

Четвъртък, 10 май 2012 г.

## I

(Резолюции, препоръки и становища)

## РЕЗОЛЮЦИИ

## ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

**Бъдещето на регионалните летища и въздухоплавателните услуги в ЕС**

P7\_TA(2012)0152

**Резолюция на Европейския парламент от 10 май 2012 г. относно бъдещето на регионалните летища и въздухоплавателните услуги в ЕС (2011/2196(INI))**

(2013/С 261 Е/01)

*Европейският парламент,*

- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „План за действие относно капацитета, ефективността и безопасността на летищата в Европа“ (СОМ(2006)0819),
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „Насоки на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпани, опериращи на регионални летища“ <sup>(1)</sup>,
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „Европейският съюз и неговите съседни региони — подновен подход към сътрудничеството в сектора на транспорта“ (СОМ(2011)0415),
- като взе предвид своята резолюция от 7 юни 2011 г. относно приложения в транспорта на глобалните навигационни спътникови системи – политика на ЕС в краткосрочен и средносрочен план <sup>(2)</sup>,
- като взе предвид Бялата книга на Комисията, озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (СОМ(2011)0144),
- като взе предвид член 48 от своя правилник,
- като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм и становището на комисията по регионално развитие (А7-0094/2012),

<sup>(1)</sup> ОВ С 312, 9.12.2005 г., стр. 1.<sup>(2)</sup> Приети текстове, P7\_TA(2011)0250.

**Четвъртък, 10 май 2012 г.**

- А. като има предвид, че понастоящем не съществува общоприето определение на понятието „регионално летище“; като има предвид, че летищата, чийто основен район е столичен град, не са включени в обхвата на настоящия доклад; като има предвид, че се предлага регионалните летища, т.е. „невъзловите“ летища да бъдат подразделяни на основни и второстепенни летища въз основа на видовете връзки, предоставяни от тези летища, обема от пътници и връзките с основни градове и основни летища, и като има предвид, че Комисията е настоятелно призована да изготви общи критерии, за да се улесни изработването на точно определение на понятието „регионално летище“, което да отчита всички гореспоменати елементи; като има предвид обаче, че понятието „регионална въздухоплавателна услуга“ следва да се определя като полет, при който излитането и/или приземяването се осъществява на регионално летище; като има предвид, че при продължаващия дебат относно регионалните летища ще бъде от съществено значение да се определят техните различни роли и по-специално да се направи разграничение между островни летища и летища, обслужващи отдалечени или икономически слаби региони;
- Б. като има предвид, че регионалното въздухоплаване, също както другите видове транспорт, е ключов фактор за осигуряване на мобилността на гражданите; като има предвид, че по-добрата свързаност и ефикасната интермодална мобилност могат да допринесат значително за подобряване на достъпа до регионите, за бизнеса, туризма и развитието на свързаните с това услуги, както и за разпространението на икономическо благоденствие;
- В. като има предвид, че неравностойното материално положение на гражданите и различните равнища на развитие на инфраструктурата водят до различия във възможността да се използват регионалните въздушни връзки в държавите членки;
- Г. като има предвид, че свързаността, която авиацията осигурява за гражданите, дружествата и регионите в ЕС, по-конкретно в труднодостъпните региони и островите, е изключително важна и спомага за осигуряване на икономическата жизнеспособност на такива области; като има предвид, че европейските летища осигуряват мрежа от 150 000 двойки градове;
- Д. като има предвид, че на значителен брой регионални летища се налага да работят с даден въздушен превозвач, който е фактически монополист и може да използва това свое предимство, за да оказва натиск, отправяйки все повече и повече искания към съответното летище, както и към местните и регионални органи, включително по отношение на летищните такси и таксите за авиационна безопасност;
- Е. като има предвид, че продажбите на дребно на летищата са намалели значително поради въвеждането на рестриктивни мерки за ръчния багаж от някои въздушни превозвачи; като има предвид, че правилото за „една чанта“, прилагано от дружествата, по-специално от нискотарифните въздушни превозвачи, които летят основно до такива летища, както и други мерки за намаляване на разходите направиха пътуването по-трудно, като доведоха до драстично намаление на продажбите на дребно на някои регионални летища; като има предвид, че една трета от печалбата от продажби на дребно на летищата се използват за субсидиране на авиолиниите чрез прихващане на таксите за кацане;
- Ж. като има предвид, че испанското правителство изрично е забранило на въздушните превозвачи да прилагат правилото за „една чанта“, когато излитат от испански летища;
- З. Признава, че основните летища в някои държави членки изпитват недостиг на капацитет;
- И. Отбелязва, че финансовата криза и кризата с държавния дълг съществено промениха условията за финансиране на летищата в ЕС, особено на „невъзловите“ летища;
- Й. като има предвид, че изграждането на нови регионални летища следва да се основава на анализ на разходите и ползите;

