



Bruksela, dnia 20 stycznia 2012 r.

KANCELARIA SENATU

Przedstawiciel Kancelarii Senatu
przy Unii Europejskiej

Sprawozdanie nr 5/2012

Sprawozdanie nt. propozycji Komisji Europejskiej ws. pakietu przepisów dotyczących portów lotniczych

1. Komisja przedstawia pakiet przepisów w sprawie portów lotniczych

Komisja Europejska zapowiedziała 1 grudnia 2011 r. kompleksowy pakiet środków mających na celu zwiększenie przepustowości europejskich portów lotniczych, ograniczenie opóźnień i podniesienie jakości obsługi pasażerów. Proponowane środki dotyczą kwestii jakości usług, z jakich pasażerowie oraz linie lotnicze korzystają przed odlotem i po wylądowaniu (np. obsługa bagażu, odprawa, dostawy paliwa), przejrzystości decyzji w sprawie hałasu spowodowanego przez działalność portów lotniczych, jak również skuteczności skomplikowanego systemu przydziału czasu na start i lądowanie, stosowanego w odniesieniu do przelotów.

Odpowiedzialny za transport wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej, **Siim Kallas**, stwierdził: „Europejskie porty lotnicze stoją w obliczu kryzysu przepustowości. Aby firmy i osoby prywatne mogły w pełni korzystać z udogodnień, jakie oferuje sieć ruchu lotniczego, musimy przystąpić do działania już teraz. Już w tej chwili 70 proc. wszystkich opóźnień lotów wynika z problemów na ziemi, a nie w powietrzu. Jeśli utrzymają się aktualne tendencje, w 2030 roku dziewiętnaście spośród największych europejskich lotnisk będzie pękać w szwach. Wynikające z tego zagęszczenie ruchu może oznaczać opóźnienia połowy wszystkich lotów w całej europejskiej sieci lotniczej. Dla portów lotniczych w Europie status quo nie jest rozwiązaniem. W dobie ogromnej globalnej konkurencji, jeżeli nie zmienimy swojego sposobu postępowania, możemy dużo stracić.”

Na pakiet składają się dokument podsumowujący oraz trzy wnioski legislacyjne dotyczące: przydziałów czasu na start lub lądowanie, obsługi naziemnej i hałasu.

- **Przydziały czasu**

Propozycje Komisji obejmują wprowadzenie mechanizmów rynkowych umożliwiających przewoźnikom lotniczym dokonywanie w sposób przejrzysty transakcji, których przedmiotem są przydziały czasu na start lub lądowanie. Propozycje mają też zagwarantować, że aktualnie dostępna przepustowość zostanie w pełni wykorzystana przez linie lotnicze – poprzez podniesienie progu tzw. zasady „wykorzystuj albo strać” z 80 do 85 proc.

Dzięki proponowanym środkom do roku 2025 liczba obsługiwanych pasażerów mogłaby wzrosnąć o 24 mln rocznie. Mogłoby to przynieść europejskiej gospodarce 5 mld euro oraz umożliwić stworzenie 62 tys. nowych miejsc pracy w latach 2012–2025.

Na granicy swojej przepustowości działa obecnie pięć europejskich portów lotniczych: w Dusseldorfie, Frankfurtach, Londynie (lotniska Gatwick i Heathrow) oraz w Mediolanie (Linate). Jeżeli utrzymają się aktualne tendencje, w 2030 roku może to dotyczyć dziewiętnastu spośród głównych portów lotniczych, min. paryskiego CDG, co może mieć zasadniczy wpływ na opóźnienia i natężenie ruchu.

- **Obsługa naziemna**

Komisja przedstawia propozycje dotyczące poprawy jakości i efektywności usług obsługi naziemnej w portach lotniczych.

Proponowane środki obejmą między innymi zwiększenie – w odniesieniu do kluczowych usług obsługi naziemnej, które są nadal usługami zastrzeżonymi (obsługa bagażu, obsługa ramp, tankowanie paliwa, obsługa załadunku i usługi pocztowe) – minimalnej liczby dostawców usług obsługi naziemnej, jakich mogą wybrać przewoźnicy działający na dużych lotniskach, z dwóch do trzech. Jednocześnie propozycje umożliwiają państwom członkowskim zapewnienie lepszej ochrony praw pracowników – w przypadku przejęcia umowy przez nowego usługodawcę personel będzie mógł przejść do nowej firmy na dotychczasowych warunkach. Ma to zasadnicze znaczenie dla zapewnienia stabilnych warunków zatrudnienia potrzebnych do utrzymania wysokiej jakości w tym wymagającym tak dużych nakładów pracy sektorze.

