повече от 5 млрд. EUR икономически ползи и до 62 000 работни места до 2025 г. благодарение на по-ефективна по отношение на ресурсите система за разпределяне.
- 3.11 ЕИСК отбелязва, че голямото увеличение на броя на пътниците на летищата, което Комисията очаква в резултат на предлаганите промени в правилата за разпределянето на слотовете, очевидно е свързано преди всичко с обема и икономическата жизнеспособност. Поради факта, че броят на самите слотове не се увеличава, предложението да се разшири търговията със слотове по-конкретно ще облагодетелства предимно големите въздухоплавателни средства с висок капацитет, както и най-натоварените маршрути, които са в състояние да поемат допълнителните разходи. ЕИСК счита, че подобна тенденция няма да е от полза за регионалните свързващи авиокомпани в Европа, които играят основна роля в рамките на политиката на сближаване в ЕС, както и в общото мрежово въздействие на въздухоплаването. Най-силните във финансово отношение авиокомпани вероятно ще извлекат най-голяма полза, а значителен брой от тях са установени извън Европа. Ето защо ЕИСК настоятелно призовава Комисията да анализира допълнително тези последици и евентуалната необходимост от ответни мерки, преди да се пристъпи към каквито и да било изменения.

- 3.12 Придобиването на някои авиокомпании, които разполагат с ценни слотове на летище „Хийтроу“ и на други летища, както и характерът на конкуренцията между авиокомпаниите или обединенията на авиокомпании, следва да бъдат проучени, за да се предотврати отслабването на конкуренцията или появата на нелоялна конкуренция.
- 3.13 Въпросът за разпределяне на слотовете за ползване на писти и съпътстващия го проблем на изкривявания и на рисковете някои авиокомпании да се сдобият с доминираща позиция, а някои региони да останат недостатъчно обслужени, са, както се споменава по-горе, все последствия на недостатъчния капацитет на летищата. Макар че тези проблеми могат да бъдат овладени донякъде, единственият целесъобразен дългосрочен подход е да се реши въпросът с недостатъчния капацитет на летищата.

4. **Намаляване на шума/ограничения**

- 4.1 Европейската комисия предлага да се променят правилата, налагащи свързани с шума експлоатационни ограничения на летищата, с цел да се осигури последователно и разумно прилагане на балансирания подход на ИКАО. Балансираният подход отчита необходимостта от управление на шума във и около летищата и я балансира с потребностите на пътниците. Крайната цел на предложените промени е постигането на максимално ефективен и устойчив капацитет на пистите на европейските летища — нещо, с което всички вземащи решения органи от ЕС трябва да се съобразяват, когато разглеждат тези предложения.
- 4.2 Това може да се постигне по няколко начина, чрез отстраняване на стари въздухоплавателни средства, които не са ефективни от гледна точка на разхода на гориво (вж. становището на ЕИСК относно „Ново управление на летищата за намаляване на емисиите на CO₂“⁴). Трябва да се насърчава все по-широкото използване на слънчева енергия за захранване на климатичните и отоплителните инсталации, по примера на летището в Мадрид и в Атина.
- 4.3 Друг основен начин за намаляване на шума от въздушното движение, при едновременно намаляване на разходите за гориво и емисиите, е чрез ускорено изпълнение на програмата „Единно европейско небе“, и по-специално на програмата SESAR, с цел съкращаване на ненужното задържане при изчакване на слот за излитане/кацане.
- 4.4 С оглед на това Комисията предлага изменения в съществуващите правила за свързаните с шума експлоатационни ограничения, като целта е компетентните органи да получат по-добра възможност за постепенно извеждане от експлоатация от летищата на най-шумните въздухоплавателни средства, което е важна стъпка за постигане на целта на Комисията за максимално ефективното използване на пистовия капацитет.

