

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 2.2.2009
COM(2009) 30 окончателен

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА

за финансирането на сигурността на въздухоплаването

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА

за финансирането на сигурността на въздухоплаването

ВЪВЕДЕНИЕ

1. Терористичните атаки в САЩ на 11 септември 2001 г. имаха сериозни последици за авиационния сектор в световен и в европейски мащаб. Бяха необходими твърди мерки за отстраняване на заплахите, свързани с международния тероризъм, както и за възстановяване на общественото доверие в авиационния сектор. За тази цел Европейският съюз предприе незабавни мерки за приемане на нови правила за сигурност на въздухоплаването.
2. Тези нови правила за сигурност на въздухоплаването задължават държавите-членки да въведат нови мерки, което неизбежно е свързано със значителни инвестиции в инфраструктура, техническо оборудване и човешки ресурси в повечето европейски летища. Необходимостта от повишен контрол за сигурност оказва въздействие и върху работата на летищата. Съгласно АСИ-Еугоре понастоящем разходите, свързани със сигурността, представляват до 35 % от общите оперативни разходи на летищата сравнени с 5 % до 8 % преди събитията от септември 2001 г.
3. Следователно финансирането на тези нови мерки отново попада в политическия дневен ред на Европейския съюз, както е потвърдено в член 22 от новия рамков Регламент (ЕО) № 300/2008.
4. След приемането на преразгледания рамков Регламент (ЕО) № 300/2008 относно сигурността на гражданското въздухоплаване на 11 март 2008 г. Комисията има задължение да представи доклад за принципите на финансиране на разходите за мерки за сигурност на гражданското въздухоплаване. Настоящият доклад на Комисията е изготвен в съответствие с това изискване и подготвя политическите заключения по тази важна тема.
5. Докладът разглежда четири въпроса: дали таксите за сигурност се използват изключително за покриване на разходите, свързани със сигурността, прозрачността на таксите за сигурност, въздействието на сигурността на въздухоплаването и нейното финансиране върху конкуренцията между летищата и между авиокомпаниите, както и защитата на потребителите по отношение на разпределението на разходите за мерки във връзка със сигурността между данъкоплатците и потребителите.
6. За да изготви настоящия доклад Комисията изпрати въпросник на държавите-членки, на представители на бранша и на организации на потребителите. С въпросника държавите-членки бяха запитани дали съществуващото национално законодателство гарантира прозрачност и дали таксите за сигурност се използват изключително за покриване на разходите, свързани със сигурността. 5 държави-членки отговориха, че провежданите консултации относно летищните такси дават достатъчно информация на авиокомпаниите и относно разходите, свързани със сигурността. Също така що се отнася до

обвързаността на таксите за сигурност с разходите, 11 държави-членки отговориха, че същите консултации гарантират, че таксите за сигурност се използват изключително за покриване на разходите, свързани със сигурността. Тези консултации обаче не изискват одобрението на операторите за изменение на таксите за сигурност и следователно не гарантират прозрачност и обвързаност с разходите. Всъщност само Нидерландия разполага с конкретно действащо законодателство, което поставя изисквания таксите за сигурност да бъдат както прозрачни, така и обвързани с разходите. Италианското законодателство, което е другото национално законодателство, насочено към таксите за сигурност, гарантира единствено прозрачност. Отговорите потвърдиха също, че сигурността на въздухоплаването се финансира основно чрез такси за сигурност, налагани на авиокомпаниите, пътниците във въздушния транспорт и товароизпращачите. Това обикновено е познато като принцип „ползвателят плаща“. 11 държави-членки разчитат почти единствено на подобни такси. 6 държави-членки понякога имат немалък принос за покриване на разходите, свързани със сигурността. 4 държави-членки не отговориха или техните отговори не съдържаха достатъчно подробности, така че Комисията да направи заключения въз основа на отговорите им.

