



EUROPOS PARLAMENTAS

2009–2014

---

*Transporto ir turizmo komitetas*

---

**2011/2196(INI)**

19.12.2011

## **PRANEŠIMO PROJEKTAS**

dėl regioninių oro uostų ir oro susisiekimo paslaugų ateities Europos Sąjungoje  
(2011/2196(INI))

Transporto ir turizmo komitetas

Pranešėjas: Philip Bradbourn

PR\_INI

## TURINYS

	<b>Psl.</b>
PASIŪLYMAS DĖL EUROPOS PARLAMENTO REZOLIUCIJOS .....	3
AIŠKINAMOJI DALIS .....	8

## PASIŪLYMAS DĖL EUROPOS PARLAMENTO REZOLIUCIJOS

### dėl regioninių oro uostų ir oro susisiekimo paslaugų ateities Europos Sąjungoje (2011/2196(INI))

*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“ (2005/C 312/01),
  - atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „ES ir kaimyniniai regionai. Naujas požiūris į bendradarbiavimą transporto srityje“ (COM(2011) 0415),
  - atsižvelgdamas į 2011 m. kovo 24 d. Europos Parlamento rezoliuciją dėl pasaulinės navigacijos palydovų sistemos taikomųjų transporto programų. Trumpojo ir vidutinio laikotarpio ES politika<sup>1</sup>,
  - 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 (A7-0000/2012),
- A. kadangi šiuo metu nėra tikslios termino „regioninis oro uostas“ apibrėžties; kadangi dėl to šiame pranešime regioniniai oro uostai apibrėžiami kaip ne pagrindiniai oro uostai, neatsižvelgiant į keleivių srautą, o regioninės oro susisiekimo paslaugos apibrėžiamos kaip iš regioninio oro uosto ir (arba) į jį vykdomas skrydis;
- B. kadangi 90 proc. Europos piliečių gyvena regionuose ir regioninė aviacija yra pagrindinis judumą jiems suteikiantis veiksnys; kadangi šis veiksnys taip pat suteikia galimybę verslui persikelti į regionus ir skatinti ekonominę gerovę;
- C. kadangi susisiekimas, kurį ES regionams, piliečiams ir įmonėms teikia aviacija, yra išskirtinis ir nepakeičiamas; kadangi Europos oro uostai sudaro 150 000 miestų porų tinklą, o Europos greitieji traukiniai – apie 100 miestų porų tinklą;
- D. kadangi, kai kurioms oro transporto bendrovėms pradėjus taikyti griežtą politiką rankiniam bagažui, mažmeninės prekybos apimtis oro uostuose sumažėjo 40 proc.; kadangi dėl vieno bagažo vieneto taisyklės kai kuriuose regioniniuose oro uostuose pardavimas sumažėjo beveik 70 proc.; kadangi 32 proc. mažmeninės prekybos pelno oro

---

<sup>1</sup> Priimti tekstai, P7\_TA(2011)0250.

uostuose skiriama oro transporto bendrovėms subsidijuoti taikant mažesnius nusileidimo mokesčius;

- E. pažymi, kad Ispanijos vyriausybė aiškiai uždraudė oro transporto bendrovėms taikyti vieno bagažo vieneto taisyklę iš Ispanijos oro uostų vykdant išvykstatamuosius skrydžius;
- F. pripažįsta, kad didžiuosiuose Europos oro uostuose trūksta pajėgumų;
- G. pažymi, kad finansų ir valstybės garantuotos skolos krizė iš esmės pakeitė oro uostų finansavimo sąlygas ES, visų pirma ne pagrindiniuose oro uostuose;

