

Torsdag den 10. maj 2012

## I

*(Beslutninger og resolutioner, henstillinger og udtalelser)*

## BESLUTNINGER OG RESOLUTIONER

## EUROPA-PARLAMENTET

**Fremtiden for regionale lufthavne og luftfartstjenester i EU**

P7\_TA(2012)0152

**Europa-Parlamentets beslutning af 10. maj 2012 om fremtiden for regionale lufthavne og luftfartstjenester i EU 2011/2196(INI)**

(2013/C 261 E/01)

*Europa-Parlamentet,*

- der henviser til Kommissionens meddelelse om »Handlingsplan for kapacitet, effektivitet og sikkerhed i Europas lufthavne« (COM(2006)0819),
- der henviser til Kommissionens meddelelse om »EF-retningslinjer for finansiering af lufthavne og statslig startstøtte til luftfartsselskaber, som opererer fra regionale lufthavne« <sup>(1)</sup>,
- der henviser til Kommissionens meddelelse om »EU og dets naboregioner: En ny strategi for transport-samarbejde« (COM(2011)0415),
- der henviser til sin beslutning af 7. juni 2011 om transportmæssige anvendelser af de verdensomspændende satellitnavigationssystemer - EU's politik på kort og mellemlang sigt <sup>(2)</sup>,
- der henviser til Kommissionens hvidbog om »En køreplan for et fælles europæisk transportområde - mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem« (COM(2011)0144),
- der henviser til forretningsordenens artikel 48,
- der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget og udtalelse fra Regionaludviklingsudvalget (A7-0094/2012),

<sup>(1)</sup> EUT C 312 af 9.12.2005, s. 1.<sup>(2)</sup> Vedtagne tekster, P7\_TA(2011)0250.

Torsdag den 10. maj 2012

- A. der henviser til, at der i øjeblikket ikke er en generelt accepteret definition af »regional lufthavn«; der henviser til, at lufthavne, der hovedsagelig får sine passagerer fra en hovedstad, ikke er omfattet af denne betænkning; der henviser til, at det er blevet foreslået, at regionale lufthavne, dvs. lufthavne, som ikke er fordelingslufthavne, bør underinddeles i større og mindre lufthavne på grundlag af de typer forbindelser, disse lufthavne tilbyder, passagerantal og forbindelser til større byer og lufthavne, og henviser til, at Kommissionen bør formulere fælles kriterier med henblik på at lette en behørig definition af »regional lufthavn«, der tager hensyn til alle de ovennævnte elementer; der henviser til, at »regional luftfartstjeneste« derimod defineres som en flyvning, der afgår fra og/eller ankommer i en regional lufthavn; der henviser til, at det i den igangværende debat om regionale lufthavne vil være afgørende at fastsætte deres forskellige roller og navnlig at skelne mellem lufthavne på øer og lufthavne, som betjener fjerntliggende eller økonomisk svage regioner;
- B. der henviser til at regionale flyforbindelser, som andre transportformer, er et nøgleelement i borgernes mobilitet; der henviser til, at bedre forbindelser og effektiv intermodal mobilitet i betragteligt omfang kan bidrage til bedre adgang til regionerne, til forbedrede erhvervs muligheder, til turisme og til udvikling af beslægtede tjenester samt til udbredelse af økonomisk velstand;
- C. der henviser til, borgernes forskellige økonomiske situation og de forskellige niveauer af infrastrukturudvikling medfører forskelle i mulighederne for at anvende regionale flyforbindelser i medlemsstaterne;
- D. der henviser til, at de forbindelser, luftfarten tilbyder borgere og erhvervsliv i EU's regioner, og navnlig i utilgængelige regioner og på øer, er meget vigtige og bidrager til at sikre økonomisk bæredygtighed i disse områder; der henviser til, at Europas lufthavne står for et netværk på 150 000 ruter;
- E. der henviser til, at et betydeligt antal regionale lufthavne har et luftfartsselskab, der næsten har monopol, og som kan udnytte denne stilling til at udøve pres ved at stille flere og flere krav til den pågældende lufthavn og til de lokale og/eller regionale myndigheder bl.a. med hensyn til lufthavnsafgifter og luftfartssikkerhedsafgifter;
- F. der henviser til at omsætningen i lufthavnenes butikker er faldet væsentligt på grund af visse luftfartsselskabers indførelse af restriktive politikker for håndbagage; der henviser til, at reglen om »ét styk håndbagage«, der anvendes af de luftfartsselskaber, og navnlig de lavprislufartsselskaber, der hovedsagelig opererer i disse lufthavne, sammen med yderligere omkostningsbegrænsende praksisser har gjort det mere besværligt at rejse og medført en dramatisk nedgang i omsætningen i butikkerne i visse regionale lufthavne; der henviser til, at en tredjedel af fortjenesten på salget i butikkerne går til støtte til luftfartsselskaberne i form af begrænsning af landingsafgifterne;
- G. der henviser til, at den spanske regering udtrykkeligt har forbudt luftfartsselskaber at anvende reglen om »ét styk håndbagage«, når de flyver fra spanske lufthavne;
- H. der konstaterer, at større lufthavne i nogle EU-lande oplever en kapacitetsstramning;
- I. der konstaterer, at den finansielle krise og statsgældskrisen væsentligt har ændret betingelserne for finansieringer i lufthavne i EU, navnlig i lufthavne, som ikke er fordelingslufthavne;
- J. der henviser til, at etablering af nye regionale lufthavne bør baseres på en cost-benefit-analyse;