7. Организации, представляващи авиокомпаниите, летища и потребители, бяха приканени да предоставят информация относно разходите и въздействието на сигурността на въздухоплаването. 9 организации, предимно летища и авиокомпаниите, отговориха като всички те подкрепиха становището, че държавите следва да покриват разходите, свързани със сигурността, защото заплахите са насочени срещу държавите, а не срещу бранша. За съжаление само една организация на потребителите отговори на въпросника. В няколко от отговорите бе изтъкнато, че въздухоплаването е в неизгодна позиция при сравняване на финансирането на сигурността при другите видове транспорт и че това има неблагоприятно отражение върху конкурентността на авиационния сектор в Европа. В отговорите си всички заинтересовани страни изразиха подкрепа за задълбочено сътрудничество с Международната организация за гражданска авиация (ИКАО) като най-доброто решение за хармонизиране на международните мерки за сигурност на въздухоплаването и за отстраняване на различията в равнището на държавно финансиране между ЕС и неговите основни търговски партньори.

ИСТОРИЯ НА ДОСИЕТО

8. Основният разход за сигурността на въздухоплаването е летищното обслужване по сигурността за проверка на пътниците и товарите, което се състои от два основни компонента: разходи за персонал и разходи за инфраструктура и оборудване.
9. Тъй като сигурността на въздухоплаването е основна отговорност на държавата, в крайна сметка националните власти са отговорни за тези услуги. Националните власти могат сами да предоставят тези услуги или да ги възложат на летището, което може да наеме подизпълнител в областта на сигурността за някои от задачите.
10. За финансиране на летищното обслужване по сигурността летището или националните власти могат да събират данъци или такси от авиокомпаниите,

пътниците и товароизпращачите. Така събраните средства обаче обикновено не покриват разходите по мерките, които са наложени пряко върху авиокомпаниите или допълнителните оперативни разходи, които тези мерки могат да предизвикат за авиокомпаниите. Някои разходи за сигурност на въздухоплаването се поемат и от държавите-членки.

11. След въвеждането на новите европейски правила през 2002 г. общите разходи за сигурност на въздухоплаването нараснаха. Бяха необходими значителни нови инвестиции като преустройство на някои летищни терминали, придобиване на допълнително оборудване за проверка и наемане на допълнителен персонал, за да бъдат изпълнени повишените изисквания към контрола за сигурност на пътниците и на товарите.
12. Преди 2001 г. разходите, свързани със сигурността, често представляваха компонент от пътническата такса, която летищата налагат за покриване на разходите на терминалите. Следователно когато летищата се консултираха с авиокомпаниите относно летищните такси бяха обсъждани и таксите за сигурност. В миналото разходите, свързани със сигурността, представляваха незначителна част от общите разходи на авиокомпаниите и последните следователно не настояваха за повече информация относно тези разходи. През 2002 г. обаче, с нарастването на разходите, свързани със сигурността, стана по-обичайно да се отделят таксите за сигурност от летищните такси. Отделянето позволи също така секторът на въздушния транспорт да насочи вниманието на своите потребители върху разходите, свързани със сигурността.
13. Отделянето на таксите за сигурност от летищните такси не повиши чувствително прозрачността на разходите, свързани със сигурността. Отговорите на въпросника потвърдиха, че разходите, свързани със сигурността, се прехвърлят върху товароизпращачите и пътниците във въздушния транспорт, като те нямат възможност да оценят дали е наложен точният размер на таксата. В един от отговорите бе изтъкнато, че на пътниците на авиокомпаниите могат да бъдат начислени такси за допълнителни услуги, които не са задължителни. Всъщност, между потребители и авиокомпаниии могат да възникнат и спорове дали таксата за сигурност възстановява съответните разходи.
14. Повишението на разходите предизвика дискусия относно финасирането на сигурността на въздухоплаването. Секторът на въздушния транспорт твърди, че делът на публичното финансиране на въздухоплаването следва да бъде увеличен, тъй като тези мерки по принцип целят защита от атаки срещу обществото като цяло, а не срещу бранша и неговите потребители.
15. Европейският парламент използва подобни доводи по време на дискусиите със Съвета върху първия рамков Регламент (ЕО) № 2320/2002 относно сигурността на гражданското въздухоплаване. Европейският парламент целеше да избегне прехвърлянето на пълните разходи за повишената сигурност на въздухоплаването върху пътниците във въздушния транспорт, товароизпращачите и авиокомпаниите.
16. Европейският парламент, Съветът и Европейската комисия следователно се споразумяха да разгледат въпроса с финансирането в декларация, приложена

