

Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Przyszłość regionalnych portów lotniczych wyzwania i możliwości

(2021/C 440/10)

Sprawozdawca: Władysław ORTYL (EKR/PL), marszałek województwa podkarpackiego**ZALECENIA POLITYCZNE**

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW

Aktualna sytuacja lotnisk regionalnych

1. Podkreśla, że nie ma wspólnie uzgodnionej na poziomie unijnym definicji terminu „regionalny port lotniczy”. Na potrzeby tej opinii przyjmuje się, że terminem tym określa się porty lotnicze niebędące węzłami lotniczymi i których głównym obszarem ciężenia nie jest stolica danego kraju. Zasadne wszakże wydaje się doprecyzowanie tego terminu przez Komisję Europejską w oparciu o kryteria takie jak rodzaj oferowanych połączeń, liczba pasażerów i liczba połączeń z innymi lotniskami. W związku z tym wzywa Komisję Europejską do ustanowienia kryteriów definiujących różne kategorie regionalnych portów lotniczych (znajdujących się w określonych regionach peryferyjnych, wyspiarskich, najbardziej oddalonych lub słabiej rozwiniętych) oraz zasady finansowania i polityki konkurencji w odniesieniu do tych kategorii.

2. Zwraca uwagę, że sektor lotniczy jest jednym z najbardziej dotkniętych przez pandemię COVID-19, a szczególnie niepokojąca jest sytuacja lotnisk regionalnych. Ponad 6 tys. tras, które były obsługiwane z europejskich portów lotniczych w 2019 r., nadal nie zostało przywróconych dziewięć miesięcy po kryzysie związanym z pandemią COVID-19 ⁽¹⁾. Mniejsze regionalne porty lotnicze odnotowały największy spadek bezpośrednich połączeń lotniczych, zwłaszcza w przypadku lotów pasażerskich. Przykładowo w Treviso (Włochy) utracono 95 % połączeń, w Vaasa (Finlandia) – 91 %, w Quimper (Francja) – 87 %, a w Burgas (Bułgaria) – 82 %. Jednak główne europejskie porty lotnicze cargo, np. Liège (Belgia), odnotowały wzrost liczby lotów cargo o 10,7 %.

3. Zauważa, że organizacje takie jak Eurocontrol ⁽²⁾ szacują, iż w 2020 r. linie lotnicze, porty lotnicze i podmioty zapewniające służby żeglugi powietrznej poniosą straty netto w wysokości 56,2 mld euro, liczba pasażerów spadnie o 1,7 mld, liczba lotów zmniejszy się o 6,1 mln (często w najlepszym wypadku o połowę), a 191 tys. osób straci bezpośrednio pracę w Europie. ACI szacuje ⁽³⁾, że nagły spadek ruchu pasażerskiego znacznie zmniejszył przychody europejskich portów lotniczych w 2020 r. o około 33,6 mld EUR (- 68,8 %); Eurocontrol przewidywał, że ruch lotniczy powróci do poziomów z 2019 r. w najbardziej optymistycznym scenariuszu w 2024 r., a w najbardziej pesymistycznym scenariuszu w 2029 r.

4. Odnotowuje, że z analiz ACI Europe wynika, że w scenariuszu średniookresowym, lotniska mogą stracić kolejne 25 miliardów euro przychodów w 2021 roku w porównaniu z rokiem 2019.

5. Wskazuje, że gwałtowny spadek przychodów sprawił, że niektóre porty lotnicze znalazły się w tak trudnej sytuacji, że bez zewnętrznego wsparcia publicznego grozi im niewypłacalność. W październiku 2020 r. aż 193 porty lotnicze w Europie były zagrożone niewypłacalnością w najbliższych miesiącach ⁽⁴⁾. Są to głównie regionalne porty lotnicze, które obsługują lokalne społeczności. Te porty lotnicze łącznie ułatwiają tworzenie 277 tys. miejsc pracy i generują PKB w wysokości 12,4 mld euro. Ich upadłość miałaby dramatyczny wpływ na zatrudnienie i gospodarkę regionów, w których się znajdują.

