

Ceturtdiena, 2012. gada 10. maijs

I

(Rezolūcijas, ieteikumi un atzinumi)

REZOLŪCIJAS

EIROPAS PARLAMENTS

Reģionālo lidostu un gaisa satiksmes pakalpojumu nākotne Eiropas Savienībā

P7_TA(2012)0152

Eiropas Parlamenta 2012. gada 10. maija rezolūcija par reģionālo lidostu un gaisa satiksmes pakalpojumu nākotni Eiropas Savienībā (2011/2196(INI))

(2013/C 261 E/01)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Komisijas paziņojumu “Rīcības plāns saistībā ar lidostu jaudu, efektivitāti un drošumu Eiropā” (COM(2006)0819),
- ņemot vērā Komisijas paziņojumu “Kopienas vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām” ⁽¹⁾,
- ņemot vērā Komisijas paziņojumu “ES un tās blakusesošie reģioni: atjaunota pieeja sadarbībai transporta jomā” (COM(2011) 0415),
- ņemot vērā 2011. gada 7. jūnija rezolūciju par globālās navigācijas satelītu sistēmas (GNSS) lietojumiem transporta jomā — īstermiņa un vidējā termiņa ES politika ⁽²⁾,
- ņemot vērā Komisijas balto grāmatu “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” (COM(2011)0144),
- ņemot vērā Reglamenta 48. pantu,
- ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu un Reģionālās attīstības komitejas atzinumu (A7-0094/2012),

⁽¹⁾ OV C 312, 9.12.2005., 1. lpp.⁽²⁾ Pieņemtie teksti, P7_TA(2011)0250.

Ceturtdiena, 2012. gada 10. maijs

- A. tā kā pašreiz nav vispārpieņemtas definīcijas jēdzienam “reģionālā lidosta”; tā kā šis ziņojums neattiecas uz lidostām, no kurām galvenokārt lido galvaspilsētu iedzīvotāji; tā kā tiek ierosināts reģionālās lidostas, proti, lidostas, kas nav satiksmes mezgli, dalīt lielajās un mazajās lidostās, pamatojoties gan uz savienojumiem, kādus nodrošina šīs lidostas, gan arī pasažieru apjomu un savienojumiem ar lielākajām pilsētām un galvenajiem lidostām, un tā kā Komisija ir aicināta noteikt kopējus kritērijus, lai veicinātu reģionālo lidostu pienācīgas definīcijas izstrādi, ņemot vērā visus iepriekš minētos elementus; tā kā reģionāls gaisa satiksmes pakalpojums tomēr būtu jādefinē kā lidojums, kas tiek veikts no reģionālās lidostas vai uz to; tā kā ir svarīgi, lai pašreizējās debatēs par reģionālajām lidostām tiktu noteikti to dažādie pienākumi un jo īpaši tiktu nošķirtas lidostas uz salām un tās lidostas, kuras apkalpo nepieejamus vai ekonomiski vājus reģionus;
- B. tā kā reģionālā gaisa satiksme, tāpat kā citi transporta veidi, ir galvenais līdzeklis, kas nodrošina iedzīvotāju mobilitāti; tā kā uzlaboti savienojumi un efektīva vairākveidu mobilitāte var ievērojami atvieglot piekļuvi reģioniem, sekmēt uzņēmējdarbību, tūrisma un ar to saistīto pakalpojumu attīstību un ekonomiskās labklājības pieaugumu;
- C. tā kā iedzīvotāju nevienlīdzīgā materiālā stāvokļa un dažādo infrastruktūras attīstības līmeņu dēļ pastāv atšķirīgas iespējas izmantot reģionālo lidojumu savienojumus dalībvalstīs;
- D. tā kā gaisa satiksmes piedāvātie savienojumi iedzīvotājiem un uzņēmumiem ES reģionos un it īpaši nepieejamos apgabalos un salās ir ārkārtīgi svarīgi un palīdz nodrošināt šādu reģionu ekonomisko dzīvotspēju; tā kā Eiropas lidostas nodrošina ļoti plašu tīklu, savienojot ap 150 000 dažādu pilsētu;
- E. tā kā lielai daļai reģionālo lidostu nākas sadarboties ar aviosabiedrībām, kurām ir faktiskais monopols un kuras var izmantot šo situāciju un izdarīt spiedienu, izvirzot arvien vairāk prasību attiecīgajām lidostām un vietējām un/vai reģionālajām iestādēm, tostarp attiecībā uz lidostu maksām un aviācijas drošības maksām;
- F. tā kā ir būtiski samazinājies lidostu mazumtirdzniecības apjoms, jo dažas aviosabiedrības ieviešas ierobežojumus attiecībā uz rokas bagāžu; tā kā noteikums par vienu rokas bagāžas vienību vienam pasažierim, ko piemēro it īpaši zemo izmaksu aviosabiedrības, kuras galvenokārt veic darbību šādās lidostās, kā arī citi izmaksu samazināšanas pasākumi, ir padarījuši ceļošanu sarežģītāku un dažās reģionālajās lidostās izraisījuši lidostā veiktās mazumtirdzniecības apjoma dramatisku samazināšanos; tā kā viena trešdaļa no mazumtirdzniecības peļņas lidostās tiek izmantota aviosabiedrību subsīdēšanai, kompensējot tām nolaišanās maksas;
- G. tā kā Spānijas valdība stingri aizliegusi aviosabiedrībām piemērot noteikumu par vienu rokas bagāžas vienību, veicot lidojumus no Spānijas lidostām;
- H. atzīst, ka lielo lidostu jauda dažās dalībvalstīs kļuvusi nepietiekama;
- I. atzīmē, ka finanšu un valsts parāda krīze ir būtiski mainījusi nosacījumus lidostu finansēšanai ES, īpaši attiecībā uz lidostām, kas nav satiksmes mezgli;
- J. tā kā jaunu reģionālo lidostu būvniecība būtu jāveic, pamatojoties uz izmaksu un ieguvumu analīzi;