### ***Regioninio oro susisiekimo paslaugų ekonomika***

1. supranta, kad ekonominės svarbos oro susisiekimo paslaugoms, visų pirma toms paslaugoms, kuriomis sujungiami atokūs regionai ir salos, reikia taikyti su viešąja paslauga susijusį išipareigojimą; mano, kad be viešųjų lėšų šios paslaugos nebūtų ekonomiškai perspektyvios;
2. ragina Komisiją laikytis suderinto požiūrio ateityje peržiūrint aviacijos gaires, siekiant užtikrinti socialiai ir ekonomiškai įgyvendinamą regioninio oro susisiekimo paslaugų plėtrą;
3. supranta, kad komercinė veikla yra pagrindinis regioninių oro uostų pajamų šaltinis, ir yra susirūpinęs dėl vieno bagažo vieneto ir kitų leidžiamo rankinio bagažo apribojimų, kuriuos taiko tam tikros oro transporto bendrovės; apgailestauja, kad tai kelia grėsmę galimybei sėkmingai vykdyti mažmeninę prekybą, o ji yra regioninių oro uostų, kurie, siekdami pritraukti oro transporto bendroves, susitarė dėl konkurencingų leidimosi mokesčių, gaunamų oro uosto pajamų šaltinis; mano, kad šie apribojimai gali būti laikomi piktnaudžiavimu vežėjo padėtimi;
4. ragina oro uostuose įsigytas mažmeninės prekybos prekes laikyti būtinais daiktais, kaip šiuo metu tokiais daiktais laikomi paltai; džiaugiasi Ispanijos sprendimu savo teritorijoje uždrausti 3 dalyje nurodytą praktiką<sup>1</sup> ir ragina Komisiją išnagrinėti panašios priemonės taikymo galimybę visoms iš Europos teikiamoms oro susisiekimo paslaugoms;

### ***Aplinka ir naujovės***

5. primygtinai ragina Komisiją ir valstybes nares kuo skubiau paspartinti Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo mokslinių tyrimų programos (SESAR) ir Bendro Europos dangaus plėtrą; pažymi, kad vykdant SESAR veiklą ir Europos geostacionarinei navigacinei tinklo sistemai (EGNOS) atliekant svarbų vaidmenį regioniniams oro uostams bus teikiama tokių projektų kaip nuotolinių bokštų statymas, pajėgumų didinimas ir geresnės veiklos procedūros taikymas, nauda;
6. pripažįsta, kad oro uostuose, kuriuose laiko tarpų paskirstymas koordinuojamas, pajėgumai nėra valdomi taip pat, kaip oro uostuose, kuriuose laiko tarpų paskirstymas

---

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

nekoordinuojamas; laikosi nuomonės, kad daugelyje regioninių oro uostų yra daug neišnaudotų pajėgumų, kuriuos būtų galima panaudoti, ir kad panaudojant šiuos neišnaudotus pajėgumus galima sumažinti spūstis ir orlaivių skraidymo prieš leidžiantis laiką didžiuosiuose oro uostuose, taip pat poveikį aplinkai;

