

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie przepustowości portów lotniczych w UE

(opinia rozpoznawcza na wniosek Komisji Europejskiej)

(2015/C 230/03)

Sprawozdawca: Jacek KRAWCZYK

Dnia 4 września 2014 r. Komisja Europejska, działając na podstawie art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

przepustowości portów lotniczych w UE (opinia rozpoznawcza).

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię dnia 11 listopada 2014 r.

Na 503. sesji plenarnej w dniach 10 i 11 grudnia 2014 r. (posiedzenie z dnia 10 grudnia 2014 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 117 głosami (1 osoba wstrzymała się od głosu) przyjął następującą opinię.

1. Wnioski i zalecenia

1.1. Aby rozwiązać problem niedoboru przepustowości, należy bardziej efektywnie wykorzystywać istniejące zasoby portów lotniczych w UE. Odpowiednie rozwiązania mogłyby obejmować większą intermodalność, lepszy poziom połączeń i wydajniejsze wykorzystanie mniejszych węzłów lotniskowych i małych portów lotniczych, większe statki powietrzne oraz optymalizację procesów. Można by dodać przyjęcie pakietu lotniskowego (ang. *Airport Package*), a także wdrożenie inicjatywy SES (ang. *Single European Sky* – jednolita europejska przestrzeń powietrzna) i programu SESAR. Przepustowość lotnisk musi stać się pełnoprawnym filarem SES.

1.2. W perspektywie długoterminowej przepustowość lotnisk trzeba będzie powiększać, tworząc infrastrukturę, taką jak terminale i pasy startowe. Głównym celem rozbudowy lotnisk musi być poprawa poziomu połączeń w oparciu o zrównoważoną podstawę ekonomiczną. Węzły lotniskowe w UE muszą uzyskać faktyczne możliwości sprostania rosnącemu zapotrzebowaniu, co obejmuje skrócenie procesów planowania w celu umożliwienia szybkiego reagowania na powstający popyt.

1.3. Rozbudowa lotnisk – w uzasadnionych przypadkach – powinna stanowić część zrównoważonego podejścia. Po pierwsze, porty lotnicze wywierają pozytywny wpływ gospodarczy na obszary położone wokół lotnisk. Zdaniem EKES-u oczywiste jest, że ten pozytywny wpływ należy zachować. Po drugie, należy zająć się kwestiami środowiska w sposób transparentny. Po trzecie, rozbudowa lotnisk ma wymiar publiczny. Wymaga dialogu publicznego z udziałem takich podmiotów, jak np. kontrola ruchu powietrznego, władze portu lotniczego, linie lotnicze, partnerzy regionalni, mieszkańcy okolic lotniska, rząd itp.

1.4. EKES jest przekonany, że niezwykle istotne jest, by państwa członkowskie podjęły natychmiastowe działania dotyczące planowania i zagospodarowania przestrzennego. W przeciwnym razie wiele nieprzewidzianych i zbędnych przeszkód będzie hamować rozwój portów lotniczych, a w niektórych przypadkach również będzie zagrożona ich obecna przepustowość.

1.5. Istniejące lotniska regionalne powinny być rozbudowywane jedynie tam, gdzie występuje wyraźne zapotrzebowanie na zwiększenie ruchu. Rządy państw członkowskich powinny określić wyzwania związane z przepustowością i ustalić strategię ich przezwyciężenia. O ile nie chodzi o obowiązek świadczenia usługi publicznej, UE powinna zaprzestać finansowania budowy od podstaw nowych regionalnych zdolności przepustowych, bez uszczerbku dla postanowień art. 107 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

1.6. EKES uważa nowe wytyczne UE w sprawie pomocy państwa dla portów i linii lotniczych za bardzo cenne, ponieważ oferują pewność prawa. Dalsze istnienie lotnisk regionalnych niespełniających zasad zrównoważoności zostanie ostatecznie zweryfikowane na podstawie wspólnych kryteriów.