към решението за Регламент (ЕО) № 2320/2002¹. В декларацията трите институции признават, че новите мерки в областта на сигурността на въздухоплаването повдигат важни въпроси, свързани с финансирането, и призовават за по-нататъшен анализ за набелязване на различията, които съществуват в Общността по отношение на финансирането на сигурността на въздухоплаването, и на решения за всяко възможно нарушаване на условията на авиационния пазар.

17. Бяха наети външни консултанти, за да анализират въпросите, повдигнати в междуинституционалната декларация. Консултантите анализираха ситуацията през 2002 г., а проучването² бе публикувано през 2004 г. Проучването бе извършено главно въз основа на анализ на отговорите на въпросника, изпратен на държавите-членки и на бранша. Констатациите от проучването могат да се обобщят, както следва:
- Ползвателите на европейската система за въздушен транспорт (авиокомпаниите, пътници във въздушния транспорт, товароизпращачи) са в крайна сметка основният източник за финансиране на сигурността на въздухоплаването.
 - През 2002 г. разходите за сигурност на летищата и на държавите за тогавашните 15 държави-членки и Норвегия, Исландия и Швейцария се оценяваха на 2 млрд. EUR. След включване на разходите на авиокомпаниите за спазване на новите европейски правила, общите разходи, свързани със сигурността, възлязоха на 2,6 до 3,5 млрд. EUR, което тогава се равняваше на между 1 % и 2 % от средната тарифа за въздушен превоз.
 - Консултантите не намериха достатъчно доказателства, за да бъде направено заключение, че повишаването на таксата за сигурност е намалило търсенето в областта на въздушния транспорт. При все, че наличните данни бяха недостатъчни за извършване на обоснован икономически анализ.
18. Европейският парламент потвърди позицията си относно финансирането на сигурността по време на помирителния процес по новия рамков Регламент (ЕО) № 300/2008. Съветът и Европейският парламент обсъдиха финансовото въздействие на по-твърдите мерки, наложени от някои държави-членки, които надхвърлят минималните изисквания. Това е уредено в член 6 от Рамковия регламент (ЕО) № 2320/2002. Европейският парламент изрази по-конкретно мнението, че държавите-членки следва поне частично да заплащат от публичните бюджети разходите за по-строгите мерки, които надхвърлят изискванията на ЕС. Съветът обаче отхвърли искането държавите-членки да се ангажират с повишено публично финансиране за сигурност на въздухоплаването.

¹ Междуинституционална декларация, придружаваща Регламент (ЕО) № 2320/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2002 г. относно създаване на общи правила за сигурността на гражданското въздухоплаване (ОВ L 355, 30.12.2002 г., стр. 22).

² Проучване на финансирането на сигурността на гражданското въздухоплаване, септември 2004 г., Irish Aviation Authority and aviasolutions.

19. Комисията вече предложи въвеждането на нови европейски правила за събиране на такси за сигурност. Предложението за директива за летищните такси, представено на 24 януари 2007 г., разглеждаше най-общо финансирането на летищната инфраструктура и съдържаеше разпоредба относно таксите за сигурност³. Предложението се основаваше на международно приети принципи, вече одобрени от Международната организация за гражданска авиация (ИКАО)⁴. Съветът обаче предпочете да изчака излизането на настоящия доклад преди да разгледа ново законодателство на ЕС относно регламентирането на таксите за сигурност.

