

Piirkondlikud lennujaamad ja lennuteenused

Euroopa Parlamendi 10. mai 2012. aasta resolutsioon piirkondlike lennujaamade ja lennuteenuste tuleviku kohta ELis (2011/2196(INI))

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni teatist „Euroopa lennujaamade läbilaskevõime, tõhususe ja ohutuse tegevuskava” (COM(2006)0819),
 - võttes arvesse komisjoni teatist „Ühenduse suunised lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta”¹,
 - võttes arvesse komisjoni teatist „Euroopa Liit ja naaberpiirkonnad: uus lähenemisviis transpordikoostööle” (COM(2011)0415),
 - võttes arvesse oma 7. juuni 2011. aasta resolutsiooni globaalsete navigatsioonisatelliitide süsteemide transpordirakenduste kohta – ELi poliitika lühikeses ja keskpikas perspektiivis²,
 - võttes arvesse komisjoni valget raamatut „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas” (COM(2011)0144),
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 48,
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit ning arengukomisjoni arvamust (A7-0094/2012),
- A. arvestades, et kuna praegu puudub üldiselt tunnustatud „piirkondliku lennujaama” mõiste; arvestades, et käesolev raport ei hõlma lennujaamasid, mille peamine teeninduspiirkond on pealinn; usub, et piirkondlikud lennujaamad, st need, mis ei ole sõlmlennujaamad, tuleks jagada suuremateks ja väiksemateks lennujaamadeks, võttes aluseks, mis tüüpi ühendust lennujaam pakub, reisijateveo mahtu ja ühendusi peamiste linnade ja lennujaamadega, ning nõuab tungivalt, et komisjon kehtestaks ühised kriteeriumid, et lihtsustada „piirkondliku lennujaama” nõuetekohast määratlemist, võttes arvesse kõiki eelnimetatud tegureid; arvestades siiski, et termin „piirkondlik lennuteenus” peaks olema määratletud kui lend, mis väljub piirkondlikust lennujaamast ja/või maandub seal; arvestades, et käimasoleva piirkondlike lennujaamu käsitleva arutelu käigus tuleb kindlaks määrata nende erinevad rollid ning eelkõige teha vahet saartel paiknevatel lennujaamadel ja raskesti ligipääsetavaid või majanduslikult nõrku piirkondi teenindavatel lennujaamadel;
- B. arvestades, et piirkondlik lennundus on sarnaselt teiste transpordiliikidega kodanike

¹ ELT C 312, 9.12.2005, lk 1.

² Vastuvõetud tekstid, P7_TA(2011)0250.

liikuvuse jaoks ülioluline; arvestades, et parem ühenduvus ja tõhusamad ühendveod aitaksid oluliselt parandada piirkondade ligipääsetavust, edendada ettevõtlust, turismi ja seotud teenuste arengut ning suurendada majanduslikku jõukust;

- C. arvestades, et elanike erineva materiaalse olukorra ja infrastruktuuri ebaühtlase arengu tõttu on piirkondlike lennuliinide kasutamise võimalus liikmesriigiti erinev;
- D. arvestades, et ühendusvõimalused, mida lennundus pakub ELi piirkondade kodanikele ja ettevõtetele, eeskätt raskesti ligipääsetavates piirkondades ja saartel, on äärmiselt olulised ja aitavad tagada niisuguste piirkondade majanduslikku elujõulisust; arvestades, et Euroopa lennujaamad pakuvad suurt võrku, mis koosneb 150 000 linnapaarist;
- E. arvestades, et paljud piirkondlikud lennujaamad seisavad vastamisi lennuettevõtjaga, kellel on sisuliselt monopolne seisund, mida ta saab ära kasutada surve avaldamiseks, esitades asjaomasele lennujaamale ja kohalikele ja/või piirkondlikele asutustele üha enam nõudmisi, muu hulgas lennujaamamaksude ja lennuohutuse lõivudega seoses;
- F. arvestades, et lennujaamades toimuv jaemüük on mõne lennuettevõtja poolt käsipagasile kehtestatud rangete nõuete tõttu oluliselt vähenenud; arvestades, et lennuettevõtjate ja eriti neid lennujaamu peamiselt teenindavate odavlennufirmade rakendatava nn ühe koti reegli mõju ning täiendavad meetmed kulude vähendamiseks on muutnud reisimise keerulisemaks, mille tõttu on mõnes piirkondlikus lennujaamas toimuv jaemüük drastiliselt vähenenud; arvestades, et kolmandik lennujaamade jaemüügi kasumist läheb maandumistasude kompenseerimise kaudu lennuettevõtjate toetuseks;
- G. arvestades, et Hispaania valitsus on sõnaselgelt keelanud lennuettevõtjatel kohaldada nn ühe koti reeglit, kui lennuk väljub Hispaania lennujaamast;
- H. tunnistab, et ELi mõne liikmesriigi peamistes lennujaamades on läbilaskevõime kriis;
- I. märgib, et finants- ja riigivõlakriisi tõttu on ELis lennujaamade rahastamise tingimused oluliselt muutunud, eriti mitte-sõmlennujaamade puhul;
- J. arvestades, et uute piirkondlike lennujaamade ehituse aluseks peaks olema kulude-tulude analüüs;
- K. arvestades, et kui avalik sektor investeerib lennujaamade ümberkujundamisse, siis peaksid kulutatud rahasumma ja infrastruktuuri kasutavate reisijate arv olema omavahel teatavas tasakaalus;