1.7. Jeżeli porty lotnicze mają stanowczo przystąpić do przezwyciężenia kryzysu przepustowości, uregulowania muszą być spójne i jasne, by zachęcić do zapewnienia inwestycji długoterminowych w infrastrukturę.

1.8. Przepustowość portów lotniczych ma również wymiar polityczny. EKES jest przekonany, że UE – wraz z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami, w tym z partnerami społecznymi – musi podjąć ogólną strategiczną decyzję co do tego, które porty lotnicze będą miały duże znaczenie dla systemu, i na nich skoncentrować się w nadchodzących latach. By utrzymać konkurencyjność lotnictwa UE na globalnych rynkach, pilnie potrzebna jest zintegrowana europejska strategia lotnictwa, uwzględniająca aspekty gospodarcze, środowiskowe i społeczne, a także tworzenie miejsc pracy.

1.9. Należy przeprowadzić ocenę projektów dotyczących infrastruktury portów lotniczych współfinansowanych w ostatnich latach przez UE. EKES z zadowoleniem przyjmuje, że Trybunał Obrachunkowy zobowiązał się do przeprowadzenia tych ważnych prac. Płynące z nich wnioski i zalecenia powinny stać się przedmiotem publicznej dyskusji.

1.10. EKES uważa, że Komisja Europejska powinna uprościć i usprawnić struktury zarządzania lotnictwem UE, a w szczególności jej portami lotniczymi. Komisja potrzebuje pełnych i wiarygodnych danych i informacji operacyjnych z portów lotniczych UE. Dane te nie są obecnie dostępne. EKES apeluje o ich dostarczenie do organów zarządzających portami lotniczymi i władz publicznych.

2. Wprowadzenie

2.1. Porty lotnicze w UE są cennymi aktywami, jednak w nadchodzących latach w kilku głównych portach lotniczych będą się tworzyć coraz większe zatory, podczas gdy wiele innych pozostanie nie w pełni wykorzystanych. Można utrzymywać, że w skali całej UE istnieje wystarczająca przepustowość, ale należy zadać sobie pytanie, czy występuje ona w odpowiednich miejscach.

2.2. Problematyka przepustowości portów lotniczych pojawiała się w dyskusji publicznej w ostatnich latach głównie w dwóch kontekstach: utraty funkcji centralnych węzłów lotniskowych na rzecz konkurentów spoza UE bądź Europy, np. Turcji lub krajów Zatoki Perskiej, oraz tzw. syndromu Ryanair, czyli tanich linii lotniczych szybko zwiększających ruch na mniejszych lotniskach regionalnych, lecz niewykazujących stabilnego poziomu ich użytkowania w perspektywie długoterminowej. Jednakże problem jest dużo poważniejszy.

2.3. W 2007 r. Komisja Europejska opublikowała komunikat „Plan działania w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie”, w którym wskazała na rosnący dystans między przepustowością a popytem w wielu węzłach lotniskowych w UE⁽¹⁾ oraz zaproponowała szereg środków mających na celu lepsze wykorzystanie istniejącej przepustowości. W 2007 r. Parlament Europejski, w odpowiedzi na plan działania Komisji, przyjął sprawozdanie z inicjatywy własnej, w którym wyraził zadowolenie z publikacji komunikatu Komisji i wypowiedział się na temat znaczenia kryzysu przepustowości portów lotniczych.

2.4. W 2011 r. Komisja opublikowała kolejny komunikat⁽²⁾ w sprawie przepustowości w ramach nowego pakietu lotniskowego, w którym jako główne wyzwania stojące przed europejskimi portami lotniczymi wskazała przepustowość i jakość.

2.5. W latach 2004, 2008 i 2013 Eurocontrol przeprowadził kolejne edycje analizy „Wyzwania związane ze wzrostem” („Challenges of growth”), w której przewiduje kryzys przepustowości w ciągu najbliższych 20 lat.

