

2012 m. gegužės 10 d., ketvirtadienis

I

(Rezoliucijos, rekomendacijos ir nuomonės)

REZOLIUCIJOS

EUROPOS PARLAMENTAS

Regioniniai oro uostai ir oro transporto paslaugos

P7_TA(2012)0152

2012 m. gegužės 10 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl regioninių oro uostų ir oro susisiekimo paslaugų ateities Europos Sąjungoje (2011/2196(INI))

(2013/C 261 E/01)

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „Europos oro uostų pajėgumų, našumo ir saugos veiksmų planas“ (COM(2006)0819),
- atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „Bendrijos gairės dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti“⁽¹⁾,
- atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „ES ir kaimyniniai regionai. Naujas požiūris į bendradarbiavimą transporto srityje“ (COM(2011)0415),
- atsižvelgdamas į 2011 m. birželio 7 d. Europos Parlamento rezoliuciją dėl pasaulinės navigacijos palydovų sistemos taikomųjų transporto programų. Trumpojo ir vidutinio laikotarpio ES politika⁽²⁾,
- atsižvelgdamas į Komisijos baltąją knygą „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011)0144),
- atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 48 straipsnį,
- atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą ir Regioninės plėtros komiteto nuomonę (A7-0094/2012),

⁽¹⁾ OL C 312, 2005 12 9, p. 1.⁽²⁾ Priimti tekstai, P7_TA(2011)0250.

2012 m. gegužės 10 d., ketvirtadienis

- A. kadangi šiuo metu nesama sąvokos „regioninis oro uostas“ apibrėžties, kuriai būtų visuotinai pritarta; kadangi oro uostai, visų pirma aptarnaujantys miestą-sostinę, neįtraukti į šio pranešimo sritį; mano, kad regioninius, t. y. ne pagrindinius, oro uostus reikėtų skirstyti į didesnius ir mažesnius atsižvelgiant į tai, kokios rūšies susisiekimą jie siūlo, kokį skaičių keleivių šie oro uostai aptarnauja, taip pat į susisiekimą su dideliais miestais ir didžiaisiais oro uostais ir ragina Komisiją nustatyti bendruosius kriterijus, kuriais remiantis būtų galima lengviau tinkamai apibrėžti, kas yra regioninis oro uostas, vadovaujantis visais pirmiau minėtais aspektais; vis dėlto kadangi sąvoka „regioninė oro susisiekimo paslauga“ turėtų būti apibrėžta kaip oro susisiekimo paslauga, teikiama skrendant iš regioninio oro uosto ir (arba) į jį; kadangi tolesnėje diskusijoje dėl regioninių oro uostų bus būtina apibrėžti jų skirtingus vaidmenis ir ypač atskirti salų oro uostus, tankiai gyvenamų regionų oro uostus ir tokius oro uostus, per kuriuos vykdomas tiekimas atokiau nuo transporto kelių esantiems ar ekonomiškai silpniems regionams;
- B. kadangi regioninė aviacija, kaip ir kitų rūšių transportas, yra itin svarbus veiksnys piliečių judumui užtikrinti; kadangi pagerinus susisiekimą ir užtikrinus veiksmingesnį įvairiarūšių judumą būtų gerokai prisidėta užtikrinant geresnes galimybes atvykti į regionus, vystyti verslą, turizmą ir susijusias paslaugas, taip pat skleisti ekonominę gerovę;
- C. kadangi dėl nevienodos piliečių materialinės padėties ir skirtingo infrastruktūros vystymosi lygio galimybės naudotis regioninėmis oro jungtimis valstybėse narėse užtikrinamos nevienodai;
- D. kadangi labai svarbios susisiekimo galimybės, kurias piliečiams ir įmonėms ES regionuose – ypač nepasiekiamuose regionuose ir salose – siūlo aviacija: taip padedama užtikrinti šių vietovių ekonominę gyvybingumą; kadangi Europos oro uostai sudaro stambų 150 000 miestų porų tinklą;
- E. kadangi nemažoje dalyje regioninių oro uostų susiduriama su faktiniu kurios nors skrydžių bendrovės monopoliumi ir tokia bendrovė gali naudotis šia padėtimi darydama spaudimą ir keldama vis daugiau reikalavimų atitinkamam oro uostui ir vietai ir (arba) regioninės valdžios institucijoms, *inter alia*, oro uosto mokesčių ir aviacijos saugos rinkliavų klausimu;
- F. kadangi, kai kurioms skrydžių bendrovėms pradėjus taikyti politiką, pagal kurią ribojamas rankinis bagažas, oro uostuose gerokai sumažėjo mažmeninės prekybos apimtis; kadangi dėl skrydžių bendrovių – ypač šiuose oro uostuose dažniausiai dirbančių pigių skrydžių bendrovių – taikomos vieno bagažo vieneto taisyklės, taip pat dėl kitų išlaidų mažinimo priemonių poveikio keliauti tapo sunkiau, dėl to kai kuriuose regioniniuose oro uostuose labai sumažėjo mažmeninė prekyba; kadangi trečdalis mažmeninės prekybos oro uostuose pelno panaudojama skrydžių bendrovėms subsidijuoti taikant mažesnius nusileidimo mokesčius;
- G. kadangi Ispanijos vyriausybė aiškiai uždraudė skrydžių bendrovėms taikyti vieno bagažo vieneto taisyklę vykstant iš Ispanijos oro uostų;
- H. pripažįsta, kad didžiuosiuose kai kurių ES valstybių narių oro uostuose trūksta pajėgumų;
- I. pažymi, kad dėl finansinės ir valstybės garantuotų skolų krizės iš esmės pasikeitė oro uostų – pirmiausia ne pagrindinių oro uostų – finansavimo sąlygos ES;
- J. kadangi naujų regioninių oro uostų statyba turėtų būti grindžiama ekonominės naudos analize;