### ***Spūstys ir daugiarūšis transportas***

7. pažymi, kad Komisijos tyrime dėl laiko tarpų paskirstymo tvirtinama, jog „Europos regionai netenka tiesioginių jungčių su kai kuriais labiausiai perpildytais oro uostais“<sup>1</sup>, ir apgailestauja, kad šiame tyrime nagrinėjami tik didieji oro uostai;
8. primygtinai ragina visas šalis ir institucijas, kurios dalyvauja peržiūrint Reglamentą (EEB) Nr. 95/93 (iš dalies pakeistą Reglamentu (EB) Nr. 793/2004), dėmesį skirti naujų pajėgumų kūrimui oro uostuose, o ne regioninio oro susisiekimo paslaugų pašalinimui iš rinkos nustatant dideles kainas; mano, kad regioniniams oro uostams būtina turėti susisiekimą su pagrindiniais transporto mazgais, ir laikosi nuomonės, kad tai būtina apsvaistyti per kitą Reglamento (EEB) Nr. 95/93 peržiūrą, visų pirma atsižvelgiant į antrinės prekybos laiko tarpais planus ir numatomą laipsnišką kitų rinkos mechanizmų taikymą, įskaitant pirminę prekybą, dėl kurios galėtų nutrūkti regioninių oro uostų ir pagrindinių transporto mazgų jungtys;
9. apgailestauja, kad toli nuo miestų centrų esantys regioniniai oro uostai dažnai toje vietoje tinkamai neprijungiami prie transporto tinklo;
10. pažymi, kad būtina geriau tarpusavyje integruoti transporto rūšis, taip pat pažymi, kad transporto rūšių dalys rinkoje turi būti nustatytos pačios rinkos; primygtinai ragina Komisiją pateikti komunikatą, kuriame sektoriaus atstovai būtų skatinami plėtoti daugiarūšį vežimą parduodant tęstinės kelionės bilietus geležinkelių ir oro transporto sektoriuje; nurodo, kad šios rūšies sistemos jau taikomos, pvz., kai kurie Vokietijos vežėjai kartu parduoda ir traukinių, ir lėktuvų bilietus;

### ***Saugumas***

11. pažymi, kad saugumo priemonių įgyvendinimo išlaidos mažesniuose regioniniuose oro uostuose yra proporcingai didesnės, palyginti su didžiais oro uostais, kurie gauna naudos iš masto ekonomijos; šiuo atžvilgiu mano, kad išlaidos turėtų būti lygiau paskirstomos keleiviams, oro uostams ir bendriems mokesčiams;
12. primena, kad ES direktyva dėl oro uostų mokesčių<sup>2</sup> taikoma ne tik tiems oro uostams, kuriuose būna daugiau kaip 5 mln. keleivių, ir (arba) didžiausiam kiekvienos ES valstybės narės oro uostui; siūlo, kad pasiūlyme dėl aviacijos saugumo mokesčių būtų laikomasi tokio paties požiūrio ir kad oro uostuose, kuriuose keleivių būna mažiau kaip 5 mln., saugumas turėtų būti padengiamas iš bendrų mokesčių; mano, kad poveikio mažiems ir vidutiniams oro uostams vertinimas turėtų būti pagrindinė bet kokios susijusių direktyvų peržiūros dalis;

---

<sup>1</sup> Peržiūrų poveikio Reglamentui Nr. 95/93 vertinimas. Galutinė ataskaita (Steer Davies Gleave, 2011 m. kovo mėn.).

<sup>2</sup> 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių.

13. primygtinai ragina Tarybą priimti poziciją dėl aviacijos saugumo mokesčių ir mano, kad griežtesnės saugumo priemonės turėtų būti finansuojamos iš bendrų mokesčių, nes aviacijos saugumas yra nacionalinio saugumo klausimas;
14. pripažįsta, kad reikia patikimos skysčių, aerozolių ir gelių tikrinimo įrangos, kuri užtikrintų didelę tikimybę aptikti daug įvairių skystųjų sprogstamųjų medžiagų, tačiau apgailestauja, kad šioje srityje trūksta patikimų technologijų, ir primygtinai ragina Komisiją apsvarstyti būsimų skysčių, aerozolių ir gelių tikrinimo reikalavimų taikymo poveikį regioniniams oro uostams;
15. atkreipia dėmesį į naujų nuostatų poveikį oro transportu vežamiems kroviniams, itin pabrėždamas tai, kad daug regioninių oro uostų yra priklausomi nuo krovinio transporto; primygtinai ragina valstybes nares ir Komisiją išnagrinėti ekonominį šių nuostatų poveikį, siekiant užtikrinti, kad krovinių vežėjai savo veiklos neperkeltų už ES ribų;