⁴ [ОВ С 204, 9.8.2008 г., стр. 39-42.](#)

- 4.5 По отношение на мерките за намаляване на шума, безопасността на дейностите трябва да бъде от първостепенно значение. Шумът в районите около летищата може да наложи необходимостта от местни коригиращи мерки и активен диалог с хората, които живеят там, като се има предвид, че въздействието на различните ограничения върху капацитета на летищата, например часът на започване на работа, може да даде сериозно отражение върху цялата система на въздухоплаването.
- 4.6 Шумът налага ограничение върху часовете, в които работят много от летищата, и разбира се, влияе негативно върху капацитета, като води до отклоняване на полети при неблагоприятни климатични условия. Наличните писти за излитане и кацане следва да се използват ефективно. Необходимо е да се вземат предвид хората, които живеят в непосредствена близост до съответното летище.
- 4.7 Докладите от наблюдението на шума и замърсяването следва да бъдат публикувани за всички по-големи летища, с което ще се дадат уверения на живущите в близост до тях, че не са изложени на завишени нива на шум и замърсяване. Населението, живеещо около летища, следва да има на свое разположение всички подходящи източници на информация (относно шума, качеството на въздуха и т.н.), за да може да изразява мнение по евентуалните промени, които се предвиждат. ЕИСК предлага да бъдат създадени местни комитети за информация в местата, в които понастоящем не съществуват такива структури.
- 4.8 Новите правила трябва да дадат възможност за принос на местното население към решенията на проблемите, свързани с шума. ЕИСК отправя искане към Комисията да проучи дали тези правила са съгласувани с целите на Директивата за качеството на въздуха⁵.

5. Наземно обслужване

- 5.1 Изравняването на наземния и въздушния капацитет е от първостепенно значение.
- 5.2 От 2007 г. насам процесът на установяване на регулаторна рамка за „Единното европейско небе“ (по-долу „ЕЕН“) се развива с високи темпове. Втори пакет от законодателни мерки бе приет през 2009 г. с цел да се гарантира функционирането на „Единно небе“ от 2012 г. нататък. Днес рамката е почти завършена. Летищата, които заедно с управлението на въздушното движение представляват инфраструктурата на гражданското въздухоплаване, са един от стълбовете на тази архитектура. Те са от първостепенно значение за мрежата и ако липсва наземен капацитет, това ще повлияе отрицателно на целия проект за ЕЕН.

⁵ [OJ L 152, 11.6.2008 г., стр. 1-44.](#)

- 5.3 От 2012 до 2014 г. целите за ефективност ще важат само за аеронавигационното обслужване при прелитане, като от 2012 г. ще започне наблюдението на ефективността на терминалното аеронавигационно обслужване. Закъсненията се причиняват и от авиокомпаниите или техните доставчици на наземно обслужване (от технически характер, качване на борда и др.), летищата (оборудване и др.) или други страни, участващи в процеса на подготовка на въздухоплавателните средства за полет.
- 5.4 В контекста на тези констатации Комисията счита, че логиката на схемата за ефективност следва да бъде разширена, така че да обхване летищата като цяло въз основа на ефективен подход „от врата до врата“, като целта е оптимизиране и включване на всички фази на полета от летище до летище. Ефективността не следва да се ограничава само до контролната кула, а следва да се увеличи и на наземно ниво. Наземното обслужване е от първостепенно значение за увеличаване на капацитета на летищата, без да се изискват значителни капиталови инвестиции.
- 5.5 Летищата са част и от технологичното измерение на ЕЕН — програмата SESAR. SESAR има потенциала да увеличи капацитета на летищата, като по този начин задоволи допълнителното търсене и намали броя на забавените или отменените полети.

6. **Подобряване на наземното обслужване**

- 6.1 Въпреки че наземните услуги невинаги са видими, нивото на обслужване на пътниците на летищата и във въздуха зависи от качеството на тези услуги. Независимо дали става дума за коректното посрещане на пътниците и обработката на багажа им на летището, обработката на каргото и на пощата, правилната подготовка на въздухоплавателните средства (например почистване на кабината) или функциите от жизненоважно значение за безопасното извършване на полета (например обезледяване на въздухоплавателното средство), удобните, надеждни, безопасни и икономически ефективни полети не могат да се извършват без тези услуги.

Първоначалната Директива за наземното обслужване от 1996 г., която се отнася най-вече до отварянето на достъпа до пазара за наземни услуги, доведе до все по-голяма динамика на пазарите за наземно обслужване. Степента на конкуренция при ограничените услуги и режимът на достъп обаче все още се различават значително в държавите членки.

- 6.2 В регламента за наземните услуги трябва да се включат разпоредби за безопасността и ефикасността на тези услуги, в интерес на всички ползватели на летищата. При тези услуги трябва да се отчитат аспектите, свързани с околната среда.