2.6. Tak wysoka aktywność dowodzi, że kwestia przepustowości jest pilna. Sektor lotniczy osiągnął już istotne rezultaty. We wszystkich obszarach działań przeprowadzono optymalizację wydajności i przepustowości. Usprawnienia obejmują:

- lepsze i bardziej intermodalne połączenia z niektórymi portami lotniczymi,
- reorganizację procesów wewnętrznych w całym systemie lotnictwa, w tym procesów konsolidacji,
- wprowadzenie wspólnego podejmowania decyzji (A-CDM) w coraz większej liczbie portów lotniczych.

⁽¹⁾ COM(2006) 819 final, s. 2.

⁽²⁾ COM(2011) 823 final.

2.6.1. Realizowana od 2004 r. inicjatywa SES przyczynia się do lepszego wykorzystania europejskiej przestrzeni powietrznej, łagodząc negatywne konsekwencje jej rozdrobnienia. Uczestniczące w inicjatywie SES porty lotnicze przyczyniają się również do realizacji jej celów w ramach programu SESAR (wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji). Jeśli portom lotniczym zabraknie przepustowości, powodzenie inicjatywy SES będzie zagrożone.

2.7. W ramach Europejskiego Centrum Monitorowania Przepustowości Portów Lotniczych Komisja opracowuje obecnie, z udziałem zainteresowanych stron, szczegółowe inicjatywy dotyczące przyszłej strategii portów lotniczych. Centrum to ma trzy cele:

- a) wspierać Komisję w rozwiązywaniu problemu przepustowości i jakości usług portów lotniczych;
- b) propagować wymianę doświadczeń i najlepszych praktyk w Europie i poza nią;
- c) dążyć do lepszego poznania tego problemu, jego skutków oraz możliwych rozwiązań – również politycznych.

EKES przyjmuje z zadowoleniem utworzenie centrum i zachęca do kontynuacji jego prac, których jakość została już dowiedziona.

3. Rozwój europejskich portów lotniczych w ciągu ostatnich dziesięciu lat

3.1. W Europie istnieje ponad 450 portów lotniczych, a jednak wciąż grozi im nieunikniony kryzys przepustowości.

3.2. Międzynarodowa Rada Portów Lotniczych w Europie (ACI) dzieli porty lotnicze na następujące kategorie:

Kategoria portu lotniczego wg ACI	Wielkość portu lotniczego (liczba pasażerów rocznie w mln)	Liczba europejskich portów lotniczych
1	> 25	14
2	10–25	23
3	5–10	34
4	< 5	390

Duża część ruchu lotniczego obsługiwana jest przez stosunkowo małą liczbę portów lotniczych. Wyjaśnienie można znaleźć w różnych modelach portu lotniczego. Porty lotnicze kategorii 3 i 4 są raczej niewielkie i oferują połączenia *point-to-point*, służą do dowożenia pasażerów do większych portów lotniczych oraz gwarantują świadczenie usług publicznych. Oznacza to, że wiele dużych portów lotniczych musi polegać na małych portach lotniczych.

Port lotniczy systemu *hub-and-spokes* jest „pojedynczym lotniskiem, z którego jedna lub kilka linii lotniczych oferuje zintegrowaną sieć przesiadkowych połączeń o dużej częstotliwości do wielu miejsc przeznaczenia” (w: AEA, *European Airports*, Bruksela, 1995 r.).

3.2.1. W systemie *point-to-point* pasażerowie podróżują bezpośrednio z miejsca wylotu do miejsca przeznaczenia bez przesiadki.

3.2.2. Oba te systemy się uzupełniają, mają tylko różne cele: system *hub-and-spokes* zmierza do uzyskania jak największej liczby połączeń, natomiast celem systemu *point-to-point* jest osiągnięcie jak największej mobilności i elastyczności.

3.3. UE finansuje niezwykle dużo projektów infrastrukturalnych związanych z lotniskami. Zdaniem EKES-u brakuje publicznie dostępnych informacji o tych inwestycjach i o tym, na ile są one w stanie skutecznie zapewnić dodatkowe połączenia i sprawniejszą obsługę.