Piirkondlike lennujaamade majandusküsimused

- 1. rõhutab, et on vaja kehtestada üldist majandushuvi pakkuvatele lennuteenustele avaliku teenuse kohustus, eriti just nendele, mis pakuvad ühendust piirkondade, saarte ja äärepoolseimate piirkondade vahel, arvestades nende piirkondade kaugust ning füüsilisi ja looduslikke tingimusi, et tagada nende täielik ligipääsetavus ja territoriaalne integreerimine; juhib tähelepanu sellele, et olemasolevad avaliku teenindamise kohustused tuleks säilitada; usub, et sellised teenused ei oleks ilma riigi rahata majanduslikult elujõulised; rõhutab, kui tähtis on muuta äärepoolseimad piirkonnad konkurentsivõimelisemaks ja edendada nende teiste piirkondadega integreerimist, et kaotada majanduslik lõhe nende ja ülejäänud Euroopa vahel;

2. on arvamusel, et piirkondlike lennujaamade levikut on soovitatav vältida, ning märgib, et piirkondlike lennujaamade arendamine vajab tähelepanu, et vältida kasutamata või ebatõhusalt kasutatavate lennujaama infrastruktuuride rajamist, mille tulemuseks oleks vastutavate asutuste majanduslik koormus; ergutab, vastupidi, tugevdama olemasolevaid lennuühendusi, eriti nendes piirkondades, kus on geograafiliselt ebasoodsad tingimused (näiteks saared); toetab sellel eesmärgil igat ühistranspordi – ka maanteetranspordi – osakaalu suurendamise algatust, et edendada transpordiühendust; rõhutab, et piirkondlike lennujaamade riiklik rahastamine peab olema kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklitega 106 ja 107 riigiabi kohta; on seisukohal, et lennuettevõtjate suhtes, kes lahkuvad riigiabi saanud piirkondlikust lennujaamast enne kindlaksmääratud tähtaega, tuleks kohaldada sanktsioonide süsteemi;
3. palub komisjonil läbi vaadata otsus 2012/21/EL Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaldamise kohta, millega vähendati künnist, mille puhul lennujaam võib saada riigiabi komisjoni teavitamata, 200 000 reisijani aastas, võttes arvesse, et ühenduse üldnimetatud suunistes sätestatakse, et lennujaam muutub kulutõhusaks, kui reisijate arv ületab 500 000 reisijat aastas;
4. on arvamusel, et piirkondlike lennujaamade keskkonna- ja majandusliku mõju tõttu peaksid neid asjakohaselt toetama riiklikud ja piirkondlikud asutused, nende üle peaks toimuma kohalikud ja piirkondliku konsultatsioonid ning – kulude ja tulude analüüsi põhjal – peaks neil olema võimalik taotleda rahalisi vahendeid ELi fondidest ja teistest ELi rahastatavatest finantskorraldusvahenditest uues programmitöö raamistikus; soovib komisjonil võtta arvesse võimalusi, mida pakuvad piirkondlikud lennujaamad Euroopa tsentraalse transpordivõrgu osana;
5. nõuab, et toetuste ja riikliku rahastamise kriteeriumid oleksid selgelt kindlaks määratud ja läbipaistvad;
6. kutsub komisjoni üles kasutama järgmisel lennundussuuniste läbivaatamisel tasakaalustatud lähenemisviisi, kaaludes ühendvedude tagamiseks vajaliku infrastruktuuri väljaarendamist, et tagada piirkondlike lennuteenuste sotsiaalselt ja majanduslikult elujõuline areng, tagades samas ka nende teenuste kättesaadavuse ELi kodanikele ning võttes arvesse subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtet;
7. kutsub komisjoni üles pöörama piirkondlike lennujaamade arendamise ja uute piirkondlike lennujaamade ehitamise toetamisel – eriti neis riikides, mille riiklikud lennujaamad asuvad kaugetes piirkondades – erilist tähelepanu statistiliste territoriaaljaotuste nomenklatuuri (NUTS) I ja II tasandile vastavate piirkondade tasakaalustatud territoriaalsele arengule, et tagada pealinnast kaugel asuvate ja hea transpordiühenduseta piirkondade innovatsioon ja konkurentsivõime ning soodustada tõeliste majandus- ja transpordikeskuste arengut;
8. rõhutab, et piirkondlike lennujaamade asjakohane arendamine aitab samal ajal arendada turismisüsteemi, mis on paljude Euroopa piirkondade jaoks eluliselt tähtis sektor;
9. märgib, et turism on osutunud majanduskriisi oludes vastupanuvõimeliseks ning et erilist tähelepanu tuleb pöörata igale majanduspoliitika aspektile või otsusele, mis võib turismi toetada või edendada, nagu lennutranspordi ja lennujaamainfrastruktuuri projektid;