ТАКСИ И РАЗХОДИ ЗА СИГУРНОСТ

20. Първият от четирите въпроса от настоящия доклад се отнася до стъпките, които следва да бъдат предприети, за да се гарантира, че таксите за сигурност се използват изключително за покриване на разходите, свързани със сигурността. Това е международно приет принцип, одобрен от ИКАО⁵.
21. В най-общ смисъл, таксата, за разлика от данъка, се събира в замяна на услуга, предоставена на ползвателя. Размерът на таксата следователно трябва да съответства на разходите за предоставяне на тази услуга. По същия начин приходите от таксите за сигурност следва да покриват единствено общите разходи по обслужването за сигурност на въздухоплаването.
22. Правилата на ЕС за държавната помощ подкрепят този принцип. В доклада за финансиране на сигурността на транспорта от 2006 г. Комисията поясни, че мерките за защита на европейските граждани срещу терористични атаки по своята същност не представляват икономическа дейност, тъй като са отговорност на държавата⁶. Следователно публичното финансиране на подобни мерки попада извън приложното поле на правилата за държавна помощ⁷. Това обаче не означава, че държавите-членки следва да покриват всички разходи за сигурност на въздухоплаването.
23. Финансирането на дейностите за сигурност на въздухоплаването чрез публично финансиране или чрез събиране на такси от ползвателите следователно трябва да бъде строго ограничено до компенсиране на разходите, които те пораждат⁸. Всяко свръхкомпенсиране на обслужването за сигурност на въздухоплаването

³ COM(2006) 820 окончателен от 24.1.2007 г.

⁴ Политики на ИКАО относно таксите за летища и аеронавигационно обслужване (Документ 9082/7), 2004 г., точка 15.

⁵ Политики на ИКАО относно таксите за летища и аеронавигационно обслужване (Документ 9082/7), 2004 г., точка 29.

⁶ COM(2006) 431 окончателен от 1.8.2006 г.

⁷ Виж параграф 33, Насоки на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпаниите, опериращи от регионални летища, (ОВ С 312 от 9.12.2005 г.).

⁸ Виж Дело C-343/95 *Calì & Figli* срещу *Servizi ecologici porto di Genova* [1997] ECR I-1547. Решение № 309/2002 на Комисията от 19 март 2003 г., Сигурност на въздухоплаването — компенсация на разходите, възникнали вследствие на атаките от 11 септември 2001 г. Решение № 438/2002 на Комисията от 16 октомври 2002 г., Помощ за подпомагане на функциите на публичните власти в пристанищния сектор.

попада в приложното поле на правилата за държавната помощ, тъй като то би могло да представлява оперативна помощ за получателя.

24. Отговорите на въпросника потвърдиха, че само много малка част от държавите-членки имат действащо законодателство, което изрично забранява лесните печалби в съчетание със задължителното налагане на такси за сигурност. Други държави-членки посочиха законодателство, което предвижда таксите за сигурност да се основават на действителните разходи за предоставяне на обслужването, което би означавало, че размерът на таксите за сигурност не може да надвишава разходите за мерките за сигурност. В някои държави-членки таксите за сигурност се одобряват от компетентните власти преди да влязат в сила.
25. Въпреки че отговорите на въпросника потвърдиха общото мнение, че таксите за сигурност следва да отразяват разходите, свързани със сигурността, Комисията не е убедена, че този принцип се спазва на всички европейски летища. Например наскоро Комисията откри процедура по разследване за държавна помощ за летище, за което са налице признаци, че в качеството си на доставчик на обслужване за сигурност на въздухоплаването то е било свърхкомпенсирано.

