EUROPOS PARLAMENTAS 2009–2014

*Plenarinio posėdžio dokumentas*

**A7-0094/2012**

2.4.2012

# PRANEŠIMAS

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

Transporto ir turizmo komitetas

Pranešėjas: Philip Bradbourn

PR_INI

## TURINYS

**Psl.**

PASIŪLYMAS DĖL EUROPOS PARLAMENTO REZOLIUCIJOS ..... 3

AIŠKINAMOJI DALIS ..... 12

REGIONINĖS PLĖTROS KOMITETO NUOMONĖ ..... 14

GALUTINIO BALSAVIMO KOMITETE REZULTATAI ..... 18

## 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[1],

– atsižvelgdamas į Komisijos baltąją knygą „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011) 0144),

– atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 48 straipsnį,

– atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą ir Regioninės plėtros komiteto nuomonę (A7-0094/2012),

A. kadangi šiuo metu nesama sąvokos „regioninis oro uostas“ apibrėžties, kuria būtų visuotinai pritarta; kadangi oro uostai, kurių pagrindinis mikrorajonas yra miestas-sostinė, neįtraukti į šio pranešimo sritį; kadangi regioninius, t. y. ne pagrindinius, oro uostus siūloma skirstyti į didesnius ir mažesnius atsižvelgiant į tai, kokios rūšies susisiekimą jie siūlo, kokį skaičių keleivių šie oro uostai aptarnauja, taip pat į susisiekimą su dideliais miestais ir didžiaisiais oro uostais ir kadangi Komisija raginama nustatyti bendruosius kriterijus, kuriais remiantis būtų galima lengviau apibrėžti, kas yra regioninis oro uostas, vadovaujantis visais pirmiau minėtais aspektais; vis dėlto kadangi sąvoka „regioninė oro susisiekimo paslauga“ turėtų būti apibrėžta kaip oro susisiekimo paslauga, teikiama skrendant iš regioninio oro uosto ir (arba) į jį;

B. kadangi regioninė aviacija, kaip ir kitų rūšių transportas, yra itin svarbus veiksnys piliečių judumui užtikrinti; kadangi pagerinus susisiekimą ir užtikrinus veiksmingesnį įvairiarūšį judumą būtų gerokai prisidėta užtikrinant geresnes galimybes atvykti į regionus, vystyti verslą, turizmą ir susijusias paslaugas, taip pat skleisti ekonominę gerovę;

C. kadangi dėl nevienodos piliečių materialinės padėties ir skirtingo infrastruktūros vystymosi lygio galimybės naudotis regioninėmis oro jungtimis valstybėse narėse

[1] Priimti tekstai, P7_TA(2011)0250.

užtikrinamos nevienodai;

D. kadangi labai svarbios susisiekimo galimybės, kurias piliečiams ir įmonėms ES regionuose – ypač nepasiekiamuose regionuose ir salose – siūlo aviacija: taip padedama užtikrinti šių vietovių ekonominį gyvybingumą; kadangi Europos oro uostai sudaro stambų 150 000 miestų porų tinklą;

E. kadangi nemažoje dalyje regioninių oro uostų susiduriama su faktiniu kurios nors skrydžių bendrovės monopoliu ir tokia bendrovė gali naudotis šia padėtimi darydama spaudimą ir keldama vis daugiau reikalavimų atitinkamam oro uostui ir vietos ir (arba) regioninės valdžios institucijoms, *inter alia*, oro uosto mokesčių ir aviacijos saugos rinkliavų klausimu;

F. kadangi, kai kurioms skrydžių bendrovėms pradėjus taikyti politiką, pagal kurią ribojamas rankinis bagažas, oro uostuose gerokai sumažėjo mažmeninės prekybos apimtis; kadangi dėl skrydžių bendrovių – ypač šiuose oro uostuose dažniausiai dirbančių pigių skrydžių bendrovių – taikoma vieno bagažo vieneto taisyklė, taip pat dėl kitų išlaidų mažinimo priemonių poveikio keliauti tapo sunkiau, be to, oro uostuose stipriai susitraukė mažmeninė prekyba: kai kuriuose regioniniuose oro uostuose ji sumažėjo beveik 70 proc.; kadangi trečdalis mažmeninės prekybos oro uostuose pelno panaudojama skrydžių bendrovėms subsidijuoti taikant mažesnius nusileidimo mokesčius;