10. rõhutab, et teatud piirkondlikud lennujaamad tegutsevad ainult turismi kõrghooajal, mis tekitab sageli korralduslaseid lisaprobleeme, suuremaid ühikukulusid jne; palub komisjonil kõnealust sektorit käsitlevate uute õigusaktide vastuvõtmisel arvesse võtta nende hooajaliste piirkondlike lennujaamade eripära ja probleeme;
11. toonitab, et piirkondlikud lennujaamad muutuvad tellimislennuettevõtjate ning odavlennufirmade jaoks üha olulisemaks; rõhutab, et praegu on tellimislennuettevõtjate peamiseks põhimõtteks tegutsemine puhkusesihtkohtadesse suunduvate pikamaalendude ettevõtjatena, kelle istmevahed ja lennuaegne teenindus on tavapäraste lennuliinidega võrreldes madalamal tasemel ja kes sageli opereerivad piirkondlikest lennujaamadest, mis ei suuda pakkuda ettenähtud teenindust ja mille lendudega odavlennufirmad oma lühilendudega ei suuda konkureerida; tuletab meelde, et kitsa kerega lennukid on eelistatud lühilendude puhul, eriti seal, kus võrgustikku kuuluvad vedajad varustavad piirkondlike lennujaamade kaudu sõlmjaamu, ja odavlennufirmade seas;
12. kutsub komisjoni üles tagama, et nõuetekohaselt kohaldatakse lennuettevõtjate sotsiaalseid tingimusi ja töötingimusi käsitlevaid Euroopa ja siseriiklikke õigusakte, nii et piirkondlike lennujaamade töötajad ei langeks sotsiaalse dumpingu ohvriks ja lennundussektoris oleks tagatud aus konkurents ja võrdsed konkurentsitingimused; nõuab, et lennujaamatöötajatele oleksid tagatud väärivad lepingutingimused, eriti lennujaamades, kus suurema osa lennuliiklusest moodustavad odavlennufirmad;
13. väljendab muret selle pärast, et sageli piirkondlikes lennujaamades tegutsevate odavlennufirmade teatud tegevus toob kaasa madalama kvaliteediga teenused reisijatele ning halvemad töötingimused; arvestades mõnede piirkondlikes lennujaamades tegutsevate odavlennufirmade agressiivset äritegevust, kasutamaks ära oma domineerivat positsiooni, ning arvestades, et kaubandus on piirkondlike lennujaamade üks peamisi sissetulekuallikaid, tunneb muret teatud lennuettevõtjate poolt käsipagasile kehtestatud nn ühe koti reegli ja muude piirangute pärast; leiab, et sellised tavad kujutavad endast konkurentsieeskirjade rikkumist, ning on seisukohal, et nende piirangute näol võib olla tegu vedaja positsiooni kuritarvitamisega; kutsub seetõttu liikmesriike üles määrama kindlaks ühised piirnormid, mis tuleb kehtestada lennuettevõtjatele selliste piirangute suhtes, ning on seisukohal, et pagasi kaalu ja mõõtmete kontroll peab toimuma enne väljumisvärava juurde jõudmist;
14. nõuab, et lennujaamade jaemüügis ostetud kaubad oleksid n-ö hädavajalikud esemed, nagu praegu on mantlid; toetab Hispaania otsust eirata oma territooriumil lõikes 13 nimetatud kohustusi¹ ja kutsub komisjoni üles vaagima võimalust samalaadse meetme kasutuselevõtuks kõikide Euroopast lähtuvate lennuteenuste puhul;
15. on seisukohal, et kaubavedu on piirkondlike lennujaamade jaoks positiivne tegur, mis võib neid edasi arendada ja luua tööhõivevõimalusi ka juurdekuuluvate maaapealsete teenuste käimapanemise ja piirkondliku lennujaamaga seotud ärikeskuste loomise kaudu; kutsub komisjoni üles töötama välja strateegia, mis soodustaks kaubavedu ja hõlbustaks naabruskonna piirkondlike lennujaamade koostööd;
16. kutsub liikmesriikide asutusi tungivalt üles koostama kavasid eesmärgiga arendada olemasolevaid piirkondlikke lennujaamasid ja muuta need tõhusamaks;

