

## I

(Uznesenia, odporúčania a stanoviská)

## UZNESENIA

## EURÓPSKY PARLAMENT

**Regionálne letiská a letecké služby**

P7\_TA(2012)0152

**Uznesenie Európskeho parlamentu z 10. mája 2012 o budúcnosti regionálnych letísk a leteckých služieb v EÚ (2011/2196(INI))**

(2013/C 261 E/01)

*Európsky parlament,*

- so zreteľom na oznámenie Komisie s názvom Akčný plán pre kapacitu, účinnosť a bezpečnosť letísk v Európe (COM(2006)0819),
- so zreteľom na oznámenie Komisie s názvom Usmernenia Spoločenstva týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk <sup>(1)</sup>,
- so zreteľom na oznámenie Komisie s názvom EÚ a jej susedné regióny: obnovená koncepcia spolupráce v oblasti dopravy (COM(2011)0415),
- so zreteľom na svoje uznesenie zo 7. júna 2011 o dopravných aplikáciách globálneho navigačného satelitného systému – krátkodobá a strednodobá politika EÚ <sup>(2)</sup>,
- so zreteľom na bielu knihu Komisie s názvom Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (COM(2011)0144),
- so zreteľom na článok 48 rokovacieho poriadku,
- so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch a stanovisko Výboru pre regionálny rozvoj (A7-0094/2012),

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 312, 9.12.2005, s. 1.

<sup>(2)</sup> Prijaté texty, P7\_TA(2011)0250.

## Štvrtok 10. mája 2012

- A. keďže v súčasnosti neexistuje všeobecne uznávané vymedzenie pojmu „regionálne letisko“; keďže letiská, ktorých základnou spádovou oblasťou je hlavné mesto, nie sú zahrnuté do rozsahu tejto správy; keďže sa navrhuje, že regionálne letiská, t. j. letiská, ktoré nepatria medzi uzlové letiská, by sa mali rozdeliť na významné a menej významné letiská na základe druhov spojení, ktoré poskytujú, počtu prepravených cestujúcich a spojení s veľkými mestami a veľkými letiskami, a keďže od Komisie sa vyžaduje, aby stanovila spoločné kritériá s cieľom pomôcť riadnemu vymedzeniu pojmu „regionálne letisko“, ktoré bude zohľadňovať všetky uvedené prvky; keďže „regionálna letecká služba“ by sa ale mala vymedziť ako odlet z regionálneho letiska a/alebo pristátie na regionálnom letisku; keďže v pokračujúcej diskusii o regionálnych letiskách bude nevyhnutné určiť ich rozličné úlohy a najmä rozlišovať medzi ostrovnými letiskami a letiskami, ktoré slúžia neprístupným alebo hospodársky slabým regiónom,
- B. keďže regionálna letecká doprava, rovnako ako ostatné druhy dopravy, je kľúčovým prostriedkom, ktorý občanom zabezpečuje mobilitu; keďže zlepšená prepojenosť a efektívna intermodálna doprava môžu v značnej miere prispieť k lepšiemu prístupu k regiónom, podnikaniu, cestovnému ruchu a rozvoju pridružených služieb, ako aj k rozmachu hospodárskej prosperity,
- C. keďže rozdielne majetkové postavenie občanov a rôzne úrovne rozvoja infraštruktúry vedú k rozdielom v možnostiach využívania regionálnych leteckých spojení v členských štátoch,
- D. keďže spojenia, ktoré občanom a spoločnostiam ponúka letecká doprava v regiónoch EÚ, a najmä v nedostupných regiónoch a na ostrovoch, sú mimoriadne dôležité a pomáhajú zabezpečovať ekonomickú životaschopnosť týchto oblastí; keďže európske letiská vytvárajú veľkú sieť spájajúcu navzájom 150 000 dvojíc miest,
- E. keďže značný počet regionálnych letísk rokuje s leteckou spoločnosťou, ktorá má takmer monopolné postavenie a môže zneužívať túto pozíciu na vyvíjanie tlaku neustálym zvyšovaním požiadaviek voči danému letisku a miestnym a/alebo regionálnym orgánom, okrem iného pokiaľ ide o letiskové poplatky a poplatky spojené s bezpečnosťou leteckej dopravy,
- F. keďže niektoré letecké spoločnosti zaviedli reštriktívne opatrenia týkajúce sa príručnej batožiny, ktoré viedli k výraznému zníženiu maloobchodného predaja na letiskách; keďže pravidlo jednej batožiny uplatňované leteckými spoločnosťami, najmä nízkonákladovými leteckými spoločnosťami, ktoré pôsobia hlavne na týchto letiskách, ako aj ďalšie úsporné opatrenia, sťažili cestovanie a spôsobili dramatické zníženie objemu predaja na niektorých regionálnych letiskách; keďže jedna tretina maloobchodného zisku na letiskách sa vynakladá na dotácie leteckých spoločností vyrovnávaním poplatkov za pristátie,
- G. keďže španielska vláda výslovne zakázala leteckým spoločnostiam uplatňovať pri odlete zo španielskych letísk pravidlo jednej batožiny,
- H. uznáva, že veľké letiská v niektorých členských štátoch zaznamenávajú nedostatok kapacít,
- I. poznamenáva, že finančná kríza a kríza štátneho dlhu významne zmenili podmienky financovania letísk v EÚ, najmä letísk, ktoré nepatria medzi uzlové letiská,
- J. keďže výstavba nových regionálnych letísk by mala byť založená na analýze nákladov a prínosov,