Ceturtdiena, 2012. gada 10. maijs

- K. tā kā publiskā sektora ieguldījumiem lidostu reorganizācijā zināmā mērā vajadzētu būt atkarīgiem no attiecības starp izlieto to finansējumu un infrastruktūru izmantojošo pasažieru skaitu,

Reģionālo gaisa satiksmes pakalpojumu ekonomika

1. uzsver nepieciešamību noteikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības attiecībā uz gaisa satiksmes pakalpojumiem ekonomikas un sabiedrības interesēs, it īpaši attiecībā uz tiem pakalpojumiem, kas savieno attālus apgabalus, salas un visattālākos reģionus, ņemot vērā to nošķirtību un ģeogrāfiskās un vides īpašības, lai pilnībā nodrošinātu to pieejamību un teritoriālo integrāciju; uzsver, ka būtu jāsauglabā pašlaik spēkā esošās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības; uzskata, ka šādi pakalpojumi nebūtu ekonomiski dzīvotspējīgi bez publiskā finansējuma; uzsver, cik svarīgi ir palielināt attālāko reģionu konkurētspēju un veicināt to integrāciju ar citiem reģioniem, lai novērstu ekonomiskās atšķirības, kas nošķir šos reģionus no pārējās Eiropas;
2. uzskata, ka ir vēlams izvairīties no reģionālo lidostu skaita palielināšanas, un norāda, ka reģionālo lidostu attīstības pamatā vajadzētu būt precīzam mērķim, lai izvairītos no tādas lidostu infrastruktūras veidošanas, kas netiek izmantota vai netiek izmantota efektīvi, tādējādi radot ekonomisko slogu atbildīgajām iestādēm; turpretim uzsver, ka būtu jānostiprina esošie savienojumi, jo īpaši teritorijās (piemēram, salās), kuras ietekmē nelabvēlīgi ģeogrāfiskie apstākļi; tāpēc atzinīgi vērtē jebkuru iniciatīvu, kuras mērķis ir paplašināt sabiedriskā transporta, tostarp autotransporta, nozīmi savienojumu veidošanā; uzsver, ka publiskais finansējums reģionālajām lidostām būtu jāpiesūta saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 106. un 107. pantu par valsts atbalstu; pauž pārliecību, ka būtu jāizstrādā noteikumi par sankciju sistēmu, ko piemēro aviosabiedrībām, kuras saņēmušas finansējumu, taču pārtrauc darbību reģionālajās lidostās pirms noteiktā termiņa;
3. aicina Komisiju pārskatīt Lēmumu 2012/21/ES par 106. panta 2. punkta piemērošanu, ar ko robežlielumu, kuru sasniedzot lidosta var saņemt valsts atbalstu, neziņojot par to Komisijai, pazemināja līdz 200 000 pasažieru gadā, ņemot vērā to, ka Kopienas pamatnostādnes noteikts, ka lidosta var kļūt izmaksu ziņā efektīva tad, ja gadā apkalpoto pasažieru skaits pārsniedz 500 000;
4. uzskata, ka reģionālajām lidostām, ņemot vērā to vides un ekonomisko ietekmi, būtu jāsaņem pienācīgs atbalsts no valsts un reģionālajām iestādēm, par tām jāriko vietēja un reģionāla mēroga apspriešanās, un — pamatojoties uz izmaksu un ieguvumu analīzi — tās būtu jāuzskata par atbilstīgām finansējuma saņemšanai gan no ES fondiem, gan arī no citiem ES finansētiem finanšu inženierijas instrumentiem jaunajā plānošanas sistēmā; iesaka Komisijai ņemt vērā iespējas, ko reģionālās lidostas piedāvā kā daļa no Eiropas centrālā transporta tīkla;