2012 m. gegužės 10 d., ketvirtadienis

- K. kadangi viešojo sektoriaus investicijos į oro uostų pertvarkymą turėtų atspindėti tam tikrą išleistos pinigų sumos ir infrastruktūra besinaudojančių keleivių skaičiaus santykį;

Regioninės oro susisiekimo paslaugos ekonominiu požiūriu

1. pabrėžia, kad būtina priimti išipareigojimą teikti viešąsias ekonominės ir visuotinės svarbos oro susisiekimo paslaugas, ypač tas, kurias teikiant užtikrinamas susisiekimas tarp atokių regionų, salų ir atokiausių regionų atsižvelgiant į tai, koku atstumu jie nutolę, taip pat į fizines ir gamtines savybes, ir taip užtikrintas visapusiškas susisiekimas su jais ir jų teritorinė integracija; pabrėžia, kad turėtų būti išsaugoti esami išipareigojimai teikti viešąsias paslaugas; yra įsitikinęs, kad neskiriant viešųjų lėšų šios paslaugos nebus ekonomiškai perspektyvios; pabrėžia, kad svarbu skatinti didesnę atokiausių regionų konkurencingumą ir jų integravimąsi į kitus regionus, siekiant panaikinti ekonominį atotrūkį, dėl kurio jie atskirti nuo likusios Europos;
2. laikosi nuomonės, kad pageidautina vengti regioninių oro uostų skaičiaus didėjimo, ir pažymi, kad vystant regioninius oro uostus turėtų būti siekiama vengti kurti nenaudojamą arba neveiksmingai naudoti oro uostų infrastruktūrą, kadangi taip ekonomine našta būtų apkrautos atsakingosios institucijos; priešingai, pažymi, kad turėtų būti stiprinamos esamos jungtys, ypač vietovėse, kurios nukenčia dėl nepalankių geografinių sąlygų (pvz., salose); todėl teigiamai vertina bet kokią iniciatyvą, skirtą viešojo transporto, įskaitant kelių transportą, vaidmeniui vystyti skatinant susisiekimą; pabrėžia, kad viešasis regioninių oro uostų finansavimas turėtų atitikti Sutarties dėl Europos Sąjungos (SESV) veikimo 106 ir 107 straipsnių nuostatas dėl valstybių teikiamos pagalbos; mano, kad turėtų būti parengta nuostata dėl baudų skyrimo skrydžių bendrovėms, kurios, gavusios finansavimą, pasitraukia iš regioninio oro uosto nepasibaigus nustatytam terminui, tvarkos;
3. ragina Komisiją peržiūrėti sprendimą 2012/21/ES dėl 106 straipsnio 2 dalies taikymo; pagal šį sprendimą riba, kurios neviršydamas oro uostas gali gauti valstybės pagalbą ir nepranešti apie tai Komisijai, buvo sumažinta iki 200 000 keleivių per metus atsižvelgiant į tai, kad minėtose Bendrijos gairėse tvirtinama, jog oro uostas gali tapti ekonomiškai pelningu, jei per metus jame aptarnaujamas daugiau negu 500 000 keleivių srautas;
4. laikosi nuomonės, kad nacionalinės ir regioninės valdžios institucijos turėtų tinkamai remti regioninius oro uostus, atsižvelgdamos į jų poveikį aplinkai ir ekonomikai, dėl jų turėtų būti konsultuojamasi vietos ir regionų lygmeniu ir, remiantis ekonominės naudos analizėmis, jiems turėtų būti leidžiama teikti paraiškas gauti finansavimui iš ES fondų, taip pat pagal kitas ES finansuojamas finansų inžinerijos priemones, numatytas remiantis naująja programavimo sistema; rekomenduoja Komisijai atsižvelgti į regioninių oro uostų, sudarančių dalį pagrindinio Europos transporto tinklo, teikiamas galimybes;
5. ragina nustatyti griežtai apibrėžtus ir skaidrius subsidijų ir valstybės finansavimo skyrimo kriterijus;
6. ragina Komisiją ateityje peržiūrint aviacijos gaires vadovautis subalansuotu požiūriu, kad būtų sudarytos socialiai ir ekonomiškai perspektyvaus regioninių oro susisiekimo paslaugų vystymosi sąlygos atsižvelgiant į infrastruktūrą, kuri būtina užtikrinti įvairiarūšiam transportui, kartu sudarant ES piliečiams sąlygas naudotis šiomis paslaugomis ir paisant į subsidiarumo ir proporcingumo principų;
7. ragina Komisiją remiant regioninių oro uostų plėtrą ir naujų regioninių oro uostų statybą (ypač šalyse, kurių nacionaliniai oro uostai veikia atokiose vietose), išskirtinį dėmesį teikti subalansuotam teritoriniam regionų, atitinkančių Teritorinių statistinių vienetų nomenklatūros (NUTS) I ir II lygius, vystymuisi, siekiant užtikrinti naujoves ir konkurencingumą regionuose, kurie yra toli nuo sostinės ir kuriuose neužtikrinama gera prieiga prie transporto paslaugų, taip pat ragina skatinti tikrų ekonominių ir transporto centrų vystymą;
8. pabrėžia, kad tinkamai vystant regioninius oro uostus vienu metu prisidedama ir prie turizmo sistemos vystymo, o šis sektorius gyvybiškai svarbus daugybei Europos regionų;