Powiązanie lotnictwa z Europejskim Zielonym Ładem

6. Odnotowuje, że Komisja Europejska przedstawiła swoją wizję dekarbonizacji lotnictwa w strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności ⁽⁵⁾, której wynikiem ma być ograniczenie emisji gazów cieplarnianych związanych z transportem o 90 % do 2050 r. Lotnictwo i porty lotnicze muszą przyczynić się do realizacji celów Unii Europejskiej w zakresie obniżenia emisyjności. W Europejskim Zielonym Ładzie podkreślono, że należy poprawić jakość powietrza w pobliżu portów lotniczych poprzez rozwiązanie problemu emisji zanieczyszczeń powodowanych przez samoloty i działalność portów lotniczych, w tym poprzez stopniowe zwiększanie udziału paliw alternatywnych, które są

⁽¹⁾ Raport Airports Council International (ACI) dot. łączności przemysłu lotniczego.

⁽²⁾ Dokument EUROCONTROL nr 8: Wpływ COVID-19 na europejskie lotnictwo w 2020 r. i Outlook 2021.

⁽³⁾ Biuletyn ACI: Wpływ COVID-19 na działalność portów lotniczych, 8.12.2020.

⁽⁴⁾ Prognoza na dzień 27.10.2020 opracowana przez Airports Council International (ACI) – Europe: Airports Council International Europe | ACI EUROPE – Media (aci-europe.org).

⁽⁵⁾ Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności.

neutralne dla klimatu, przekształcenie portów lotniczych w multimodalne węzły mobilności i tworzenie zeroemisyjnych portów lotniczych. Regionalne porty lotnicze mogłyby być idealnymi pionierami ekologicznych innowacji, ponieważ ich nieodłączną cechą jest to, że są mniejsze, bardziej elastyczne i lepiej przystosowane do nowszych, bardziej ekologicznych typów samolotów.

7. Podkreśla, że ze względu na dodatkowe koszty związane z wyspiarskim charakterem budowa infrastruktury w celu przejścia na zeroemisyjne porty lotnicze na wyspach będzie o wiele bardziej kosztowna w porównaniu z tym samym rodzajem interwencji w regionie śródlądowym. Wzywa państwa członkowskie do zapewnienia konkretnego wsparcia finansowego dla regionalnych władz i/lub przedsiębiorstw na rzecz przejścia na zeroemisyjne porty lotnicze na wyspach.

8. Zauważa, że porty lotnicze są nierównomiernie rozmieszczone między państwami członkowskimi i regionami. W niektórych regionach, takich jak kraje Beneluksu, Niemcy czy północne Włochy, są one bardzo gęsto rozmieszczone, podczas gdy w innych, takich jak Europa Środkowo-Wschodnia, działa stosunkowo niewiele regionalnych portów lotniczych. Wiąże się to z szerszym problemem nierówności w dostępie do transportu zarówno dla obywateli, jak i przedsiębiorstw ulokowanych poza centralnymi obszarami Unii Europejskiej. Należy zatem podjąć kroki w celu zmniejszenia tych dysproporcji i ograniczenia liczby regionów, w których nie ma regionalnego portu lotniczego.

9. Zauważa, że lotnictwo stanowi drugie co do wielkości źródło emisji gazów cieplarnianych związanych z transportem po transporcie drogowym, ponadto oddziałuje na klimat poprzez uwalnianie składników innych niż CO₂ (np. pary wodnej i siarczanów na dużych wysokościach). Szacuje się, że skutki te są równie znaczące jak skutki emisji samego CO₂ ⁽⁶⁾. Mimo że w ostatnim czasie nastąpiła poprawa w zakresie efektywności paliwowej, korzyści dla środowiska zostały zrównoważone przez stały wzrost ruchu lotniczego (ruch lotniczy wzrósł o 60 % w latach 2005–2017 i oczekuje się, że do 2050 r. wzrośnie trzykrotnie). Oczekuje się, że bardzo gwałtowny spadek natężenia ruchu związany z kryzysem COVID-19 będzie miał charakter przejściowy.

10. Pragnie jednocześnie wskazać, że zgodnie z komunikatem Europejskiego Instytutu Uniwersyteckiego (EUI) ⁽⁷⁾ porty lotnicze mogą bezpośrednio kontrolować pod względem operacyjnym zaledwie ok. 2 % całkowitych globalnych emisji pochodzących z lotnictwa.