Zgodnie w propozycjami ma wzrosnąć znaczenie portów lotniczych jako „koordynatorów naziemnych” ponoszących ogólną odpowiedzialność za koordynację usług obsługi naziemnej w porcie lotniczym. W pakiecie przewidziano narzędzia, które umożliwią portom lotniczym pełnienie tej roli, np. minimalne normy jakości, jakich muszą przestrzegać wszyscy usługodawcy w porcie lotniczym. Środki te wzmocnią również zdolność reagowania portów lotniczych na poważne zakłócenia ruchu.

- **Hałas**

Propozycje Komisji zwiększają przejrzystość procedur ustalania ograniczeń hałasu w portach lotniczych i wzmacniają funkcję nadzorczą Komisji. Nie chodzi przy tym o cele, lecz o sam proces decyzyjny. Propozycje przyznają Komisji funkcję kontrolną, co jednak nie zastępuje ostatecznej decyzji państwa członkowskiego. Wnioski stanowią również aktualizację istniejącego ustawodawstwa z uwzględnieniem postępu techniki, co ułatwi organom krajowym wycofywanie z eksploatacji najbardziej hałaśliwych samolotów.

Decyzje w sprawie redukcji poziomu hałasu muszą pogodzić ochronę obywateli mieszkających w pobliżu lotnisk z potrzebami tych, którzy chcą podróżować. Decyzje należy podejmować zgodnie z wytycznymi ustalonymi na poziomie międzynarodowym (przez organ ONZ, Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego). Mieszkańcy okolic portów lotniczych mają prawo do ochrony przed nadmiernym hałasem związanym z działalnością lotnisk, ale konieczne jest również uwzględnienie kosztów w postaci utraty przepustowości i wpływ na sytuację gospodarczą w regionie.

- **Dalsze działania**

Wnioski Komisji muszą zostać zatwierdzone przez Parlament Europejski oraz rządy państw członkowskich w drodze „procedury współdecyzji”.

Komunikat - Polityka wobec portów lotniczych w Unii Europejskiej - rozwiązywanie kwestii przepustowości i jakości z myślą o promowaniu wzrostu, komunikacji i mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0823:FIN:PL:PDF>

Rozporządzenie w sprawie usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii i uchylające dyrektywę Rady 96/67/WE:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0824:FIN:PL:PDF>

Rozporządzenie w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Unii Europejskiej:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0827:FIN:PL:PDF>

2. Dodatkowe informacje - Europejskie porty lotnicze: wyzwania w perspektywie roku 2030

- **Dziesięć najważniejszych faktów**

- Porty lotnicze to ważny element infrastruktury transportowej – blisko 800 mln pasażerów skorzystało w 2010 r. z portów lotniczych w UE, co stanowi niemal jedną trzecią rynku światowego i oznacza niemal trzykrotny wzrost ich liczby w porównaniu z okresem przed liberalizacją ruchu lotniczego we wczesnych latach 90-tych.
- Transport lotniczy jest jedną z najbardziej konkurencyjnych branż europejskiej gospodarki. Lotniska stanowią jeden z najważniejszych elementów naszego systemu transportu lotniczego i odgrywają coraz większą rolę w gospodarce. Z historycznych i geograficznych względów Europa posiada ugruntowaną pozycję jako węzeł lotniczy o znaczeniu globalnym.
- Konkurencja jednak nie śpi – połowa nowego ruchu lotniczego, który zostanie wygenerowany na świecie w ciągu najbliższych 20 lat, będzie powiązana z regionem **Azji i Pacyfiku**. W ciągu najbliższych pięciu lat wzrost ruchu lotniczego będzie największy w takich regionach jak Azja i Pacyfik, Bliski Wschód oraz Ameryka Łacińska.
- W obliczu zaostrej konkurencji światowej europejskie porty lotnicze stoją przed dwoma głównymi wyzwaniami, związanymi z **przepustowością i jakością**.
- Europejskim lotniskom grozi **kryzys związany z gwałtownym wzrostem zapotrzebowania na przepustowość**. Do roku 2030 ruch lotniczy w Europie wzrośnie niemal dwukrotnie. Europa nie będzie jednak w stanie zaspokoić dużej części tego rosnącego popytu ze względu na ograniczoną przepustowość portów lotniczych.