5. aicina noteikt stingrus un pārredzamus kritērijus subsīdiu un publiskā finansējuma saņemšanai;
6. aicina Komisiju īstenot līdzsvarotu pieeju, turpmāk pārskatot aviācijas vadlīnijas, lai nodrošinātu sociāli un ekonomiski dzīvotspējīgu reģionālo gaisa satiksmes pakalpojumu attīstību, ņemot vērā tās infrastruktūras attīstības līmeni, kas vajadzīga vairāku veidu pārvaldījumu nodrošināšanai, kā arī vienlaikus panākot, ka ES iedzīvotājiem šie pakalpojumi ir pieejami un tiek ņemti vērā subsidiaritātes un samērīguma principi;
7. aicina Komisiju, atbalstot reģionālo lidostu attīstību un jaunu reģionālo lidostu būvniecību (it īpaši valstīs, kuru valsts nozīmes lidostas atrodas attālākos reģionos), pievērst īpašu uzmanību teritoriālās attīstības līdzsvarošanai reģionos, kas atbilst statistiski teritoriālo vienību nomenklatūras (NUTS) I un II līmenim, lai tādējādi nodrošinātu inovācijas un konkurētspēju reģionos, kuri atrodas tālu no galvaspilsētas un ar kuriem nav kvalitatīvu transporta savienojumu, un veicināt reālu ekonomisko centru un satiksmes mezglu attīstību;
8. uzsver, ka reģionālo lidostu atbilstīga attīstība sekmē arī tūrisma sistēmas attīstību, kas ir ļoti svarīga daudziem Eiropas reģioniem;

Ceturtdiena, 2012. gada 10. maijs

9. atzīmē, ka tūrisms izrādījies noturīgs pret ekonomikas krīzi, un ka jāpievērš īpaša uzmanība jebkuram ekonomikas politikas aspektam vai lēmumam, kas varētu tūrisma atbalstīt vai veicināt, piemēram, gaisa transporta un lidostu infrastruktūru projektiem;

10. uzsver, ka dažas reģionālās lidostas darbojas tikai aktīvas tūrisma sezonas laikā, un šāda situācija nereti izraisa papildu organizatoriskas problēmas, paaugstina vienības izmaksas un rada citus sarežģījumus; aicina Komisiju, pieņemot jaunus tiesību aktus šajā nozarē, ņemt vērā šo sezonālo reģionālo lidostu īpašo raksturu un problēmas;

11. uzsver, ka reģionālās lidostas kļūst arvien nozīmīgākas līgumreisu aviosabiedrībām, kā arī zemo izmaksu pārvadātājiem; uzver, ka līgumreisu aviosabiedrības mūsdienās galvenokārt darbojas kā tālsatiksmes lidojumu operatori, piedāvājot lidojumus uz brīvdienu ceļojumu galamērķiem, norāda, ka šo aviosabiedrību lidmašīnās ir mazāks atstatums starp sēdekļiem un zemākas kvalitātes pakalpojumi lidojuma laikā salīdzinājumā ar regulārās gaisa satiksmes aviosabiedrībām, un ka tās bieži vien veic lidojumus no reģionālajām lidostām, kas nevar nodrošināt regulārus pakalpojumus, turklāt zemo izmaksu aviosabiedrības ar savām tuvajiem lidojumiem paredzētajām lidmašīnām nespēj konkurēt ar šīm aviosabiedrībām; atgādina, ka šaurfizelāžas lidmašīnām tiek dota priekšroka tuvajos lidojumos, it īpaši ja tīkla pārvadātāji veic lidojumus no reģionālajām lidostām uz satiksmes mezgliem, kā arī tās izvēlas zemo izmaksu pārvadātāji (*LCC*);