Štvrtok 10. mája 2012

- K. keďže na investíciách verejného sektora do obnovy letísk by sa mal odzrkadľovať určitý vzťah medzi množstvom použitých peňazí a počtom cestujúcich, ktorí túto infraštruktúru využívajú,

### ***Ekonomika regionálnych leteckých služieb***

1. zdôrazňuje, že je potrebné stanoviť záväzky verejnej služby v oblasti poskytovania leteckých dopravných služieb z hospodárskych záujmov a vo verejnom záujme, najmä leteckých dopravných služieb spájajúcich vzdialené regióny, ostrovy a najvzdialenejšie regióny vzhľadom na ich odľahlosť a fyzické a prírodné charakteristiky s cieľom zabezpečiť ich úplnú prístupnosť a územnú integráciu; zdôrazňuje, že existujúce záväzky verejnej služby by sa mali zachovať; domnieva sa, že tieto služby by neboli ekonomicky životaschopné bez verejných finančných prostriedkov; zdôrazňuje význam zvýšenia konkurencieschopnosti najvzdialenejších regiónov a presadzovania ich integrácie s ostatnými regiónmi, aby sa vyrovnal rozdiel v hospodárskej úrovni týchto regiónov a zvyšku Európy;
2. domnieva sa, že je žiaduce zabrániť ďalšiemu nárastu počtu regionálnych letísk, a konštatuje, že rozvoj regionálnych letísk by mal byť cielený, aby sa zabránilo vytváraniu nevyužívaných alebo neefektívne využívaných letiskových infraštruktúr, čo by mohlo viesť k ekonomickému zaťaženiu zodpovedných orgánov; trvá naopak na tom, že by sa mali posilňovať existujúce spojenia, najmä v geograficky znevýhodnených oblastiach (akými sú napríklad ostrovy); víta preto každú iniciatívu zameranú na posilnenie úlohy verejnej dopravy vrátane cestnej dopravy pri zavádzaní nových spojení; zdôrazňuje, že verejné financovanie regionálnych letísk by malo byť v súlade s článkami 106 a 107 Zmluvy o fungovaní Európskej únie týkajúcimi sa štátnej pomoci; domnieva sa, že by sa malo zabezpečiť vytvorenie systému sankcií pre dotované letecké spoločnosti, ktoré opustia regionálne letiská pred určeným termínom;
3. žiada Komisiu, aby preskúmala rozhodnutie 2012/21/EÚ o uplatňovaní článku 106 ods. 2, na základe ktorého sa prah, pri ktorom letisko môže získať štátnu pomoc bez povinnosti oznámiť to Komisii, znížil na 200 000 cestujúcich ročne, so zreteľom na vyššie uvedené usmernenia Spoločenstva, podľa ktorých sa letisko môže stať nákladovo efektívnym, keď prepraví viac ako 500 000 cestujúcich ročne;
4. domnieva sa, že vzhľadom na environmentálny a hospodársky vplyv regionálnych letísk by ich národné a regionálne orgány mali náležitým spôsobom podporovať, mali by byť predmetom miestnych aj regionálnych konzultácií a na základe analýz nákladov a výnosov by sa mala zväziť ich oprávnenosť uchádzať sa o finančnú podporu z fondov EÚ, ako aj z ďalších nástrojov finančného inžinierstva EÚ v rámci nového programovacieho obdobia; odporúča Komisii, aby vzala do úvahy možnosti, ktoré ponúkajú regionálne letiská v rámci hlavnej európskej dopravnej siete;
5. požaduje, aby kritériá pre získanie dotácií a prostriedkov verejného financovania boli jasne vymedzené a transparentné;
6. vyzýva Komisiu, aby pri budúcich revíziách usmernení o leteckej doprave zaujala vyvážený prístup s cieľom umožniť sociálne a ekonomicky životaschopný rozvoj regionálnych leteckých dopravných služieb a zároveň zohľadnila rozvoj infraštruktúry potrebnej na zabezpečenie intermodality, ako aj prístupnosti občanov EÚ k týmto službám a zásadu subsidiarity a proporcionality;
7. vyzýva Komisiu, aby pri podpore rozvoja regionálnych letísk a výstavby nových regionálnych letísk – predovšetkým v krajinách, ktorých hlavné letiská sú situované v odľahlých oblastiach – venovala osobitnú pozornosť vyváženému územnému rozvoju regiónov, ktoré zodpovedajú úrovni I a II klasifikácie územných jednotiek pre štatistické účely (NUTS), s cieľom zabezpečiť inováciu a konkurencieschopnosť v regiónoch, ktoré sú vzdialené od hlavného mesta a nemajú dobrú dopravnú dostupnosť, a uľahčiť rozvoj reálnych ekonomických a dopravných uzlov;
8. zdôrazňuje, že primeraný rozvoj regionálnych letísk prispieva k paralelnému rozvoju systému cestovného ruchu, ktorý je nesmierne dôležitou oblasťou pre mnoho európskych regiónov;