- Już dziś pięć ważnych europejskich węzłów lotniczych – Düsseldorf, Frankfurt, Londyn (lotniska Gatwick i Heathrow) oraz Mediolan (Linate) – wykorzystuje swoją maksymalną przepustowość (wg danych Eurocontrol).
- Do roku 2030, przy założeniu kontynuacji obecnych trendów, 19 głównych portów lotniczych w Europie osiągnie podobny stopień zatłoczenia, w tym m.in. Paryż (CDG), Warszawa, Ateny, Wiedeń i Barcelona¹. Wynikające z tego przeciążenia mogą prowadzić do opóźnień dotyczących 50% wszystkich lotów pasażerskich i towarowych (szczegóły w załączniku).
- Konieczna jest optymalizacja przepustowości portów lotniczych. Niezbędne jest również zadbanie o to, by ograniczenia wprowadzane w związku z hałasem były współmierne do stwierdzonych problemów.
- **Jakość i wydajność usług** w portach lotniczych wymagają poprawy. Dziś 70% wszystkich opóźnień jest powodowanych przez problemy pojawiające się już na etapie postojów statków powietrznych w portach lotniczych (opóźnienia których źródłem są linie lotnicze, podmioty zapewniające obsługę naziemną, zarządy portów lotniczych lub inne strony zaangażowane w ten proces)².
- Ogólna jakość usług obsługi naziemnej nie dotrzymuje również kroku zmieniającym się potrzebom, w szczególności pod względem niezawodności i odporności, jak również bezpieczeństwa i ochrony. Odnotowywane zakłócenia w funkcjonowaniu uwypukliły potrzebę zwiększonej koordynacji operacji naziemnych przez europejskie porty lotnicze oraz całą sieć (w związku z efektem łańcuchowym), tak by zapewnić ciągłość operacji portów lotniczych.

- **Pakiet dotyczący portów lotniczych**

Aby sprostać powyższym wyzwaniom Komisja Europejska przyjęła w dniu 1 grudnia 2011 r. dokument strategiczny oraz trzy wnioski ustawodawcze, które mają:

- ułatwić rozwiązanie problemów z przepustowością na europejskich lotniskach;
- poprawić jakość i wydajność usług obsługi naziemnej; oraz

¹ Według: EUROCONTROL, „Challenges of Growth 2008”

http://www.eurocontrol.int/statfor/public/subsite_homepage/homepage.html

² Według: EUROCONTROL, „Performance Review Report 2010” przygotowany przez Performance Review Commission, <http://www.eurocontrol.int/prc>, oraz EUROCONTROL, „CODA Report 2010” dostępny na stronie

http://www.eurocontrol.int/coda/public/standard_page/coda_public_application.html

- zwiększyć przejrzystość procesu podejmowania decyzji dotyczących ograniczenia hałasu.

- **Przydziały czasu na start lub lądowanie**

⇒ **Czym jest przydział czasu na start lub lądowanie?**

„Przydział czasu na start lub lądowanie” oznacza zezwolenie na korzystanie z pasów startowych i terminali celem wykonania lotu do lub z portu lotniczego w określonym dniu i o określonej godzinie.

Przydziały czasu na start lub lądowanie stanowią narzędzie planowania służące racjonalowaniu przepustowości w portach lotniczych, w których popyt na przewozy lotnicze przewyższa dostępną przepustowość pasów startowych lub terminali. Przydziały te są niezwykle ważne dla linii lotniczych, gdyż w szczególności umożliwiają im obsługę połączeń do i z najbardziej zatłoczonych lotnisk w Europie.