12. aicina Komisiju nodrošināt Eiropas un valsts tiesību aktu noteikumu par aviosabiedrību darbinieku sociālo nodrošināšanu un nodarbinātību pareizu piemērošanu, lai reģionālo lidostu personāls nekļūtu par tā sauktā sociālā dempinga upuriem un lai aviācijas nozarē nodrošinātu taisnīgu konkurenci un vienlīdzīgus konkurences nosacījumus; aicina lidostu personālam piemērot pienācīgus nodarbinātības noteikumus, it īpaši lidostās, kurās lielāko daļu pārvadājumu veic zemo izmaksu aviosabiedrības;

13. pauž bažas, ka noteiktas darbības, ko veic galvenokārt reģionālās lidostās strādājošās zemo izmaksu aviosabiedrības, pasliktina pasažieru apkalpošanas kvalitāti un strādājošo darba apstākļus; ņemot vērā gan pašreizējo agresīvo uzņēmējdarbības praksi, kuru piekopj reģionālās lidostās strādājošās zemo izmaksu aviosabiedrības un kuras mērķis ir dominējošā stāvokļa izmantošana, gan to, ka komercdarbība ir galvenais ienākumu avots reģionālajām lidostām, pauž bažas par dažu aviosabiedrību noteikto ierobežojumu attiecībā uz vienu rokas bagāžas vienību un citiem ierobežojumiem, ko piemēro rokas bagāžai; uzskata, ka šāda prakse ir konkurences tiesību pārkāpums un pauž viedokli, ka šie ierobežojumi var nozīmēt pārvadātāja stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu; tāpēc aicina dalībvalstis noteikt vienotu maksimālo robežu, ko var piemērot aviosabiedrībām attiecībā uz šādiem ierobežojumiem, un uzskata, ka visas pārbaudes, kas attiecas uz bagāžas svara un izmēru ierobežojumiem būtu jāveic pirms ierašanās pie izlidošanas vārtiem;

14. aicina lidostu mazumtirdzniecības vietās iegādātos pirkumus vērtēt kā "nepieciešamas lietas", kā tas ir pašreiz ir attiecībā uz, piemēram, virsdrēbēm; atzinīgi vērtē Spānijas lēmumu pasludināt savā teritorijā par nelikumīgu praksi, kas minēta 13. punktā ⁽¹⁾, un aicina Komisiju apsvērt iespēju ieviest līdzīgus pasākumus attiecībā uz visiem gaisa satiksmes pakalpojumiem, kuri tiek sniegti no Eiropas teritorijas;

15. uzskata, ka kravu pārvadājumi ir pozitīvs faktors attiecībā uz reģionālajām lidostām, kas var veicināt attīstību un darbavietu izveidi, cita starpā ieviešot saistītos pakalpojumus uz zemes un veidojot uzņēmumus, kas saistīti ar reģionālajām lidostām; aicina Komisiju izstrādāt stratēģiju, lai veicinātu kravu pārvadājumus un sekmētu sadarbību starp tuvumā esošām reģionālajām lidostām;

16. mudina dalībvalstu iestādes ierosināt plānus esošo reģionālo lidostu attīstīšanai un to efektivitātes paaugstināšanai;

⁽¹⁾ Likums Nr. 1/2011 (2011. gada 4. marts), ar ko izveido valsts programmu civilās aviācijas drošībai, ar ko groza Likumu Nr. 21/2003 par gaisa aeronavigācijas drošību (2003. gada 7. jūlijs).