**Štvrtok 10. mája 2012**

9. konštatuje, že cestovný ruch preukazuje svoju odolnosť voči hospodárskej kríze a že je potrebné venovať osobitnú pozornosť všetkým prvkom alebo rozhodnutiam v rámci hospodárskej politiky, ktoré by mohli toto odvetvie podporiť alebo zabezpečiť jeho napredovanie, napríklad leteckej doprave a projektom letiskovej infraštruktúry;

10. zdôrazňuje, že niektoré regionálne letiská sú v prevádzke len počas hlavných turistických sezón, čo často vedie k dodatočnému organizačnému problému, vyšším jednotkovým nákladom atď.; vyzýva Komisiu, aby vzala do úvahy osobitný charakter a problémy týchto sezónnych regionálnych letísk pri prijímaní nových právnych predpisov pre toto odvetvie;

11. zdôrazňuje, že regionálne letiská sú čoraz dôležitejšie pre charterové letecké spoločnosti, ako aj pre nízkonákladových dopravcov; zdôrazňuje, že hlavný dôvod existencie charterových leteckých spoločností spočíva v súčasnosti v tom, že sú diaľkovými dopravcami do prázdninových destinácií, majú nižší sklon sedadiel a ponúkajú palubné služby porovnateľné so staršími leteckými spoločnosťami zabezpečujúcimi pravidelné lety, pričom často využívajú regionálne letiská, ktoré nedokážu obslúžiť pravidelnú linku a lietať, ktoré by mohlo konkurovať nízkonákladovým leteckým spoločnostiam s ich lietadlami na krátke vzdialenosti; pripomína, že lietadlá s úzkym trupom sú uprednostňované na krátkych trasách, najmä na miestach, kde sa sieťoví dopravcovia napájajú na uzly z regionálnych letísk, a nízkonákladovými dopravcami;