G. kadangi Ispanijos vyriausybė aiškiai uždraudė skrydžių bendrovėms taikyti vieno bagažo vieneto taisyklę vykstant iš Ispanijos oro uostų;

H. pripažįsta, kad didžiuosiuose kai kurių ES valstybių narių oro uostuose trūksta pajėgumų;

I. pažymi, kad dėl finansinės ir valstybės garantuotų skolų krizės iš esmės pasikeitė oro uostų – pirmiausia ne pagrindinių oro uostų – finansavimo sąlygos ES;

J. kadangi naujų regioninių oro uostų statyba turėtų būti grindžiama ekonominės naudos analize;

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

***Regioninės oro susisiekimo paslaugos ekonominiu požiūriu***

1. pabrėžia, kad būtina prisiimti įsipareigojimą teikti viešąsias ekonominės ir visuotinės svarbos oro susisiekimo paslaugas, ypač tas, kurias teikiant užtikrinamas susisiekimas tarp atokių regionų, salų ir atokiausių regionų atsižvelgiant į tai, kokiu atstumu jie nutolę, taip pat į fizines ir gamtines savybes, ir taip užtikrintas visapusiškas susisiekimas su jais ir jų teritorinė integracija; pabrėžia, kad turėtų būti išsaugoti esami įsipareigojimai teikti viešąsias paslaugas; yra įsitikinęs, kad neskiriant viešųjų lėšų šios paslaugos nebus ekonomiškai perspektyvios; pabrėžia, kad svarbu skatinti didesnį atokiausių regionų konkurencingumą ir jų integravimąsi į kitus regionus, siekiant panaikinti ekonominį atotrūkį, dėl kurio jie atskirti nuo likusios Europos;

2. laikosi nuomonės, kad pageidautina vengti regioninių oro uostų skaičiaus didėjimo, ir

pažymi, kad vystant regioninius oro uostus turėtų būti siekiama vengti kurti nenaudojamą arba neveiksmingai naudoti oro uostų infrastruktūrą, kadangi taip ekonomine našta būtų apkrautos atsakingosios institucijos; priešingai, pažymi, kad turėtų būti stiprinamos esamos jungtys, ypač vietovėse, kurios nukenčia dėl nepalankių geografinių sąlygų (pvz., salose); todėl teigiamai vertina bet kokią iniciatyvą, skirtą viešojo transporto, įskaitant kelių transportą, vaidmeniui vystyti skatinant susisiekimą; pabrėžia, kad viešasis regioninių oro uostų finansavimas turėtų atitikti Sutarties dėl Europos Sąjungos (SESV) veikimo 106 r 107 straipsnių nuostatas dėl valstybių teikiamos pagalbos; mano, kad turėtų būti parengta nuostata dėl baudų skyrimo skrydžių bendrovėms, kurios, gavusios finansavimą, pasitraukia iš regioninio oro uosto nepasibaigus nustatytam terminui, tvarkos;

3. ragina Komisiją peržiūrėti sprendimą 2012/12/ES dėl 106 straipsnio 2 dalies taikymo; pagal šį sprendimą riba, kurios neviršydamas oro uostas gali gauti valstybės pagalbą ir nepranešti apie tai Komisijai, buvo sumažinta iki 200 000 keleivių per metus atsižvelgiant į tai, kad Bendrijos gairėse (2005/C312/01) tvirtinama, jog oro uostas gali tapti ekonomiškai pelningu, jei per metus jame aptarnaujamas daugiau negu 500 000 keleivių srautas;