### ***Transeuropinis transporto tinklas (TEN-T)***

16. yra tvirtai įsitikinęs, kad didieji regioniniai oro uostai, kuriuose oro eismas vykdomas ištisuose metus, turėtų būti įtraukti į TEN-T pagrindinį tinklą, visų pirma tie regioniniai oro uostai, kuriuose yra daug jungčių su trečiosiomis šalimis ir Europos transportu, taip pat tie, kurie gali padėti sumažinti trikdžius;
17. mano, kad regioniniai oro uostai, kaip TEN-T dalis, galėtų atlinkti pagrindinį vaidmenį kuriant platesnę Europos bendrąją aviacijos erdvę, kuri apimtų 1 mlrd. asmenų ES ir kaimyninėse šalyse, remiantis Komisijos komunikatu<sup>1</sup>;
18. apgailestauja, kad Komisija nekreipė dėmesio į Sprendimo Nr. 884/2004/EB 10 straipsnio 4 dalyje pateiktą Parlamento ir Tarybos prašymą regioninius oro uostus prijungti prie tinklo, visų pirma atsižvelgiant į būtinybę užtikrinti Europos regionuose oro transporto paslaugas kartu plėtojant greitųjų traukinių paslaugas, nes tam tikromis aplinkybėmis oro transportu galima nukeliauti toliau ir laiko, išlaidų ir poveikio aplinkai požiūriu šio transporto rūšis gali būti veiksmingesnė mažesnėse rinkose;
19. mano, kad oro uostus labiau įtraukus į naujas TEN-T gaires bus sudaromos palankesnės sąlygos oro uostų infrastruktūros projektams gauti privatųjį finansavimą, o kapitalo rinkoms siunčiami teigiami ženklai; ragina Komisiją peržiūrint TEN-T pripažinti labai svarbią regioninio oro susisiekimo paslaugų ir ekonomikos atsigavimo sąsają;

### ***Skaidrumas***

20. pažymi, kad kai kurie oro vežėjai, ypač pigių skrydžių vežėjai, linksta prie pagrindinės lėktuvo bilietų kainos pridėti privalomus mokesčius, pvz., mokesčius už naudojimąsi debeto ar kredito kortelėmis; yra susirūpinęs, kad tai kai kuriuos keleivius gali atbaidyti nuo naudojimosi regioninio oro transporto paslaugomis; norėtų išvysti, kad persvarstant oro transporto keleivių teises išskirtinis dėmesys būtų skiriamas poveikiui, kurį ši praktika daro regioninio oro susisiekimo paslaugoms;

---

<sup>1</sup> COM (2011) 0415, 2.1 skirsnis.

21. pažymi, kad nors krovimas į kai kuriuos orlaivius gali būti ribotas, nėra bendrų rankinio ar vežamo bagažo dydžiui ar svoriui vykdant ES skrydžius taikomų gairių; siūlo Komisijai skatinti sektoriaus atstovus nustatyti bendrus didžiausius apribojimų dydžius, nes taip keleiviams keliaujant būtų suteikiama daugiau tikrumo; mano, kad į šį procesą būtina įtraukti Tarptautinės civilinės aviacijos organizaciją, siekiant, kad ši tvarka būtų veiksminga pasaulinėje rinkoje;
22. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai ir Komisijai.