Torsdag den 10. maj 2012

- K. der henviser til, at der med hensyn til investeringer fra den offentlige sektor i omlægningen i lufthavnene bør være et rimeligt forhold mellem det beløb, der anvendes, og det antal passagerer, der benytter infrastrukturen;

### ***Økonomien i de regionale luftfartstjenester***

1. understreger nødvendigheden af trafikpligt for luftfartstjenester af økonomisk og offentlig interesse, navnlig forbindelser i og mellem fjerntliggende regioner, øer og regioner i den yderste periferi på grund af disses afsides beliggenhed og fysiske og naturmæssige karakteristika, for at sikre fuld adgang til og fuld territorial integration af disse; mener, at den gældende trafikpligt bør fastholdes; mener, at sådanne tjenester ikke vil være økonomisk levedygtige uden offentlige midler; understreger betydningen af at øge konkurrenceevnen for regioner i den yderste periferi og af at fremme disses forbindelser til de øvrige regioner med henblik på at mindske den økonomiske kløft mellem disse regioner og resten af Europa;
2. mener, at det vil være ønskeligt at undgå, at der etableres for mange regionale lufthavne, og bemærker, at udviklingen af regionale lufthavne bør målrettes for at undgå skabelse af ubenyttede eller ineffektivt udnyttede lufthavnsinfrastrukturer, hvilket vil kunne medføre en økonomisk byrde for de kompetente myndigheder; opfordrer tværtimod til at styrke de eksisterende forbindelser, navnlig i alle de områder, (f.eks. øer), der lider under geografiske handicaps; ser derfor positivt på ethvert initiativ, der tager sigte på at udvikle den offentlige transports rolle, også vejtransportens, når det gælder om at fremme forbindelserne; understreger, at offentlig finansiering af regionale lufthavne skal være i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 106 og 107 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde om statsstøtte; mener at der bør indføres en sanktionsordning mod de luftfartsselskaber, der forlader regionale lufthavne, der modtager støtte, inden den fastsatte dato;
3. anmoder Kommissionen om at revidere afgørelse 2012/21/EU om anvendelse af bestemmelserne i artikel 106, stk. 2, hvori tærsklen for, hvornår en lufthavn kan modtage statsstøtte uden at skulle underrette Kommissionen, blev nedsat til 200 000 passagerer/år, under hensyntagen til, at det af Fællesskabets ovennævnte retningslinjer fremgår, at en lufthavn kan blive omkostningseffektiv med en trafik på over 500 000 passagerer/år;
4. mener, at de regionale lufthavne på grund af deres miljømæssige og økonomiske virkninger bør støttes hensigtsmæssigt af de nationale og regionale myndigheder, bør deltage i lokale og regionale høringer og - på grundlag af cost-benefit-analyser - bør kunne søge om EU-støtte og støtte fra EU's øvrige finansieringstekniske instrumenter i henhold til det nye rammeprogram; anbefaler, at Kommissionen overvejer de muligheder, de regionale lufthavne giver som element i det centrale europæiske transportnet;
5. kræver, at kriterierne for at modtage støtte og offentlige midler er klare og gennemskuelige;
6. opfordrer Kommissionen til at anlægge en rationel tilgang ved fremtidige revisioner af luftfartsbestemmelser med henblik på at opnå en socialt og økonomisk bæredygtig udvikling af de regionale luftfartstjenester, idet der tages hensyn til udviklingen af den infrastruktur, der er nødvendig for at sikre intermodalitet, samtidig med at EU-borgerne også tilsikres adgang til disse tjenester, under hensyntagen til nærheds- og forholdsprincippet;
7. opfordrer Kommissionen til i forbindelse med støtte til udviklingen af regionale lufthavne og etableringen af nye regionale lufthavne (særlig i lande, hvis nationale lufthavne er beliggende i afsides liggende områder) at lægge særlig vægt på en afbalanceret territorial udvikling af regioner på niveau I og II i nomenklaturen for statistiske territoriale enheder (NUTS) for at sikre innovation og konkurrenceevne i regioner, der ligger langt fra hovedstaden, og som ikke har god adgang til transport, og til at fremme udviklingen af egentlige økonomiske og transportmæssige centre;
8. understreger, at en hensigtsmæssig udvikling af de regionale lufthavne bidrager til en sideløbende udvikling af turismen, som er en afgørende vigtig sektor for mange europæiske regioner;