- 6.3 Обработването на оборудване за придвижване, медицинско оборудване и други видове устройства, които са от жизненоважно значение за пътниците с увреждания, трябва да се извършва в съответствие с най-високите стандарти за качество. Повредата на такова оборудване може да нанесе щети на пътниците с увреждания, пораждайки медицински рискове и сериозно ограничаване на подвижността. Наред с други възможни мерки в това отношение следва да се обмислят специфично обучение на наземния обслужващ персонал, изключения от общите правила за обработване на багажа и достатъчни финансови компенсации за щети, нанесени на такова оборудване.
- 6.4 С оглед на интересите на авиокомпаниите, летищните оператори и дружествата, извършващи наземно обслужване, е необходимо да се гарантира разумност на цените, които се налагат за услугите.
- 6.5 ЕИСК споделя виждането на Комисията, заявено в нейното предложение за регламент, че сегашното положение на пазара за наземно обслужване на летищата е незадоволително и че правната рамка от 1996 г. вече не е адекватна. Наземните услуги не са ефективни. Поради липсата на критерии за достъп до пазара в резултат на Директива 96/67/ЕО, между отделните летища в ЕС продължават да съществуват значителни разлики в качеството. ЕИСК подкрепя целта за по-добър капацитет и качество на този пазар въз основа на конкуренция, независим обществен процес на вземане на решения и хармонизирани процедури.

В трудоемък сектор като наземното обслужване съществуват важни социални въпроси, които следва да бъдат взети под внимание. Системата на тръжни процедури засяга условията на труд на персонала и насърчава неговото текучество. Критериите, прилагани при процедурите за одобрение и за възлагане на договорите, трябва да гарантират, че добре обученият персонал ще бъде задържан или ако се наложи — осигурен с друга заетост, и че конкуренцията не се постига с цената на непрекъснато намаляване на заплащането на труда. Качеството на услугите на разумна цена трябва да бъде основният критерий при възлагане на договорите. Предложението на Комисията се нуждае от подобрене по отношение на критериите за възлагане.

- 6.6 По-голям брой доставчици на услуги следва да бъдат одобрени, само ако се изключи възможността за спад в качеството и ако са в сила обвързващи правила, предотвратяващи дъмпинг в заплащането на труда и гарантиращи прехвърлянето на персонала при непроменени условия при смяна на доставчика на услуги, както и адекватни изисквания за квалификация на работниците, включително проучване за надеждност.
- 6.7 Важни събития, водещи до критични смущения на полетите, като например кризата, причинена от вулканичната пепел, и обилните снеговалежи, нарушили дейността на възлови летища, показваха необходимостта от подобрена координация на наземните операции на европейските летища и в мрежата като цяло, както и от укрепване на правата на пътниците.

- 6.8 ЕИСК приветства целта за въвеждане на стандарти за качество на наземното обслужване на летищата на ЕС. Настоящата реформа следва да задължи авиокомпаниите да превозват съвместно целия багаж срещу разумно заплащане, независимо кой е превозвачът. Това следва да подпомогне транзитно пътуващите пътници и да ускори превода им. Необходимо е повишаване на сигурността на съдържанието на регистрирания багаж срещу кражба. Трябва също така да се въведат разпоредби за следене на спазването на стандартите за качество, като условие за успешното прилагане на новите системи.
- 6.9 Справедливият достъп на авиокомпаниите до летищна инфраструктура, предоставен на справедлива цена, има важен принос за изграждането на ефективна обща авиационна система. Появата на конкуренция между летищата спомогна значително за това. Друга важна стъпка в тази насока е предприета през 2009 г. в Европейския съюз с приемането на Директивата относно летищните такси във връзка с общите минимални стандарти за определяне на таксите, налагани на авиокомпаниите за използване на необходимата летищна инфраструктура за изпълняваните полети.
- 6.10 На летища, през които преминават над 5 милиона пътници годишно, би следвало да се разрешава да работят по трима доставчици на наземно обслужване, след като бъдат въведени и разгърнат действието си предложените от ЕИСК в настоящото становище мерки относно безопасността, качеството и социалните условия за служителите. Авиокомпаниите би следвало да разполагат с правото да организират свое „самообслужване“ при съблюдаване на стандартите за качество и безопасност.