## AIŠKINAMOJI DALIS

Regioniniai oro uostai ir oro susisiekimo paslaugos yra ne tik labai svarbūs kaip transporto mazgai, kuriais regionuose perkeliant asmenis ir prekes padedama sudaryti palankias sąlygas sklandžiam ES bendrosios rinkos veikimui, bet jie taip pat yra savaime labai svarbūs kaip ekonomikos augimo varomoji jėga. Kartu regioniniai oro uostai ir oro susisiekimo paslaugos išplečia tradicinių prekybos kelių ribas ir iš esmės skatina miestų ir regionų, kuriuose vykdoma jų veikla, augimą. Atsižvelgdamas į šios infrastruktūros ir paslaugų svarbą ne pagrindinėse miesto teritorijose gyvenantiems asmenims ir visai ES, pranešėjas yra labai susirūpinęs dėl to, kad siūlant aviacijos srities teisės aktus Europos Komisijoje linkstama daugiausia dėmesio skirti didiesiems pagrindiniams oro uostams. Šiame pranešime pateikiau rekomendacijų, kuriomis siekiama atkurti šią pusiausvyrą ir atkreipti dėmesį į tai, kaip dažnai kai kuriuose ES teisės aktuose nesąmoningai, tačiau neproporcingai buvo daromas poveikis regioniniams oro uostams ir oro susisiekimo paslaugoms. Be to, pradėjau diskusiją ir pasiūliau politikos priemones, kuriomis, jeigu Komisija jas priimtų, galėtų būti didinamas regioninių oro uostų ir oro susisiekimo paslaugų veiklos ir ekonominis veiksmingumas, taip pat gerinama keleivių, kurie naudojami šia infrastruktūra ir paslaugomis, patirtis.

Jau įžangoje pažymėjau, kad regioniniai oro uostai visuomenei teikia didelę ekonominę naudą, todėl nustebau sužinojęs, kaip sunku rasti vieną aiškia apibrėžtį to, kas yra regioninis oro uostas. Bendravau su Komisijos nariais ir suinteresuotaisiais sektoriaus subjektais, tačiau man buvo pateikta daug netinkamų, prieštaringų ir dažnai viena kitai prieštaraujančių apibrėžčių. Jeigu Komisija ketina užtikrinti, kad ateityje ji atsižvelgs į daugelio ES regioninių oro uostų poreikius, mano nuomone, jai reikia aiškos, konkrečios, nuoseklios ir tikslios regioninių oro uostų apibrėžties. Po visą ES yra išsibarstę labai daug regioninių oro uostų, kurie labai skiriasi dydžiu, teikiamomis paslaugomis, rinkomis, kuriose jie vykdo veiklą, ir oro uostams teikiamomis oro susisiekimo paslaugomis. Dėl to apibrėžtys, kuriomis paprasčiausiai nustatomas sutartinis keleivių skaičius arba kurios apima visus ne sostinėse ir (arba) sostinių regionuose esančius oro uostus, bus netikslios. Atsižvelgdamas į tai, kad šiuo metu nėra tikslios apibrėžties, pranešėjas šiame pranešime nusprendė pateikti paprastą ir plačią apibrėžtį, pagal kurią regioninis oro uostas apibrėžiamas kaip bet koks ne pagrindinis oro uostas (neatsižvelgiant į keleivių srautą), o regioninio oro susisiekimo paslaugos apibrėžiamos kaip iš regioninio oro uosto ir (arba) į jį teikiamos oro susisiekimo paslaugos.

Aviacija yra nedidelis sektorius, todėl labai svarbu, kad sukurtume stiprią, konkurencingą ir ekonomiškai perspektyvią ES aviacijos erdvę. Tai ypač taikytina regionų lygmeniu, kuriuo šio sektorius gali būti mažiausias. Be ekonominių kliūčių, su kuriomis susiduriame, mums taip pat kyla su aviacijos poveikiu aplinkai, spūstims, saugumui ir su poreikiu tiksliau nustatyti svarbų aviacijos indėlį į ES transporto tinklą susijusių sunkumų. Todėl pranešėjas bandė atsižvelgti į visas šias svarbias sritis ir nagrinėti ne vien tik konkrečius regioninės aviacijos klausimus, bet ir priemones, kuriomis regioninė aviacija gali padėti kurti veiksmingesnę visos ES aviacijos erdvę. Pavyzdžiui, manau, kad regioniniai oro uostai, kuriuose šiuo metu neišnaudojami visi pajėgumai, galbūt galėtų būti naudojami kai kurių labai perpildytų pagrindinių oro uostų spūstims mažinti, visų pirma teikiant regionines paslaugas. Tinkamai įgyvendinus, tai galėtų sumažinti spūstis ir būti labiau veiksminga aplinkos požiūriu. Panašiai, nagrinėjant laiko tarpusnius, Komisijai siūlyčiau išskirtinį dėmesį skirti regioniniams oro uostams ir oro susisiekimo paslaugoms, nes dėl jiems taikomų kainų kyla pavojus, kad jie bus