11. Przypomina, że celem założeń znowelizowanej w 2011 roku białej księgi, stanowiącej kluczowy dokument dla polityki transportowej UE, jest zmniejszenie uzależnienia europejskiego transportu od importu ropy naftowej, poprawa jego efektywności oraz dekarbonizacja. Dokument podkreśla również znaczenie intermodalności i komodalności, poprzez efektywne wykorzystywanie różnych środków transportu, samodzielnie i w połączeniu z innymi, doprowadzające do optymalnego i zrównoważonego wykorzystania zasobów naturalnych. Podkreśla w tym kontekście konieczność stałej wymiany doświadczeń między krajami członkowskimi i samorządami w sprawie pogłębiania integracji pomiędzy środkami transportu, w tym w szczególności lotnictwem i koleją, m.in. w zakresie wprowadzania wspólnych biletów dla kolei i sektora lotniczego lub odpraw i nadawania bagażu na dworcu kolejowym, jeszcze przed dotarciem na lotnisko. Należy rozważyć w perspektywie długoterminowej zasadność zastąpienia lotów na krótkich dystansach inwestycjami w połączenia kolejowe i w pociągi dużych prędkości.

12. Podkreśla, że aby ułatwić intermodalność i współmodalność, w najbliższej przyszłości należy systematycznie budować atrakcyjne połączenia kolejowe, w tym obejmujące pociągi dużych prędkości i pociągi towarowe, a w ramach usług dla pasażerów linie lotnicze, przedsiębiorstwa kolejowe i autobusowe powinny być zobowiązane do sprzedaży wspólnych biletów, umożliwiając pasażerom zakup jednego biletu na podróż łączoną. Kwestie związane z utratą połączeń muszą zostać uregulowane w rozporządzeniu w sprawie praw pasażerów.

13. Podkreśla pozytywny wpływ lotnictwa na rozwój gospodarczy regionów, w tym także sektora turystycznego. Przypomina swoją opinię z 2020 r. „W kierunku bardziej zrównoważonej turystyki dla miast i regionów UE”, w której wzywa do wdrożenia sposobów zwiększenia łączności między miastami i regionami Europy poprzez wspieranie mniej zanieczyszczających opcji i poprawę intermodalności zgodnie z ostatecznym celem Europejskiego Zielonego Ładu.

14. Zaleca dokonanie oceny doświadczeń zdobytych podczas pandemii oraz oceny wpływu zmniejszonego ruchu lotniczego na środowisko i klimat, ale również na rozwój gospodarczy regionów i miast, aby dostarczyć dowodów do dalszych dyskusji i decyzji w odniesieniu do przyszłych strategii zrównoważonej turystyki i przyszłości lotnisk regionalnych.

⁽⁶⁾ Opracowanie European Aviation Safety Agency (EASA), listopad 2020.

⁽⁷⁾ Komunikat 2021/02, styczeń 2021 r.

15. W celu ograniczenia swoich emisji porty lotnicze mogą modyfikować opłaty lotniskowe uiszczane przez linie lotnicze w oparciu o kryteria środowiskowe, na przykład obniżając opłaty lotniskowe za samoloty powodujące mniejszy hałas i emitujące mniejszą ilość zanieczyszczeń powietrza. Mogą one również faworyzować linie lotnicze o wyższych współczynnikach wykorzystania miejsc, aby zmniejszyć emisje w przeliczeniu na jednego pasażera. Ponadto porty lotnicze mogą wykorzystywać zachęty do wspierania używania nowego paliwa lub ograniczania hałasu, zakazując startów po określonej godzinie wieczorem lub wprowadzając zakazy nocnych lotów dla samolotów innych niż najnowszej generacji. Poza tym mogą one wprowadzać ograniczenia przydziałów czasu na start lub lądowanie w zależności od typów samolotów i innych celów.

16. Podkreśla, że warunkiem inwestycji publicznych w regionalne porty lotnicze (w ramach unijnego finansowania lub programów pomocy państwa) powinna być zgodność z celami Europejskiego Zielonego Ładu i zasadą „nie szkodzić środowisku”.

17. Odnotowuje z zadowoleniem intensyfikację działań Komisji Europejskiej na rzecz ograniczania emisji z lotnictwa oraz poparcie państw członkowskich Unii Europejskiej dla mechanizmu kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA).

Znaczenie regionalnych portów lotniczych

18. Zwraca uwagę, że w 2018 roku lotnictwo w Europie odpowiadało za 25,9 % światowego ruchu pasażerskiego. To bezpośrednio i pośrednio zapewniło ponad 13,5 miliona miejsc pracy i wniosło do gospodarki 991 miliardów USD. Bezpośrednie zatrudnienie u operatorów portów lotniczych i współpracujących z lotniskiem instytucji/firm szacowane jest na około 1,7 miliona osób ⁽⁸⁾.