12. vyzýva Komisiu, aby zabezpečila správne uplatňovanie európskych a vnútroštátnych právnych predpisov o sociálnych a pracovných podmienkach v leteckých spoločnostiach tak, aby sa pracovníci zamestnaní na regionálnom letisku nestávali obeťmi sociálneho dumpingu a aby bola zabezpečená spravodlivá hospodárska súťaž a rovnaké podmienky v odvetví leteckej dopravy; vyzýva k tomu, aby mal letiskový personál vyhovujúce zmluvné podmienky, najmä pokiaľ ide o letiská, v ktorých väčšinu dopravy zabezpečujú nízkonákladové letecké spoločnosti;

13. vyjadruje znepokojenie nad tým, že niektoré praktiky nízkonákladových leteckých spoločností, ktoré lietajú často z regionálnych letísk, vedú k horšej kvalite služieb pre cestujúcich a k zhoršovaniu pracovných podmienok; vzhľadom na súčasné agresívne obchodné praktiky niektorých nízkonákladových leteckých spoločností lietajúcich z regionálnych letísk, ktorými zneužívajú svoje dominantné postavenie, a vzhľadom na skutočnosť, že obchodné činnosti sú hlavným zdrojom príjmov regionálnych letísk, vyjadruje znepokojenie nad pravidlom jednej batožiny a inými obmedzeniami týkajúcimi sa maximálnej povolenej hmotnosti príručnej batožiny, ktoré zaviedli niektoré letecké spoločnosti; zastáva názor, že tieto praktiky sú v rozpore s právnymi predpismi o hospodárskej súťaži, a domnieva sa, že tieto obmedzenia môžu predstavovať zneužívanie vlastného postavenia dopravcom; vyzýva preto členské štáty, aby stanovili spoločné horné hranice, ktoré majú letecké spoločnosti zaviesť s ohľadom na tieto obmedzenia, a domnieva sa, že všetky kontroly týkajúce sa maximálnej váhy a rozmerov batožiny by sa mali uskutočňovať pred príchodom k odletovému východu;

14. žiada, aby sa maloobchodné nákupy na letisku považovali za „základné položky“, ako je to v súčasnosti v prípade položiek, akými sú napríklad kabáty; schvaľuje rozhodnutie Španielska <sup>(1)</sup> zakázať na svojom území postupy uvedené v odseku 13, a vyzýva Komisiu, aby sa zaoberala zavedením podobného opatrenia na všetky letecké služby pochádzajúce z Európy;

15. domnieva sa, že preprava tovaru je pozitívnym faktorom pre regionálne letiská, ktorý môže priniesť ďalší rozvoj a pracovné miesta, a to aj pomocou zriadenia súvisiacich pozemných služieb a podnikov prepojených s regionálnymi letiskami; vyzýva Komisiu, aby vypracovala stratégiu, ktorá podporí prepravu tovaru a uľahčí spoluprácu medzi susednými regionálnymi letiskami;

16. naliehavo vyzýva orgány členských štátov, aby navrhli plány na rozvoj a zefektívnenie existujúcich regionálnych letísk;

<sup>(1)</sup> Zákon č. 1/2011 (4. marec 2011), ktorým sa ustanovuje štátny program pre bezpečnosť civilného letectva, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 21/2003 o bezpečnosti leteckej dopravy (7. júl 2003).

Štvrtok 10. mája 2012

17. domnieva sa, že regionálne letiská by nemali byť nástrojmi na prehlbovanie verejných deficitov a mali by byť vo všeobecnosti v strednodobom horizonte ekonomicky udržateľné;

### **Životné prostredie a inovácie**

18. naliehavo vyzýva Komisiu a členské štáty, aby bezodkladne urýchlili rozvoj spoločného podniku na vývoj novej generácie európskeho systému riadenia letovej prevádzky (spoločný podnik SESAR), iniciatívy s názvom Čisté nebo a presadzovanie právnych predpisov týkajúcich sa Jednotného európskeho neba; poznamenáva, že práca na spoločnom podniku SESAR a dôležitá úloha Európskej geostacionárnej navigačnej prekrývacej služby (EGNOS) prinesú regionálnym letiskám úžitok z projektov, ako je napríklad zabezpečenie úkonov riadiacej veže na diaľku, riadenie rýchlosti a preťaženia a zlepšenie prevádzkových postupov;