3.4. EKES uważa nowo wprowadzone wytyczne⁽³⁾ w sprawie pomocy państwa dla portów i linii lotniczych za bardzo cenne, ponieważ oferują pewność prawa. Ponadto w wytycznych odróżnia się lotniska potrzebne, np. do świadczenia usług

⁽³⁾ Dz.U. C 451 z 16.12.2014, s. 123.

publicznych, od lotnisk zbędnych, tj. takich, które nie są w stanie pokryć swoich kosztów operacyjnych ani nie są potrzebne do gwarantowania usług publicznych.

4. Przewidywany wzrost

4.1. Rynkami lotniczymi przyszłości będą region Azji i Pacyfiku, Ameryka Łacińska, Afryka i Bliski Wschód. Średni wzrost przepływów pasażerów do roku 2032 w tych regionach wynosić będzie 6–7 % rocznie. Średni wzrost w Europie i Ameryce Północnej wynosić będzie około 3 % rocznie.

Ponadto poza UE tworzone są ogromne możliwości w zakresie przepustowości. Chiny zbudowały niemal 80 portów lotniczych. Turcja, Dubaj i Singapur budują kolosalne platformy, które będą w stanie obsłużyć do 160 mln pasażerów – znacznie więcej niż największy port lotniczy na świecie, znajdujący się w Atlancie, który obsługuje obecnie 96 mln pasażerów.

4.2. W najnowszej analizie Eurocontrol „Wyzwania związane ze wzrostem” z 2013 r. stwierdzono, że w ciągu najbliższych 20 lat wystąpi niedobór przepustowości. Według najbardziej prawdopodobnego scenariusza, w 2035 r., z uwagi na ograniczenia przepustowości, nie zostanie wykonanych 1,9 mln lotów. Odpowiada to 12 % popytu. W Europie wysokie obciążenie ruchem przez dłużej niż sześć godzin dziennie dotyczy będzie 20 portów lotniczych, podczas gdy obecnie dotyczy jedynie trzech.

4.2.1. Wzrost przepustowości nie będzie rozłożony równomiernie we wszystkich europejskich portach lotniczych. Największy wzrost nastąpi w Europie Wschodniej, natomiast ruch wewnątrz europejski i udział Europy Północno-Zachodniej zmaleją. EKES odnotowuje ten fakt i uważa, że porty lotnicze w Europie muszą zmierzyć się z tymi wyzwaniami.

5. Wyzwania związane ze wzrostem

5.1. EKES uważa, że bardzo ważne jest zwiększenie konkurencyjności i atrakcyjności Europy jako miejsca do inwestowania w sektor lotnictwa. Zasadnicze znaczenie dla tego celu ma przepustowość infrastruktury naziemnej.

5.2. EKES jest przekonany, że wdrożenie SES powinno być już dawno temu i że jest niezbędne do rozwiązania problemu braku przepustowości. Sama minimalizacja opóźnień miałaby natychmiastowy wpływ na przepustowość systemu i objętych nim portów lotniczych. EKES zgadza się z ACI, że przepustowość infrastruktury naziemnej powinna być pełnoprawnym filarem SES oraz że cele dotyczące tej przepustowości powinny współgrać z celami SES.

5.3. W analizie Eurocontrol „Wyzwania związane ze wzrostem” zaproponowano sześć środków, które, zastosowane razem, mogłyby do 2035 r. zmniejszyć o 42 % poziom niezaspokojonego popytu. Odpowiada to wykonaniu 800 tys. dodatkowych lotów lub obsłudze do 50 mln pasażerów. Te rozwiązania to między innymi:

- większe samoloty,
- dodatkowe pociągi dużych prędkości,
- miejscowe rozwiązania alternatywne: linie lotnicze powinny się rozwijać tam, gdzie dostępna jest przepustowość,
- lepsze wykorzystanie mniejszych portów lotniczych,
- wdrożenie SESAR,
- konsolidacja planów lotu.

5.3.1. EKES zgadza się, że te środki mają zostać wdrożone, by zmniejszyć poziom niezaspokojonego popytu, ale obawia się, że mogą nie wystarczyć do całkowitego zaspokojenia przyszłego zapotrzebowania. Ponadto nie wszystkie te środki mają zastosowanie do wszystkich portów lotniczych w UE.

