

Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Strategia w dziedzinie lotnictwa

(2017/C 088/14)

Sprawozdawca: Ulrika Carlefall-Landergren (SE/ALDE), radna gminy Kungsbacka**Dokument źródłowy:** Komunikat „Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa”

COM(2015) 598 final

Dokument roboczy służb Komisji towarzyszący komunikatowi „Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa”

SWD(2015) 261 final

Wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej oraz uchylającego rozporządzenie (WE) nr 216/2008

COM(2015) 613 final

ZALECENIA POLITYCZNE

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW

1. Podziela pogląd Komisji, że sektor lotnictwa ma duże znaczenie dla wzrostu gospodarczego, zatrudnienia, handlu i mobilności wewnątrz UE i poza nią oraz stanowi ważną gałąź gospodarki, w której powstaje wiele miejsc pracy.
2. Podkreśla znaczenie społeczne tego sektora i jego ważną rolę w kontekście spójności terytorialnej, zwłaszcza z uwagi na umożliwianie słabo zaludnionym i oddalonym regionom, szczególnie wyspiarskim i tym najbardziej oddalonym, dostępu do większych wspólnych rynków i wymiany kulturalnej. Konkurencyjny i zrównoważony w długiej perspektywie sektor lotnictwa jest również istotny dla rozwoju na szczeblu lokalnym i regionalnym.
3. Zgadza się z Komisją, że z uwagi na zmiany strukturalne, jakie dokonały się na międzynarodowym rynku transportu lotniczego, niezbędna staje się strategia w dziedzinie lotnictwa. Popiera cel tej strategii zmierzający do wspierania mobilności obywateli UE, poprawy konkurencyjności i osiągnięcia środowiskowej, gospodarczej i społecznej zrównoważoności całego łańcucha wartości w unijnym sektorze lotnictwa.
4. Zaznacza, że władze lokalne i regionalne odgrywają decydującą rolę w rozwijaniu portów lotniczych i sektora lotnictwa, gdyż są odpowiedzialne za jakość życia mieszkańców, warunki środowiskowe i planowanie przestrzenne. Zrównoważony rozwój europejskiego sektora lotnictwa oraz efektywniejsze wykorzystanie i zwiększenie przepustowości portów lotniczych wymagają otwartej, przejrzystej i opartej na zaufaniu współpracy w dziedzinie planowania przestrzennego między samorządami terytorialnymi a przedstawicielami sektora i portów lotniczych. Stanowi to niezbędny warunek akceptacji, której potrzeba europejskiemu transportowi lotniczemu, by mógł wzmocnić swoją konkurencyjność i utrzymać wiodącą pozycję.
5. Dlatego z wielkim żalem odnotowuje brak nawiązania do władz szczebla lokalnego i regionalnego przy wzmiance o konieczności współpracy i wspólnych wysiłków. Brakuje także perspektywy terytorialnej i przestrzennej oraz uwzględnienia wpływu na środowisko na poziomie lokalnym i regionalnym, mimo że jest to niezbędne dla długofalowego rozwoju sektora lotnictwa. Przedstawiciele sektora są świadomi tych kwestii, niemniej nie znalazły one odpowiedniego odzwierciedlenia w strategii.

Rozwój rynku transportu lotniczego

6. Jest zdania, że europejski rynek transportu lotniczego przyniósł regionom i obywatelom wiele korzyści w minionych 20 latach. Popiera zaproponowane środki wsparcia rozbudowy tego rynku, m.in. wynegocjowanie na poziomie UE kompleksowych umów o transporcie lotniczym z wieloma państwami i regionami oraz negocjacje warunków konkurencji, mając na uwadze, że środki te mogą doprowadzić do dalszej liberalizacji transportu lotniczego i zapewnić równe warunki działania z myślą o uczciwej konkurencji w transporcie lotniczym. Wynegocjowane kompleksowe umowy o transporcie lotniczym muszą uwzględniać poszanowanie podstawowych konwencji MOP.

7. Odnotowuje skutki, jakie niesie ze sobą liberalizacja dla sektora lotniczego w UE; przypomina jednocześnie o najważniejszych nowych wyzwaniach stojących przed tą branżą, a mianowicie o potrzebie: wspierania zrównoważonego rozwoju terytorialnego, zapewnienia zgodności istniejących i nowo powstających miejsc pracy ze standardami europejskimi oraz stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa.