Torsdag den 10. maj 2012

9. konstaterer, at turismen har vist sig at være uafhængig af den økonomiske krise, og at der bør lægges særlig vægt på alle økonomiske og politiske foranstaltninger og afgørelser, der kan fremme og forbedre turismen, som f.eks. lufttransport- og lufthavnsinfrastrukturprojekter;

10. påpeger, at visse regionale lufthavne kun er i drift i turisthøjsæsonen, hvilket ofte indebærer ekstra organisationsproblemer, højere enhedsomkostninger osv.; anmoder Kommissionen om at være opmærksom på disse sæsonafhængige regionale lufthavns særlige karakter og problemer, når den vedtager ny lovgivning for sektoren;

11. understreger, at de regionale lufthavne bliver stadig vigtigere for charterselskaberne og for lavprisselskaberne; understreger, at hovedgrundlaget for charterselskaberne er langdistanceflyvninger til feriemål med en mindre afstand mellem flysæderne og en lavere service under flyvningen i forhold til ruteselskaberne, ofte fra regionale lufthavne, der ikke kan bære ruteflyvninger og flyvninger ud over lavprisselskabernes konkurrencemæssige ramme med disses kortdistancefly; minder om, at smalle fly foretrækkes på kortdistanceruter, navnlig hvor ruteselskaberne føder hovedlufthavne fra regionale lufthavne, og af lavprisselskaberne;

12. opfordrer Kommissionen til at sikre korrekt anvendelse af europæisk og national lovgivning om luftfartsselskabernes sociale betingelser og ansættelsesbetingelser, så personale beskæftiget i regionale lufthavne ikke bliver ofre for social dumping, og så der kan sikres fair konkurrence og ens spilleregler inden for luftfartssektoren; opfordrer til, at lufthavnspersonalet sikres anstændige overenskomstmæssige vilkår, navnlig i lufthavne, hvor størstedelen af trafikken stammer fra lavprisselskaber;

13. udtrykker sin bekymring over, at visse praksisser blandt lavprisselskaber, der ofte opererer fra regionale lufthavne, fører til ringere service for passagererne og forringelse af arbejdsvilkårene; er på grund af den aktuelle aggressive forretningspraksis fra visse lavprisselskaber, der opererer fra regionale lufthavne og som udnytter deres dominerende stilling, og er, da kommercielle aktiviteter er en stor indtægtskilde for de regionale lufthavne, bekymret over bestemmelsen om kun ét stykke håndbagage og andre begrænsninger for håndbagagen, som visse luftfartsselskaber pålægger; mener, at disse praksisser er en overtrædelse af konkurrencebestemmelserne og finder, at disse begrænsninger er misbrug af selskabernes position; opfordrer derfor medlemsstaterne til at pålægge selskaberne øvre grænser, for så vidt angår sådanne restriktioner, og mener, at al kontrol af bagagens vægt og størrelse bør foretages, inden passagererne når afgangsgaten;