5.4. EKES uważa ponadto, że przyjęcie pakietu lotniskowego, jak proponuje Komisja, przyczyniłoby się również do lepszego wykorzystania aktywów istniejących lotnisk. Komitet apeluje o osiągnięcie ambitnych rezultatów prac prowadzonych obecnie przez Parlament i Radę, zgodnie z propozycjami zawartymi w opinii EKES-u w sprawie pakietu lotniskowego⁽⁴⁾.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 181 z 21.6.2012, s. 173–178.

5.5. Ostatecznie wydaje się, że rozwiązanie problemu niewystarczającej przepustowości portów lotniczych obejmuje, obok optymalizacji istniejących zasobów, tworzenie nowych zasobów przepustowości. Jest to trudne, gdyż wiele portów lotniczych utraciło zdolność inwestowania w powiększanie przepustowości. Eurocontrol w swej analizie „Wyzwania związane ze wzrostem” z 2013 r. twierdzi, że „brak dochodów, trudności z uzyskaniem finansowania i rosnąca niechęć do projektów dotyczących infrastruktury transportowej” sprawiły, że niektóre porty lotnicze muszą zrewidować swoje plany rozwoju.

5.6. EKES zdecydowanie zaleca przeprowadzenie oceny korzyści z dotychczasowych inwestycji UE w infrastrukturę związaną z portami lotniczymi. Z zadowoleniem przyjmuje ogłoszenie przez Trybunał Obrachunkowy rozpoczęcia prac nad tym zagadnieniem i zaleca korzystanie z szerokiej próby kontrolnej.

6. Przeszkody w rozbudowie infrastruktury portów lotniczych

6.1. Porty lotnicze planujące rozbudowę swojej infrastruktury zmagają się z różnymi wyzwaniami. Wyzwania te lub przeszkody mogą być pogrupowane w następujący sposób:

- wyzwania finansowe i gospodarcze,
- wymogi regulacyjne, w tym czynniki środowiskowe,
- wyzwania publiczne, np. coraz większy opór ze strony okolicznych mieszkańców,
- względy polityczne.

6.1.1. Z powodu niedawnego kryzysu gospodarczego porty lotnicze wykazują obecnie niezwykłą ostrożność, jeśli chodzi o inwestowanie. Z jednej strony, dochody raczej maleją. Z drugiej strony, lotniska ponoszą rosnące koszty związane z bezpieczeństwem i ochroną (koszty operacyjne). Ostatnia zmiana decyzji dotyczących pomocy państwa i nowe wytyczne dotyczące pomocy państwa utrudniają warunki przetrwania mniejszych portów lotniczych. Zapewnienie finansowania projektów stało się poważnym wyzwaniem dla lotnisk.

6.1.2. Porty lotnicze muszą spełniać szereg wymogów w zakresie regulacji. Procedury administracyjne są bardzo skomplikowane, zwłaszcza w odniesieniu do bezpieczeństwa i ochrony środowiska. EKES w żadnym razie nie podważa znaczenia wymogów w zakresie ochrony środowiska. Niemniej jednak potrzebne jest zrównoważone podejście do tych kwestii. Komisja Europejska poczyniła już znaczne postępy w tym względzie, na przykład poprzez rozporządzenie (UE) nr 598/2014 w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia. Europejski sektor lotniczy jest branżą o dużych szansach na „wzrost ekologiczny”. EKES przestrzega Komisję Europejską w szczególności przed wdrażaniem niezintegrowanych rozwiązań dotyczących kwestii ochrony środowiska. Komitet podkreśla potrzebę zintegrowanych i globalnych rozwiązań. W związku z tym byłoby warto, by Komisja zleciła najpierw szeroko zakrojony projekt mapowania i dokumentacji istniejących ograniczeń środowiskowych, które mają wpływ na przepustowość europejskich portów lotniczych.