4. laikosi nuomonės, kad nacionalinės ir regioninės valdžios institucijos turėtų tinkamai remti regioninius oro uostus, atsižvelgdamos į jų poveikį aplinkai ir ekonomikai, dėl jų turėtų būti konsultuojamasi vietos ir regionų lygmeniu ir, remiantis ekonominės naudos analizėmis, jiems turėtų būti leidžiama teikti paraiškas gauti finansavimui iš ES fondų, taip pat pagal kitas ES finansuojamas finansų inžinerijos priemones, numatytas remiantis naująja programavimo sistema; rekomenduoja Komisijai atsižvelgti į regioninių oro uostų, sudarančių dalį pagrindinio Europos transporto tinklo, teikiamas galimybes;

5. ragina nustatyti griežtai apibrėžtus ir skaidrius subsidijų ir valstybės finansavimo skyrimo kriterijus;

6. ragina Komisiją ateityje peržiūrint aviacijos gaires vadovautis subalansuotu požiūriu, kad būtų sudarytos socialiai ir ekonomiškai perspektyvaus regioninių oro susisiekimo paslaugų vystymosi sąlygos atsižvelgiant į infrastruktūrą, kuri būtina užtikrinti įvairiarūšiam transportui, kartu sudarant ES piliečiams sąlygas naudotis šiomis paslaugomis ir paisant į subsidiarumo ir proporcingumo principų;

7. ragina Komisiją remiant regioninių oro uostų plėtrą ir naujų regioninių oro uostų statybą (ypač šalyse, kurių nacionaliniai oro uostai veikia atokiose vietose), išskirtinį dėmesį teikti subalansuotam teritoriniam regionų, atitinkančių Teritorinių statistinių vienetų nomenklatūros (NUTS) I ir II lygius, vystymuisi, siekiant užtikrinti naujoves ir konkurencingumą regionuose, kurie yra toli nuo sostinės ir kuriuose neužtikrinama gera prieiga prie transporto paslaugų, taip pat ragina skatinti tikrų ekonominių ir transporto centrų vystymą;

8. pabrėžia, kad tinkamai vystant regioninius oro uostus vienu metu prisidedama ir prie turizmo sistemos vystymo, o šis sektorius gyvybiškai svarbus daugybei Europos regionų;

9. pažymi, jog turizmas parodė, kad yra atsparus ekonominei krizei ir kad ypatingą dėmesį būtina skirti bet kokiems ekonomikos politikos aspektams ar sprendimams, kuriais

remiantis gali būti remiamas ar skatinamas turizmas, pvz., skrydžių ir oro uostų infrastruktūros projektams;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

***Aplinka ir naujovės***

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

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

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

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

***Spūstys ir įvairiarūšis transportas***

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

galimų oro eismo spūsčių Europoje problemos sprendimų;

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

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

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

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

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

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

29. yra įsitikinęs, kad geležinkelių ir kelių transporto sektorių tinklo vystymo planuose turėtų būti atsižvelgta į vietas, kuriose veikia oro uostai, ir taip siekiama įtraukti oro uostus į vystomus sausumos transporto tinklus; pažymi, kad būtina vystyti regioninių oro uostų

tinklus, kurie būtų grindžiami integruotu susisiekimu su pagrindiniais oro uostais, siekiant pagerinti gyventojų judumą ir racionalizuoti prekių gabenimą;

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

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

***Transeuropiniai transporto tinklai (TEN-T)***

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

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

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

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

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

***Saugumas***

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

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

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

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

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

***Skaidrumas***

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

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

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

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

***Prieinamumas***

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

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

48. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai ir Komisijai.