⇒ **Aktualne przepisy**

Zgodnie z obowiązującymi przepisami przydziały czasu na start lub lądowanie są przyznawane liniom lotniczym na podstawie **systemu administracyjnego** ustanowionego na mocy rozporządzenia WE z 1993 r. Przydziały te są przyznawane na sezony zimowy i letni (ten ostatni trwa od końca marca do końca października). Co najmniej 5 przydziałów czasu na start lub lądowanie przyznanych na tę samą godzinę tego samego dnia tygodnia w trakcie sezonu tworzy serię przydziałów. Zgodnie z przepisami z 1993 r., jeżeli linie lotnicze wykorzystują serię przydziałów przez co najmniej 80% czasu w okresie, na jaki została przyznana, mają prawo do zachowania tej serii w kolejnym sezonie (na zasadzie „praw nabytych”). W innych przypadkach seria wraca do puli przydziałów. Jeżeli wykorzystanie przydziałów czasu na start lub lądowanie spadnie w trakcie sezonu poniżej 80%, muszą one zostać zwrócone przez linię lotniczą – trafiają do ogólnej puli i są ponownie rozdzielane.

System oparty na zasadzie puli przydziałów jest również stosowany do przydzielania nowodostępnej przepustowości. Przydziały z puli są rozdzielane przez niezależnego koordynatora – 50% z nich trafia do nowych podmiotów, natomiast druga połowa do innych przewoźników lotniczych (według zasady „kto pierwszy, ten lepszy”). Obecnie 89 europejskich portów lotniczych odnotowuje poziom obciążenia, który zmusza je do stosowania systemu przydziałów czasu na start lub lądowanie.

Praktycznie tylko w Zjednoczonym Królestwie rozwinął się system wtórnego obrotu przydziałami.

⇒ **Na czym polega problem?**

Obecny administracyjny system rozdzielania przydziałów czasu na start lub lądowanie jest niewydajny. Zasada „praw nabytych” nie działa wystarczająco skutecznie, gdyż dopuszcza ona niewykorzystywanie istniejącej przepustowości. Ogólniej rzecz biorąc, przewoźnikom lotniczym brakuje zachęt do sprzedaży niewykorzystywanych przydziałów czasu na start lub lądowanie innym liniom lotniczym, które mogłyby lepiej zagospodarować dostępną przepustowość. System ten ogranicza konkurencję i ofertę dla pasażerów, nie przypisując przydziałom żadnej konkretnej wartości finansowej, która mogłaby np. stanowić dla przewoźnika lotniczego zachętę do handlu nimi z innymi przewoźnikami. System ten utrudnia również mobilność przydziałów czasu na start lub lądowanie, która jest istotna dla dynamicznego rynku przewozów lotniczych.

Ponadto od czasu przygotowania rozporządzenia w 1993 r. doszło do ogromnego wzrostu ruchu lotniczego, a w konsekwencji do zwiększenia liczby portów lotniczych borykających się z problemem ograniczonej przepustowości – jeśli nie zostaną podjęte kroki zaradcze, sytuacja będzie się nadal pogarszać.

W wielu zatłoczonych portach lotniczych nowi przewoźnicy mają już trudności z dostępem do rynku lub rozszerzeniem działalności, gdyż zasiedziałe linie lotnicze czynią wszystko, co jest konieczne, by zachować swoje dotychczasowe przydziały w kolejnych sezonach. Dostępne w puli przydziały czasu na start lub lądowanie są często oferowane jedynie w mało atrakcyjnych porach dnia (np. wczesne popołudnie lub późny wieczór, kiedy podróżuje niewiele osób). Jeżeli nie zostaną podjęte żadne działania, sytuacja ulegnie dalszemu pogorszeniu – w 2030 roku 19 portów lotniczych w Europie będzie prawdopodobnie wykorzystywać swoją pełną przepustowość, co doprowadzi do opóźnień w przypadku 50% wszystkich lotów.

⇒ **Nowe propozycje**

W zmienionym rozporządzeniu w sprawie przydziałów czasu na start lub lądowanie wprowadzone zostaną następujące główne środki:

- **wtórny obrót przydziałami czasu na start lub lądowanie:** nowe rozporządzenie dopuszcza obrót przydziałami między przewoźnikami lotniczymi w całej UE. Rozporządzenie z 1993 r. nie przewidywało wtórnego obrotu przydziałami przez

linie lotnicze, aczkolwiek go również wyraźnie nie zakazywało. Z czasem w UE powstała mozaika różnych praktyk stosowanych w tym zakresie, na przykład wtórny obrót istnieje w Zjednoczonym Królestwie, ale jest zabroniony w Hiszpanii;