19. uznáva, že riadenie kapacity nie je rovnaké na letiskách s koordináciou prevádzkových intervalov ako na letiskách bez koordinácie prevádzkových intervalov; zastáva názor, že mnohé regionálne letiská majú množstvo voľných kapacít, ktoré by sa mohli využiť, a že využitím týchto voľných kapacít možno zmenšiť preťaženie a preplnenie veľkých letísk a minimalizovať vplyv na životné prostredie; uznáva, že dobré spojenie medzi hlavnými letiskami a okolitými regionálnymi letiskami môže prispieť k zmenšeniu preťaženia;

20. zdôrazňuje úlohu regionálnych letísk, ktoré sú hnacou silou rozvoja inovačných zoskupení tým, že začínajúcim podnikom znižujú počiatočné náklady súvisiace s ich umiestnením, najmä v odľahlých regiónoch;

21. vyzýva členské štáty a regionálne a miestne orgány, aby pri rozhodovaní o umiestňovaní letísk, a vždy vtedy, keď je potrebná renovácia alebo rozšírenie zariadení regionálnych letísk, zohľadňovali nielen hospodárske a finančné aspekty, ale aj environmentálne, teritoriálne, geologické a meteorologické faktory a ďalšie racionálne kritériá; zároveň zdôrazňuje dôležitosť využívania a modernizácie existujúcich zariadení namiesto budovania nových;

### **Preťaženie a multimodalita**

22. poznamenáva, že v nedávno vykonaných štúdiách sa uvádza, že európske regióny strácajú priame spojenia s niektorými z najpreťaženejších letísk, a vyjadruje sklamanie nad tým, že štúdie vypracované Európskou komisiou sa zameriavajú len na veľké letiská; navrhuje preto, aby sa rozsah zamerania všetkých budúcich štúdií rozšíril o regionálne letiská, a nabáda členské štáty a Komisiu, aby zatiaľ podporovali spojenia medzi regionálnymi letiskami a hlavnými letiskami v členských štátoch s cieľom pomôcť rozmachu hospodárstva v oblastiach okolo regionálnych letísk a zároveň poskytnúť jedno riešenie problému súvisiaceho s preťaženosťou leteckej dopravy v Európe;

23. naliehavo vyzýva všetky strany a inštitúcie zapojené do revízie nariadenia (EHS) č. 95/93 (zmeneného a doplneného nariadením (ES) č. 793/2004), aby sa zamerali skôr na zabezpečenie nových kapacít na letiskách ako na vytlačenie regionálnych leteckých služieb z trhu nižšími cenami; považuje za dôležité, aby regionálne letiská mali prístup k uzlovým letiskám, a zastáva názor, že sa to musí zohľadniť počas revízie nariadenia (EHS) č. 95/93, najmä v súvislosti s plánmi týkajúcimi sa sekundárneho obchodovania s prevádzkovými intervalmi a predpokladaným postupným zavádzaním ďalších trhových mechanizmov vrátane primárneho obchodovania, ktoré by mohli viesť k prerušeniu spojení medzi regionálnymi letiskami a veľkými uzlovými letiskami;

24. vyzýva Komisiu, aby zvolila racionálny prístup k administratívnej a právnej úprave riadenia prevádzkových intervalov na regionálnych letiskách, keďže ich nedostatok by mohol viesť k obmedzeniu siete; vzhľadom na to, že veľké uzlové letiská čoskoro naplnia svoju kapacitu, vyzýva Komisiu, aby vypracovala stratégiu pridelenia prevádzkových intervalov regionálnych letísk s cieľom prilákať nové letecké spoločnosti a podporiť hospodársku súťaž, odľahčenie veľkých letísk a rozvoj regionálnych letísk;

**Štvrtok 10. mája 2012**

25. vyjadruje poľutovanie nad tým, že regionálne letiská, ktoré sa nachádzajú mimo mestských centier, často nemajú primerané prepojenie so sieťou pozemných komunikácií; vyzýva členské štáty, aby rozvíjali svoje politiky v oblasti intermodality a investovali do týchto strategicky dôležitých intermodálnych prepojení, napríklad prepojení so železničnou sieťou, keďže prepojenie regionálnych letísk s inými časťami dopravnej siete vrátane iných letísk povedie k väčšiemu využívaniu regionálnych letísk v prípadoch, keď kapacity uzlových letísk nestačia;