## AIŠKINAMOJI DALIS

Regioniniai oro uostai ir oro susisiekimo paslaugos labai svarbu ne tik todėl, kad tai itin svarbūs transporto mazgai, užtikrinantys asmenų ir prekių judėjimą regionuose ir kartu sklandesnį ES bendrosios rinkos veikimą, bet ir todėl, kad tai savaime svarbiausia ekonominio augimo varomoji jėga. Kartu jie išplečia tradicinių prekybos kelių ribas ir gerokai paskatina aptarnaujamų miestų ir regionų klestėjimą. Atsižvelgdamas į tai, kad šios infrastruktūros ir paslaugos svarbios ne pagrindinėse miestų teritorijose gyvenantiems žmonėms ir visai ES, pranešėjas reiškia didžiulį susirūpinimą dėl to, kad Europos Komisija, siūlydama teisės aktus aviacijos srityje, daugiausia dėmesio yra linkusi skirti pagrindiniams didiesiems oro uostams. Šiame pranešime pareiškėjas pateikė rekomendacijas, pagal kurias siekiama atkurti pusiausvyrą ir atkreipti dėmesį į tai, kaip remiantis kai kuriais ES teisės aktais dažnai nors ir nesąmoningai, tačiau neproporcingai veikiami regioniniai oro uostai ir oro susisiekimo paslaugos. Be to, pranešėjas pradėjo diskusiją dėl politikos priemonių, kuriomis – jas patvirtinus Komisijai – būti galima pagerinti regioninių oro uostų ir oro susisiekimo paslaugų operatyvinį ir ekonominį veiksmingumą, taip pat užtikrinti geresnę keleivių, kurie naudojasi šia infrastruktūra ir paslaugomis, patirtį.

Pranešėjas dar įžangoje pažymėjo, jog sudarant galimybę naudotis regioniniais oro uostais ekonomiškai prisidedama prie visuomenės gerovės skatinimo, todėl nuostabą kelia tai, kad labai sunku rasti nors vieną aiškią regioninio oro uosto apibrėžtį. Pabendravus su Komisijos ir sektoriaus suinteresuotųjų šalių atstovais gauta daug netinkamų, prieštaringų ir dažnai tarpusavyje konkuruojančių apibrėžčių. Jei Komisija ketina užtikrinti, kad ateityje būtų sprendžiamas klausimas dėl įvairių ES regioninių oro uostų reikmių, tikėtina, kad jai bus reikalinga aiški, konkreti, nuosekli ir tiksli regioninio oro uosto apibrėžtis. Yra labai daug po visą ES išsibarsčiusių regioninių oro uostų ir jie labai skiriasi dydžiu, teikiamomis paslaugomis, aptarnaujamomis rinkomis, be to, skiriasi šiuose oro uostuose teikiamos oro susisiekimo paslaugos. Dėl šios priežasties apibrėžtys, pagal kurias paprasčiausiai savo nuožiūra nustatoma keleivių skaičiaus riba arba kurios aprėpia bet kurį ne sostinėje/sostinės regione esantį oro uostą, netiks. Atsižvelgdamas į tai, kad šiuo metu neturima tinkamos apibrėžties, pranešėjas nusprendė, kad šio pranešimo tikslas – pasiūlyti paprastą plačią apibrėžtį, pagal kurią regioninis oro uostas apibrėžiamas kaip bet kuris ne pagrindinis oro uostas (nesvarbu, koks keleivių srautas jame aptarnaujamas), o regioninė oro susisiekimo paslauga apibrėžiama kaip oro susisiekimo paslauga, teikiama skrendant iš regioninio oro uosto ir (arba) į jį.

Aviacijos sektorius nėra labai pelningas, todėl labai svarbu, kad sukurtume stiprią, konkurencingą ir ekonomiškai perspektyvią ES aviacijos erdvę. Tai ypač pasakytina apie aviaciją regionų lygmeniu, kur jos mastas labiausiai ribotas. Be patiriamų ekonominių kliūčių, taip pat tenka susidurti su kliūtimis, kurios susijusios su aviacijos poveikiu aplinkai, spūstims, saugumui, taip pat su būtinybe tiksliau apibrėžti itin svarbų jos indėlį į ES transporto tinklą. Todėl pranešėjas pabandė apžvelgti visas šias ypatingos svarbos sritis ir įsigilinti ne tik į regioninei aviacijai būdingus klausimus, bet ir į priemones, kurias taikant regioninė aviacija galėtų atlikti vaidmenį kuriant veiksmingesnę ES aviacijos erdvę apskritai. Pavyzdžiui, pranešėjo įsitikinimu, regioniniai oro uostai, kurie šiuo metu veikia neišnaudojant visų jų pajėgumų, greičiausiai galėtų pasitarnauti spūstims kai kuriuose itin perpildytuose pagrindiniuose oro uostuose mažinti, ypač aptarnaudami regionus. Tinkamai įgyvendinus šią