¹ Seadus 1/2011 (4. märts 2011), millega luuakse tsiviillennunduse ohutuse riiklik programm, aeronavigatsiooniteenuste ohutuse seaduse 21/2003 (7. juuli 2003) muutmise seadus.

17. on arvamisel, et piirkondlikud lennujaamad ei tohiks olla avaliku sektori eelarvepuudujääki suurendavaks teguriks ja peaksid üldjuhul olema keskpika aja jooksul majanduslikult jätkusuutlikud;

Keskkond ja innovatsioon

18. nõuab tungivalt, et komisjon ja liikmesriigid kiirendaksid ühisettevõtte loomist Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) väljaarendamiseks, algatuse Clean Sky ja ühtset Euroopa taevast käsitlevate õigusaktide jõustamist; märgib, et SESARi toimimise ja Euroopa Geostatsionaarse Navigatsioonilisüsteemi (EGNOS) olulise rolli abil avanevad piirkondlikele lennujaamadele sellised võimalused nagu lennujuhtimistornist kaugjuhtimine, kiiruse ning ummikute juhtimine ja käitamise parandamine;
19. tunnistab, et teenindusaegu mittekoordineeriva lennujaama läbilaskevõime haldamine erineb teenindusaegu koordineeriva lennujaama omast; on arvamisel, et paljudes piirkondlikes lennujaamades on läbilaskevõime reserv piisav ning et kõnealuse reservi kasutamisega saab vähendada suuremate lennujaamade ummikuid ja lennukite järjekordi ning piirata keskkonnamõju; tunnistab, et hea ühendus suuremate lennujaamade ja lähimate piirkondlike lennujaamade vahel võib ummikuid vähendada;
20. rõhutab piirkondlike lennujaamade osa innovatsiooniklastrite arendamise mootorina, kuna need vähendavad idufirmade asukohakulusid, eelkõige geograafiliselt kauges piirkonnades;
21. kutsub liikmesriike ning piirkondlikke ja kohalikke asutusi üles võtma peale majanduslike ja rahaliste kaalutluste arvesse ka keskkonna-, territoriaalseid, geoloogilisi ja ilmastikutegureid ning teisi ratsionaalseid kriteeriumeid, kui nad teevad otsuseid lennujaamade asukoha kohta ja kui piirkondlike lennujaamade rajatisi on vaja renoveerida või laiendada; rõhutab ühtlasi, et tähtis on kasutada ja ajakohastada olemasolevaid struktuure, enne kui hakatakse uusi ehitama;