7. **Ефективност на обслужването на летищата и пистите**

- 7.1 Ефективността на обслужването на летищата и пистите в немалка степен зависи от наземното обслужване.
- 7.2 Летищата представляват основната връзка между пътниците и авиокомпаниите и качеството на предоставените на летищата услуги е определящ фактор за нивото на обслужване на пътниците и авиокомпаниите. Популярна практика е приходите от летищните магазини и ресторанти да се използват за субсидиране на летищните дейности, обслужващи авиокомпаниите (такси за ползване на пистите, паркингите и др.). През 2009 г. таксите за авиокомпаниите покриваха само 29% от оперативните (но не и капиталовите) разходи на летищата. Този модел гарантира запазването на конкурентния характер на таксите за авиокомпаниите, което им позволява да поддържат и разширяват обхвата на услугите си, а това в крайна сметка облагодетелства пътниците. Летищата би следвало да продължат да се стимулират да използват максимално удачно своите приходи и да предлагат стоки на дребно, съобразени със специфичните потребности на своите пътници.

7.3 Насърчаването на достъпността и ефективността чрез железопътни връзки е основно изискване за едно ефективно летище. Докато малките летища могат да оптимизират достъпа чрез добре организирана мрежи от автобусни услуги, железопътният транспорт е допълнителен и устойчив вариант за летища от по-голям мащаб или които вече имат релсови пътища в района на терминала. Когато е практически осъществимо, следва да се осигури транспорт по вода до летища като „Схипхол“ и летището в Ница, както и много други.

8. Сигурност

8.1 Необходимо е спешно да се въведе едноетапна проверка, за която Комисията вече е дала съгласието си, на всички европейски летища (вж. становището на ЕИСК относно „Авиационна сигурност за пътниците“⁶).

8.2 Втората цел се отнася до таксите за сигурност. От 2002 г. насам правото на ЕС налага на държавите членки и летищата по-строги изисквания за сигурност. Понастоящем възстановяването на разходите, свързани със сигурността на въздухоплаването, е регламентирано на национално равнище.

8.3 Таксите за онлайн резервации, например тези, които са свързани със сигурността, следва да бъдат прозрачни, в съответствие с изискването в становището на ЕИСК относно правата на пътниците, ползващи въздушен транспорт⁷. Когато даден пътник не осъществи пътуване, цената на самолетния билет следва да бъде минимална, а тези нейни елементи, които авиокомпанията не е длъжна да заплаща, т.е. летищни такси и държавни налози, би следвало да се възстановят на пътника.

8.4 Проверките за сигурност често са възприемани като бремене от пътниците, въздухоплавателния сектор и летищата. Необходимо е равновесие между повишаването на сигурността и улесняването на пътуванията (вж. становището на ЕИСК относно използването на скенери за целите на сигурността на летищата в ЕС⁸). Би следвало да се утвърдят общи европейски стандарти, с които да се гарантира яснотата и изчерпателността на проверките за сигурност, прилагани към пътниците, които използват съоръжения за придвижване или медицински апарати, както и зачитането на личното достойнство на тази категория пътници.

⁶ [ОВ С 100, 30.4.2009 г., стр. 39-43.](#)

⁷ Все още непубликувано в ОВ, CESE 1609/2011, 27.10.2011 г.

⁸ [ОВ С 107, 6.4.2011 г., стр. 49-52.](#)

- 8.5 Съществуващата забрана за пренасяне на течности и гелове в ръчния багаж ще бъде отменена до април 2013 г. – на пътниците ще бъде разрешено да носят течности на борда на въздухоплавателното средство, при условие че са преминали проверка на летищата на ЕС. Правата на пътниците като цяло трябва да бъдат дефинирани по един по-ясен начин, а правилата относно ръчния багаж да бъдат еднакво прилагани, при зачитане на правото да се извършват покупки преди качването в самолета.
- 8.6 Технологията за сканиране се развива бързо и има потенциала да улесни операциите по сигурността както за пътниците, така и за летищата (например чрез намаляване на ръчното претърсване). Това не трябва да засяга основните права, свързани с човешкото достойнство на пътниците⁹.
- 8.7 Тази година американското правителство ще разшири обхвата на своята програма за експедитивна проверка, известна като „предварителна проверка“ („pre-check“) до 28 летища. В момента тази програма действа в 7 летища и позволява на често пътуващите и на лицата, членуващи в схеми за благонадеждни пътници, да не си свалят обувките, коланите и палтата, когато минават през пунктовете за летищна проверка. Такава мярка би следвало да се обмисли и за европейските летища.

Брюксел, 28 март 2012 г.

Председател
на
Европейския икономически и социален
комитет

Staffan Nilsson

⁹ Пак там.