6.1.3. Stosunkowo nowym problemem są rosnące wyzwania społeczne w postaci coraz większego oporu mieszkańców okolic lotnisk wobec projektów infrastrukturalnych. Wstrzymano projekty rozbudowy głównych unijnych węzłów lotniskowych, niektóre z nich na przeszło dziesięć lat; przykłady obejmują ewentualne trzecie lotnisko Paryża, dodatkowe pasy startowe we Frankfurcie i Monachium oraz brytyjską (londyńską) dyskusję na temat tego, jak najlepiej zwiększyć przepustowość w multimodalnym środowisku metropolii.

6.1.4. Opór społeczny rośnie, między innymi w związku z zagrożeniem hałasem. Jednocześnie porty i linie lotnicze wydają ogromną ilość pieniędzy na środki obniżające poziom hałasu. Na przykład port lotniczy w Wiedniu rozpoczął program ochrony przed hałasem, obejmujący 12 tys. gospodarstw domowych. Szacunkowy łączny koszt wynosić będzie około 51 mln EUR, z których 37 mln EUR będzie pochodzić bezpośrednio od Flughafen Wien AG. Porty lotnicze w Liège i Charleroi przeznaczyły budżet w wysokości 444 mln EUR na odkup lub izolację akustyczną 20 816 domów. W latach 2007–2011 port lotniczy w Heathrow wydał 37 mln EUR na środki obniżające poziom hałasu.

6.1.5. Rządy państw członkowskich powinny określić wyzwania związane z przepustowością i ustalić strategię sprostania tym wyzwaniom. W tym kontekście istnieje wyraźna potrzeba silnego przywództwa na szczeblu europejskim, aby koordynować krajowe strategie dotyczące przepustowości i zapewniać im odpowiednie wytyczne i wsparcie finansowe. Należy wprowadzić bardzo ścisłe kryteria unijnego finansowania budowy nowych portów lotniczych. UE powinna ograniczyć finansowanie takich projektów do tych, które są rentowne finansowo lub spełniają kryteria obowiązku publicznego.

6.1.6. EKES pragnie podkreślić, że dyskusja dotycząca przepustowości ma również wymiar polityczny. EKES jest przekonany, że UE – wraz z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami, w tym z partnerami społecznymi – musi podjąć ogólną strategiczną decyzję co do tego, które porty lotnicze będą miały duże znaczenie dla systemu, i na nich skoncentrować się w nadchodzących latach. Należy dokonać oceny, a w razie potrzeby przeglądu priorytetów UE dotyczących systemów *point-to-point* i *hub-and-spokes*. Bardziej niż kiedykolwiek potrzebna jest zintegrowana polityka europejska w tej dziedzinie, uwzględniająca aspekty gospodarcze, środowiskowe i społeczne, a także tworzenie miejsc pracy.

6.1.7. Ponadto w Komisji pracuje nad tymi zagadnieniami kilka dyrekcji generalnych: MOVE, EMPL, COMP, JUST itd. Zakres ich kompetencji jest ściśle związany z precyzyjnie określonymi dziedzinami polityki, a oprócz tego pojawia się wiele powiązań z różnymi innymi dziedzinami, takimi jak stosunki międzynarodowe, pomoc państwa, SES i multimodalność. Jak dotąd ten sposób pracy nie doprowadził do przyjęcia zintegrowanego podejścia obejmującego cały łańcuch wartości lotnictwa UE, które to podejście jest obecnie niezbędne. Komisja powinna w trybie pilnym znacznie lepiej zintegrować swoje prace dotyczące lotnictwa, a w szczególności portów lotniczych.

6.2. Jak każdy proces produkcyjny, fizyczna przepustowość portu lotniczego podlega ograniczeniom, tj. czynnikom obniżającym jej faktyczną wartość. W przypadku pasów startowych są to:

- czynniki operacyjne (związane z charakterystyką obsługiwanych statków powietrznych),
- warunki pogodowe,
- wyposażenie.