19. Podkreśla, że lotniska regionalne są kluczowe dla zapewnienia dostępności komunikacyjnej w regionach oddalonych od głównych węzłów komunikacyjnych, relatywnie słabo rozwiniętych gospodarczo, peryferyjnych i wyspiarskich, przez co w istotny sposób przyczyniają się do rozwoju gospodarczego i tworzenia nowych miejsc pracy w tych regionach. Tworzą one impulsy rozwojowe, które ułatwiają wdrażanie celów polityki spójności w wymiarach przestrzennym, gospodarczym i społecznym.

20. Zauważa, że lotniska regionalne świadczą również profesjonalną i kompleksową obsługę naziemną dla samolotów z sektora General Aviation (GA), który pełni ważną rolę zwłaszcza w obszarze szkolenia lotniczego.

21. Pragnie zaznaczyć, że lotniska regionalne stanowią niezwykle istotny element infrastruktury krytycznej kluczowej dla bezpieczeństwa danego kraju i jego obywateli. Są nieodzowne dla lotów medycznych (ratownictwa lotniczego lub transportu pacjentów), lotów obserwacyjnych (wykrywanie pożarów) i dla gaszenia pożarów lasów, ale także w sytuacjach nadzwyczajnych (klęski żywiołowej, katastrofy czy powodzi), a zatem przyczyniają się do sprawnego funkcjonowania służb ratowniczych i administracji publicznej, a także instytucji i przedsiębiorców.

Zrównoważony rozwój regionu uzależniony jest od jego dostępności

22. Uznaje ponadto, że tempo rozwoju regionów w dużej mierze zależy od jakości ich połączeń oraz że regionalne porty lotnicze odgrywają istotną rolę w spójności terytorialnej UE, szczególnie w przypadku archipelagów, gdzie regionalne porty lotnicze są niezbędne dla spójności wewnętrznej regionu pozbawionego takich alternatyw jak transport kolejowy czy drogowy, i w przypadku regionów słabo zaludnionych, peryferyjnych, najbardziej oddalonych lub słabiej rozwiniętych, w których brakuje innych dogodnych i przyjaznych dla środowiska środków transportu.

23. Przypomina, że spójność terytorialna jest celem UE, uznanym w traktacie lizbońskim za trzeci wymiar celu spójności, obok spójności gospodarczej i społecznej.

24. W związku z tym z zadowoleniem przyjmuje porozumienie w sprawie przyszłego rozporządzenia dotyczącego Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, w którym, zgodnie z zaleceniami zawartymi w opinii Europejskiego Komitetu Regionów w sprawie EFRR ⁽⁹⁾, uznano szczególną sytuację regionów oddalonych i regionalnych portów lotniczych. Rozporządzenie to wyklucza inwestycje UE w infrastrukturę portów lotniczych, z wyjątkiem regionów oddalonych i istniejących regionalnych portów lotniczych, pod warunkiem że inwestycje te wspierają ukierunkowane środki w zakresie łagodzenia skutków dla środowiska, bezpieczeństwa lub ochrony.

⁽⁸⁾ Air Transport Action Group, Aviation Benefits Beyond Borders, październik 2020.

⁽⁹⁾ COTER-VI-046, opinia Europejskiego Komitetu Regionów „Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego oraz Fundusz Spójności”.

Przyszłość regionalnych portów lotniczych

25. Zdaniem Komitetu nadszedł moment, aby ocenić znaczenie lotnisk regionalnych w Europie. W ocenie tej należy uwzględnić ich rolę w odniesieniu do jakości ich sieci połączeń dla obsługiwanych obywateli, regionalnego rozwoju gospodarczego, w tym turystyki oraz transportu towarów, z uwzględnieniem doświadczeń oraz skutków pandemii COVID-19, a także ich wkład w ambitną politykę klimatyczną prowadzoną przez UE.

26. Oczekuje podjęcia skoordynowanych działań przez Komisję Europejską, państwa członkowskie, regiony, świat nauki oraz biznes celem zaproponowania nowego kompleksowego systemu transportowego w Europie, z zachowaniem transportu lotniczego i skierowaniem go na ścieżkę zrównoważonego wzrostu. Działania te powinny doprowadzić do utworzenia większej odporności sektora lotniczego na zdarzenia kryzysowe, jego ściślejszego powiązania z innymi formami transportu, przede wszystkim koleją, oraz jego włączania w realizację zobowiązań wynikających z porozumienia paryskiego.

27. Podkreśla znaczenie znalezienia równowagi między koniecznością spełnienia wymogów środowiskowych mających na celu dekarbonizację sektora lotnictwa a faktem uzależnienia niektórych regionów peryferyjnych, wyspiarskich lub najbardziej oddalonych od regionalnych portów lotniczych, dla których nie ma realnych alternatyw.