Четвъртък, 10 май 2012 г.

- К. като има предвид, че при инвестициите от публичния сектор в реформирането на летищата следва да съществува определена връзка между количеството на изразходваните средства и броя на пътниците, използващи инфраструктурата;

### **Икономика на регионалните въздухоплавателни услуги**

1. Подчертава необходимостта да бъде въведено задължение за предоставяне на обществена услуга за въздухоплавателните услуги от икономическо значение, особено тези, които свързват региони, острови, както и най-отдалечени региони, като се отчита тяхната отдалеченост, а така също физическите им и природни особености, за да се гарантира тяхната пълна достъпност и териториална интеграция; подчертава, че съществуващите задължения за предоставяне на обществена услуга следва да бъдат запазени; счита, че тези услуги не могат да бъдат икономически устойчиви без наличието на обществени средства; подчертава значението на повишаването на конкурентоспособността на крайно отдалечените региони и на насърчаването на тяхната интеграция с други региони, така че да бъде премахната разликата в икономическите условия между тях и останалата част на Европа.

2. Счита, че е желателно да се избягва увеличаването на броя на регионалните летища, и отбелязва, че развитието на регионални летища следва да бъде целево, с цел да се избегне създаването на неизползвани или неефективно използвани летищни инфраструктури, което би довело до икономическа тежест за отговорните органи; напротив, твърди, че следва да бъдат засилени съществуващите връзки и преди всичко тези в регионите, които са в неизгодно географско положение (като например островите); поради това приветства всяка инициатива, насочена към развитието на обществения транспорт, включително на шосейния, с цел насърчаване на връзките; подчертава, че общественото финансиране за регионални летища следва да съответства на членове 106 и 107 от Договора за функционирането на Европейския съюз относно държавната помощ; счита, че следва да се предвиди система от наказания, които да се налагат на въздушни превозвачи, които напускат регионални летища при получаване на финансиране преди определената дата;

3. Изисква от Комисията да преразгледа Решение 2012/21/ЕС относно прилагането на член 106, параграф 2, с което прагът на държавната помощ, която едно летище може да получи, без да се налага да уведомява Комисията, беше намален на 200 000 пътници/годишно, като се отчита, че в насоките на Общността, споменати по-горе, се посочва, че едно летище може да стане икономически ефективно с пътникопоток над 500 000 пътници/годишно;

4. Счита, че поради екологичното и икономическото им значение регионалните летища следва да бъдат надлежно подкрепяни от националните и регионалните органи, да подлежат на консултации на местно и регионално равнище и – въз основа на анализ на разходите и ползите – да бъдат допускани да кандидатстват за финансиране от фондовете на ЕС, както и от други инструменти на финансовия инженеринг, финансирани от ЕС в контекста на новата програмна рамка; препоръчва Комисията да вземе предвид възможностите, предлагани от регионалните летища, като част от европейската централна транспортна мрежа;

5. Призовава критериите за получаване на субсидии и обществени средства да бъдат ясно определени и прозрачни;