Niedostateczna przepustowość na ziemi i w powietrzu?

8. W odniesieniu do przepustowości w powietrzu odnotowuje, że rozmowy z uczestnikami rynku sprawiają wrażenie, jakby w przestrzeni powietrznej nie brakowało przepustowości, a przeciętne opóźnienia były bardzo umiarkowane. Istnieje jednak całkiem spore pole do zwiększenia wydajności i poprawy zrównoważenia środowiskowego, jak również do zmniejszenia kosztów poprzez wdrożenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i wyników projektu SESAR, m.in. dzięki wspólnym normom, które mogą przyczynić się do otwarcia rynku usług zarządzania ruchem lotniczym. Wydajny i zintegrowany system zarządzania ruchem lotniczym jest korzystny i ważny dla regionów, szczególnie regionów oddalonych o małych portach lotniczych. Zdalna kontrola ruchu lotniczego jest przykładem innowacji technicznej, dzięki której można efektywniej zarządzać małymi regionalnymi portami lotniczymi.

9. Popiera wniosek dotyczący rozwoju strategicznego planowania w zakresie zarządzania przepustowością portów lotniczych na poziomie UE na wypadek niedostatecznych zdolności na niektórych większych lotniskach, przy jednoczesnym niepełnym wykorzystaniu wielu innych lotnisk. Ponieważ ogólnie istnieją nadwyżki przepustowości, trzeba zagwarantować efektywniejsze korzystanie z istniejącej już infrastruktury, co wyraźnie oddziaływałoby także na środowisko. Podkreśla, że takie planowanie na poziomie krajowym i regionalnym musi uwzględniać wymiar terytorialny. Szczególnie ważne jest pytanie, jak najlepiej wykorzystać obecną przepustowość portów lotniczych. W strategii przedstawiono różnice w połączeniach między poszczególnymi regionami. Nie zawsze da się je wyjaśnić wielorakością warunków miejscowych czy zróżnicowaniem popytu i warunków po stronie podaży. Różnice te prowadzą do istotnego osłabienia konkurencyjności niektórych regionów, bardziej ograniczonego wykorzystania ogólnego potencjału oraz zmniejszenia spójności terytorialnej. Należy dążyć do odpowiedniej jakości regionalnej sieci połączeń dla wszystkich regionów Europy, a zarazem unikać mnożenia kolejnych nierentownych lotnisk, podobnie jak i zakłóceń konkurencji tam, gdzie zasady rynkowe mogą funkcjonować.

10. Z zadowoleniem przyjmuje fakt, że Komisja będzie dalej współpracować z centrum monitorowania portów lotniczych przy nadzorowaniu rozwoju połączeń wewnątrz Europy i poza kontynentem, przy określaniu niedociągnięć i podejmowaniu odpowiednich działań. Cenną podstawą planowania wykorzystania i rozbudowy przepustowości portów lotniczych byłaby spójna i ciągła analiza połączeń regionów z uwzględnieniem istniejącego popytu, która dostarczyłaby informacji na temat regionów o niedostatecznej sieci połączeń i na temat przepustowości portów lotniczych. Środki z zakresu planowania mające na celu poprawę dostępności oraz zwiększenie obszaru ciężenia mogą wpłynąć na atrakcyjność niewykorzystanych lotnisk. Zdaniem Komitetu planowanie musi uwzględniać zarówno transport osób, jak i towarów, opierać się na intermodalnym podejściu i mieć na uwadze skutki gospodarcze, społeczne i środowiskowe.

11. Odnotowuje, że Komisja apeluje w strategii do Rady i Parlamentu o szybkie przyjęcie przedłożonego w 2011 r. zmienionego rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie. Połączenia regionalne powinny mieć wyższy priorytet niż ma to obecnie miejsce w zmienionym wniosku. W tym celu trzeba dokonać przeglądu rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie.