Pomoc państwa i pomoc UE

28. Sądzi, że w pierwszej kolejności państwa członkowskie mogłyby zostać zobowiązane przez Komisję Europejską do przedstawienia krótko- i długoterminowych planów strategicznych dla regionalnych portów lotniczych, w tym wypracowania specjalnych instrumentów wsparcia w celu złagodzenia wpływu branży lotniczej na klimat i wsparcia jej transformacji ekologicznej.

29. Zauważa, że zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej w sprawie zasad pomocy państwa i zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych oraz zasadami mającymi zastosowanie do sektora transportu lotniczego podczas epidemii COVID-19, państwa członkowskie mogą pod pewnymi warunkami wspierać przedsięwzięcia dotknięte pandemią COVID-19, w tym regionalne porty lotnicze.

30. Podkreśla jednak, że regionalne porty lotnicze, w szczególności te położone na wyspach, w regionach słabo zaludnionych, peryferyjnych, najbardziej oddalonych lub słabiej rozwiniętych, są w dużej mierze strukturalnie niezdolne do pokrycia kosztów kapitałowych i operacyjnych, a zatem potrzebują dodatkowych dotacji na działalność. Takie porty działają w niekorzystnych warunkach konkurencji, które uniemożliwiają im rekompensatę kosztów stałych ze względu na wąski zakres działania.

31. W związku z tym apeluje do Komisji Europejskiej o opracowanie w ramach działań legislacyjnych jeszcze bardziej elastycznych i skuteczniejszych zasad pomocy publicznej, umożliwiających krajom członkowskim udzielanie pomocy finansowej na pokrycie kosztów inwestycji regionalnym portom lotniczym zlokalizowanym w określonych regionach peryferyjnych, wyspiarskich lub najbardziej oddalonych lub słabiej rozwiniętych, w których nie istnieje bardziej wydajna i zrównoważona alternatywa (np. kolej) zgodnie z odpowiednimi przepisami dotyczącymi EFRR i RRF.

32. Sugeruje również, aby państwa członkowskie w kwestiach wymagań prośrodowiskowych wobec lotnisk regionalnych mogły stosować podejście kompleksowe – uwzględniające zarówno działania podejmowane przez same lotniska regionalne, jak też podmioty z nimi bezpośrednio kooperujące w ramach ich otoczenia.

Miejsce lotnictwa w nowej perspektywie finansowej UE na lata 2021–2027

33. Wzywa Komisję Europejską do wyrażania zgody, w ramach polityki spójności UE na lata 2021–2027 i według ustalonych wcześniej warunków, na udzielanie pomocy regionalnym portom lotniczym w postaci środków na inwestycje wspierające bezpośrednio procesy dekarbonizacyjne oraz wpisujące się w model niskoemisyjnej gospodarki obiegu zamkniętego.

34. Apeluje do Komisji Europejskiej również o wprowadzenie nowych regulacji dotyczących pomocy publicznej dla małych, regionalnych portów lotniczych o średniorocznym przepływie nieprzekraczającym 1 miliona pasażerów niestanowiące konkurencji dla innych lotnisk, zwalniając je z obowiązku notyfikacji pomocy publicznej na inwestycje (gdy nie są one w stanie wygenerować 25 % wkładu własnego) oraz na pomoc operacyjną.

35. Apeluje do Komisji Europejskiej o alokowanie odpowiednich środków europejskich na rozwój infrastruktury służącej bezpieczeństwu operacji i ochronie (ang. safety and security), a także wdrożeniu innowacyjnych technologii oraz cyfryzacji lotnisk, umożliwiających realizację celów Europejskiego Zielonego Ładu.

36. Uważa, że celem stworzenia bardziej ekologicznego systemu transportu lotniczego istnieje potrzeba zagwarantowania wsparcia ze środków europejskich na prowadzenie i wdrażanie wyników prac badawczo-rozwojowych, związanych w szczególności z ograniczaniem poziomu hałasu i emisji silników lotniczych poprzez zastosowanie paliw alternatywnych.

37. Podkreśla, że Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności⁽¹⁰⁾ przewiduje obszary interwencji związane z „systemami ochrony, bezpieczeństwa i zarządzania ruchem lotniczym dla istniejących portów lotniczych” oraz wsparciem dla portów lotniczych w regionach najbardziej oddalonych, pod warunkiem że środki te „są w pełni zgodne z unijnymi normami i priorytetami w zakresie klimatu i środowiska i zasadą »nie czyn poważnych szkód« w rozumieniu art. 17 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852”. Dlatego też kraje członkowskie powinny we współpracy z Komisją Europejską dokładnie ocenić zakres możliwego wsparcia dla regionalnych portów lotniczych w ramach krajowych planów odbudowy i zwiększania odporności.