ПРОЗРАЧНОСТ

26. Вторият аспект се отнася до прозрачността на таксите за сигурност. Комисията разбира, че прозрачността на таксите за сигурност е свързана с информация за компонентите, използвани при изчисляване на размера на таксите за сигурност. Тази информация е необходима за разпознаване на дискриминация, като по този начин се гарантира защита на потребителите.
27. Прозрачността също гарантира, че приходите от таксите за сигурност не превишават разходите, свързани със сигурността на въздухоплаването. Пътниците, товароизпращачите и авиокомпаниите тогава могат да проверят дали таксите за сигурност покриват единствено съответните разходи. Също така прозрачността разкрива възможна дискриминация по отношение на таксите за сигурност между авиокомпаниите или пътниците във въздушния транспорт.
28. От въпросника става ясно, че повечето държави-членки не разполагат с действащи мерки, които изрично да позволяват на авиокомпаниите или на всяка друга страна редовно да разглеждат таксите за сигурност или свързаните разходи. Редица държави-членки разчитат на провежданите с авиокомпаниите консултации за летищните такси. Тези консултации, макар и рядко, са регламентирани от националното законодателство. Няколко държави-членки отговориха, че разходите, свързани със сигурността, са ясно отделени от другите разходи на летищата, което дава на държавите-членки необходимата информация, за да проверят дали е събран точният размер на таксите за сигурност.
29. Комисията счита, че таксите за сигурност трябва да бъдат прозрачни и че за тази цел трябва да бъдат установени минимални стандарти на ЕС. Това може да

бъде съчетано с процедури за подаване на официално оплакване в случаи на оспорване на размера на таксите/данъците за сигурност.

Влияние върху конкуренцията

30. Третият въпрос от настоящия доклад се отнася до принципите, които са необходими за запазване на лоялната конкуренция между летищата и между авиокомпаниите. Европейският парламент твърди, че различията между държавите-членки по отношение на сигурността на въздухоплаването могат да нарушат условията на европейския авиационен пазар. Тези различия се изразяват или в различен размер на публичното финансиране, или в допълнителни мерки, наложени от някои държави-членки.
31. Отговорите на въпросника, както и проведеното през 2004 г. проучване, потвърждават, че държавите-членки не осигуряват еднакво публично финансиране за сигурност на въздухоплаването. Само много малка част от държавите-членки финансират значителна част от общите разходи, свързани със сигурността, докато повечето държави-членки финансират по-малък дял от публичните бюджети. Различията в частта на публичното финансиране се изразяват в различия в размера на събираните такси за сигурност.
32. Конкуренцията между летищата може да се оцени от гледна точка на критериите за избор на авиокомпаниите, и по-специално чрез сравняване на фактори като видове летищни услуги, които се осигуряват, и клиентите, населението или стопанската дейност, претовареността, наличието на наземен достъп и също така размерът на таксите за използване на летищната инфраструктура и услугите⁹.
33. В летищния сектор понастоящем съществуват няколко нива на конкуренция между различните видове летища. Сценариите за конкуренция се оценяват поотделно в зависимост от разглеждания пазар. Изследванията обаче показват, че обикновено първостепенните международни центрове се конкурират с подобни летища на всички разглеждани транспортни пазари, като нивото на конкуренция зависи от фактори като претовареност и наличие на алтернативен транспорт, или, в определени случаи, се конкурират с големи регионални летища¹⁰. Големите регионални летища могат да се конкурират не само с други големи регионални летища, но също така и с първостепенните международни летища и наземния транспорт, особено ако има и висококачествен наземен достъп до летището. Настоящото изследване показва също така, че малките летища общо взето не се конкурират с други летища с изключение, понякога, със съседни летища с подобен размер, когато пазарите им се препокриват¹¹. Следователно таксите за сигурност теоретично могат да въздействат върху

⁹ Виж параграф 38, Насоки на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпани, опериращи от регионални летища, (ОВ С 312 от 9.12.2005 г.).

¹⁰ „Проучване на конкуренцията между летищата и прилагането на правилата за държавна помощ“, Cranfield University, юни 2002 г.

¹¹ Виж параграф 11, Насоки на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпани, опериращи от регионални летища, (ОВ С 312 от 9.12.2005 г.).

конкуренцията между летищата. Това въздействие обаче вероятно е минимално поради малкия размер на тези такси и по-голямата значимост на други фактори.