2012 m. gegužės 10 d., ketvirtadienis

9. pažymi, jog turizmas parodė, kad yra atsparus ekonominei krizei ir kad ypatingą dėmesį būtina skirti bet kokiems ekonomikos politikos aspektams ar sprendimams, kuriais remiantis gali būti remiamas ar skatinamas turizmas, pvz., skrydžių ir oro uostų infrastruktūros projektams;

10. pabrėžia, kad kai kurie regioniniai oro uostai veikia tik per masinio turizmo sezonus, ir tai dažnai būna papildoma organizacinė problema, susiduriama su didesnėmis sąnaudomis vienetai ir t. t.; ragina Komisiją priimant naujus su šiuo sektoriumi susijusius teisės aktus atsižvelgti į specifinį šių sezoninių regioninių oro uostų pobūdį ir jų problemas;

11. pabrėžia, kad regioniniai oro uostai vis svarbesni užsakomųjų ir pigių skrydžių bendrovėms; pabrėžia, kad šiandien užsakomųjų skrydžių bendrovių veiklos esmę sudaro tai, kad jos veikia kaip tolimųjų skrydžių į poilsio vietas operatoriai, jų lėktuvuose atstumas tarp sėdynių mažesnis ir skrydžio metu teikiamos paslaugos prastesnės negu tos, kurias teikia tradicinės reguliarių skrydžių bendrovės; užsakomųjų skrydžių bendrovės skrydžius dažnai vykdo iš regioninių oro uostų, kurie negali teikti reguliarių skrydžių paslaugų, ir pigių skrydžių oro bendrovės, skraidinančios trumpiems skrydžiams pritaikytais lėktuvais, negali su jomis konkuruoti; primena, kad mažo korpuso orlaivius įprasta naudoti skraidant trumpaisiais maršrutais, ypač tais atvejais, kai tradiciniai vežėjai iš regioninio oro uosto skrenda į oro transporto centrą ir kai skraidina pigių skrydžių bendrovės;