6. Приканва Комисията да използва балансиран подход при бъдещи преразглеждания на насоките за въздухоплаването, така че да се осигури социално и икономически жизнеспособно развитие на регионалните въздухоплавателни услуги, като се отчита развитието на инфраструктурата, необходима за гарантиране на интермодалност, и като същевременно се гарантира достъп до тези услуги за гражданите на ЕС и се отчитат принципите на субсидиарност и пропорционалност;

7. Призовава Комисията, в подкрепа на развитието на съществуващите и строителството на нови регионални летища (особено в държави, чиито национални летища са разположени в отдалечени райони), да обърне особено внимание на балансираното териториално развитие на регионите, съответстващи на нива I и II от Номенклатурата на статистическите териториални единици (NUTS), за да се гарантира наличието на иновации и конкурентоспособност в региони, които са на голямо разстояние от столицата на държавата и не разполагат с добри транспортни връзки, както и за да се улесни развитието на конкретни икономически и транспортни възли;

8. Подчертава, че правилното развитие на регионалните летища допринася за успоредното развитие на туристическата система, която е жизненоважна област за много европейски региони;

**Четвъртък, 10 май 2012 г.**

9. Посочва, че туризмът показва много голям капацитет за устойчивост на икономическата криза и че трябва да се обръща особено внимание на всеки елемент или действие на икономическата политика в подкрепа на неговото развитие и добро функциониране, какъвто е случаят с въздушния транспорт и проектите за летишни инфраструктури;

10. Подчертава, че някои регионални летища оперират само в периоди на голям поток от туристи, което често означава допълнителен проблем с организацията, по-високи единични цени и т.н.; изисква от Комисията да отчете спецификата и проблемите на тези сезонни регионални летища при приемането на ново законодателство за сектора;

11. Подчертава, че регионалните летища стават все по-важни за чартърните въздушни превозвачи, както и за нискотарифните превозвачи; изтъква, че понастоящем основната причина за това е, че чартърните въздушни превозвачи оперират като превозвачи на дълги разстояния по ваканционни дестинации с по-лошо обслужване по време на полет и по-малко разстояние между седалките в сравнение с традиционните редовни въздушни превозвачи, като обикновено оперират на регионални летища, които не могат да поддържат обслужване на редовни линии, и извършват полети извън конкурентния обхват на нискотарифните въздушни превозвачи с техните въздухоплавателни средства за къси разстояния; припомня, че въздухоплавателните средства с тесен корпус се предпочитат за маршрути на къси разстояния, по-специално когато работещите в мрежа превозвачи обслужват центрове на регионални летища, както и от нискотарифните превозвачи;

12. Призовава Комисията да гарантира правилното прилагане на европейското и националното законодателство относно социалните условия и условията на труд, осигурявани от въздушните превозвачи, така че персоналът на регионалните летища да не се окаже жертва на социален дъмпинг, както и да се гарантира лоялна конкуренция и равнопоставени условия за всички работещи във въздухоплавателния сектор; призовава летищният персонал да се ползва с достойни договорни условия, по-специално по отношение на летища, в които преобладаващата част от трафика се дължи на нискотарифни въздушни превозвачи;

13. Изразява загриженост поради факта, че определени практики на нискотарифни въздушни превозвачи, които често обслужват регионални летища, водят до незадоволително качеството на обслужването за пътниците и до влошаване на условията за работа за персонала; в контекста на установените агресивни търговски практики, прилагани от някои нискотарифни превозвачи, които често обслужват регионални летища, да се възползват от господстващото си положение на пазара и като се има предвид фактът, че търговските дейности са важен източник на приходи за регионалните летища, изразява загриженост относно правилото за „една чанта“ и други ограничения спрямо допустимия ръчен багаж, налагани от някои въздушни превозвачи; счита, че тези практики представляват нарушение на правилата за конкуренция, и счита, че тези ограничения могат да представляват злоупотреба с положението на превозвача; поради това призовава държавите членки да определят общи горни граници, които да се налагат на въздушните превозвачи по отношение на тези ограничения, и счита, че проверките, свързани с ограничения на телото и размера на багажа, следва да се извършват преди пристигане на изхода за отвеждане към самолета;