26. zdôrazňuje, že nedostatok rozhodných opatrení na zvýšenie dostupnosti regionálnych letísk prostredníctvom vhodných spojení s mestskými centrami, a to aj investovaním do dopravnej infraštruktúry, obmedzuje hospodársky a sociálny rozvoj regiónov;

27. poukazuje na potrebu lepšej integrácie jednotlivých spôsobov dopravy; naliehavo vyzýva Komisiu, aby predložila oznámenie, ktoré by priemyslu dalo podnet na vývoj systému predaja multimodálnych cestovných lístkov platných na vlakovú i leteckú dopravu; poukazuje na skutočnosť, že systémy tohto druhu sa už používajú v niektorých členských štátoch, a preto naliehavo vyzýva všetky strany k výmene najlepších postupov v tejto oblasti;

28. poukazuje na naliehavú potrebu garantovať kapacity letísk v Európskej únii tak, aby nestratili konkurencieschopnosť v porovnaní s ostatnými regiónmi zaznamenávajúcimi rast, a predísť tak presunu dopravy do susedných regiónov; zastáva názor, že regionálne letiská môžu pomôcť znížiť preťaženosť hlavných európskych letísk a pomôcť im udržať si vedúce postavenie;

29. domnieva sa, že plány rozvoja siete železničnej a cestnej dopravy by mali zohľadňovať polohu letísk s cieľom zahrnúť letiská do pozemnej dopravnej siete vo výstavbe; poukazuje na potrebu rozvíjať siete regionálnych letísk založené na integrovaných prepojeniach s hlavnými letiskami s cieľom zlepšiť mobilitu ľudí a zefektívniť prepravu tovaru;

30. zdôrazňuje, že dobre rozvinutá sieť regionálnych letísk zlepší aj bezpečnosť cestujúcich, a to tým, že okrem iného zabezpečí, že v prípade zhoršenia počasia alebo iných okolností bude k dispozícii sieť núdzových alebo alternatívnych letísk;

31. považuje za nevyhnutné zahrnúť medzi základné prvky špecializáciu na nákladnú dopravu, ktorá prispeje k plánovaniu letiskovej mapy, a optimalizovať využívanie dostupnej infraštruktúry; poukazuje na skutočnosť, že primerané uplatňovanie tejto zásady spolu so zodpovedajúcou správou prevádzkových intervalov v segmentoch osobnej a nákladnej dopravy by mali pomáhať zabraňovať saturácii na hlavných letiskách; zdôrazňuje dôležitú úlohu, ktorú v tejto stratégii zohrávajú regionálne letiská;

***Transeurópska dopravná sieť (TEN-T)***

32. zastáva názor, že regionálne letiská zohrávajú dôležitú úlohu z hľadiska územnej súdržnosti a sociálneho a hospodárskeho rozvoja regiónov, najmä regiónov s nedostatkom iných druhov dopravy; žiada preto, aby boli regionálne letiská brané do úvahy pri prijímaní budúcej politiky týkajúcej sa transeurópskej dopravnej siete; okrem toho je pevne presvedčený, že veľké regionálne letiská so stabilnou celoročnou dopravou, ktoré preukázateľne prispievajú k hospodárskemu rozvoju, obnove priemyslu a zamestnanosti vo svojom regióne, by sa mali zahrnúť do rokovaní o plánovaní siete TEN-T, a to najmä letiská s veľkokapacitným spojením s tretími krajinami a vnútroeurópskou dopravou, letiská, ktoré prispievajú k multimodálnemu charakteru dopravy vo svojom regióne, a tie regionálne letiská, ktoré môžu slúžiť na odstránenie kapacitných nedostatkov;



Štvrtok 10. mája 2012

33. zdôrazňuje, že regionálne letiská v cezhraničných regiónoch, ktoré sa nachádzajú vo vzájomnej tesnej blízkosti, by mali preukázať spoluprácu a koordináciu pri využívaní existujúcich kapacít ako predpoklad pre spolufinancovanie EÚ prostredníctvom TEN-T, Kohézneho fondu a regionálnych fondov;