12. ragina Komisiją užtikrinti, kad būtų tinkamai taikomi ES ir nacionaliniai teisės aktai dėl oro vežėjų socialinių ir darbo sąlygų, kad regioniniame oro uoste dirbantis personalas netaptų socialinio dempingo aukomis ir kad aviacijos sektoriuje būtų užtikrinta sąžininga konkurencija ir vienodos sąlygos; ragina oro uostų – ypač tų oro uostų, kuriuose didžiąją dalį eismo lemia pigių skrydžių bendrovės – personalui užtikrinti deramas sąlygas pagal sutartį;

13. reiškia susirūpinimą dėl tam tikros pigių skrydžių bendrovių, dažnai skraidančių iš regioninių oro uostų, veiklos, dėl kurios keleiviams teikiamos prastesnės kokybės paslaugos ir blogėja darbo sąlygos; atsižvelgdamas į šiuo metu agresyvią kai kurių pigių skrydžių bendrovių, skraidančių iš regioninių oro uostų, verslo praktiką siekiant pasinaudoti savo dominuojančia padėtimi, taip pat atsižvelgdamas į tai, kad komercinė veikla yra svarbus regioninių oro uostų pajamų šaltinis, reiškia susirūpinimą dėl kai kurių skrydžių bendrovių nustatyto apribojimo, pagal kurį leidžiama turėti tik vieną bagažo vienetą, ir į kitus apribojimus, taikomus bagažui, kurį galima pasiimti į lėktuvo saloną; laikosi nuomonės, kad ši praktika pažeidžia konkurencijos įstatymus, ir yra įsitikinęs, kad šie pažeidimai gali būti laikomi piktnaudžiavimu vežėjo padėtimi; todėl ragina valstybes nares nustatyti bendras maksimalias šių apribojimų ribas, kurias turėtų taikyti skrydžių bendrovės, ir mano, kad bet kokie patikrinimai, susiję su bagažo svorio apribojimais ir jo dydžiu, turėtų būti atlikti iki atvykstant prie išvykimo vartų;

14. ragina oro uostuose iš mažmeninių prekiautojų įsigytas prekes laikyti būtiniaisiais daiktais, pvz., šiuo metu tokiais daiktais laikomi paltai; pritaria Ispanijos sprendimui uždrausti 13 dalyje nurodytą praktiką⁽¹⁾ savo teritorijoje ir ragina Komisiją apsvarstyti galimybę pradėti taikyti panašią priemonę visoms skrydžių iš Europos paslaugoms;

15. mano, kad prekių gabenimas – teigiamas veiksnys regioniniams oro uostams, kadangi taip gali būti toliau skatinamas vystymasis ir darbo vietų kūrimas, taip pat ir kuriant susijusias sausumos paslaugas bei vystant su regioniniais oro uostais susijusią veiklą; ragina Komisiją parengti strategiją, pagal kurią būtų skatinamas prekių gabenimas ir palengvintas kaimyninių regionų oro uostų bendradarbiavimas;

16. ragina valstybių narių valdžios institucijas siūlyti planus, skirtus vystyti šiuo metu veikiantiems regioniniams oro uostams ir didinti jų veiksmingumui;

⁽¹⁾ Įstatymas Nr. 1/2011 (2011 m. kovo 4 d.), pagal kurį nustatoma valstybinė civilinės aviacijos saugos programa ir iš dalies keičiamas Įstatymas Nr. 21/2003 dėl saugios oro navigacijos (2003 m. liepos 7 d.).

2012 m. gegužės 10 d., ketvirtadienis

17. mano, kad regioniniai oro uostai neturėtų būti įrankiu valstybės deficitui didinti ir apskritai vidutinės trukmės laikotarpiu jie turėtų būti ekonomiškai tvarūs;

Aplinka ir naujovės

18. primygtinai ragina Komisiją ir valstybes nares paspartinti bendrosios įmonės naujos kartos Europos oro eismo vadybos sistemai (SESAR) sukurti ir iniciatyvos „Švarus dangus“ vystymą ir teisės aktų dėl Bendro Europos dangaus vykdymą; pažymi, kad taikant sistemą SESAR ir svarbų vaidmenį atliekant Europos geostacionarinei navigacinei tinklo sistemai (EGNOS) regioniniams oro uostams pasitarnaus, pvz., oro eismo kontrolės bokštų, greičio ir spūsčių kontrolės ir patobulintų veiklos procedūrų projektai;