14. Призовава покупките на дребно на летищата да бъдат третираны като „необходими вещи“, за каквито се приемат някои вещи като например палтата; приветства решението на Испания да обяви за незаконни на нейна територия практиките, упоменати в параграф 13 <sup>(1)</sup>, и призовава Комисията да обмисли въвеждането на подобна мярка за всички въздухоплавателни услуги, които стартират от Европа;

15. Счита, че превозът на стоки е положителен фактор за регионалните летища, който може да подпомогне развитието и работните места не само чрез установяването на свързани наземни услуги и на предприятия, свързани с регионални летища; призовава Комисията да изготви стратегия, която ще насърчи преvoза на стоки и ще улесни сътрудничеството между съседни регионални летища;

16. Призовава държавите членки да предложат планове за развитие на съществуващи регионални летища и за подобряване на тяхната ефективност;

<sup>(1)</sup> Закон 1/2011 (4 март 2011), постановяващ Държавната програма за безопасност на гражданското въздухоплаване, изменя Закон 21/2003 за безопасност на въздухоплаването (7 юли 2003 г.).

Четвъртък, 10 май 2012 г.

17. Счита, че регионалните летища не следва да бъдат инструменти, увеличаващи публичния дефицит, а по принцип следва да бъдат икономически устойчиви в средносрочен план;

#### **Околна среда и иновации**

18. Призовава Комисията и държавите членки спешно да ускорят развитието на съвместно предприятие за разработване на ново поколение европейска система за управление на въздушното движение (SESAR), инициативата „Чисто небе“ и прилагането на законодателството за Единно европейско небе; отбелязва, че с работата на SESAR и важната роля на Европейската геостационарна служба за навигационно покритие (EGNOS) регионалните летища ще имат полза от проекти като отдалечени кули, управление на скоростта и претоварването и подобрени експлоатационни процедури;

19. Отчита, че има разлика в управлението на капацитета при летища със и без „слот координация“; счита, че има достатъчно свободен капацитет, който може да се използва в много регионални летища, за да се намали претоварването на основните летища и да се ограничат последиците за околната среда; признава, че добрите връзки между основните и близките до тях регионални летища може да допринесат за намаляване на претовареността;

20. Подчертава ролята на регионалните летища като центрове за развитие на иновационни клъстери чрез намаляване на обусловените от местонахождението разходи за новоосновани предприятия, особено в географски отдалечени региони;

21. Призовава държавите членки и регионалните и местните органи при вземането на решение за местоположението на летищата, както и когато е необходимо обновяване или разширяване на регионалната летищна инфраструктура, освен съображенията от икономически и финансов характер, да отчитат и факторите, свързани с околната среда, териториалните, геоложките и метеорологичните условия и други рационални критерии; същевременно подчертава важността на използването и модернизирането на съществуващите структури преди изграждането на нови;

#### **Претоварване и мултимодалност**

22. Отбелязва, че съгласно проведени наскоро проучвания европейските региони губят преките връзки с някои от най-претоварените летища, и изразява разочарованието си, че проучванията, проведени от Европейската комисия, обхващат само основните летища; във връзка с това препоръчва обхватът на всички бъдещи проучвания да бъде разширен, така че да обхваща регионалните летища, и насърчава държавите членки и Комисията междуременно да поощряват връзките между регионалните летища и основните летища в държавите членки, което ще подпомогне икономиката в районите около регионалните летища и същевременно ще предложи решение на проблема с претоварването на въздушния трафик в Европа;