Lotniczy transport towarowy

12. Wskazuje, że transport towarowy stanowi ważną część sektora lotnictwa, niemniej został zupełnie pominięty w strategii. Lotniczy transport towarowy stanowi istotny element transportu towarów i logistyki, wpływa na warunki rozwoju regionów, szczególnie tych najbardziej oddalonych, i jest zasadniczą częścią planowania regionalnego. Trzeba go więc uwzględnić w planowaniu z perspektywy logistyki intermodalnej. W kompleksowej strategii UE w dziedzinie lotnictwa należy także uwzględnić lotniczy transport towarowy w odniesieniu do przepustowości portów lotniczych, intermodalności i sieci logistycznej, również pod kątem narażenia na spowodowany przez samoloty hałas późno wieczorem, w nocy i wcześniej rano.

Połączenia

13. Stwierdza, że potencjał rozwoju regionu w dużej mierze zależy od jakości jego połączeń międzynarodowych. Z regionalnego punktu widzenia nadrzędnym zadaniem sektora lotnictwa jest zapewnienie dobrej jakości sieci połączeń. Dlatego w uzasadnionym interesie regionów leży dążenie do solidniejszych i lepszych połączeń poprzez rozbudowę tras. W przypadku lotnisk usytuowanych w najbardziej oddalonych regionach potrzeba zapewnienia sieci połączeń lotniczych wynika z ich położenia geograficznego oraz braku alternatywnych form transportu. W tym kontekście można by rozważyć zachęty dla wprowadzenia nowych połączeń bezpośrednich i reklamę nowych kierunków. Należy przy tym zagwarantować przejrzystość, aby uniknąć zakłócenia konkurencji i utraty wiarygodności.

14. Zaznacza jednocześnie, że dobrą sieć połączeń regionów należy zapewnić przede wszystkim poprzez zintegrowane intermodalne systemy transportowe. Samolot jest ważnym środkiem transportu na długich odcinkach oraz na połączeniach kontynentalnych i międzykontynentalnych. Decydujące znaczenie dla podróży „od drzwi do drzwi” i zwiększenia ogólnej jakości podróży ma to, jak dobrze transport lotniczy współdziała z pozostałymi środkami transportu w ramach powiązanych systemów transportowych. W tym kontekście trzeba wskazać również na potrzebę dostosowania transportu publicznego do osób pracujących na lotniskach lub w sektorach powiązanych, pamiętając, że godziny ich dojazdów z i do pracy w dużym stopniu nie pokrywają się z normalnymi godzinami pracy.

Opłaty lotniskowe jako instrument podatkowy

15. Podkreśla znaczenie przejrzystości i dialogu między portami lotniczymi a przedsiębiorstwami lotniczymi przy nakładaniu opłat lotniskowych. Opowiada się za tym, by w strategii UE w dziedzinie lotnictwa zawrzeć apel o skoordynowane pobieranie opłat lotniskowych dla celów ochrony środowiska (w związku z hałasem i jakością powietrza). Kompleksowe i skoordynowane stosowanie opłat środowiskowych powinno stanowić jedną z wielu zachęt, które – wraz z instrumentami zarządzania polityką gospodarczą ograniczającymi zużycie paliwa i ślad środowiskowy – mogłyby przyczynić się do szybszego odnowienia floty samolotowej, co jest pożądane z punktu widzenia klimatu i ochrony środowiska. Opowiada się więc za rozważeniem w strategii zachęt dla szybszego odnowienia floty z myślą o ochronie środowiska i klimatu.