34. Конкуренцията между авиокомпаниите също може да бъде повлияна от различия в размера на таксите за сигурност. При проучването от 2004 г. обаче не бяха намерени никакви доказателства, че таксите за сигурност представляват пречка пред търсенето в областта на въздушния транспорт. Оттогава общият размер на разходите, свързани със сигурността, също намаля и следователно вероятността те да окажат въздействие върху конкуренцията между авиокомпаниите стана още по-малка.
35. Следователно няма вероятност конкуренцията между летищата и между авиокомпаниите да бъде сериозно повлияна от различията в таксите за сигурност между държавите-членки, при условие, че подобни различия не дискриминират авиокомпаниите, пътниците във въздушния транспорт или товароизпращачите. Необходима е прозрачност на разходите, свързани със сигурността, за да се провери дали таксите за сигурност са недискриминиращи, а също така е важно да се гарантира, че таксите за сигурност не нарушават конкуренцията между авиокомпаниите. Отговорите на въпросника обаче показаха, че съществуват все повече доказателства за това, че разходите, свързани със сигурността, не са прозрачни за авиокомпаниите, пътниците във въздушния транспорт и товароизпращачите. В някои отговори се твърдеше, че повишената прозрачност би довела до предоставяне на по-ефективно летищно обслужване по сигурността със значително намаляване на разходите за авиационния сектор. Освен това, както бе потвърдено от отговорите на въпросника, съществуващите национални процедури за гарантиране на достатъчна прозрачност на разходите в ЕС, свързани със сигурността, не са удовлетворителни.
36. Конкуренцията между авиокомпаниите и между летищата също може да бъде повлияна от различията в прилагането на мерките за сигурност на въздухоплаването. Държавите-членки могат да решат да прилагат допълнителни, по-строги мерки, от изискваните съгласно законодателството на ЕС в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване. Авиокомпаниите, както и летищата, които оперират в държави-членки, налагащи по-строги мерки от изискваните съгласно регламента, могат да бъдат поставени в неравностойно положение в сравнение с други летища или авиокомпани.
37. Най-строгата мярка с вероятно най-силното въздействие върху общия размер на разходите, свързани със сигурността, е изискването за повторна проверка на трансферните пътници и техния багаж, които вече са били проверени при заминаване от друго летище в ЕС. Липсата на изискване за повторна проверка на вече проверени трансферни пътници обикновено се нарича прилагане на проверка за сигурност „на едно гише“. Това изискване също води до увеличаване на общите разходи, свързани със сигурността на въздухоплаването. Отговаряйки на въпросника Асоциацията на европейските авиокомпани (АЕА) твърди, че летищата, които прилагат проверка за сигурност „на едно гише“ имат значително по-ниски такси за сигурност.

38. Становището на Комисията е, че повторната проверка на трансферните пътници може да е била основателна преди влизането в сила на първия рамков регламент, който определя задължителни стандарти за прилагане на всички летища в ЕС, но вече не е необходима от гледна точка на сигурността. В началото на 2004 г., когато Комисията започна да инспектира летищата и съответните власти на държавите-членки, бе добавен допълнителен компонент към контрола на качеството. Ако при тези инспекции бъдат открити сериозни недостатъци на дадено летище, които биха могли да окажат значително въздействие върху цялостното равнище на сигурността на гражданското въздухоплаване, с решение на Комисията се преустановява прилагането на проверки за сигурност „на едно гише“. Този подход е прилаган 18 пъти, което показва решимостта на Комисията да предприеме необходимите действия за гарантиране на високо и единно равнище на контрол върху сигурността на всички летища в ЕС.
39. Други по-строги мерки, прилагани от определени държави-членки, могат да доведат и до възникване на въпроси, свързани с конкуренцията, както и на съображения относно необходимото равнище на мерките за сигурност в целия ЕС. Държавите-членки обаче следва да разполагат с достатъчно гъвкавост с оглед на последствията от по-високия риск за сигурността в някои държави-членки. Това е идеята на член 6 от Регламент (ЕО) № 300/2008, който ясно потвърждава правото на държавите-членки да прилагат при определени условия мерки, които са по-строги от тези, предвидени в законодателството на Общността.
40. Следователно Комисията счита, че не е нужно пътниците, подложени на задоволителна проверка, да бъдат повторно проверявани при трансфер, при условие, че разположението на летищната инфраструктура позволява строго разделение на пътниците, които са били подложени на проверка, отговаряща на стандартите на ЕС, и другите пътници.