- **ustanowienie jasnych warunków przejrzystego obrotu przydziałami czasu na start lub lądowanie**, dzięki czemu wszystkie podmioty konkurujące na rynku będą wiedziały, czym można handlować. W rozporządzeniu przewidziano spójny system celem zapewnienia przejrzystości w obrocie przydziałami, który będzie podlegał nadzorowi ze strony krajowych organów;
- **podniesienie progu wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie z 80 do 85%** oraz **wydłużenie serii przydziałów** z obecnych 5 do 10 w sezonie zimowym oraz do 15 w sezonie letnim. Ma to służyć narzuceniu większej dyscypliny na przewoźników lotniczych poprzez zaostrenie przepisów zobowiązujących linie lotnicze do wykazania, że w wystarczającym stopniu wykorzystywały one swoje przydziały w trakcie sezonu (zgodnie z zasadą „wykorzystaj lub strać”). Celem jest zagwarantowanie, że linie lotnicze, które pragną utrzymać przydziały w kolejnym sezonie, rzeczywiście wykorzystują dostępną przepustowość.

Szacuje się, że proponowane zmiany umożliwią obsłużenie w tym systemie **dodatkowych 24 mln pasażerów** rocznie. W okresie 2012–2025 oczekiwane korzyści dla europejskiej gospodarki mogą osiągnąć wartość 5 mld euro i pozwolić na stworzenie 62 tys. nowych miejsc pracy.

- **Obsługa naziemna**

⇒ **Co obejmuje obsługa naziemna?**

Obsługa naziemna obejmuje szeroki zakres usług na rzecz przewoźników lotniczych, świadczonych w portach lotniczych i mających charakter pomocniczy w stosunku do wykonywania przewozów lotniczych. W jej zakres wchodzi nie tylko usługi o wysoce technicznym charakterze w rodzaju utrzymania statków powietrznych, tankowania paliwa i obsługi ładunków, ale również usługi o podstawowym znaczeniu dla bezpieczeństwa i komfortu pasażerów, takie jak odprawa pasażerów, dostawa posiłków, obsługa bagażu oraz transport naziemny w porcie lotniczym.

Usługi obsługi naziemnej stanowią niezbędny element systemu transportu lotniczego.

- Przychody operatorów obsługi naziemnej: 50 mld euro rocznie w skali światowej.
- Zatrudnienie: co najmniej 60 tys. osób w Europie.
- Koszty ponoszone przez przewoźników lotniczych w związku z obsługą naziemną: 5–12% kosztów operacyjnych.

⇒ **Obowiązujące przepisy**

Przyjęta w 1996 r. dyrektywa Rady w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (96/67/WE) doprowadziła do otwarcia rynków poszczególnych usług obsługi naziemnej na konkurencję ze strony przedsiębiorstw niepowiązanych z operatorem portu lotniczego lub krajowym przewoźnikiem lotniczym.

Dyrektywa ta w pełni zliberalizowała rynek w przypadku większości usług obsługi naziemnej, przynosząc szereg korzyści, np. w postaci większej liczby usługodawców i wejścia na rynek nowych podmiotów oraz – zdaniem linii lotniczych korzystających z tych usług – do poprawy ich jakości, prowadząc jednocześnie do spadku cen.

Państwom członkowskim pozostawiono jednak możliwość ograniczenia konkurencji do minimalnej liczby dwóch podmiotów w przypadku czterech istotnych kategorii usług związanych bezpośrednio ze statkami powietrznymi (tzw. „usług zastrzeżonych”: obsługi bagażu, obsługi ramp, obsługi w zakresie tankowania paliwa oraz obsługi ładunków i poczty). W rezultacie obecnie poziom konkurencji w usługach zastrzeżonych i zasady dostępu do tych rynków bardzo się różnią w poszczególnych państwach członkowskich.

W praktyce tylko w niewielu państwach, w tym w Wielkiej Brytanii, państwach skandynawskich, Holandii oraz Polsce, panuje swobodna konkurencja na rynkach kluczowych usług zastrzeżonych. Inne kraje, np. Hiszpania, Niemcy, Austria, Belgia i Portugalia, zdecydowały się ograniczyć konkurencję na tych rynkach do wymaganego minimum dwóch usługodawców.

⇒ **Na czym polega problem?**

70% wszystkich opóźnień lotów jest spowodowanych problemami, które powstają na ziemi, w portach lotniczych, a nie w powietrzu.