Wspieranie regionów o niedostatecznych połączeniach

16. Ubolewa, że Komisja nie poświęca w strategii żadnej uwagi roli i znaczeniu regionalnych portów lotniczych dla rozwoju transportu lotniczego. Wyważone podejście, które Komisja chce realizować w swoich wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych (Dz.U. C 99 z 4.4.2014, s. 3) wymaga uwzględnienia potrzeby rozwoju regionalnego i połączeń wszystkich regionów Europy, szczególnie tych słabo zaludnionych i oddalonych oraz najbardziej oddalonych, ponieważ istnieje realne zagrożenie, że w kalkulacjach opartych tylko na zasadach rynkowych te potrzeby zostaną pominięte. KR podkreśla, że z punktu widzenia regionów decydujące znaczenie ma zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych. Jednocześnie trzeba też wziąć pod uwagę, że powinna istnieć możliwość wspierania regionalnych portów lotniczych, tak by długofalowo mogły one osiągnąć w zrównoważony sposób poziom odpowiadający progowi rentowności. W długiej perspektywie fundamentalne znaczenie dla regionów oddalonych i słabo zaludnionych, regionów najbardziej oddalonych oraz tych, które z innych względów są obecnie gorzej skomunikowane, mają połączenia z krajowymi centrami gospodarczymi i administracyjnymi oraz z węzłami transportu lotniczego umożliwiającymi dalsze połączenia. Zapewnienie odpowiednich warunków dla rozwoju tych regionów często wymaga zamówień publicznych, wsparcia inwestycyjnego i operacyjnego dla portów lotniczych oraz zapewnienia przydziałów czasu na start i lądowanie w godzinach największego ruchu w węzłach lotniczych, co umożliwi wykonanie dalszych lotów do kierunków europejskich i międzynarodowych. Jest to niezbędne dla zapewnienia spójności terytorialnej w UE. Zdaniem KR-u musi to znaleźć wyrażne odzwierciedlenie w strategii w dziedzinie lotnictwa. Komitet potwierdza swoje wcześniej wyrażone stanowisko, że Komisja powinna się skupić na dużych portach lotniczych i że środki pomocowe dla małych portów lotniczych obsługujących przeciętnie do 300 tys. pasażerów rocznie nie powinny wchodzić w zakres stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa. Małe porty lotnicze nie mogą mieć istotnego wpływu na handel pomiędzy państwami członkowskimi, gdyż strukturalnie nie są w stanie pokryć kosztów kapitału i prowadzenia działalności⁽¹⁾, natomiast publiczne wsparcie przyczynia się do rozwoju bezpiecznej i opłacalnej infrastruktury lotniczej w gorzej skomunikowanych regionach⁽²⁾. Przepis ten oczywiście musiałby łączyć się z odczuwalnym zwiększeniem progu wyłączenia pomocy dla portów lotniczych świadczących usługi w ogólnym interesie gospodarczym (obecnie wynoszącego

⁽¹⁾ Opinia Komitetu Regionów „Wytyczne UE w sprawie pomocy państwa dla portów i linii lotniczych” z dnia 28 listopada 2013 r., COTER-V-043 (Dz.U. C 114 z 15.4.2014, s. 11).

⁽²⁾ Zob. decyzja Komisji Europejskiej w sprawie portu lotniczego w Angoulême z 23.7.2014: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-498_en.htm.

200 000 pasażerów rocznie) i należałoby wówczas wrócić do progu, który obowiązywał przed przyjęciem tzw. pakietu Almunii w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, czyli progu wynoszącego milion osób rocznie. Warunkiem takiego ustalenia musi być jednak stwierdzenie faktu, że odpowiedniego poziomu połączeń nie da się osiągnąć w inny sposób.

17. Za zbyt złożone uważa stosowanie przepisów dotyczących pomocy państwa, zwłaszcza wytycznych z 2014 r. dotyczących pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych, w powiązaniu z przepisami UE dotyczącymi usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym. Prowadzi to do niepewności co do możliwości finansowego wsparcia regionalnych portów lotniczych przez władze samorządowe. Sądzi, że Komisja zbyt wolno podejmuje działania w tej dziedzinie, a zatem należałoby doprecyzować i przyspieszyć procedury uzyskiwania zezwoleń. Z powodu niepewności i zwłoki w rozpatrywaniu wniosków utrzymanie odpowiednich połączeń mniejszych, oddalonych i najbardziej oddalonych regionów jest utrudnione, co negatywnie odbija się na ich rozwoju gospodarczym.

18. W odniesieniu do przeglądu ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych⁽³⁾, które ma na celu wyłączenie pomocy państwa na infrastrukturę portów lotniczych spod wymogu zgłaszania, KR zdecydowanie popiera podejście Komisji Europejskiej do kwestii pomocy inwestycyjnej dla regionalnych portów lotniczych, zgodnie z którym „nie jest właściwe ustanawianie progów powodujących obowiązek zgłoszenia pomocy ze względu na kwotę pomocy, gdyż skutki dla konkurencji wywołane danym środkiem pomocy zależą głównie od wielkości portu lotniczego, a nie od wielkości inwestycji”. KR ponadto oczekuje od Komisji, że w przypadku „definicji dotyczących pomocy dla regionalnych portów lotniczych” zagwarantuje ona zbliżenie do już istniejącego prawa UE.