pašalinti iš rinkos, atsižvelgiant į didesnę didžiųjų oro uostų, oro transporto bendrovių ir oro transporto bendrovių sąjungų susivienijimą. Vieta nekonkurencingoje ir monopolinėje rinkoje darytų itin didelę žalą ne tik regioninei aviacijai, bet ir ES piliečiams, kurie susidurtų su mažesniu pasirinkimu ir kylančiomis kainomis.

Taip pat raginau Komisiją ir valstybes nares kuo skubiau paspartinti SESAR ir Bendro Europos dangaus plėtrą, nes užbaigus šiuos projektus ekonominiu ir aplinkos požiūriu būtų galima nemažai sutaupyti dėl didesnio veiksmingumo ir kai kuriems mažesniems regioniniams oro uostams sudarant sąlygas gauti naudos iš SESAR projektų, kaip antai nuotolinių bokštų statymo. Be to, manau, kad ES transporto erdvę būtų galima padaryti daug veiksmingesnę, į TEN-T pagrindinį tinklą įtraukiant kai kuriuos didžiuosius regioninius oro uostus. Iš tiesų, esu tvirtai įsitikinęs, kad regioninio oro susisiekimo paslaugas būtina laikyti neatsiejama tinklo dalimi, o ne palikti jas TEN-T tinklo nuošalyje. Pranešėjas mano, kad regioninius oro uostus geriau integruodami į transporto tinklą galime paskatinti sektoriaus atstovus teikti papildomą naudą ES piliečiams, pvz., plėtoti daugiarūšį vežimą parduodant tęstinės kelionės bilietus geležinkelių ir oro transporto sektoriuose.

Galiausiai bandžiau nagrinėti su skaidrumu, kuris gali daryti didelį poveikį keleivių patirčiai, susijusius klausimus, taip pat su regioninių oro uostų teise pasirinkti daug pajamų teikiančią ekonominį modelį susijusius klausimus. Šiame pranešime siekiama spręsti su kai kurių pigių skrydžių vežėjų taikoma praktika susijusias problemas, pvz., plačiai skelbiama praktika, kai prie pagrindinės lėktuvo bilietų kainos šie vežėjai prideda tam tikrus privalomus mokesčius arba kai nustato itin griežtas ir varžančias vieno bagažo vieneto taisykles, kurias taikant gali kilti didelis pavojus galimybei sėkmingai vykdyti mažmeninę prekybą, o ji yra regioninių oro uostų, kurie, siekdami pritraukti oro transporto bendroves, dažnai susitaria dėl konkurencingų leidimosi mokesčių, gaunamų oro uosto pajamų šaltinis.

Apibendrinamas pareiškiu, kad tvirtai tikiu, jog Europos regioninius oro uostus ir oro susisiekimo paslaugas būtina laikyti svarbiausiais veiksniais kuriant veiksmingą ir gerai veikiančią ES transporto tinklą, kuris sudaro palankias sąlygas prekybai ir užtikrina judumą daugiau žmonių. Regioninė aviacija gali atlikti labai svarbų vaidmenį užtikrinant, kad laisvas judėjimas ES būtų tikrovė ne tik didžiosiose sostinėse gyvenantiems žmonėms, bet ir visiems ES piliečiams, kurie šiose teritorijose negyvena, užtikrinant, kad miestams ir regionams nauda būtų teikiama ne tik didinant judumą, bet ir skatinant turizmą, suteikiant galimybę patekti į naujas rinkas ir pritraukiant didesnių vidaus ekonominių investicijų.