Ceturtdiena, 2012. gada 10. maijs

17. uzskata, ka reģionālo lidostu darbībai nevajadzētu palielināt budžeta deficītu un ka tām vidējā termiņā vajadzētu būt ekonomiski ilgtspējīgām;

Vide un inovācijas

18. mudina Komisiju un dalībvalstis paātrināt Eiropas vienotās gaisa telpas gaisa satiksmes pārvaldības pētniecības projekta (SESAR) un iniciatīvas "Tīras debesis" īstenošanu, kā arī tiesību aktu par Eiropas vienoto gaisa telpu piemērošanu, uzskatot šos jautājumus par tādiem, kas risināmi steidzami; atzīmē, ka ar SESAR darbību un Eiropas ģeostacionārās navigācijas pārklājuma dienesta (EGNOS) svarīgo lomu reģionālās lidostas gūs labumu no tādiem projektiem kā attālināti izvietoti lidlauka vadības dispečerpunkti, ātruma un noslogotības pārvaldība un uzlabotas darbības procedūras;

19. atzīst, ka jaudas pārvaldība koordinētu laika nišu lidostās nav tāda pati kā nekoordinētu laika nišu lidostās; uzskata, ka ir pietiekami daudz rezerves jaudas, ko var izmantot daudzās reģionālajās lidostās, un ka, izmantojot šo rezerves jaudu, var samazināt noslogotību un rindas lielākajās lidostās un samazināt ietekmi uz vidi; atzīst, ka kvalitatīvi savienojumi starp galvenajām lidostām un tuvējām reģionālajām lidostām var palīdzēt mazināt noslogotību;

20. uzsver reģionālo lidostu nozīmi, nodrošinot pamatu jauninājumu kopu attīstībai, jo it īpaši ģeogrāfiski attālos reģionos tās jauniem uzņēmumiem palīdz samazināt ar atrašanās vietu saistītās izmaksas;

21. aicina dalībvalstis un reģionālās un vietējās iestādes līdzās ekonomiskajiem un finanšu apsvērumiem ņemt vērā arī vides, teritoriālos, ģeoloģiskos un meteoroloģijas faktorus un citus racionālus kritērijus, kad tās lemj par lidostu atrašanās vietu vai nepieciešamību atjaunināt vai paplašināt reģionālās lidostas; vienlaikus uzsver, cik svarīgi ir izmantot un modernizēt esošās struktūras, pirms tiek veidotas jaunas;

Noslogotība un multimodalitāte

22. atzīmē nesenos pētījumos konstatēto, ka Eiropas reģioni zaudē tiešos savienojumus ar dažām no visvairāk noslogotajām lidostām, un pauž neapmierinātību, ka šajā Eiropas Komisijas veiktajā pētījumā aplūkotas tikai lielās lidostas; tāpēc ierosina, ka jebkādu turpmāku pētījumu apjoms jāpaplašina, iekļaujot tajos arī reģionālās lidostas, un līdz tam laikam mudina dalībvalstis un Komisiju veicināt savienojumus starp dalībvalstu reģionālajām lidostām un galvenajām lidostām, palīdzot veicināt ekonomiku apgabalos ap reģionālajām lidostām, tādējādi vienlaikus piedāvājot arī vienu no risinājumiem gaisa satiksmes noslogotības problēmai Eiropā;

23. mudina visas puses un iestādes, kuras iesaistītas Regulas (EEK) Nr. 95/93 (grozīta ar Regulu (EK) Nr. 793/2004) pārskatīšanā, vairāk koncentrēties uz jaunas jaudas nodrošināšanu lidostās, nevis reģionālo gaisa satiksmes pakalpojumu izstumšanu no tirgus ar cenu mehānismu palīdzību; uzskata, ka ir būtiski, lai reģionālām lidostām būtu piekļuve satiksmes mezgliem un uzskata, ka šo iespēju vajadzētu izvērtēt Regulas (EEK) Nr. 95/93 pārskatīšanas laikā, it īpaši saistībā ar plāniem par sekundāro laika nišu tirdzniecību un paredzēto pakāpenisko citu tirgus mehānismu ieviešanu, tostarp sākotnējo laika nišu tirdzniecību, kā rezultātā varētu tikt pārtraukti savienojumi starp reģionālajām lidostām un lielajiem satiksmes mezgliem;

24. aicina Komisiju izmantot racionālu pieeju laika nišu pārvaldības administratīvajam un tiesiskajam regulējumam reģionālajās lidostās, jo tās trūkums var ierobežot tīklu; ņemot vērā to, ka gandrīz ir sasniegta lielo satiksmes mezglu lidostu maksimālā jauda, aicina Komisiju izstrādāt stratēģiju reģionālo lidostu laika nišu piešķiršanai, lai piesaistītu jaunas aviosabiedrības, kā arī veicinātu konkurenci, lielo lidostu noslodzes mazināšanu un reģionālo lidostu attīstību;