Badania naukowe i innowacje

19. Z zadowoleniem przyjmuje fakt, że w strategii uwypuklono znaczenie badań naukowych, rozwoju i innowacji z myślą o utrzymaniu wiodącej pozycji Europy w dziedzinie transportu lotniczego i sektorze lotnictwa. Podkreśla rolę regionów, również w kontekście ich odpowiedzialności za rozwój regionalny, wraz z sektorem publicznym i prywatnym oraz uczelniami wyższymi, na potrzeby badań, rozwoju i innowacji. Szczególne znaczenie dla władz lokalnych i regionalnych mają badania i rozwój służące zmniejszeniu wpływu transportu lotniczego na środowisko. Ważnym obszarem badań jest np. rozwój korzystnych cenowo, niekopalnych paliw dla transportu lotniczego.

Drony

20. Jest przekonany, że istnieje duży potencjał do wykorzystania dronów na poziomie lokalnym i regionalnym, zwłaszcza w słabo zaludnionych regionach Europy. Popiera cel, zgodnie z którym Europa powinna przodować w rozwijaniu i stosowaniu technologii dronów. Przykładem dziedziny z dużym potencjałem rozwoju dronów jest rolnictwo, gdzie ich wykorzystanie może przyczynić się do trwałego zwiększenia wydajności. Oczekuje się znacznego poszerzenia oferty i zwiększenia liczby usług, jakie można świadczyć z wykorzystaniem dronów, co byłoby bardzo korzystne dla przedsiębiorstw i obywateli. Jednocześnie coraz częstsze stosowanie dronów niesie ze sobą problemy związane z bezpieczeństwem na ziemi i w powietrzu, ochroną sfery prywatnej, odpowiedzialnością, uregulowaniem korzystania z częstotliwości radiowej i ze społeczną akceptacją. W tym kontekście KR dokonał oceny skutków stosowania dronów na poziomie lokalnym i regionalnym. Opowiada się za opracowaniem na poziomie europejskim zharmonizowanych i opartych na ocenie ryzyka oraz zgodnych z zasadą pomocniczości przepisów dotyczących wykorzystania dronów. Podkreśla konieczność dialogu między Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), odpowiedzialną za podstawowe kwestie regulacyjne, a odnośnymi podmiotami na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym w państwach członkowskich. Technologia dronów zapewni transportowi lotniczemu zupełnie inny zasięg lokalny i regionalny niż dotychczas. Ten wymiar musi znaleźć odzwierciedlenie w przepisach i uregulowaniach. Ogólne uregulowanie harmonizujące warunki korzystania z dronów powinno zawierać również przepisy dotyczące certyfikacji i homologacji typu oraz potwierdzenia kwalifikacji zawodowych i zdolności w zakresie obsługi i konserwacji dronów, tak aby zagwarantować swobodny przepływ specjalistów oraz możliwość zakładania przedsiębiorstw na całym obszarze Unii Europejskiej.

Klimat, środowisko i intermodalność – planowanie przestrzenne dla celów zrównoważonego rozwoju

21. Stwierdza z zaniepokojeniem, że kwestie związane z klimatem, stanowiące jedno z najpoważniejszych wyzwań przyszłości, potraktowano w strategii powierzchownie. W tym względzie zwraca uwagę, że trzeba zająć się kwestią

⁽³⁾ http://ec.europa.eu/competition/consultations/2016_gber_review/index_en.html.

rozdrobienia europejskiej przestrzeni powietrznej oraz braku globalnych działań łagodzących, które są głównymi czynnikami utrudniającymi obniżenie emisji dwutlenku węgla. Dobrym i ważnym przykładem jest rozwijanie w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) globalnego mechanizmu ograniczania skutków klimatycznych sektora lotnictwa. Nie może to jednak oznaczać mniejszego poziomu ambicji w Europie. Musimy przestrzegać wytyczonych w strategii celów gwarantujących wysokie standardy środowiskowe oraz ich poprawę z biegiem czasu. Należy zwrócić szczególną uwagę na łagodzenie wszelkich problemów związanych z dostępnością i konkurencją występujących w regionach określonych w art. 349 TFUE.

