

Sz. P. Minister Cezary Grabarczyk
Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Skarga na politykę Urzędu Lotnictwa Cywilnego w sprawie przyznawania zezwoleń na operacje lotnicze z terytorium Polski poza obszar Unii Europejskiej obcym przewoźnikom.

Szanowny Panie Ministrze,

W imieniu Air Italy Polska Sp. z o. o., polskiego przewoźnika czarterowego (AEI) składam skargę na politykę Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) w kwestii przyznawania przez Departament Rynku Lotniczego zezwoleń na wykonywanie lotów. Urząd, zezwalając obcym przewoźnikom na wykonywanie operacji lotniczych z terytorium Polski poza obszar Unii Europejskiej, działa na szkodę interesów krajowego rynku lotniczego oraz dyskryminuje krajowych przewoźników.

Zgodnie z polskimi regulacjami (Dz.U.2002 Nr130 poz.1112 Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze i RM Dz.U.04.118.1240 z dnia 13 maja 2004 r.) ULC ma możliwość wykorzystania zasady "no objection", która jest szeroko stosowana w krajach zachodniej Europy. W Polsce zasada jest przez Urząd konsekwentnie pomijana przy wydawaniu zezwoleń na loty z Polski. Zasada "no objection" zakłada sprawdzenie możliwości prowadzenia połączeń lotniczych przez krajowych przewoźników zanim udzieli się zgody na wykonywanie tych samych połączeń przez przewoźników obcych.

Obecna polityka ULC prowadzi do nieopłacalności utrzymywania w Polsce drogiej infrastruktury lotniczej, takiej jak baza obsługi technicznej, załoga, dyspozytorzy lotniczy, pracownicy biura oraz zagraża firmom trzecim, pośrednio związanym z działalnością przewoźników na terytorium Polski. Nie można nazwać równym traktowaniem dopuszczania do operowania na polskim rynku obcych przewoźników, podczas gdy krajowe linie nie mają możliwości wykonywania lotów czarterowych z krajów takich jak Niemcy, Włochy czy Belgia. Rozwinięte rynki lotnicze od lat bronią swoich krajowych przewoźników, dzięki czemu utrzymują swoją infrastrukturę lotniczą i tak cenny oraz potrzebny do rozwoju w branży know-how. Jedynie małe kraje rezygnują z ochrony krajowych rynków, głównie z uwagi na małą populację i mały wewnętrzny popyt na transport lotniczy.

Polska do małych krajów nie należy i powinna iść za przykładem np. włoskiego odpowiednika ULC - ENAC. Włoski urząd zmusił Lufthansę do założenia spółki Lufthansa Italy, wraz z pełną włoską certyfikacją i koncesją, by móc swobodnie operować z Półwyspu Apenińskiego. Lufthansa stworzyła dzięki temu pełną infrastrukturę wraz z zapleczem technicznym i terminalem we Włoszech, a nie operowała w oparciu o swoje dotychczasowe, niemieckie zasoby.

Dalsze udzielanie zezwoleń na dowolne operowanie obcych przewoźników z Polski może doprowadzić do rozpoczęcia lotów z naszego kraju europejskich potentatów lotniczych i tym samym doprowadzić do upadku wszystkie polskie firmy lotnicze z narodowym przewoźnikiem włącznie. Kolejną konsekwencją polityki ULC jest brak opłacalności zakładania nowych firm lotniczych w Polsce, które zmagać się będą nie tylko z największym od lat kryzysem w branży, ale i silną zagraniczną konkurencją. Dlatego w interesie Polski jest wspomaganie krajowych firm lotniczych, które pozwolą utrzymać prawie stuletnią tradycję polskiego lotnictwa cywilnego i ochrona wewnętrznego rynku transportu lotniczego w przyszłości.

Podsumowując, polityka ULC uderza w polskich przewoźników, którzy latami inwestowali w rozwój polskich linii, prowadzi do utraty wpływów podatkowych, powoduje utratę miejsc pracy oraz utrudnia kontrolę jakości świadczonych usług przez polskie służby nadzoru. Szczególnie dziś, w okresie kryzysu, widzimy wyraźnie, iż wysoko wykwalifikowany personel lotniczy zostaje bez pracy i z czasem traci uprawnienia do jej wykonywania, podczas gdy w sezonie letnim 2009 ponad 1165 operacji lotniczych zostało wykonywanych przez przewoźników obcych, działających na podstawie zezwoleń udzielonych przez ULC.

Jednym z argumentów Urzędu, ponoć przemawiającym za umożliwianiem obcym przewoźnikom dostępu do naszego rynku, jest zdanie, iż obcy przewoźnicy przyczynią się do popularyzacji ruchu czarterowego w naszym kraju.

Nieprawdziwym jest twierdzenie, że nieograniczone przyznawanie pozwoleń nowym przewoźnikom będzie prowadziło do rozwoju nowych połączeń czarterowych z Polski i zwiększenia liczby przewozów. Linie czarterowe są wyłącznie uzależnione od bieżącego zapotrzebowania biur podróży, które zwracają się z konkretnym zapotrzebowaniem do obecnych na rynku czarterowym przewoźników.

W dyskusji na temat możliwości świadczenia przez obcych przewoźników lotów czarterowych z Polski poza obszar Unii Europejskiej zupełnie pomija się też aspekt bezpieczeństwa i komfortu pasażerów. Zgodnie z prawem ULC będzie miał ograniczoną możliwość kontroli jakości usług świadczonych przez zagranicznych przewoźników. Pasażerowie nie będą mogli też liczyć w sytuacji kryzysowej na pomoc polskojęzycznej załogi. W przypadku nie dopełnienia przez przewoźnika warunków przewozów polskim pasażerom będzie bardzo trudno dochodzić swoich praw, gdyż obcy przewoźnicy nie mają obowiązku posiadania w naszym kraju swoich przedstawicielstw i nie odpowiadają przed polskimi organami nadzoru.

Dotychczasowa polityka w zakresie kształtowania rynku transportu lotniczego była wysoce szkodliwa dla polskiego rynku czarterowego. Nie tylko przez dłuższy okres ULC wydawał pozwolenia bez dalekowzrocznego planu, to do dnia dzisiejszego nie zostały wypracowane szczegółowe procedury wydawania pozwoleń na loty do krajów trzecich. Dlatego w imieniu Air Italy Polska wzywam ULC do określenia długofalowej polityki rozwoju rynku lotnictwa czarterowego w Polsce, stwarzając warunki do rozkwitu krajowych przewoźników lotniczych.