38. Ponadto oczekuje, że Komisja Europejska dopilnuje, by regionalne porty lotnicze w regionach najbardziej oddalonych były zachęcane do skorzystania ze środków europejskich w ramach krajowych/regionalnych programów, które będą wdrażane w nowej perspektywie finansowej UE na lata 2021–2027, na inwestycje związane z ochroną środowiska lub powiązane z inwestycjami niezbędnymi do złagodzenia lub ograniczenia ich negatywnego wpływu na środowisko.

Rola władz lokalnych i regionalnych

39. Zauważa, że władze lokalne i regionalne są odpowiedzialne za projektowanie i wdrażanie usług transportu publicznego na swoim terytorium, a także za promowanie regionalnego rozwoju gospodarczego. Wiele władz lokalnych i regionalnych jest właścicielami regionalnych portów lotniczych lub nimi zarządza, zapewnia niezbędną infrastrukturę i inne usługi istotne dla ich funkcjonowania, a czasem w znacznym stopniu przyczynia się do ich finansowania.

40. Podkreśla, że rolą władz lokalnych i regionalnych powinno być ciągłe dążenie do poprawy wzorców mobilności i wybór najbardziej odpowiednich rodzajów transportu, w tym rozważenie zalet i wad dostępu do regionalnych portów lotniczych. W tym celu w obszarze transportu neutralnego dla klimatu wspierane powinny być projekty w szczególności na rzecz zbiorowej, lecz także indywidualnej, mobilności o niskiej lub zerowej emisyjności, infrastruktura dla ruchu niezmotoryzowanego oraz innowacyjne stacje ładowania pojazdów transportu publicznego wraz z integracją transportu zbiorowego. W szczególności należy zwrócić uwagę na potrzebę zagwarantowania mieszkańcom, na ile jest to możliwe, połączeń kolejowych z portami lotniczymi, dążąc przy tym do obniżenia emisyjności gospodarki.

41. Zwraca uwagę, że władze lokalne i regionalne we współpracy z branżą lotniczą odgrywają istotną rolę w przygotowaniu wspólnych regionalnych kampanii komunikacyjnych podnoszących świadomość społeczną na temat: bezpieczeństwa lotów, prośrodowiskowych innowacji stosowanych w samolotach, zapewniania bezpieczeństwa na lotniskach, a także korzyści płynących z multimodalności opartej o transport lotniczy, kolejowy, drogowy i morski.

42. Jest zdania, że zarządzający portami lotniczymi muszą niezwłocznie dokonać rewizji swoich strategii rozwojowych celem nie tylko dopasowania ich w kontekście zmieniającego się rynku lotniczego będącego wynikiem pandemii COVID-19, ale przede wszystkim uwzględnienia potrzeb inwestowania w zrównoważony rozwój i wkładu transportu neutralnego dla klimatu.

43. Przypomina, że przyjęta przez Komisję Europejską w marcu 2021 r. strategia na rzecz osób z niepełnosprawnościami na lata 2021–2030 mówi o konieczności włączenia praw osób z niepełnosprawnościami do wszystkich polityk i obszarów, a więc również transportu. Podkreśla w tym względzie istotną potrzebę pełnego dostosowania regionalnych portów lotniczych przez podmioty nimi zarządzające do obsługi osób z niepełnosprawnościami, aby umożliwić im pełny dostęp do wszystkich oferowanych usług.

Szybkie i skoordynowane działanie kluczem do ożywienia gospodarczego

44. Wzywa Komisję Europejską do wdrożenia rozwiązań, które pomogłyby w swobodnym przepływie osób wewnątrz Unii Europejskiej w czasie pandemii. Jednolite zasady, takie jak unijne cyfrowe zaświadczenia COVID, niewątpliwie pomogą w przywróceniu do życia mobilności, w tym transportu lotniczego i ściśle z nim powiązanego sektora turystycznego, lecz nie mogą one być w żaden sposób dyskryminujące dla pasażerów i ich wprowadzenie nie powinno stanowić wyłącznego obciążenia, w tym finansowego, regionalnych portów lotniczych.

Bruksela, dnia 1 lipca 2021 r.

Apostolos TZITZIKOSTAS

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Regionów

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r.