23. Призовава всички страни и институции, участвали в преразглеждането на Регламент (ЕИО) № 95/93 (изменен с Регламент (ЕО) № 793/2004), да се съсредоточат върху предоставянето на допълнителен капацитет на летищата, вместо да прогонват от пазара чрез ценова политика регионалните въздухоплавателни услуги; смята, че е от основно значение за регионалните летища да имат достъп до централните на авиолиниите, и счита, че това трябва да се вземе предвид при преразглеждането на Регламент (ЕИО) № 95/93, особено в контекста на плановете за вторична търговия със слотове и предвижданото постепенно въвеждане на други пазарни механизми, които може да доведат до прекъсване на връзките между регионалните летища и водещите възлови летища;

24. Призовава Комисията да предприеме рационален подход по отношение на административната и правна уредба на управлението на слотове на регионалните летища, чиято липса може да ограничи мрежата; призовава Комисията, като се има предвид, че основните възлови летища почти са достигнали максималния си капацитет, да изготви стратегия за разпределяне на слотове на регионални летища с цел привличане на нови авиолинии и насърчаване на конкуренцията, облекчаване на основните летища и развитие на регионалните летища;

**Четвъртък, 10 май 2012 г.**

25. Изразява съжаление, че регионалните летища, разположени далече от градските центрове, често нямат добра връзка с наземната транспортна мрежа; призовава държавите членки да развият своите интермодални политики и да инвестират в стратегически важните интермодални връзки, например връзки с железопътната мрежа, тъй като свързването на регионалните летища с останалите части на транспортната мрежа, включително летищата, ще доведе до по-широко използване на регионалните летища, когато възловите летища изпитват затруднения по отношение на капацитета;

26. Отбелязва, че липсата на решителни действия за увеличаване на достъпността на регионалните летища посредством подходящи връзки с градските центрове, включително чрез инвестиции в транспортната инфраструктура, ограничава икономическото и социалното развитие на регионите;

27. Отбелязва необходимостта от по-добра интеграция между различните видове транспорт; призовава Комисията да представи съобщение, с което да насърчи отрасъла да разработи мултимодална система за издаване на комбинирани билети в секторите на железопътния и въздушния транспорт; отбелязва факта, че вече има въведени такива схеми в някои държави членки и поради това настоятелно призовава всички страни да обменят най-добри практики в тази област;

28. Отбелязва спешната необходимост да се гарантира летищен капацитет в Европейския съюз, така че той да не изгуби конкурентоспособността си в сравнение с други региони в растеж и по този начин да се избегне отклоняването на трафик към съседни райони; счита, че регионалните летища могат да допринесат за намаляване на претовареността на основните летища в Европа и да им позволят да запазят водеща позиция;

29. Счита, че плановете за развитие на железопътната и шосейната мрежа следва да вземат предвид местонахождението на летищата, с цел включване на летищата при изграждането на наземната транспортна мрежа; отбелязва необходимостта от развитие на мрежа от регионални летища въз основа на интегрирани връзки с основните летища, за да се подобри мобилността на хората и да се рационализира транспортът на стоки;

30. Отбелязва, че една добре развита мрежа от регионални летища ще подобри и сигурността на пътниците, като наред с другото гарантира наличието на мрежа от аварийни или алтернативни летища в случай на влошаване на метеорологичните условия или други обстоятелства;

31. Счита, че е жизнено необходимо да се въведе специализация в транспорта на товари като съществен елемент, който ще допринесе за териториалното планиране на летищата и оптимизиране на използването на наличната инфраструктура; посочва, че подходящото прилагане на този принцип в съчетание с подходящо управление на слотовете с цел сегментиране на пътническия транспорт и транспорта на товари следва да допринесе за предотвратяване на претовареността на основните летища; изтъква важната роля, която играят регионалните летища в тази стратегия;

**Трансевропейски транспортни мрежи (TEN-T)**

32. Счита, че регионалните летища играят жизненоважна роля за териториалното сближаване и социалното и икономическото развитие на регионите, по-специално в регионите, в които липсват други форми на транспорт; поради това призовава регионалните летища да бъдат взети предвид в бъдещата политика относно трансевропейските транспортни мрежи; освен това изразява твърдо убеждение, че големите регионални летища с постоянен целогодишен трафик, който има очевиден принос към икономическото развитие, допълнителното съживяване на сектора и на заетостта в съответния регион, следва да бъдат включени в обсъжданията на плановете за мрежата TEN-T, особено тези, които осъществяват голям обем връзки с трети държави и трафик в рамките на ЕС и които допринасят за мултимодалния характер на транспорта в своя регион, както и тези регионални летища, които могат да послужат за облекчаване на претовареността;

Четвъртък, 10 май 2012 г.