22. Wyraża ubolewanie, że branża lotnicza (wraz z żegluga) została pominięta w ubiegłorocznym porozumieniu klimatycznym z Paryża. Przypomina, że loty w obrębie UE są już objęte unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji, i zdecydowanie zachęca do stosowania takiego samego mechanizmu poza obrębem UE w celu ograniczenia emisji dwutlenku węgla. Z tego względu KR zdecydowanie zachęca ICAO, by podczas swego nadchodzącego 39. Zgromadzenia poczyniła postępy w tej kwestii.

23. Zaznacza, że odpowiedzialność za ochronę klimatu spoczywa na wszystkich podmiotach. Kwestię tę należy postrzegać globalnie, a nie jedynie skupiać się na skutkach klimatycznych lotnictwa. Na poziomie lokalnym i regionalnym nawet do 50 % emisji dwutlenku węgla pochodzi z transportu drogowego i działalności portów lotniczych. Przykładem inicjatyw, które mogą doprowadzić do wyraźnego złagodzenia skutków klimatycznych, jest współpraca między władzami lokalnymi i regionalnymi, prywatnymi przedsiębiorstwami i portami lotniczymi w celu opracowywania przyjaznych dla klimatu, intermodalnych rozwiązań transportowych. Wiele lotnisk wdraża ambitne programy, które przyczyniają się do znacznego obniżenia emisji dwutlenku węgla z portów lotniczych. Komitet jest zdania, że w strategii należy poświęcić uwagę odpowiedzialności i potencjałowi władz samorządowych w zakresie aktywnego ograniczania emisji dwutlenku węgla pochodzących z transportu lotniczego.

24. Postrzega hałas lotniczy jako duży problem, który należy rozwiązać, jeśli branża transportu lotniczego ma się dalej rozwijać. Z zaskoczeniem odnotowuje, że ta tak ważna dla sektora lotnictwa kwestia została potraktowana pobieżnie. Hałas lotniczy powoduje poważne problemy zdrowotne i zmniejsza jakość życia. Z uwagi na to, że władze lokalne i regionalne są odpowiedzialne za zdrowie, bezpieczeństwo i dobrobyt obywateli oraz za planowanie przestrzenne, to im przypada zasadnicza rola w przeciwdziałaniu hałasowi w okolicy portów lotniczych oraz rozstrzygnięciu związanych z tym konfliktów interesów.

25. Apeluje o dogłębniejsze zbadanie pozostałych skutków klimatycznych sektora lotnictwa, zwłaszcza emisji tlenków azotu i cząstek stałych. W strategii nawiązuje się do oczekiwanych wyników projektów badawczo-rozwojowych, takich jak „Czyste niebo” i SESAR. Roczne sprawozdanie dotyczące środowiska umożliwi UE, państwom członkowskim i sektorowi lotnictwa lepsze monitorowanie zrównoważenia środowiskowego transportu lotniczego i ocenę skuteczności różnych środków. Komitet z zadowoleniem przyjmuje systematyczne, konsekwentne i regularne oceny zrównoważenia środowiskowego. Z punktu widzenia władz samorządowych istotne znaczenie ma dostęp do danych niższego szczebla geograficznego.

26. Jest zdania, że trzeba wyraźnie uznać kluczową rolę władz lokalnych i regionalnych w strategii w dziedzinie lotnictwa, i wzywa do rozwijania dobrych praktyk współpracy między operatorami portów lotniczych a władzami lokalnymi i regionalnymi. Należy wskazać wzorcowe przykłady, aby stymulować i wspierać rozwój takich praktyk.

27. Odnośnie do wpływu na środowisko, opowiada się za dwoma podstawowymi wariantami, które muszą się uzupełniać. Po pierwsze, trzeba ograniczyć emisje u źródła, w czym bardzo pomocne są międzynarodowe normy i instrumenty. Po drugie – ograniczyć miejscowe emisje lub ich skutki dzięki skutecznemu planowaniu przestrzennemu oraz innym środkom na szczeblu lokalnym i regionalnym, w których uczestniczą władze samorządowe, lotniska i branża transportu lotniczego. Tymczasem w strategii całkowicie pominięto znaczenie planowania na szczeblu lokalnym i regionalnym oraz kluczową rolę samorządów terytorialnych, co należy uznać za duże niedociągnięcie.

Bruksela, dnia 12 października 2016 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Regionów
Markku MARKKULA