Ülekoormatus ja mitmeliigiline transport

22. märgib, et hiljutised uuringud näitavad, et Euroopa piirkondades on kadumas otseühendus kõige rohkem ülekoormatud lennujaamadega, ja on pettunud, et Euroopa Komisjoni uuringud keskenduvad ainult suurematele lennujaamadele; teeb seetõttu ettepaneku laiendada uuringut piirkondlikele lennujaamadele ning julgustab liikmesriike ja komisjoni edendama lennuühendusi liikmesriikide piirkondlike ja peamiste lennujaamade vahe, et aidata edendada majandust piirkondlike lennujaamade piirkondades, pakkudes samal ajal lahendust lennuliiklusummikute probleemile Euroopas;
23. soovib tungivalt kõikidel osapooltel ja institutsioonidel, mis on seotud määruse (EMÜ) nr 95/93 (muudetud määrusega (EÜ) nr 793/2004) muutmisega, keskenduda pigem lennujaamade läbilaskevõime suurendamisele, mitte hinnapoliitikaga piirkondlike lennujaamade turult väljatõrjumisele; peab oluliseks, et piirkondlikel lennujaamadel oleks juurdepääs sõlmlennujaamadele, ning on seisukohal, et seda peab määruse (EMÜ) nr 95/93 muutmisel arvesse võtma, võttes eelkõige arvesse teenindusaegade järelturuga seotud kavasid ning teiste turumehhanismide järkjärgulist kehtestamist, kaasa arvatud esmase turuga seotud kavad, mille tulemusel võib katkeda

ühendus piirkondlike lennujaamade ja suurte sõlmlennujaamade vahel;

24. kutsub komisjoni üles võtma ratsionaalse seisukoha piirkondlike lennujaamade lennujuhtimist käsitlevate haldus- ja õiguseeskirjade küsimustes, sest selliste eeskirjade puudumine võib tuua kaasa piirangud paljudele lennuühendustele; arvestades, et suured sõlmlennujaamad on saavutamas oma maksimumvõimsust, kutsub komisjoni üles töötama välja strateegia piirkondlikele lennujaamadele teenindusaegade eraldamiseks, et muuta nende teenindamine uutele lennuettevõtjatele atraktiivseks, soodustada konkurentsi, vähendada suurte lennujaamade ummikuid ja arendada piirkondlikke lennujaamu;
25. avaldab kahetsust, et linnakeskustest eemal asetsevad piirkondlikud lennujaamad ei ole tihti piisavalt ühendatud maapealse transpordivõrguga; nõuab, et liikmesriigid arendaksid oma ühendvedude poliitikat ja investeeriksid neisse strateegiliselt tähtsatesse transpordiliikidevahelistesse ühendustesse, näiteks ühendusse raudteevõrgustikuga, kuna piirkondlike lennujaamade parem ühendamine ülejäänud transpordivõrguga, sealhulgas teiste lennujaamadega, viib selleni, et kui sõlmlennujaamades tekivad ummikud, valitakse lahenduseks pigem piirkondlikud lennujaamad;
26. juhib tähelepanu sellele, et selliste otsustavate meetmete puudumine, mis parandaksid piirkondlike lennujaamade juurdepääsetavust asjakohase transpordiühenduse kaudu linnakeskustega, muu hulgas investeringute kaudu transpordi infrastruktuuri, piirab piirkondade majanduslikku ja ühiskondlikku arengut;
27. märgib vajadust erinevate transpordiliikide suurema integreerimise järele; soovibab tungivalt komisjonil esitada teatis, millega soodustataks mitmeliigilise transpordi väljaarendamist raudtee- ja lennundussektoris piletisüsteemi kaudu; juhib tähelepanu asjaolule, et sarnased skeemid on mõningates liikmesriikides juba kasutuses, ja nõuab seetõttu kõigilt osapooltelt tungivalt parimate tavade vahetamist kõnealuses valdkonnas;
28. märgib, et kiiresti on vaja tagada lennujaamade läbilaskevõime Euroopa Liidus, et mitte jääda konkurentsis alla teistele kasvava majandusega piirkondadele, ja vältida selliselt liikluse ümberpaiknemist naaberpiirkondadesse; on seisukohal, et piirkondlikud lennujaamad võivad aidata vähendada Euroopa peamiste lennujaamade ummikuid ja võimaldada neil säilitada juhtpositsiooni;
29. juhib tähelepanu, et raudtee- ja maanteedtranspordi võrgustiku planeerimisel tuleb arvesse võtta lennujaamade asukohta, et kaasata lennujaamad loodavasse maismaatranspordi võrgustikku; juhib tähelepanu vajadusele arendada välja piirkondlike lennujaamade võrgustik, mis tagaks püsiva ühenduse suuremate lennujaamadega ning parandaks sellega nii kohalike elanike liikumisvõimalusi kui ka kaubavedu;
30. juhib tähelepanu, et hästi väljaarendatud piirkondlike lennujaamade võrgustik parandab ka reisijate ohutust, pakkudes muu hulgas hädaolukorra- ja asenduslennujaamade võrgustikku ilmastikuolude halvenemise või muude lennutakistuste korral;
31. peab oluliseks integreerida kaubaveole spetsialiseerumine kui vajalik tegur, mis aitab kaasa lennujaama liikluse korraldamisele ja optimeerib olemasoleva infrastruktuuri kasutamist; märgib, et selle põhimõtte asjakohane kasutamine koos teenindusaegade asjakohase haldamisega reisi- ja kaubaveoliikluse segmenteerimiseks peab aitama vältida suurte lennujaamade ülekoormust; rõhutab piirkondlike lennujaamade olulist