14. opfordrer til, at indkøb i lufthavne betragtes som »nødvendige genstande«, som det i øjeblikket er tilfældet med genstande som f.eks. frakker; glæder sig over Spaniens beslutning om at forbyde de praksisser, der er nævnt i punkt 13, på sit område <sup>(1)</sup>, og opfordrer Kommissionen til at undersøge muligheden for at indføre en tilsvarende foranstaltning for alle flyvninger, der udgår fra Europa;

15. mener, at godstransport er en positiv faktor for regionale lufthavne, som kan fremme udvikling og beskæftigelse, ikke mindst ved at iværksætte de dertil knyttede ground service-tjenester og ved at skabe handel forbundet med den regionale lufthavn; opfordrer Kommissionen til at udarbejde en strategi, der fremmer godstransport og letter samarbejdet mellem regionale nabolufthavne;

16. opfordrer myndighederne i medlemsstaterne til at fremlægge planer for udvikling af de eksisterende regionale lufthavne med henblik på at gøre dem mere effektive;

<sup>(1)</sup> Lov 1/2011 (4. marts 2011) om indførelse af det statslige program for den civile luftfartssikkerhed, ved hvilken der gennemføres en ændring af lov 21/2003 om luftfartssikkerhed (7. juli 2003).

Torsdag den 10. maj 2012

17. mener, at regionale lufthavne ikke bør øge de offentlige underskud og som en generel regel bør være økonomisk bæredygtige på mellemlang sigt;

### **Miljø og innovation**

18. opfordrer indtrængende Kommissionen og medlemsstaterne til at fremskynde udviklingen af det fællesforetagende, der skal udvikle den næste generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR), Clean Sky-initiativet og iværksættelsen af lovgivningen om det fælles europæiske luftrum som en hastesag; bemærker, at regionale lufthavne med SESAR's aktiviteter og den vigtige rolle, som den europæiske geostationære navigationsoverlaytjeneste (EGNOS) spiller, vil nyde godt af projekter som f.eks. kontroltårne med fjernstyring, hastigheds- og trafikstyring og forbedrede operationelle procedurer;

19. medgiver, at der ikke er samme kapacitetsforvaltning i lufthavne »med slotkoordinering« som i lufthavne »uden slotkoordinering«; er af den opfattelse, at der i mange regionale lufthavne er rigelig overskudskapacitet, som kan udnyttes, og at man ved at gøre brug af denne overskudskapacitet kan sikre mindre overbelastning og »stacking« i større lufthavne og begrænse den miljømæssige påvirkning; erkender, at gode forbindelser mellem hovedlufthavnene og de nærliggende regionale lufthavne kan medvirke til at reducere trængslen;

20. understreger de regionale lufthavnes betydning som knudepunkt for etablering af innovationsklynger ved at mindske de placeringsbetingede omkostninger for nystartede virksomheder, navnlig i geografisk fjernliggende regioner;

21. opfordrer medlemsstaterne og de regionale og lokale myndigheder til, ud over de økonomiske og finansielle aspekter, også at tage hensyn til miljømæssige, territoriale, geologiske og meteorologiske faktorer og til andre rationelle kriterier, når de træffer afgørelse om placering af lufthavne, og når regionale lufthavnsfaciliteter skal renoveres eller udbygges; understreger samtidig vigtigheden af at anvende og modernisere de eksisterende strukturer, inden der opføres nye;

### **Overbelastning og multimodalitet**

22. konstaterer, at det af nylige undersøgelser fremgår, at de europæiske regioner mister forbindelser til nogle af de mest overbelastede lufthavne, og er skuffet over, at de undersøgelser, Kommissionen har foretaget, kun vedrører de store lufthavne; foreslår derfor, at fremtidige undersøgelser kommer til at omfatte de regionale lufthavne, og opfordrer medlemsstaterne og Kommissionen til i den mellemliggende periode at fremme forbindelser mellem regionale lufthavne og hovedlufthavne i medlemsstaterne, hvilket vil bidrage til at fremme økonomien i områderne omkring de regionale lufthavne, mens det samtidig bidrager til at løse problemet med overbelastning i Europa;