ЗАЩИТА НА ПОТРЕБИТЕЛИТЕ

41. Член 22 от Регламент (ЕО) № 300/08 изисква четвъртия въпрос от настоящия доклад да включи защитата на потребителите във връзка с разпределението на разходите за мерки, свързани със сигурността, между данъкоплатците и ползвателите.
42. Както бе посочено по-горе, осигуряването на сигурност на въздухоплаването на европейските летища по своята същност е отговорност на държавата. Финансирането на тези мерки чрез събиране на такси от ползвателите или чрез публичния бюджет не се отразява задължително върху защитата на потребителите. Всъщност може да се окаже разумно мерките, свързани със сигурността, да бъдат финансирани поне частично от пътниците, товароизпращачите и авиокомпаниите, тъй като те могат най-добре да оценят значението на разходите за мерки, свързани със сигурността, при условие обаче, че подобни такси се използват изключително за покриване на разходите, свързани със сигурността.
43. Понякога авиокомпаниите посочват на пътниците различните компоненти от общата тарифа за въздушен превоз, включително таксите за сигурност.

Появиха се опасения дали размерът на таксите за сигурност съответства на действителната такса за сигурност, плащана от авиокомпанията. Този въпрос обаче се разглежда в преработения трети пакет от мерки за въздухоплаването, който регламентира икономическите аспекти на вътрешния авиационен пазар в Европейския съюз¹². Разпоредбата относно таксите, включително таксите за сигурност, задължава авиокомпаниите, които показват различните компоненти от тарифата за въздушен превоз, да посочат точната сума.

ЗАКЛЮЧЕНИЯ

- Сигурността на въздухоплаването на европейските летища по своята същност е отговорност на държавата. Това обаче не означава непременно, че мерките за сигурност на въздухоплаването трябва да бъдат публично финансирани. Принципът „ползвателят плаща“ също има своите предимства.
- Комисията счита, че следните аспекти са важни за защита на интересите на потребителите и за насърчаване прилагането на принципа „ползвателят плаща“:
 - таксите или данъците за сигурност да не дискриминират операторите, както и
 - таксите или данъците за сигурност да се използват изключително за покриване на разходите, свързани със сигурността.
- Комисията счита, че новите правила за прозрачност на разходите, свързани със сигурността, са необходими за набелязване на потенциално дискриминиращи такси или данъци за сигурност. Органите, които събират таксите или данъците за сигурност на въздухоплаването, би следвало редовно да предоставят на операторите информация относно компонентите, използвани за изчисляване на тези такси или данъци.
- Комисията инспектира сигурността на европейските летища, които осигуряват общото равнище на сигурност за целия ЕС. Прилагането на подходящите мерки за сигурност само на летището на заминаване може да се окаже достатъчно, като по този начин се премахва изискването за повтаряне на тези мерки на трансферното летище. Повторната проверка на пътниците е очевидно по-скъпа от прилагането на проверка за сигурност „на едно гише“. Следователно вътреобщностната проверка за сигурност „на едно гише“ би могла да се счита за задължителна на всички европейски летища, при условие, че инфраструктурата разделя пътниците, проверени съгласно изискванията на ЕС, от останалите пътници.
- Аспектите, посочени по-горе, обаче изискват по-нататъшна оценка въз основа на правилата, договорени между институциите на ЕС (оценка на въздействието). Въз основа на тази оценка, по-конкретно относно въздействието на сигурността на въздухоплаването върху потребителите и

¹²

Регламент (ЕО) № 1008/2008 относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3).

функционирането на вътрешния авиационен пазар, Комисията възнамерява да продължи работата си по разработването на законодателна инициатива.