34. domnieva sa, že regionálne letiská by ako súčasť siete TEN-T mohli zohrávať vedúcu úlohu pri vytváraní širšieho Spoločného európskeho leteckého priestoru zahŕňajúceho 1 miliardu ľudí v EÚ a v susedných krajinách, a to v súlade s oznámením Komisie (COM(2011)0415);

35. vyjadruje poľutovanie nad tým, že Komisia nevenovala pozornosť požiadavke Parlamentu a Rady uvedenej v článku 10 ods. 4 rozhodnutia 884/2004/ES, aby regionálne letiská boli spojené so sieťou, najmä z hľadiska potreby zabezpečenia leteckých dopravných služieb pre európske regióny spolu s rozvojom služieb železničnej prepravy, keďže leteckou dopravou sa za určitých okolností dá dostať do väčších vzdialeností a možno ňou z hľadiska času, nákladov a vplyvu na životné prostredie efektívnejšie obsluhovať menšie trhy; zdôrazňuje preto mimoriadny význam prepojenia služieb železničnej dopravy, najmä vysokorychlostnej a diaľkovej železničnej dopravy, s letiskami;

36. vyjadruje presvedčenie, že rozsiahlejšie zahrnutie letísk do nových usmernení o TEN-T uľahčí prístup k súkromnému financovaniu projektov letiskovej infraštruktúry a vyšle pozitívny signál kapitálovým trhom; vyzýva Komisiu, aby počas preskúmania TEN-T uznala dôležitú súvislosť medzi regionálnymi leteckými službami a hospodárskym oživením;

### **Bezpečnosť**

37. poukazuje na to, že náklady na realizáciu bezpečnostných opatrení na menších regionálnych letiskách sú proporcionálne vyššie než na veľkých letiskách, ktoré využívajú výhody úspor z rozsahu; domnieva sa však, že akýkoľvek návrh týkajúci sa financovania bezpečnostných opatrení nesmie narúšať hospodársku súťaž medzi letiskami alebo skupinami letísk;

38. pripomína, že smernica o letiskových poplatkoch <sup>(1)</sup> sa vzťahuje len na letiská s viac ako 5 miliónmi cestujúcich a/alebo najväčšie letisko v každom členskom štáte EÚ; domnieva sa, že posúdenie vplyvu na malé a stredné letiská by malo tvoriť podstatnú časť každej revízie príslušných smerníc;

39. naliehavo vyzýva Radu, aby prijala pozíciu k poplatkom za bezpečnostnú ochranu leteckej dopravy, a domnieva sa, že prísnejšie bezpečnostné opatrenia by sa mali financovať zo všeobecných daní príslušného členského štátu, lebo bezpečnosť leteckej dopravy je záležitosťou národnej bezpečnosti; zdôrazňuje, že podobné pravidlá by sa mali uplatňovať na všetky druhy dopravy, aby sa zabezpečila spravodlivá hospodárska súťaž;

40. uznáva potrebu spoľahlivých detekčných zariadení tekutín, aerosólov a gélov (LAG), ktoré zabezpečia vysoký stupeň pravdepodobnosti odhalenia širokej škály tekutých výbušnín, a naliehavo vyzýva Komisiu, aby zväzila dôsledky dodržiavania budúcich požiadaviek na detekčnú kontrolu LAG pre regionálne letiská;

41. upozorňuje na vplyv, ktorý budú mať nové nariadenia na nákladnú leteckú dopravu, a osobitne na skutočnosť, že mnohé regionálne letiská sú závislé od nákladnej dopravy; naliehavo vyzýva členské štáty a Komisiu, aby preskúmali hospodárske dôsledky týchto nariadení s cieľom zabezpečiť, že nákladná doprava nepresunú ich prevádzky mimo EÚ;

### **Transparentnosť**

42. navrhuje, aby boli spoločnosti povinné ponúknuť všetkým obyvateľom vo všetkých štátoch EÚ možnosť platenia kreditnou alebo debetnou kartou bez poplatku, a ďalej odporúča, aby s používaním tejto karty neboli spojené žiadne mesačné poplatky ani poplatky za správu, a to ani v prípade, ak túto možnosť ponúka spoločnosť, ktorá nie je spojená s leteckou spoločnosťou, a aby v prípade, ak veľká väčšina cestujúcich platí leteckým spoločnostiam osobitný poplatok súvisiaci s platbou, bol takýto poplatok zakázaný a považovaný za nevyhnutný, a preto zahrnutý do inzerovanej ceny;

<sup>(1)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES z 11. marca 2009 o letiskových poplatkoch.