19. pripažįsta, kad oro uostų, kuriuose pakilimo ir nusileidimo laiko tarpniai koordinuojami, pajėgumai nėra valdomi taip pat, kaip oro uostuose, kuriuose šie laiko tarpniai nekoordinuojami; laikosi nuomonės, kad daugelyje regioninių oro uostų esama daugybė neišnaudotų pajėgumų, kuriuos būtų galima panaudoti, ir kad panaudojus šiuos neišnaudotus pajėgumus būtų sumažintos spūstys ir apkrovos didžiuosiuose oro uostuose ir apribotas poveikis aplinkai; pripažįsta, kad užtikrinus gerą susisiekimą tarp pagrindinių ir gretimų regioninių oro uostų būtų galima sumažinti spūstis;

20. pabrėžia, kad regioniniai oro uostai atlieka svarbų vaidmenį, nes tai stimulus naujovių telkiniams vystyti mažinant naujų įmonių steigimo išlaidas, ypač geografiškai nutolusiuose regionuose;

21. ragina valstybes nares, taip pat regionines ir vietos valdžios institucijas sprendžiant dėl oro uosto vietos ir kaskart iškilus būtinybei renovuoti ar plėsti regioninių oro uostų infrastruktūrą atsižvelgti ne tik į ekonominius ir finansinius aspektus, bet ir į aplinkos, teritorinius, geologinius ir meteorologines veiksnius bei kitus racionaliai pagrįstus kriterijus; kartu pabrėžia, kad prieš statant naują infrastruktūrą labai svarbu panaudoti ir atnaujinti esamus objektus;

Spūstys ir įvairiarūšis transportas

22. pažymi, jog pastarojo meto studijose teigiama, kad tiesioginio susisiekimo požiūriu Europos regionai pralaimi kai kuriems labiausiai perpildytiems oro uostams, ir reiškia nusivylimą, kad Europos Komisijos atliekamuose tyrimuose dėmesio skiriama tik didiesiems oro uostams; todėl siūlo, kad bet kokių ateities tyrimų taikymo sritis būtų išplėsta įtraukiant regioninius oro uostus, o kol kas ragina valstybes nares ir Komisiją skatinti susisiekimą tarp regioninių ir pagrindinių oro uostų valstybėse narėse – tai padėtų paskatinti aplink regioninius oro uostus esančių vietovių ekonomiką ir kartu būtų vienas iš galimų oro eismo spūsčių Europoje problemos sprendimų;

23. primygtinai ragina visas šalis ir institucijas, kurios dalyvauja Reglamento (EEB) Nr. 95/93 (iš dalies pakeisto Reglamentu (EB) Nr. 793/2004) peržiūroje, daugiau dėmesio skirti naujų pajėgumų oro uostuose, o ne regioninių oro susisiekimo paslaugų išstūmimui iš rinkos klausimams; mano, jog itin svarbu, kad iš regioninių oro uostų būtų galima pasiekti transporto centrus, ir laikosi nuomonės, kad šį klausimą būtina svarstyti peržiūrint Reglamentą (EEB) Nr. 95/93, ypač atsižvelgiant į antrinės prekybos pakilimo ir nusileidimo laiko tarpniais planus ir į ketinimą laipsniškai pradėti taikyti kitus rinkos mechanizmus, įskaitant pirminę prekybą, dėl kurios gali nutrūkti susisiekimas tarp regioninių oro uostų ir pagrindinių transporto centrų;

24. ragina Komisiją racionaliai atsižvelgti į administracinį ir teisinį pakilimo ir nusileidimo laiko tarpnių valdymo regioniniuose oro uostuose reglamentavimą, nes priešingu atveju būtų apribotas tinklas; atsižvelgdamas į tai, kad pagrindiniai didieji oro uostai beveik pasiekė pajėgumų ribą, ragina Komisiją parengti pakilimo ir nusileidimo laiko tarpnių paskirstymo regioniniuose oro uostuose strategiją siekiant pritraukti naujų skrydžių bendrovių, taip pat paskatinti konkurenciją, sumažinti pagrindinių oro uostų apkrovą ir vystyti regioninius oro uostus;