idėją spūstys sumažėtų ir būtų užtikrinta veiksmingesnė aplinkos apsauga. Kai tai susiję su pakilimo ir nusileidimo laiko tarpsnių skirstymo klausimu, pranešėjas norėtų panašiai paraginti Komisiją ypatingą dėmesį atkreipti į regioninius oro uostus ir oro susisiekimo paslaugas, nes labiau vienijantis didiesiems oro uostams, skrydžių bendrovėms ir skrydžių bendrovių aljansams kyla pavojus, kad jie bus išstumti iš rinkos. Nekonkurencinga monopolinė rinka padarytų didžiulę žalą ne tik regioninei aviacijai, bet ir ES piliečiams, kurių pasirinkimas būtų apribotas ir kurie turėtų mokėti daugiau.

Pranešėjas taip pat ragina Komisiją ir valstybes nares kuo sparčiau vystyti sistemą SESAR ir Bendro Europos dangaus programą, nes baigus šiuos projektus ir užtikrinus didesnį veiksmingumą būtų galima nemažai sutaupyti ekonominiu ir aplinkos apsaugos požiūriais, taip pat leisti kai kuriems mažesniems regioniniams oro uostams pasinaudoti SESAR projektais, pvz., oro eismo kontrolės bokštų projektu. Be to, pranešėjo nuomone, į TEN-T pagrindinį tinklą įtraukus kai kuriuos svarbius regioninius oro uostus būtų užtikrintas didesnis ES transporto erdvės veiksmingumas. Pranešėjas išties tvirtai įsitikinęs, kad regioninės oro susisiekimo paslaugos turi būti laikomos neatsiejama tinklo dalimi, o ne periferine TEN-T tinklo sritimi. Pranešėjo manymu, labiau integravus mūsų regioninius oro uostus į transporto tinklą sektorius būtų paskatintas užtikrinti ES piliečiams papildomą naudą, pvz., parduoti tęstinės kelionės naudojantis geležinkelių ir oro transporto sektorių paslaugomis bilietus ir taip vystyti įvairiarūšį transportą.

Galiausiai pranešėjas pamėgino nagrinėti klausimus, susijusius su skaidrumu, kuris gali daryti didžiulį poveikį keleivių patirčiai, taip pat su regioninių oro uostų teise savo nuožiūra rinktis ekonominį modelį, kuris užtikrintai generuotų pajamas. Šio pranešimo tikslas – spręsti klausimus dėl kai kurių pigių skrydžių bendrovių veiksmų, pvz., dėl pagarsėjusios praktikos prie pagrindinės lėktuvo bilieto kainos pridėti tam tikrus neišvengiamus mokesčius arba nustatyti itin griežtas ir varginančias taisykles, pagal kurias leidžiama turėti tik vieną bagažo vienetą. Tai gali kelti rimtą grėsmę sėkmingai mažmeninei prekybai – regioninių oro uostų, kurie, siekdami pritraukti skrydžių bendroves, dažnai derasi dėl nusileidimo mokesčių, kuriuos taikydami galėtų konkuruoti, pajamų šaltiniui.