Szerokie konsultacje z zainteresowanymi stronami (przeprowadzone między końcem 2009 i początkiem 2010 r.) pokazały, że aby zlikwidować utrzymujące się problemy z **wydajnością** i **jakością** (obejmujące kwestie niezawodności, odporności,

bezpieczeństwa i ochrony oraz ochrony środowiska), wymagana jest dalsza poprawa usług obsługi naziemnej.

Europa prowadzi równolegle reformy systemu służb kontroli ruchu lotniczego (zgodnie z wnioskami dotyczącymi jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej) celem poprawy ogólnej skuteczności zarządzania ruchem lotniczym. Nie uda się jednak pomyślnie rozwiązać problemów związanych z opóźnieniami i zagęszczeniem ruchu, jeżeli nie ulepszymy funkcjonowania portów lotniczych w aspekcie naziemnym.

⇒ **Nowe propozycje**

Nowe wnioski ustawodawcze dotyczące obsługi naziemnej obejmują środki, których celem jest:

- **zagwarantowanie, by przewoźnicy lotniczy mieli szerszą ofertę rozwiązań w zakresie obsługi naziemnej** w portach lotniczych w UE. Dokonano pełnego otwarcia rynku własnej obsługi naziemnej dla linii lotniczych, zwiększając jednocześnie minimalną liczbę usługodawców (w przypadku usług zastrzeżonych) z dwóch do trzech w dużych portach lotniczych;
- **przyznanie portom lotniczym większej kontroli nad koordynacją usług obsługi naziemnej.** W przypadku usług obsługi naziemnej zarządzający portami lotniczymi będą pełnić nową funkcję tzw. „koordynatora naziemnego”, m.in. określając minimalne normy jakości. Oznacza to, że zarządzającym portami lotniczymi powierzone zostanie zadanie należytej koordynacji obsługi naziemnej w obrębie portu lotniczego. Co najważniejsze, będą oni dysponować instrumentami umożliwiającymi określenie minimalnych norm jakości, których będą musieli przestrzegać wszyscy operatorzy usług obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym. W przepisach doprecyzowano również zasady regulujące podwykonawstwo;
- **doprecyzowanie ram prawnych w odniesieniu do szkoleń i transferu personelu.** Obsługa naziemna jest wysoce pracochłonną branżą – koszty pracy stanowią 65–80% ogółu kosztów. Kompetentni i dobrze wyszkoleni pracownicy mają podstawowe znaczenie dla utrzymania bezpieczeństwa i ochrony usług obsługi naziemnej, a także dla zapewnienia wysokiej jakości usług. Dlatego też w proponowanych aktach prawnych zawarto przepisy służące zapewnieniu personelowi lepszych szkoleń oraz stabilnych warunków zatrudnienia, zwłaszcza poprzez:

- zezwolenie państwom członkowskim na nałożenie na przedsiębiorstwa, które wygrały przetarg na świadczenie usług zastrzeżonych, wymogu przejęcia pracowników dotychczasowego usługodawcy na starych warunkach;
- określenie minimalnego zakresu obowiązkowych szkoleń dla pracowników.

Przedłożone wnioski powinny ponadto:

- wzmocnić rynek usług obsługi naziemnej poprzez **wzajemne uznawanie krajowych zatwierdzeń** udzielanych operatorom przez państwa członkowskie. Innymi słowy, zatwierdzenie udzielone w jednym państwie członkowskim będzie upoważniać operatora usług obsługi naziemnej do ich świadczenia w innym państwie członkowskim. Wzajemne uznawanie jest standardowym mechanizmem stosowanym w obrębie jednolitego europejskiego rynku celem zlikwidowania barier utrudniających świadczenie usług ponad granicami;
- zwiększyć **przejrzystość co do tego, na jakich zasadach przewoźnicy lotniczy (oraz obsługujący ich operatorzy usług obsługi naziemnej) są obciążani kosztami** tzw. „scentralizowanej infrastruktury” **portu lotniczego** (np. z tytułu korzystania z systemu obsługi bagażu) oraz na jakich warunkach porty lotnicze mogą same świadczyć usługi obsługi naziemnej. Ma się to przyczynić do stworzenia bardziej wyrównanych reguł gry, tak by umożliwić skuteczniejsze konkowanie niezależnym operatorom.