2012 m. gegužės 10 d., ketvirtadienis

25. apgailestauja, kad dažnai nepakankamai užtikrinamas geras toli nuo miesto centrų esančių regioninių oro uostų prijungimas prie sausumos transporto tinklo; ragina valstybes nares parengti įvairiarūšio transporto politiką ir investuoti į šias strategiškai svarbias įvairiarūšio transporto jungtis, pvz., užtikrinus prijungimą prie geležinkelių tinklo, t. y. sujungus regioninius oro uostus ir kitas transporto tinklo dalis, įskaitant kitus oro uostus, būtų paskatintas didesnis naudojimas regioniniais oro uostais tais atvejais, kai pagrindiniams oro uostams stipriai trūksta pajėgumų;

26. pažymi, kad, jei nebus imamasi ryžtingų veiksmų geresniam susisiekimui su regioniniais oro uostais užtikrinti taikant tinkamas susisiekimo su miestų centrais priemones, įskaitant investicijų į transporto infrastruktūrą panaudojimą, bus apribotas ekonominis ir socialinis regionų vystymasis;

27. pažymi, kad būtina geresnė transporto rūšių savitarpio integracija; primygtinai ragina Komisiją parengti komunikatą, kuriame sektoriaus atstovai būtų skatinami plėtoti įvairiarūšį transportą parduodant tęstinės kelionės bilietus, skirtus naudoti ir geležinkelių, ir oro transporto sektoriuose; atkreipia dėmesį į tai, kad šio pobūdžio schemas jau taikomos kai kuriose valstybėse narėse, ir todėl ragina visas šalis keistis geriausia praktika šioje srityje;

28. pažymi, jog būtina skubiai užtikrinti Europos Sąjungos oro uostų pajėgumą, kad, palyginti su kitais pakilimą išgyvenančiais regionais, nebūtų prarastas konkurencingumas ir eismas nebūtų nukreiptas į kaimyninius regionus; laikosi nuomonės, kad regioniniai oro uostai gali padėti mažinti spūstis pagrindiniuose Europos oro uostuose ir leisti jiems išsaugoti pirmaujančias pozicijas;

29. yra įsitikinęs, kad geležinkelių ir kelių transporto sektorių tinklo vystymo planuose turėtų būti atsižvelgta į vietas, kuriose veikia oro uostai, ir taip siekiama įtraukti oro uostus į vystomus sausumos transporto tinklus; pažymi, kad būtina vystyti regioninių oro uostų tinklus, kurie būtų grindžiami integruotu susisiekimu su pagrindiniais oro uostais, siekiant pagerinti gyventojų judumą ir racionalizuoti prekių gabenimą;

30. pažymi, kad gerai išvysčius regioninių oro uostų tinklą taip pat būtų pagerintas keleivių saugumas ir, be kita ko, užtikrinta, kad pablogėjus oro sąlygoms ar kitomis aplinkybėmis būtų galima pasinaudoti nenumatytiems atvejams skirtų ar alternatyvių oro uostų tinklu;

31. mano, kad gyvybiškai svarbu įtraukti ypatingą krovinių transporto sritį kaip elementą, kuris bus svarbus prisidedant prie oro uostų žemėlapiu planavimo, ir siekiant optimizuoti esamos infrastruktūros naudojimą; atkreipia dėmesį į tai, kad tinkamai vadovaujantis šiuo principu ir tinkamai skirstant pakilimo ir nusileidimo laiko tarpusius atsižvelgiant į keleivinių ir prekių transportą, turėtų būti išvengta spūsčių pagrindiniuose oro uostuose; pabrėžia svarbų vaidmenį, kurį įgyvendinant šią strategiją atliktų regioniniai oro uostai;

Transeuropiniai transporto tinklai (TEN-T)

32. laikosi nuomonės, kad regioninių oro uostų atliekamas vaidmuo gyvybiškai svarbus teritorinei sanglaudai, taip pat socialiniam ir ekonominiam vystymuisi regionuose, ypač tuose, kur nepakankamai išvystytas kitų rūšių transportas; todėl ragina rengiant būsimąją TEN-T politiką atsižvelgti į regioninius oro uostus; be to, yra tvirtai įsitikinęs, kad svarbiausi regioniniai oro uostai, kuriuose oro eismas vyksta ištisus metus ir kurie aktyviai prisideda prie ekonominio vystymosi, pramonės ir užimtumo gaivinimo savo regione, turėtų būti įtraukti į svarstymus TEN-T tinklo planavimo klausimais, ypač tie regioniniai oro uostai, kuriuose užtikrinamas didelis skrydžių į trečiąsias šalis srautas, kurie aktyviai dalyvauja Europos vidaus eismo tinklo veikloje ir kurie prisideda prie įvairiarūšio transporto savo regione skatinimo, taip pat tie regioniniai oro uostai, kurie gali padėti sumažinti apkrovas;