33. Подчертава, че регионалните летища, разположени в трансграничните региони и в непосредствена близост едно от друго, следва да демонстрират сътрудничество и координация в използването на съществуващия капацитет като предварително условие за съфинансиране от ЕС по линия на TEN-T, Кохезионния фонд и регионалните фондове;

34. Счита, че като част от TEN-T регионалните летища могат да играят водеща роля за създаването на едно по-широко Общо европейско авиационно пространство, включващо 1 милиард души в ЕС и съседните държави съгласно съобщението на Комисията (COM(2011)0415);

35. Изразява съжаление, че Комисията не е обърнала внимание на искането на Парламента и Съвета в член 10, параграф 4 от Решение 884/2004/ЕО, регионалните летища да бъдат свързани към мрежата, най-вече с оглед на необходимостта, заедно с развитието на железопътни услуги да бъдат осигурени въздухоплавателни транспортни услуги до европейските региони, тъй като въздушният транспорт при някои обстоятелства може да достигне до по-далечни разстояния и да обслужва по-малките пазари по-ефективно по отношение на време, разходи и въздействие върху околната среда; във връзка с това подчертава голямото значение на свързването на железопътните услуги – особено високоскоростните железопътни услуги и железопътните услуги на дълги разстояния – с летищата;

36. Счита, че включването на по-широк кръг летища в новите насоки за TEN-T ще улесни достъпа до частно финансиране на летищни инфраструктурни проекти и ще изпрати положителен сигнал до капиталовите пазари; приканва Комисията по време на прегледа на TEN-T да отчете важната връзка между регионалните въздухоплавателни услуги и възстановяването на икономиката;

### **Сигурност**

37. Отбелязва, че разходите за прилагане на мерки за сигурност на по-малките регионални летища са пропорционално по-високи, отколкото при основните летища, които реализират икономии от мащаба; счита обаче, че предложенията относно финансирането на мерки за сигурност не трябва да нарушават конкуренцията между летищата или групи от летища;

38. Припомня, че директивата относно летищните такси <sup>(1)</sup> се отнася единствено за летища с повече от 5 милиона пътници и/или най-голямото летище във всяка от държавите – членки на ЕС; счита, че оценката на въздействието върху малките и средните летища следва да представлява ключова част от всеки преглед на съответните директиви;

39. Настоятелно призовава Съвета да приеме позиция относно таксите за сигурност на въздухоплаването, като счита, че по-строгите мерки за сигурност следва да се финансират от общите данъци в съответната държава членка, тъй като сигурността на въздушния транспорт е въпрос на национална сигурност; подчертава, че за всички видове транспорт следва да се прилагат сходни правила, за да се гарантира лоялна конкуренция;

40. Отчита необходимостта от надеждно оборудване за проверка на ТАГ (течности, аерозоли, гелове), което да осигурява висока степен на вероятност за откриване на широк спектър от течни експлозиви, и призовава Комисията да вземе предвид последствията за регионалните летища от придържането им към бъдещи изисквания за проверка на ТАГ;

41. Обръща внимание на въздействието от новите разпоредби за въздушните товари, като специално изтъква факта, че много регионални летища разчитат именно на превоза на товари; призовава държавите членки и Комисията да разгледат икономическите последствия от тези разпоредби, за да се гарантира, че изпращачите на товари няма да преместят дейността си извън ЕС;

### **Прозрачност**

42. Предлага компаниите да предлагат на всички граждани от всички държави — членки на ЕС, възможност за плащане с кредитна или дебитна карта, което да бъде без такса, и освен това препоръчва да няма никакви месечни или административни такси, свързани с тази карта, дори ако тя се предлага от отделна от въздушния превозвач компания, и препоръчва в случаите, когато въздушните превозвачи налагат на голяма част от пътниците си допълнителна такса, свързана с плащането, тази такса да бъде обявена за незаконна и да бъде считана за неизбежна такса, която поради това трябва да бъде включена в основната цена;

<sup>(1)</sup> Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси.