23. opfordrer indtrængende alle parter og institutioner, der deltager i revisionen af forordning (EØF) nr. 95/93 (som ændret ved forordning (EF) nr. 793/2004), til at fokusere på at skaffe ny kapacitet i lufthavne snarere end at udkonkurrere regionale luftfartstjenester; mener, at det er vigtigt for regionale lufthavne at have adgang til fordelingslufthavne, og mener, at dette skal tages i betragtning i forbindelse med revisionen af forordning (EØF) nr. 95/93, navnlig som led i planerne for sekundær handel med slots og den forudsete gradvise indførelse af andre markedsmekanismer, herunder primær handel, som vil kunne resultere i afbrydelse af forbindelserne mellem regionale lufthavne og store fordelingslufthavne;

24. opfordrer Kommissionen til at anlægge en rationel tilgang til udarbejdelsen af administrative og retlige regler om slotkoordinering i de regionale lufthavne, da der ellers kan opstå en begrænsning af forbindelsesnettet; opfordrer, da de store fordelingslufthavne og de store trafikknudepunkter er ved at nå deres maksimale kapacitet, Kommissionen til at udarbejde en strategi til allokering af slots i de regionale lufthavne for hermed at tiltrække nye luftfartsselskaber og fremme konkurrencen, aflaste de større lufthavne og udvikle de regionale lufthavne;

Torsdag den 10. maj 2012

25. beklager, at regionale lufthavne, som ligger langt fra større byer, ofte ikke er tilstrækkeligt forbundet med transportnettet på stedet; opfordrer medlemsstaterne til at udvikle deres intermodale politikker og til at investere i disse strategisk vigtige intermodale forbindelser, f.eks. forbindelser til jernbanenet, da forbindelse af de regionale lufthavne med andre dele af transportnettet, inklusive andre lufthavne, vil føre til øget anvendelse af de regionale lufthavne, når der er kapacitetsproblemer i fordelingslufthavnene;

26. bemærker, at manglen på aktive foranstaltninger til at øge de regionale lufthavnes tilgængelighed ved hjælp af passende forbindelse med bycentrene, herunder investeringer i transportinfrastruktur, begrænser regionernes økonomiske og sociale udvikling;

27. konstaterer et behov for bedre integration af transportformerne; opfordrer indtrængende Kommissionen til at udarbejde en meddelelse, hvori branchen opfordres til at udvikle multimodal billetudstedelse mellem jernbane- og luftfartssektoren; påpeger, at ordninger af denne slags allerede anvendes i nogle medlemsstater, og opfordrer derfor alle parter til at udveksle bedste praksis på dette område;

28. konstaterer, at der er et presserende behov for at sikre lufthavnskapaciteten i EU for ikke at miste konkurrenceevne i forhold til andre vækstregioner og på denne måde undgå, at trafikken flytter til naboområder; mener, at de regionale lufthavne kan medvirke til at lette trængslen i Europas hovedlufthavne og gøre det muligt for dem fastholde en ledende rolle;

29. mener, at netudviklingsplanerne for jernbane- og vejsektoren bør tage hensyn til lufthavnenes placering, således at lufthavnene kan indgå i de nye landtransportnet, der skal etableres; konstaterer behovet for at udvikle netværk af regionale lufthavne, der er tæt forbundet med de store lufthavne for hermed at forbedre borgernes mobilitet samt godstransporten;

30. påpeger, at et veludviklet netværk af regionale lufthavne også vil forbedre sikkerheden for passagerne, da det bl.a. sikrer et netværk af nødlufthavne og alternative lufthavne i tilfælde af dårligt vejr eller af andre årsager;

31. mener, at det er yderst vigtigt at medtage specialiseringen i godstransport som et nødvendigt element, der kan bidrage ved planlægningen af placeringen af lufthavne og optimere anvendelsen af den disponible infrastruktur; påpeger, at en hensigtsmæssig anvendelse af dette princip sammen med en passende håndtering af slots for at adskille passager- og godstrafikken bør kunne bidrage til at hindre en overbelastning af hovedlufthavnene; fremhæver de regionale lufthavnes vigtige rolle i denne forbindelse;