Apibendrindamas pranešėjas pabrėžia, jog tvirtai tiki, kad Europos regioniniai oro uostai ir oro susisiekimo paslaugos turi būti laikomi svarbiausiais veiksniais kuriant veiksmingą, gerai veikiantį ES transporto tinklą, kuriam veikiant būtų galima skatinti prekybą ir užtikrintų didesnio skaičiaus žmonių judumą. Regioninė aviacija gali atlikti gyvybiškai svarbų vaidmenį užtikrinant, kad laisvas judėjimas ES taptų tikrove ne tik didžiuosiuose miestuose-sostinėse gyvenantiems žmonėms, bet ir tiems ES piliečiams, kurie gyvena už šių teritorijų ribų, taip pat užtikrinant, kad šie miestai ir regionai gautų naudos ne tik dėl didesnio judumo, bet ir dėl turizmo skatinimo, suteikiant galimybę patekti į naujas rinkas ir pritraukiant didesnes vidaus ekonomines investicijas.

6.2.2012

## REGIONINĖS PLĖTROS KOMITETO NUOMONĖ

pateikta Transporto ir turizmo komitetui

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

Nuomonės referentas: Giommaria Uggias

## PASIŪLYMAI

Regioninės plėtros komitetas ragina atsakingą Transporto ir turizmo komitetą į savo pasiūlymą dėl rezoliucijos įtraukti šiuos pasiūlymus:

1. pabrėžia regioninių oro uostų svarbą oro transportui ir jų svarbų vaidmenį didinant teritorinę, ekonominę ir socialinę sanglaudą tiek valstybėse narėse, tiek Europos Sąjungoje sujungiant regionus; pažymi, kad reikėtų išlaikyti esamus įsipareigojimus teikti viešąsias paslaugas ir kad visi ateityje prisiimti tokio pobūdžio įsipareigojimai turėtų būti grindžiami poreikiu užtikrinti tokių regionų, kaip antai atokiausi ir pakraščio regionai ar salynai ir prie pagrindinių transporto linijų neprijungti centrai, prieinamumą ir teritorinį vientisumą, atsižvelgiant į tai, kad tinkamos oro transporto jungtys padėtų tiems regionams šalinti jiems būdingas geografines kliūtis; pažymi, kad siekiant šio tikslo pirmenybę reikėtų teikti geresniam įvairių transporto rūšių derinimui; teigiamai vertina galimybę sudaryti partnerystės susitarimus, kuriuos remtų nacionalinės ir regioninės valdžios institucijos bei oro transporto bendrovės; atkreipia dėmesį į oro uostų, kurie kartais yra vienintelis veiksmingas regioną ir likusią Europos dalį jungiantis ryšys, svarbą; pabrėžia, kad regioninių oro uostų reikia ir mažiausiai išsivysčiusiuose Europos regionuose, kuriuose nėra tvirtų kelių ir geležinkelių sistemų; taigi mano, kad reikėtų užtikrinti tinkamą susisiekimą su šiais regionais; pažymi, kad atsižvelgiant į esamą ekonomikos krizę ir pastangas siekiant fiskalinio konsolidavimo, reikėtų rasti tinkamą pusiausvyrą tarp kiekvienam oro uostui būtino konkurencingumo ir finansinio stabilumo bei socialinių ir regionų poreikių, kurios reikia patenkinti;

2. mano, kad neracionalus naujų regioninių oro uostų daugėjimas neatitiktų veiksmingumo ir tvarumo kriterijų; priešingai, skatina stiprinti esamas jungtis, ypač tose teritorijose, kuriose yra nepalankios geografinės sąlygos (pavyzdžiui, salose); todėl teigiamai vertina visas iniciatyvas, skirtas viešojo transporto, taip pat ir kelių, vaidmeniui plėtojant susisiekimą stiprinti;

3. ragina Komisiją, valstybes nares ir regionų valdžios institucijas atsižvelgti į tai, kad geros oro transporto jungtys yra svarbios vystant vietos ekonomiką ir turizmą, pritraukiant investuotojus ir užtikrinant greitą keleivių ir prekių vežimą; pripažįsta regioninių oro uostų svarbą gerinant judumą ir tarpregioninį susisiekimą, ir padedant didinti regionų patrauklumą; pažymi, kad turizmas parodė esąs atsparus ekonomikos krizei ir kad ypatingą dėmesį reikia skirti bet kokiems ekonomikos politikos aspektams ar sprendimams, pavyzdžiui, oro transporto ir oro uostų infrastruktūros projektams, kuriais būtų skatinamas turizmas ir jo plėtra;