6.2.1. Ponadto na wszystkie czynniki warunkujące przepustowość portów lotniczych zazwyczaj rzutują przepisy i procedury operacyjne, na przykład specjalne procedury podejścia i odlotu albo związane z hałasem wymogi dotyczące projektowania przestrzeni powietrznej. Rzeczywista przepustowość portów lotniczych jest zazwyczaj znacznie niższa niż jej fizyczna wartość. „Zrównoważone podejście” Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) to najskuteczniejsza metoda rozwiązywania problemu hałasu w portach lotniczych i w ich pobliżu – ekonomicznie odpowiedzialna i przyjazna dla środowiska.

6.2.2. W swoich pracach dotyczących przepustowości portów lotniczych Komisja zwykle bierze pod uwagę tylko przepustowość pasów startowych. Jak wykazano powyżej, takie podejście jest niepełne. EKES zachęca więc Komisję Europejską, by uwzględniła w swych pracach także inne czynniki decydujące o przepustowości portów lotniczych, takie jak przepustowość przestrzeni powietrznej okolicznych lotnisk. W rozwiązywaniu problemu kryzysu przepustowości portów lotniczych kluczowe znaczenie mają interakcje między portami lotniczymi a przestrzenią powietrzną (lub dostawcami usługi nawigacji lotniczej). Jednak sposób, w jaki zarządza się tymi interakcjami, jest zróżnicowany w całej Unii Europejskiej, a nawet wewnątrz niektórych państw członkowskich.

6.2.3. Niezwykle istotne jest, by państwa członkowskie podejmowały środki dotyczące planowania i zagospodarowania przestrzennego. Dziedzina ta leży często w gestii władz lokalnych lub regionalnych, które powinny docenić rolę portów lotniczych w sieciach krajowych i europejskich, zwłaszcza w rejonach centralnych węzłów lotniskowych, gdzie występuje silny nacisk na wykorzystanie gruntów do innych celów. UE musi uzgodnić wspólne zasady w tym zakresie oraz zapewnić spójne ramy prawne i dotyczące planowania, tak aby podejmować optymalne decyzje co do zwiększania przepustowości.

6.3. Musi powstać skonsolidowany wspólny rynek lotnictwa cywilnego UE. EKES ostrzega jednak, że nie należy stawiać węzłów lotniskowych w uprzywilejowanej pozycji kosztem regionalnych portów lotniczych. Oba rodzaje lotnisk uzupełniają się i powinny pozostać integralnymi częściami tego, co w polityce TEN-T określa się mianem sieci bazowej i sieci kompleksowej. Czasami powoduje to, że wzrost i zatory komunikacyjne idą ze sobą w parze.

6.4. EKES zachęca Komisję do spojrzenia na kwestię przepustowości europejskiej przestrzeni powietrznej zarówno z perspektywy konkurencyjności międzynarodowej – która ma oczywiście kluczowe znaczenie – jak i pod kątem płynnego funkcjonowania rynku wewnętrznego UE. Lepsze i bardziej racjonalne wykorzystanie przepustowości portów regionalnych mogłoby przyczynić się do odciążenia zatłoczonych węzłów lotniskowych. Godne uwagi są w tym kontekście testy zdalnie

kierowanych wież kontroli ruchu lotniczego (przeprowadzane np. w Szwecji), które mogłyby okazać się sposobem na zmniejszenie kosztów operacyjnych lotnisk regionalnych, a jednocześnie utrzymanie najwyższego poziomu bezpieczeństwa.

6.5. Komisja odgrywa tu kluczową rolę. Jednakże rola ta nie została w pełni zarysowana. Aby zrobić coś więcej niż monitorowanie postępów i nakłanianie wszystkich podmiotów do poprawy skuteczności, Komisja potrzebuje przede wszystkim pełnych i wiarygodnych danych i informacji o operacjach w portach lotniczych UE. Obecnie dane te nie są dostępne, brak też kryteriów „efektywności portu lotniczego” oraz oficjalnych danych dotyczących publicznego finansowania portów lotniczych na poziomie UE.

Bruksela, 10 grudnia 2014 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Henri MALOSSE