Четвъртък, 10 май 2012 г.

43. Отбелязва, че макар в някои самолети пространството за ръчен багаж да е ограничено, няма общи насоки за размера или теглото на ръчния багаж при полетите в ЕС; предлага Комисията да насърчи отрасъла да определи общи горни граници за ограниченията, тъй като това ще даде по-голяма сигурност на пътниците; счита, че за да има подобно споразумение на глобалния пазар, ИКАО трябва да участва в този процес;

44. Отбелязва, че някои въздушни превозвачи събират такси за регистрация на багаж, които често изглеждат несъразмерно високи, и призовава Комисията с оглед практиките, посочени в точка 13, както и с оглед честна и ясна ценова политика, да проучи тази практика;

45. Предлага да се определи горна граница за сумата, таксувана от въздушните превозвачи за свръхбагаж и за багаж с тепло, по-голямо от разрешеното;

#### **Достъпност**

46. Призовава дружествата, отговарящи за управлението на регионални летища, да извършат необходимите структурни промени за създаване на удобства за лица с увреждания, за да им осигурят възможност за достъп до различни зони на летището без странична помощ и за използване на всички услуги без затруднение;

47. Подчертава, че поради малкия размер на терминалите и своята компактност и организация регионалните летища предлагат добавена стойност на пътници с ограничена подвижност, на пътници, пътуващи със семействата си и т.н.; призовава Комисията, летищата и останалите заинтересовани страни да вземат за пример проектирането и изграждането на летищни терминали, които са по-лесно достъпни и по-удобни за пътниците;

\*

\* \*

48. Възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета и на Комисията.

---

## **Защита на финансовите интереси на Европейския съюз – Борба срещу измамите – Годишен доклад за 2010 г.**

P7\_TA(2012)0196

**Резолюция на Европейския парламент от 10 май 2012 г. относно защитата на финансовите интереси на Европейския съюз — Борба с измамите — годишен доклад за 2010 г. (2011/2154(INI))**

(2013/C 261 E/02)

*Европейският парламент,*

- като взе предвид своите резолюции относно предишните доклади на Комисията и на Европейската служба за борба с измамите (ОЛАФ),
- като взе предвид доклада на Комисията от 29 септември 2011 г. до Европейския парламент и до Съвета, озаглавен „Защита на финансовите интереси на Европейския съюз — Борба с измамите — годишен доклад за 2010 г.“ (COM(2011)0595) и придружаващите го документи (SEC(2011)1107, SEC(2011)1108 и SEC(2011)1109) <sup>(1)</sup>,
- като взе предвид единадесетия оперативен доклад на Европейската служба за борба с измамите (ОЛАФ) — годишен доклад за 2011 г. <sup>(2)</sup>,
- като взе предвид годишния доклад на Сметната палата за изпълнението на бюджета за финансовата 2010 година, придружен от отговорите на проверените институции <sup>(3)</sup>,

<sup>(1)</sup> [http://ec.europa.eu/anti\\_fraud/documents/reports-commission/2010\\_bg.pdf](http://ec.europa.eu/anti_fraud/documents/reports-commission/2010_bg.pdf)

<sup>(2)</sup> [http://ec.europa.eu/anti\\_fraud/documents/reports-olaf/rep\\_olaf\\_2010\\_bg.pdf](http://ec.europa.eu/anti_fraud/documents/reports-olaf/rep_olaf_2010_bg.pdf)

<sup>(3)</sup> ОВ С 326, 10.11.2011 г., стр. 1.