#### **Transeuropæiske transportnet (TEN-T)**

32. mener, at de regionale lufthavnes rolle er afgørende for den regionale samhørighed og den sociale og økonomiske udvikling i regionerne, navnlig i regioner, hvor der mangler andre former for transport; anmoder derfor om, at der tages hensyn til de regionale lufthavne i den fremtidige politik vedrørende de transeuropæiske transportnet; mener endvidere, at større regionale lufthavne med konstant trafik året rundt, der yder et påviseligt bidrag til den økonomiske udvikling og skabelsen af ny dynamik inden for erhvervslivet og beskæftigelsen i deres region, bør indgå i overvejelserne vedrørende TEN-T-nettet, navnlig de, der har et stort antal forbindelser til tredjelande og trafik internt i Europa, og som bidrager til transportens multimodale karakter i deres region, samt de regionale lufthavne, som kan bidrage til at lette flaskehalsproblemer;

Torsdag den 10. maj 2012

33. understreger, at regionale lufthavne i grænseregioner beliggende tæt på hinanden bør samarbejde og koordinere anvendelsen af eksisterende kapacitet som en forudsætning for at kunne modtage medfinansiering fra EU via TEN-T, samhørigheds- og regionalfondene;

34. mener, at de regionale lufthavne som del af TEN-T kunne spille en ledende rolle i etableringen af et større fælles europæisk luftfartsområde, som dækker 1 milliard mennesker i EU og nabolandene, i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse (COM(2011)0415);

35. beklager, at Kommissionen ikke har taget hensyn til anmodningen fra Parlamentet og Rådet i artikel 10, stk. 4, i beslutning nr. 884/2004/EF om, at regionale lufthavne forbindes med nettet, navnlig i betragtning af behovet for sikre lufttransporttjenester til Europas regioner sideløbende med udvikling af jernbanetjenesterne, da lufttransport under visse omstændigheder kan nå længere ud og mere effektivt betjene tyndere markeder med hensyn til tid, udgifter og indvirkning på miljøet; understreger derfor, hvor vigtigt det er at skabe jernbaneforbindelser - navnlig højhastigheds- og langdistanceforbindelser - til lufthavnene;

36. mener, at øget integration af lufthavnene i de nye TEN-T-bestemmelser vil lette adgangen til privat finansiering af lufthavnsinfrastrukturprojekter og sende et positivt signal til kapitalmarkederne; opfordrer Kommissionen til i forbindelse med revisionen af TEN-T at anerkende den afgørende forbindelse, der er mellem regionale luftfartstjenester og økonomisk genopretning;

### **Sikkerhed**

37. konstaterer, at udgifterne til gennemførelse af sikkerhedsforanstaltninger i mindre regionale lufthavne er forholdsmæssigt højere end i større lufthavne, som har stordriftsfordele; mener dog, at eventuelle forslag om finansiering af sikkerhedsforanstaltninger ikke må forvride konkurrencen mellem lufthavne og grupper af lufthavne;

38. minder om, at direktiv om lufthavnsafgifter<sup>(1)</sup> kun dækker lufthavne med over 5 mio. passagerer og/eller den største lufthavn i hver enkelt EU-medlemsstat; mener, at en vurdering af konsekvenserne for små og mellemstore lufthavne bør udgøre en central del af alle revisioner af de relevante direktiver;

39. opfordrer indtrængende Rådet til at tage stilling til luftfartssikkerhedsafgifter og mener, at strengere sikkerhedsforanstaltninger bør finansieres af de respektive medlemsstater over skatterne, da luftfartssikkerhed er et spørgsmål om national sikkerhed; understreger, at der bør gælde tilsvarende bestemmelser for alle andre transportformer for således at sikre fair konkurrence;

40. fastslår nødvendigheden af pålideligt udstyr til screening af væsker, aerosoler og geléer, som sikrer en høj grad af sandsynlighed for sporing af en lang række flydende sprængstoffer og opfordrer indtrængende Kommissionen til at overveje konsekvenserne for de regionale lufthavne af fremtidige krav til screening af væsker, aerosoler og geléer;