Ceturtdiena, 2012. gada 10. maijs

25. pauž nožēlu, ka tās reģionālās lidostas, kuras atrodas tālu no pilsētu centriem, bieži vien nav savienotas ar atbilstošu transporta tīklu uz zemes; aicina dalībvalstis izstrādāt multimodalitātes politiku un ieguldīt līdzekļus šajos stratēģiski svarīgajos vairākveidu transporta savienojumos, piemēram, veidojot savienojumus ar dzelzceļa tīklu, kā arī savienojot reģionālās lidostas ar citiem transporta tīkliem, ieskaitot citām lidostām, jo tas sekmēs reģionālo lidostu plašāku izmantošanu situācijā, kad lielo satiksmes mezglu lidostās ir vērojama jaudas nepietiekamība;

26. norāda, ka tiek ierobežota reģionu ekonomiskā un sociālā attīstība, jo trūkst izlēmīgas rīcības, lai uzlabotu reģionālo lidostu pieejamību, nodrošinot atbilstīgus savienojumus ar pilsētu centriem, tostarp veicot ieguldījumus transporta infrastruktūrā;

27. atzīmē, ka ir nepieciešama labāka integrācija starp transporta veidiem; mudina Komisiju nākt klajā ar paziņojumu, mudinot nozari attīstīt multimodālus transporta veidus, izmantojot iespēju iegādāties kombinētu biļeti braucienam ar dzelzceļa un gaisa satiksmes transportlīdzekli; norāda, ka šā veida shēmas jau darbojas vairākās dalībvalstīs, un tāpēc rosina visas puses apmainīties ar labāko praksi šajā jomā;

28. norāda, ka steidzami jānodrošina lidostu jauda Eiropas Savienībā, lai nezaudētu konkurētspēju salīdzinājumā ar citiem reģioniem, kuros vērojama izaugsme, un tādējādi novērstu satiksmes pārcelšanu uz līdzās esošajiem reģioniem; uzskata, ka reģionālās lidostas var palīdzēt mazināt Eiropas galveno lidostu noslogotību un ļaut tām saglabāt vadošas pozīcijas;

29. uzskata, ka, izstrādājot dzelzceļa transporta un autotransporta tīklu attīstības plānus, būtu jāņem vērā lidostu atrašanās vieta, lai tās iekļautu jaunajos sauszemes transporta tīklos; norāda, ka jāattīsta reģionālo lidostu tīkli, pamatojoties uz integrētiem savienojumiem ar lielajām lidostām, lai uzlabotu iedzīvotāju mobilitāti un racionalizētu kravu pārvadājumus;

30. norāda, ka labi attīstīts reģionālo lidostu tīkls uzlabos arī pasažieru drošību, cita starpā nodrošinot ārkārtējā situācijā izmantojamu vai alternatīvu lidostu tīkla pieejamību, ja pasliktinās meteoroloģiskie vai citi apstākļi;

31. uzskata, ka ir ļoti svarīgi ņemt vērā kravu pārvadājumu specializāciju kā būtisku elementu, kas veicinās lidostu kartes plānošanu un ļaus optimizēt pieejamās infrastruktūras izmantošanu; norāda, ka šā principa atbilstīga piemērošana, kā arī laika nišu efektīva piešķiršana pasažieru un kravu pārvadājumu segmentiem varētu palīdzēt izvairīties no galveno lidostu noslogotības; uzsver, cik liela nozīme šīs stratēģijas īstenošanā ir reģionālajām lidostām;

Eiropas transporta tīkls (TEN-T).