rolli selles strateegias;

Üleeuroopalised transpordivõrgud (TEN-T)

32. peab väga oluliseks piirkondlike lennujaamade rolli piirkondade territoriaalse ühtekuuluvuse, sotsiaalse ja majandusliku arengu jaoks, eriti piirkondades, kus teised transpordiliigid puuduvad; nõuab seepärast, et piirkondlikke lennujaamasid võetaks arvesse tulevases üleeuroopalise transpordivõrgu poliitikas; on lisaks kindlalt veendunud, et aastaringse pideva liiklusega suuremad piirkondlikud lennujaamad, mis annavad oma piirkonnas märkimisväärse panuse majanduse arengusse ning tööstuse ja tööhõive taaselavdamisse, peaksid olema osa üleeuroopalise transpordivõrgu kavandamise kaalutlustest, eriti need lennujaamad, millel on tihe ühendus kolmandate riikidega ning Euroopa-sisene liiklus ja mis aitavad oma piirkonnas kaasa erinevate transpordiliikide tasakaalustatud arengule, ning need piirkondlikud lennujaamad, mida saaks kasutada ummikute vähendamiseks;
33. rõhutab, et piirialadel ja väga lähestikku paiknevad piirkondlikud lennujaamad peaksid ilmutama valmisolekut koostööks ja kooskõlastamiseks olemasoleva läbilaskevõime kasutamisel, mis oleks ELi üleeuroopalise transpordivõrgu eelarve ning ühtekuuluvus- ja regionaalarengu fondide raames kaasrahastamise eeltingimus;
34. usub, et kooskõlas komisjoni teatisega (COM(2011)0415) oleks piirkondlikel lennujaamadel üleeuroopalise transpordivõrgu osana juhtiv roll Euroopa ühise ulatuslikuma lennunduspiirkonna loomisel, mis hõlmaks miljardit inimest nii ELis kui ka naaberriikides;
35. avaldab kahetsust, et komisjon ei ole pööranud tähelepanu otsuse 884/2004/EÜ artikli 10 lõikes 4 parlamendi ja nõukogu esitatud taotlusele, et piirkondlikud lennujaamad peaksid olema võrguga liidetud, võttes eelkõige arvesse Euroopa piirkondade vajaduse lennutranspordi järele tagamist ja raudtee teenuse arendamist, kuna lennutransport võib mõningal juhul jõuda kaugemate turgudeni ja teenindada õhemaid turge aja, kulu ning keskkonnamõju suhtes tõhusamalt; märgib seega, et raudteeteenuste – eeskätt kiirraudtee ja pikamaaraudtee teenuste ühendamine lennujaamadega on väga oluline;
36. usub, et lennujaamade suurem kaasatus üleeuroopalise transpordivõrgu uutesse suunistesse lihtsustab juurdepääsu erainvesteeringutele lennujaama infrastruktuuriprojektide jaoks ja saadab positiivse signaali kapitaliturgudele; kutsub komisjoni üles üleeuroopalise transpordivõrgu läbivaatamisel tunnistama, et piirkondlikud lennuteenused ja majanduse elavnemine on omavahel tihedalt seotud;

Turvalisus

37. märgib, et väiksemates piirkondlikes lennujaamades on turvameetmete kohaldamise maksumus proportsionaalselt kõrgem kui suuremates lennujaamades, mis saavad kasu mastaabisäästust, usub siiski, et mis tahes ettepanekud turvameetmete proportsionaalseks rahastamiseks ei tohi kahjustada konkurentsi eri lennujaamade või lennujaamade gruppide vahel;