41. henleder opmærksomheden på virkningen af de nye forordninger for luftfragt og navnlig på, at mange regionale lufthavne er afhængige af luftfragttrafik; opfordrer indtrængende medlemsstaterne og Kommissionen til at undersøge de økonomiske konsekvenser af disse forordninger for at sikre, at speditørerne ikke flytter deres aktiviteter uden for EU;

### **Gennemskuelighed**

42. foreslår, at selskaberne skal tilbyde alle indbyggere i alle EU-medlemsstater en gratis betalingsordning via kredit- eller debetkort, og anbefaler desuden, at disse kort ikke pålægges månedlige gebyrer eller administrationsgebyrer, selv hvor det tilbydes af et selskab, der ikke er en del af luftfartsselskabet, og at dette gebyr, når en stor del af luftfartsselskabernes passagerer alligevel betaler det i tilknytning til betalingen, fjernes, betragtes som en uundgåelig udgift og derfor kommer til at indgå i billetprisen;

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter.



Torsdag den 10. maj 2012

43. påpeger, at der, selv om bagagepladsen kan være begrænset i visse fly, ikke er fælles retningslinjer for størrelse og vægt af håndbagage eller indskrevet bagage på flyvninger i EU; foreslår, at Kommissionen opfordrer branchen til at fastsætte fælles øvre grænser for restriktioner, da dette vil give passagererne større sikkerhed, når de rejser; mener, at ICAO må inddrages i processen, hvis en sådan ordning skal fungere på verdensmarkedet;

44. konstaterer, at nogle luftfartsselskaber opkræver gebyrer for indskrevet bagage, som ofte er uforholdsmæssigt høje, og opfordrer Kommissionen til at undersøge denne praksis, for så vidt angår de i punkt 13 anførte forhold samt med henblik på at sikre en fair og klar prispolitik;

45. foreslår, at det beløb, luftfartsselskaberne kan opkræve for ekstra bagage og for overvægt, begrænses;

#### **Tilgængelighed**

46. opfordrer de selskaber, der forvalter de regionale lufthavne, til at foretage de nødvendige strukturtilpasninger med sigte på handicappede, således at disse kan nå frem til de forskellige lufthavnsområder uden assistance og uden problemer kan få adgang til alle tjenester;

47. understreger, at de regionale lufthavne på grund af deres mindre terminaler, kompakthed og organisation er en fordel for bevægelseshæmmede passagerer, passagerer, der rejser med familie osv.; anmoder Kommissionen, lufthavnene og de øvrige aktører om at lade sig inspirere heraf i forbindelse med design og konstruktion af terminaler, der er lettere tilgængelige og mere behagelige for passagererne;

\*

\* \*

48. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet og Kommissionen.

## **Beskyttelse af EU's finansielle interesser - Bekæmpelse af svig - Årsberetning for 2010**

P7\_TA(2012)0196

**Europa-Parlamentets beslutning af 10. maj 2012 om beskyttelse af EU's finansielle interesser - Bekæmpelse af svig - Årsberetning 2010 (2011/2154(INI))**

(2013/C 261 E/02)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til sine beslutninger om tidligere årsberetninger fra Kommissionen og Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF);
- der henviser til beretningen af 29. september 2011 fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet med titlen »Beskyttelse af Den Europæiske Unions finansielle interesser - Bekæmpelse af svig - Årsberetning 2010« (COM(2011)0595) og ledsagende dokumenter (SEC(2011)1107, SEC(2011)1108 og SEC(2011)1109) <sup>(1)</sup>;
- der henviser til OLAF's 11. driftsrapport - årsberetning 2011 <sup>(2)</sup>;
- der henviser til Revisionsrettens årsberetning om gennemførelsen af budgettet for regnskabsåret 2010 med de kontrollerede institutioners svar <sup>(3)</sup>;

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

<sup>(2)</sup> [http://ec.europa.eu/anti\\_fraud/documents/reports-olaf/rep\\_olaf\\_2010\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/anti_fraud/documents/reports-olaf/rep_olaf_2010_en.pdf)

<sup>(3)</sup> EUT C 326 af 10.11.2011, s. 1.