4. pabrėžia regioninių oro uostų, kaip pagrindinio naujovių diegimo grupių vystymo centro, vaidmenį mažinant su vieta susijusias steigimo išlaidas, ypač geografiškai atokiuose regionuose;

5. pažymi ekonominę regioninių oro uostų svarbą skatinant regionuose ekonomikos augimą, kuriant darbo vietas, visų pirma mažiau išsivysčiusiuose ar mažiau palankiuose ūkininkauti regionuose; šiuo atžvilgiu pabrėžia, kad būtina veiksmingiau išnaudoti ekologiškų darbo vietų potencialą; vis dėlto apgailestauja dėl didelio skaičiaus nesaugių darbo vietų šiame sektoriuje ir pabrėžia, kad oro uostų, juose paslaugas teikiančių įmonių ir juose veikiančių oro transporto bendrovių darbuotojų darbo sutarčių ir atlyginimo sąlygos turi būti jiems priimtinos ir tinkamos ir kad turi būti laikomasi tokiuose oro uostuose įdarbintų darbuotojų darbo sąlygų ir būtinųjų apsaugos standartų, kurių dažnai nesilaikoma ypač ten, kur daugiausia veikia pigių skrydžių bendrovės;

6. ragina valstybes nares ir regionų bei vietos valdžios institucijas sprendžiant, kur išdėstyti oro uostus, ir prireikus renovuoti ar išplėsti regioninių oro uostų patalpas, atsižvelgti ne tik į ekonominius ir finansinius aspektus, bet ir į aplinkos, teritorines, geologines bei meteorologines sąlygas ir kitus racionalius kriterijus; taip pat pabrėžia, kad prieš statant naujus pastatus labai svarbu panaudoti ir atnaujinti esamus; pažymi, kad vystant oro transportą būtina atsižvelgti į strategijoje „Europa 2020“ nustatytus tikslus; taigi rekomenduoja oro uostams pasiekti, kad ES oro erdvėje iki 2020 m. iš oro transporto išmetamas anglies dioksido kiekis būtų sumažintas 30 proc.;

7. mano, kad itin svarbu, kai tik įmanoma, taikyti su įvairiarūšiu transportu susijusius sprendimus; taigi mano, kad atsižvelgiant į esamą technologijų pažangą šioje srityje, reikėtų plėtoti geležinkelių ar kolektyvinio kelių transporto jungtis su oro uostais, nes tai puikus būdas įtraukti oro uostus į nacionalinius ir Europos transporto tinklus bei sumažinti tų oro uostų pajėgumo problemas; mano, kad geresnis susisiekimas tarp regioninių oro uostų ir aplinkinių miestų naudojant vietos geležinkelių bei tramvajų paslaugas gali daryti teigiamą poveikį aplinkai ir padėti racionalizuoti viso regiono transportą; ragina atsižvelgti į ypatingą kai kurių regionų, kurių fizinės ir gamtinės savybės daro poveikį įvairių transporto rūšių plėtrai, padėtį; pripažįsta, kad regioniniai oro uostai galėtų prisidėti prie keleivinio transporto spūsčių mažinimo ir taip padėti perpildytiems oro uostams, taip pat prisidėti prie oro transporto maršrutų įvairinimo; ragina valstybių narių valdžios institucijas siūlyti planus, kaip vystyti esamus regioninius oro uostus ir didinti jų efektyvumą;