32. uzskata, ka reģionālajām lidostām ir ļoti būtiska nozīme reģionu teritoriālās kohēzijas un sociālās un ekonomiskās attīstības veicināšanā, it īpaši reģionos, kuros nav pieejami citi transporta veidi; tāpēc aicina reģionālajās lidostas ņemt vērā, izstrādājot jauno Eiropas transporta tīkla politiku; turklāt pauž stingru pārliecību, ka lielākās reģionālās lidostas ar pastāvīgu satiksmi visa gada laikā, kas ievērojami sekmē attiecīgā reģiona ekonomikas attīstību, uzņēmējdarbības izaugsmi un nodarbinātību, būtu jāiekļauj TEN-T tīkla plānošanā, īpaši lidostas ar plašiem savienojumiem ar trešām valstīm un Eiropas iekšzemes maršrutiem, kā arī lidostas, kas veicina reģiona transporta sistēmas multimodalitāti, un tās reģionālās lidostas, kas var mazināt satiksmes sastrēgumus;

Ceturtdiena, 2012. gada 10. maijs

33. uzsver, ka reģionālo lidostu, kas atrodas pārrobežu reģionos un tuvu viena otrai, sadarbībai un koordinācijai attiecībā uz esošo jaudu izmantošanu vajadzētu būt priekšnosacījumam, lai saņemtu ES līdzfinansējumu gan no TEN-T paredzētajiem līdzekļiem, gan kohēzijas un reģionālajiem fondiem;

34. uzskata, ka, kļūstot par daļu no TEN-T, reģionālās lidostas atbilstoši Komisijas paziņojumam (COM(2011)0415) varētu uzņemties vadošo lomu plašākas Eiropas vienotās gaisa telpas izveidē, aptverot 1 miljardu cilvēku ES un kaimiņvalstīs;

35. pauž nožēlu, ka Komisija nav pievērsusi uzmanību Lēmuma Nr. 884/2004/EK 10. panta 4. punktā paustajam Parlamenta un Padomes lūgumam iekļaut reģionālās lidostas tīklā, it īpaši ņemot vērā nepieciešamību līdzās dzelzceļa pakalpojumu attīstīšanai nodrošināt gaisa transporta pakalpojumus Eiropas reģionos, jo ar gaisa transportu atsevišķos gadījumos var nokļūt tālāk un laika, izmaksu un ietekmes uz vidi ziņā efektīvāk apkalpot mazākus tirgus; tāpēc norāda, cik svarīgi ir veidot dzelzceļa savienojumus ar lidostām, it īpaši attiecinot to uz ātrgaitas un tālsatiksmes dzelzceļa tīkliem;

36. uzskata, ka plašāka lidostu iekļaušana jaunajās TEN-T vadlīnijās ļaus plašāk piesaistīt privāto finansējumu lidostu infrastruktūras projektiem un sniegs pozitīvu signālu kapitāla tirgiem; aicina Komisiju TEN-T pārskatīšanas laikā atzīt vitāli svarīgo saikni starp reģionālajiem gaisa satiksmes pakalpojumiem un ekonomikas atjaunošanu;

Drošība

37. atzīmē, ka izmaksas drošības pasākumu īstenošanai mazajās reģionālajās lidostās ir proporcionāli lielākas nekā lielajās lidostās, kuras gūst labumu no apjomradītiem ietaupījumiem; tomēr uzskata, ka neviens priekšlikums attiecībā uz drošības pasākumu finansēšanu nedrīkst kropļot konkurenci starp lidostām vai lidostu grupām;

38. atgādina, ka direktīva par lidostu maksām⁽¹⁾ attiecas tikai uz lidostām ar vairāk nekā 5 miljoniem pasažieru un/vai lielāko lidostu katrā ES dalībvalstī; uzskata, ka mazo un vidējo lidostu ietekmes novērtējumam vajadzētu būt galvenajam elementam, pārskatot jebkuru attiecīgo direktīvu;

39. mudina Padomi pieņemt nostāju par aviācijas drošības maksām un uzskata, ka stingrāki drošības pasākumi būtu jāapmaksā ar attiecīgo dalībvalstu vispārējās nodokļu sistēmas starpniecību, jo aviācijas drošība ir valsts drošības jautājums; uzsver, ka līdzīgi noteikumi būtu jāpiemēro visiem citiem transporta veidiem, lai nodrošinātu godīgu konkurenci;

40. atzīst, ka ir nepieciešams uzticams LAG (šķidrums, aerosolu un gēlu) pārbaudes aprīkojums, kas nodrošina augstu varbūtības pakāpi, ka tiks atklātas dažādas šķidrās sprādzienbīstamas vielas, un mudina Komisiju izvērtēt ietekmi uz reģionālajām lidostām saistībā ar turpmāku prasību par LAG pārbaudžu ieviešanu;