38. tuletab meelde, et direktiiv lennujaamamaksude kohta¹ kehtib ainult nendele lennujaamadele, kus on rohkem kui 5 miljonit reisijat, ja/või nendele lennujaamadele, mis on liikmesriikide suurimad; usub, et hinnang väikestele ja keskmise suurusega lennujaamadele avalduva mõju kohta peaks olema iga asjakohase direktiivi läbivaatamisel kesksel kohal;
39. soovib tungivalt nõukogul vastu võtta seisukoht lennundusjulgestuse tasude kohta ja usub, et karmimate turvameetmete kulud tuleks katta asjaomase liikmesriigi üldise maksustamise arvelt, kuna lennundusjulgestus on riigi julgeoleku küsimus; rõhutab, et samasugused reeglid peaksid kehtima teistele transpordiliikidele, et tagada õiglane konkurents;
40. tunnistab vajadust selliste usaldusväärsete seadmete järele vedelike, aerosoolide ja geelide läbivalgustamiseks, mis tagavad paljude vedelate lõhkeainete tuvastamise suure tõenäosuse, ning soovib tungivalt komisjonil kaaluda tagajärgi piirkondlikele lennujaamadele seoses vedelike, aerosoolide ja geelide tuvastamise tulevaste nõuetega;
41. juhib tähelepanu mõjule, mida avaldavad uued määrused lennulasti vedajaile, viidates eelkõige asjaolule, et paljud piirkondlikud lennujaamad sõltuvad kaubaveost; soovib tungivalt liikmesriikidel ja komisjonil uurida nende määruste majanduslikke tagajärgi eesmärgiga tagada, et ekspediitorid ei viiks oma majandustegevust EList välja;

Läbipaistvus

42. teeb ettepaneku, et ettevõtted peavad pakkuma ELi kõikide liikmesriikide elanikele tasuta krediit- või deebetkaardimakse võimalust, ning soovib lisaks, et selline kaart peaks olema kuu- või haldustasuta, isegi kui seda pakub lennuettevõtjast erinev ettevõtte, ja et juhul, kui suurem osa lennuettevõtja reisijatest tasub maksega seotud lisatasu, tuleks see tasu tunnistada seadusevastaseks ja käsitleda seda vältimatu tasuna ning lisada seetõttu letihinnale;
43. juhib tähelepanu, et samal ajal kui mõnes lennukis võib pagasi ladustamine olla piiratud, puuduvad käsi- või registreeritud pagasi suuruse või kaalu kohta ELi-sisestel lendudel ühtsed suunised; teeb ettepaneku, et komisjon peaks julgustama lennuettevõtjaid seadma piirangute ülempiiri, kuna see annaks reisijatele reisides suurema kindluse; usub, et selliste reeglite ülemaailmseks toimimiseks peaks olema kaasatud Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon;
44. juhib tähelepanu sellele, et teatavad lennuettevõtjad nõuavad äraantava pagasi eest kohati ebamõistlikult suurena tunduvaid tasusid; nõuab, et komisjon uuriks kõnealust toimimisviisi, pidades silmas lõikes 13 nimetatud tavad ning ausat ja läbipaistvat hinnakujunduspoliitikat;
45. teeb ettepaneku piirata lennuettevõtjate poolt ülemäärase ja ülekaalulise pagasi eest võetava summa suurust;

Juurdepääsetavus

46. palub piirkondlikke lennujaamu haldavatel äriühingutel ette näha asjakohased

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2009. aasta direktiiv 2009/12/EÜ lennujaamamaksude kohta.

struktuurid puuetega inimeste vastuvõtmiseks, et võimaldada neile iseseisvat juurdepääsu lennujaama eri tsoonidele ja kõiki teenuseid hõlpsasti kasutada;

47. rõhutab, et piirkondlikud lennujaamad kujutavad oma väiksemate terminalide, kompaktsuse ja korralduse tõttu lisandväärtust piiratud liikumisvõimega reisijatele, koos perega reisijatele jne; palub komisjonil, lennujaamadel ja teistel sidusrühmadel võtta terminalide projekteerimisel ja ehitamisel eeskujuks paremini juurdepääsetavad ja reisijasõbralikumad terminalid;

o
o o

48. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.