8. mano, kad nacionalinės ir regionų valdžios institucijos turėtų tinkamai remti regioninius oro uostus, atsižvelgdamos į jų poveikį aplinkai ir ekonomikai, dėl jų turėtų būti

konsultuojamasi vietos ir regionų lygmeniu ir, remiantis sąnaudų ir naudos analizėmis, jiems turėtų būti leidžiama teikti paraiškas dėl finansavimo iš ES fondų, taip pat kitų pagal naująją programavimo sistemą numatytų ES finansuojamų finansų inžinerijos priemonių; rekomenduoja Komisijai atsižvelgti į galimybes, kurias teikia pagrindiniam Europos transporto tinklui priklausantys regioniniai oro uostai;

9. mano, kad imantis veiksmų teritorinio bendradarbiavimo tikslui pasiekti reikėtų atsižvelgti į regioninių oro uostų plėtrą, norint tarp regionų skatinti pusiausvyrą susisiekimo su oro uostais ir suderintos transporto jungčių sistemos plėtros požiūriu, siekiant teritorinės sanglaudos;

10. ragina valstybes nares ir regionų bei vietos valdžios institucijas užtikrinti, kad remiantis konkrečiu teritoriniu vertinimu, tinkamai atsižvelgiant į tarpvalstybinį bendradarbiavimą, oro uostai būtų įtraukti į regionų teritorinės plėtros planus ir į juos būtų atsižvelgiama rengiant regionų plėtros strategijas – ypač integruotus tvaraus judumo planus – ir, jei tikslinga, dabartines ir būsimas makroregionų strategijas; ragina valstybių narių valdžios institucijas atsižvelgti į regioninių oro uostų svarbą sudarant būsimas veiklos programas;

11. pažymi, kad svarbu bendras oro uostų infrastruktūros plėtros ir prieinamumo strategijas rengti, planuoti ir įgyvendinti tarptautiniu lygmeniu; pabrėžia, kad svarbu vykdyti Europos teritorinį bendradarbiavimą siekiant įgyvendinti šias suderintas strategijas ir skubiai skirti tam tikras tarptautines investicijas; ragina makroregionų lygmeniu derinant strategiją į ją įtraukti išsamias pastabas dėl transporto, ypač oro transporto, integravimo siekiant įgyvendinti tikrą socialinę ir teritorinę sanglaudą;

12. pabrėžia, kad svarbu didinti atokiausių regionų konkurencingumą ir skatinti jų integraciją į kitus regionus siekiant panaikinti ekonominį atotrūkį, kuris juos skiria nuo likusios Europos dalies.

## GALUTINIO BALSAVIMO KOMITETE REZULTATAI

| | |
|---|---|
| **Priėmimo data** | 26.1.2012 |
| **Galutinio balsavimo rezultatai** | +: 41<br>–: 1<br>0: 3 |
| **Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai** | François Alfonsi, Luís Paulo Alves, Catherine Bearder, Victor Boştinaru, John Bufton, Alain Cadec, Salvatore Caronna, Francesco De Angelis, Tamás Deutsch, Rosa Estaràs Ferragut, Brice Hortefeux, Danuta Maria Hübner, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Vincenzo Iovine, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Ramona Nicole Mănescu, Riikka Manner, Iosif Matula, Erminia Mazzoni, Ana Miranda, Jens Nilsson, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Younous Omarjee, Markus Pieper, Monika Smolková, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska |
| **Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavęs (-ę) pavaduojantis (-ys) narys (-iai)** | Evgeni Kirilov, Lena Kolarska-Bobińska, James Nicholson, Ivari Padar, Heide Rühle, Giommaria Uggias |
| **Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavęs (-ę) pavaduojantis (-ys) narys (-iai) (187 straipsnio 2 dalis)** | Julie Girling |

## GALUTINIO BALSAVIMO KOMITETE REZULTATAI

| | |
|---|---|
| **Priėmimo data** | 27.3.2012 |
| **Galutinio balsavimo rezultatai** | +: 39<br>–: 3<br>0: 0 |
| **Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai** | Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Ţicău, Giommaria Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle |
| **Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavęs (-ę) pavaduojantis (-ys) narys (-iai)** | Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke |
| **Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavęs (-ę) pavaduojantis (-ys) narys (-iai) (187 straipsnio 2 dalis)** | Petri Sarvamaa |