41. vērš uzmanību uz jauno noteikumu ietekmi par gaisa kravu pārvadājumiem, it īpaši norādot uz to, ka daudzas reģionālās lidostas ir atkarīgas no kravu pārvadājumiem; mudina dalībvalstis un Komisiju izpētīt šo noteikumu ekonomiskās sekas, lai nodrošinātu, ka kravu pārvadātāji nepārceļ savu darbību ārpus ES;

Pārredzamība

42. ierosina, ka uzņēmumiem jāpiedāvā visu Eiropas Savienības dalībvalstu iedzīvotājiem iespēja bez maksas norēķināties ar kredītkartēm vai debetkartēm, un vēl ierosina šādām kartēm nepiemērot ikmēneša maksu vai kartes konta apkalpošanas maksu, pat ja tās piedāvā ar aviosabiedrību nesaistīts uzņēmums, un, ja liela daļa aviosabiedrību apkalpoto pasažieru sedz papildu maksu saistībā ar maksājumu veikšanu, atzīt šādu maksu par nelikumīgu un nenovēršamu un tādēļ iekļaut to aviobiļešu pamatmaksā;

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 11. marta Direktīva 2009/12/EK par lidostu maksām.

Ceturtdiena, 2012. gada 10. maijs

43. norāda, ka, kaut arī dažās lidmašīnās bagāžas apjoms ir ierobežots, nav kopēju vadlīniju attiecībā uz rokas vai reģistrētās bagāžas izmēru un svaru lidojumiem ES; ierosina, lai Komisija mudina nozari noteikt vienotu maksimālo robežu ierobežojumiem, jo tas dotu pasažieriem lielāku skaidrību ceļojot; uzskata, ka ir jāiesaista ICAO, lai šāda kārtība darbotos arī pasaules tirgū;

44. norāda, ka dažas aviosabiedrības iekasē maksu par reģistrēto bagāžu, kas bieži vien šķiet nesamērīgi augsta, un aicina Komisiju, ņemot vērā 13. punktā izklāstīto praksi un nepieciešamību nodrošināt taisnīgu un pārredzamu cenu noteikšanas politiku, izvērtēt šādu praksi;

45. ierosina noteikt ierobežojumus maksai, ko aviosabiedrības piemēro par papildu bagāžu un par bagāžu, kas pārsniedz atļauto svaru;

Pieejamība

46. aicina uzņēmumus, kas atbildīgi par reģionālo lidostu pārvaldību, veikt nepieciešamās strukturālās izmaiņas, lai varētu uzņemt personas ar invaliditāti un nodrošināt iespēju tām bez palīdzības piekļūt dažādām lidostas zonām un bez grūtībām izmantot visus pakalpojumus;

47. uzsver, ka, ņemot vērā reģionālo lidostu mazos termināļus, kompaktnumu un organizāciju, tās nodrošina pievienoto vērtību pasažieriem ar ierobežotām kustību spējām, pasažieriem, kuri ceļo ar ģimenēm un citiem; aicina Komisiju, lidostas un citas ieinteresētās personas kā piemēru izmantot tādu termināļu plānojumu un konstrukcijas, kas ir pasažieriem pieejamāki un tīkamāki;

*

* *

48. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei un Komisijai.

ES finanšu interešu aizsardzība – krāpšanas apkarošana – 2010. gada pārskats

P7_TA(2012)0196

Eiropas Parlamenta 2012. gada 10. maija rezolūcija par Eiropas Savienības finanšu interešu aizsardzību — krāpšanas apkarošana — 2010. gada ziņojums (2011/2154(INI))

(2013/C 261 E/02)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā rezolūcijas par iepriekšējiem Komisijas un Eiropas Biroja krāpšanas apkarošanai (OLAF) gada ziņojumiem,
- ņemot vērā Komisijas 2011. gada 29. septembra ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei “Eiropas Savienības finanšu interešu aizsardzība — cīņa pret krāpšanu — 2010. gada ziņojums” (COM(2011)0595) un tam pievienotos dokumentus (SEC(2011)1107, SEC(2011)1108 un SEC(2011)1109) ⁽¹⁾,
- ņemot vērā OLAF vienpadsmito darbības pārskatu — 2010. gada ziņojumu ⁽²⁾,
- ņemot vērā Revīzijas palātas gada pārskatu par budžeta izpildi 2010. finanšu gadā, ar iestāžu atbildēm ⁽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⁾ OV C 326, 10.11.2011., 1. lpp.