2012 m. gegužės 10 d., ketvirtadienis

33. pabrėžia, kad tarpvalstybinių regionų oro uostai, esantys netoli vieni kitų, turėtų bendradarbiauti ir suderintai naudotis turimais pajėgumais – tai turėtų būti prielaida ES bendrajam finansavimui iš TEN-T, sanglaudos ir regioninių fondų gauti;

34. laikosi nuomonės, kad regioniniai oro uostai, kaip dalis TEN-T, galėtų atlikti pagrindinį vaidmenį kuriant platesnę Europos bendrąją aviacijos erdvę, kuri aprėptų 1 mlrd. žmonių ES ir kaimyninėse šalyse, kaip numatyta Komisijos komunikate (COM(2011)0415);

35. apgailestauja, kad Komisija neatkreipė dėmesio į Parlamento raginimą ir į Sprendimo Nr. 884/2004/EB 10 straipsnio 4 dalį, pagal kuriuos raginama prijungti regioninius oro uostus prie tinklo, ypač atsižvelgiant į būtinybę užtikrinti Europos regionuose oro transporto paslaugas kartu vystant geležinkelio paslaugas, nes kai kuriomis aplinkybėmis laiko, išlaidų ir poveikio aplinkai požiūriais oro transportu galima veiksmingiau pasiekti tolimesnes ir aptarnauti siauresnes rinkas; todėl atkreipia dėmesį į didžiulę geležinkelių – ypač greitųjų ir tolimojo susisiekimo traukinių – sujungimo su oro uostais svarbą;

36. yra įsitikinęs, kad labiau įtraukus oro uostus į naujas TEN-T gaires bus palengvinta prieiga prie privačiojo oro uostų infrastruktūros projektų finansavimo ir bus duotas pozityvus ženklas kapitalo rinkoms; ragina Komisiją peržiūrėti TEN-T politiką pripažinti itin svarbią regioninio oro susisiekimo paslaugų ir ekonomikos atsigavimo sąsają;

Saugumas

37. pažymi, kad saugumo priemonių įgyvendinimo išlaidos mažesniuose regioniniuose oro uostuose proporcingai didesnės negu didžiuosiuose oro uostuose, kurie gauna naudos iš masto ekonomijos; tačiau yra įsitikinęs, kad joks pasiūlymas dėl saugumo priemonių finansavimo negali iškreipti oro uostų arba uostų grupių konkurencijos;

38. primena, kad direktyva dėl oro uostų mokesčių⁽¹⁾ taikoma tik daugiau negu 5 mln. keleivių aptarnaujantiems oro uostams ir (arba) didžiausiam kiekvienos ES valstybės narės oro uostui; mano, kad esminę dalį bet kokios susijusių direktyvų peržiūros turėtų sudaryti poveikio mažiems ir vidutinio dydžio oro uostams vertinimas;

39. primygtinai ragina Tarybą priimti poziciją dėl aviacijos saugumo mokesčių ir mano, kad griežtesnės saugumo priemonės turėtų būti apmokamos susijusios valstybės narės bendrosios mokesčių sistemos lėšomis, kadangi aviacijos saugumas yra nacionalinio saugumo klausimas; pabrėžia, kad, siekiant užtikrinti sąžiningą konkurenciją, panašios taisyklės turėtų būti taikomos visų kitų rūšių transportui;

40. pripažįsta, kad būtina patikima skysčių, aerozolių ir želių tikrinimo įranga, kurią taikant būtų užtikrinta didelė tikimybė aptikti daug įvairių skystų sprogųjų medžiagų, ir primygtinai ragina Komisiją apsvastyti būsimųjų reikalavimų, susijusių su skysčių, aerozolių ir želių tikrinimu, taikymo poveikį regioniniams oro uostams;

41. atkreipia dėmesį į naujojo oru gabenamų krovinių reglamento poveikį, ypač atsižvelgiant į tai, kad daug regioninių oro uostų priklauso nuo krovinių gabenimo eismo; ragina valstybes nares ir Komisiją ištirti ekonomines šių reglamentų pasekmes siekiant užtikrinti, kad krovinių gabentojai neperkeltų savo veiklos už ES ribų;