- **Hałas**

⇒ **Obecny system**

Na większości dużych europejskich portów lotniczych obowiązują nałożone przez państwa członkowskie ograniczenia eksploatacyjne związane z hałasem. Służą one ochronie mieszkańców obszarów sąsiadujących z lotniskami przed skutkami hałasu powodowanego przez samoloty, stanowiąc część szerszej zakrojonej strategii zwalczania hałasu. Na strategię tę składają się cztery główne elementy: ograniczanie hałasu u źródła (cichsze samoloty); gospodarka przestrzenna (planowanie i zarządzanie); procedury operacyjne służące ograniczaniu hałasu (np. unikanie przelotów nad określonymi obszarami); oraz ograniczenia operacyjne (np. zakaz lotów nocnych). Ponieważ środki te mogą prowadzić do zmniejszenia przepustowości dostępnej w portach lotniczych i mają również wpływ na działalność przewoźników lotniczych spoza UE, procesy decyzyjne muszą być zgodne z międzynarodowymi zasadami

dotyczącymi ochrony przed hałasem (tzw. „zrównoważonym podejściem” wypracowanym przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, ICAO).

⇒ **Obowiązujące przepisy**

Zgodnie z dyrektywą 2002/30/WE państwa członkowskie mają obowiązek dopilnowania, by decyzje dotyczące ograniczeń operacyjnych związanych z hałasem zapewniały należytą równowagę między koniecznością ochrony osób mieszkających w pobliżu portów lotniczych a ewentualnymi wpływami takich ograniczeń na ruch lotniczy. Stosowana procedura, obejmująca ocenę poziomu hałasu, musi obejmować właściwą ocenę proporcjonalności, opłacalności i przejrzystości ograniczeń operacyjnych związanych z hałasem.

⇒ **Na czym polega problem?**

Wciąż jednak istnieje jednak wiele różnic w stosowaniu tego rodzaju ograniczeń w poszczególnych krajach UE. W niektórych przypadkach ograniczenia związane z hałasem mogą nie być zgodne z warunkami operacyjnymi, które są najbezpieczniejsze z punktu widzenia obsługi lotów. Ograniczenia te mogą mieć nadmierny negatywny wpływ na przepustowość portu lotniczego, co z kolei może na zasadzie efektu domina odbić się negatywnie na sytuacji innych lotnisk. Ograniczenia te mogą mieć również innego rodzaju wpływ na środowisko za sprawą związanego z nimi wydłużonego krążenia w powietrzu samolotów oczekujących na lądowanie. Ograniczenia związane z hałasem mogą również stanowić impuls do dalszego wzrostu budownictwa mieszkaniowego na terenach sąsiadujących z lotniskami, które powinny pozostać niezabudowane w celu ograniczenia wpływu hałasu, jaki powoduje ich działalność. Ponadto z proceduralnego punktu widzenia można stwierdzić, że istnieje tendencja do ustalania ograniczeń związanych z hałasem raz na zawsze, bez możliwości aktualizacji. Oznacza to, że trudno jest wprowadzać nowe procedury operacyjne, rozwiązania techniczne bądź technologie w zakresie konstrukcji statków powietrznych.

⇒ **Nowe propozycje**

Celem przedłożonych wniosków jest ulepszenie procedur stosowanych do wyznaczania ograniczeń związanych z hałasem w europejskich portach lotniczych, tak aby zwiększyć ich jasność i przejrzystość oraz by lepiej uwzględnić „zrównoważone podejście”. Pozwoli to przyjąć wspólną w skali UE koncepcję ustalania ograniczeń związanych z hałasem. Celem jest przy tym ulepszenie sposobu wprowadzania tych

ograniczeń, a nie kwestionowanie uzasadnionego prawa mieszkańców do ochrony przed nadmiernym hałasem spowodowanym działalnością portu lotniczego.

Nowe przepisy:

- umożliwią organom zarządzającym portami lotniczymi **łatwiejsze wycofywanie z eksploatacji najbardziej hałaśliwych samolotów**, które powodują najbardziej uciążliwy hałas. Oznacza to zmianę zdezaktualizowanej definicji tzw. „samolotów marginalnie zgodnych”, tak aby uwzględnić postęp techniki;
- **przyznają Komisji funkcję kontrolną** w zakresie wstępnej weryfikacji nowo planowanych środków służących ograniczeniu hałasu, celem zapewnienia jednolitego podejścia w całej Europie. Nie chodzi przy tym o ustalanie dopuszczalnych poziomów hałasu, lecz o procedury poprzedzające podjęcie decyzji. Celem jest zagwarantowanie, że ograniczenia związane z hałasem są uzasadnione, w sposób przejrzysty i na podstawie faktów, a także są zgodne ze „zrównoważonym podejściem” uzgodnionym przez właściwą na poziomie międzynarodowym organizację Narodów Zjednoczonych (ICAO). Komisja będzie jednak dysponować tylko prawem kontroli, które nie zastąpi podjęcia decyzji przez państwo członkowskie;
- **przewidują konkretne kroki służące wdrożeniu środków**, w tym wyjaśnienie związków między środkami w zakresie ograniczenia hałasu a zarządzaniem portem lotniczym, ulepszenia w zakresie przygotowywania map hałasu oraz administracyjne wsparcie dla zapewnienia efektywnego wykorzystania europejskiej przestrzeni powietrznej.

Proponowane przepisy powinny umożliwić portom lotniczym obsługiwanie rosnącego ruchu lotniczego bez zwiększania poziomu hałasu dotykającego okolicznych mieszkańców. Powinny one doprowadzić do lepszej ochrony przed hałasem przy jednoczesnym utrzymaniu tempa wzrostu transportu powietrznego i związanych z nim korzyści ekonomicznych.

- **Dodatkowe informacje na stronie:**

http://ec.europa.eu/transport/air/airports/airports_en.htm

http://ec.europa.eu/transport/air/airports/doc/2011-airport-package-citizens-summary_en.pdf

Opracowała:
dr Magdalena Skulimowska³

³ Na podstawie informacji Komisji Europejskiej.

TOP 10 WORLD AIRPORTS BY PAX IN 2010

Total passengers: arriving and departing passengers; direct transit passengers counted once

RANK	CITY	CODE	TOTAL PAX	% CHANGE	RANKING 2009
1	ATLANTA GA, USA	ATL	89 331 622	1.5	1
2	BEIJING, CHINA	PEK	73 948 113	13.1	3
3	CHICAGO IL, USA	ORD	66 774 738	4.1	4
4	LONDON, UK	LHR	65 884 143	(0.2)	2
5	TOKYO, JAPAN	HND	64 211 074	3.7	5
6	LOS ANGELES, USA	LAX	59 070 127	4.5	7
7	PARIS, FRANCE	CDG	58 167 062	0.4	6
8	DALLAS/F.W., USA	DFW	56 906 610	1.6	8
9	FRANKFURT, DE	FRA	53 009 221	4.1	9
10	DENVER CO, USA	DEN	52 209 377	4.1	10

Source: ACI

TOP 25 FASTEST GROWING AIRPORTS IN 2010

(WITH OVER 5 MILLION PAX)

RANK	CITY	PASSENGERS	%CHG	REG	WORLD RANK
1	ISTANBUL SAH	11 586 026	74.7	EUR	121
2	CAMPINAS	5 591 163	57.8	LAC	212
3	RIO DE JANEIRO	7 833 688	53.5	LAC	175
4	CHARLEROI	5 182 168	31.7	EUR	229
5	MOSCOW SNO	15 329 685	30.9	EUR	68
6	BELO HORIZONTE	7 599 323	29.5	LAC	178
7	BOGOTA	15 762 602	26.8	LAC	72
8	PHUKET	7 313 723	26.5	ASP	185
9	SHANGHAI	40 578 621	26.4	ASP	20
10	MUSCAT	5 751 516	26.2	MEA	209
11	ANKARA	7 788 214	25.9	EUR	176
12	ST PETERSBURG	8 443 753	24.9	EUR	160
13	MEDAN	6 189 575	24.9	ASP	202
14	SHANGHAI	31 258 812	24.8	ASP	41
15	MILWAUKEE WI	9 848 377	24.1	NAM	133
16	COLOMBO	5 299 648	24.0	ASP	226
17	SÃO PAULO	27 432 346	22.8	LAC	47
18	MASHHAD	5 920 416	22.5	MEA	206
19	MOSCOW VNO	9 460 292	22.4	EUR	138
20	HA NOI	9 519 639	21.5	ASP	135
21	FORT LAUDERDALE	5 441 732	20.6	LAC	220
22	EMIR	7 518 333	20.2	EUR	182
23	ANTALYA	22 078 962	20.0	EUR	60
24	HURGADA	8 099 849	19.8	AFR	170
25	DOHA	15 363 053	19.5	MEA	52