**Štvrtok 10. mája 2012**

43. zdôrazňuje, že kým v niektorých lietadlách môže byť obmedzený priestor na uloženie batožiny, na letoch v rámci EÚ neexistujú žiadne spoločné usmernenia týkajúce sa veľkosti alebo hmotnosti príručnej alebo podanej batožiny; navrhuje, aby Komisia podporila priemysel v stanovení spoločných horných hraníc pre obmedzenia, keďže by to cestujúcim poskytlo väčšiu istotu pri cestovaní; domnieva sa, že na to, aby toto opatrenie fungovalo na globálnom trhu, je potrebné do tohto procesu zapojiť Medzinárodnú organizáciu civilného letectva (ICAO);

44. konštatuje, že niektoré letecké spoločnosti účtujú poplatky za odbavenie batožiny, ktoré sa často javia ako neúmerne vysoké, a vyzýva Komisiu, aby preskúmala túto prax so zreteľom na postupy stanovené v bode 13 a na spravodlivú a transparentnú cenovú politiku;

45. navrhuje, aby sa stanovila horná hranica výšky poplatkov ukladaných leteckými spoločnosťami za nadrozmernú batožinu a batožinu s nadmernou hmotnosťou;

**Prístupnosť**

46. vyzýva spoločnosti zodpovedné za riadenie regionálnych letísk, aby vykonali nevyhnutné stavebné zmeny v prospech osôb so zdravotným postihnutím tak, aby im bol umožnený prístup do rôznych letískových priestorov bez pomoci a využívanie všetkých služieb bez ťažkostí;

47. zdôrazňuje, že regionálne letiská predstavujú vďaka malej veľkosti svojich terminálov, kompaktnosti a organizácii, pridanú hodnotu pre cestujúcich so zníženou pohyblivosťou, cestujúcich s rodinami atď.; vyzýva Komisiu, letiská a ďalšie zúčastnené strany, aby sa realizovali návrhy a výstavba terminálov, ktoré sú prístupnejšie a prívetivejšie pre uvedené skupiny cestujúcich;

\*

\*       \*

48. poveruje svojho predsedu, aby postúpil toto uznesenie Rade a Komisii.

---

## Ochrana finančných záujmov Európskej únie – Boj proti podvodom - Výročná správa 2010

P7\_TA(2012)0196

### Uznesenie Európskeho parlamentu z 10. mája 2012 o ochrane finančných záujmov Európskej únie – Boj proti podvodom – Výročná správa 2010 (2011/2154(INI))

(2013/C 261 E/02)

Európsky parlament,

- so zreteľom na svoje uznesenia o predchádzajúcich výročných správach Komisie a Európskeho úradu pre boj proti podvodom (OLAF),
- so zreteľom na správu Komisie Európskemu parlamentu a Rade z 29. septembra 2011 s názvom Ochrana finančných záujmov Európskej únie – Boj proti podvodom – Výročná správa 2010 (COM(2011)0595) a na jej sprievodné dokumenty (SEC(2011)1107, SEC(2011)1108 a SEC(2011)1109) <sup>(1)</sup>,
- so zreteľom na jedenástu správu o činnosti úradu OLAF – Výročná správa za rok 2011 <sup>(2)</sup>,
- so zreteľom na výročnú správu Dvora audítorov o plnení rozpočtu za rozpočtový rok 2010 spolu s odpoveďami inštitúcií <sup>(3)</sup>,

<sup>(1)</sup> [http://ec.europa.eu/anti\\_fraud/documents/reports-commission/2010\\_sk.pdf](http://ec.europa.eu/anti_fraud/documents/reports-commission/2010_sk.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> Ú. v. EÚ C 326, 10.11.2011, s. 1.