Skaidrumas

42. siūlo užtikrinti, kad bendrovės visiems ES valstybių gyventojams sudarytų galimybę nemokamai atsiskaityti kredito arba debeto kortele, ir taip pat rekomenduoja, kad mokant tokia kortele su ja nebūtų siejami jokie mėnesiniai ar administravimo mokesčiai, net jeigu ją išdavė su skrydžių bendrove nesusijusi bendrovė, taip pat kad tais atvejais, kai didžioji dauguma jų keleivių skrydžių bendrovėms sumoka papildomą su atsiskaitymu susijusį mokestį, šie mokesčiai būtų laikomi neteisėtais ir neišvengiamais ir todėl jie turėtų būti įtraukti į pagrindinę bilieto kainą;

⁽¹⁾ 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių.

2012 m. gegužės 10 d., ketvirtadienis

43. pažymi, kad, nors kai kuriuose orlaiviuose krovinyms gali būti ribojamas, vykdam skrydžius ES nėra nustatyta jokių bendrų gairių, kurios būtų taikomos rankinio ar su savimi turimo bagažo dydžiui ar svoriui; siūlo Komisijai paraginti sektorių nustatyti bendras didžiausias apribojimų ribas, nes taip keleiviams būtų suteikta daugiau tikrumo kelionės metu; mano, jog norint, kad ši tvarka būtų veiksmingai taikoma pasaulinėje rinkoje, į šį procesą būtina įtraukti Tarptautinės civilinės aviacijos organizaciją (angl. ICAO);

44. atkreipia dėmesį į tai, kad kai kurios skrydžių bendrovės nustato neproporcingai didelius mokesčius už registruojamą bagažą, ir ragina Komisiją ištirti šiuos veiksmus atsižvelgiant į 13 punkte nurodytą praktiką, taip pat į sąžiningą ir skaidrią kainodaros politiką;

45. siūlo apriboti sumą, kurią skrydžių bendrovės ima už bagažo perviršį ir atsvorį;

Prieinamumas

46. ragina regioninius oro uostus valdančias bendroves atlikti būtinus objektų pakeitimus ir pritaikyti juos neigaliesiems, kad jei galėtų savarankiškai pasiekti įvairias oro uosto vietas ir naudotis visomis paslaugomis nepatirdami sunkumų;

47. pabrėžia, kad dėl mažesnio terminalų dydžio, kompaktiškumo ir organizuotumo regioniniai oro uostai užtikrina papildomą vertę keleiviams su judėjimo negalia, taip pat šeimomis keliaujantiems asmenims ir kt.; ragina Komisiją, oro uostus ir kitas suinteresuotąsias šalis pavyzdžiu laikyti terminalus, kurie suprojektuoti ir pastatyti taip, kad keleiviams būtų lengviau į juos patekti ir patogiau juose būti;

*

* *

48. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai ir Komisijai.

Europos Sąjungos finansinių interesų apsauga. Kova su sukčiavimu. 2010 m. metinė ataskaita

P7_TA(2012)0196

2012 m. gegužės 10 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl Europos Sąjungos finansinių interesų apsaugos. Kova su sukčiavimu. 2010 m. metinė ataskaita (2011/2154(INI))

(2013/C 261 E/02)

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į savo rezoliucijas dėl ankstesnių Komisijos ir Europos kovos su sukčiavimu tarnybos (OLAF) metinių ataskaitų,
- atsižvelgdamas į 2011 m. rugsėjo 29 d. Komisijos ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai „2010 m. Europos Sąjungos finansinių interesų apsaugos ir kovos su sukčiavimu metinė ataskaita“ (COM(2011)0595) ir prie jos pridedamus dokumentus (SEC(2011)1107, SEC(2011)1108 ir SEC(2011)1109) ⁽¹⁾,
- atsižvelgdamas į vienuoliktąją OLAF veiklos ataskaitą – 2011 m. metinę ataskaitą ⁽²⁾,
- atsižvelgdamas į Audito Rūmų 2010 finansinių metų metinę biudžeto vykdymo ataskaitą kartu su institucijų atsakymais ⁽³⁾,

⁽¹⁾ http://ec.europa.eu/anti_fraud/documents/reports-commission/2010_en.pdf

⁽²⁾ http://ec.europa.eu/anti_fraud/documents/reports-olaf/rep_olaf_2010_en.pdf

⁽³⁾ OL C 326, 2011 11 10, p. 1.