



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

Документ за разглеждане в заседание

A7-0094/2012

2.4.2012

ДОКЛАД

относно бъдещето на регионалните летища и въздухоплавателните услуги
в ЕС
(2011/2196(INI))

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик: Philip Bradbourn

СЪДЪРЖАНИЕ

| | Страница |
|--|-----------------|
| ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ..... | 3 |
| ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ..... | 13 |
| СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ | 16 |
| РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ | 21 |

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно бъдещето на регионалните летища и въздухоплавателните услуги в ЕС (2011/2196(INI))

Европейският парламент,

- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „План за действие относно капацитета, ефективността и безопасността на летищата в Европа“ (COM(2006)0819),
 - като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „Насоки на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпани, опериращи на регионални летища“ (2005/С 312/01),
 - като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „Европейският съюз и неговите съседни региони — подновен подход към сътрудничеството в сектора на транспорта“ (COM(2011)0415),
 - като взе предвид своята резолюция от 24 март 2011 г. относно приложения в транспорта на глобалните навигационни спътникови системи – политика на ЕС в краткосрочен и средносрочен план¹,
 - като взе предвид Бялата книга на Комисията, озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM(2011)0144),
 - като взе предвид член 48 от своя правилник,
 - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм и становището на комисията по регионално развитие (А7-0094/2012),
- А. като има предвид, че понастоящем не съществува общоприето определение на понятието „регионално летище“; като има предвид, че летищата, чийто основен район е столичен град, не са включени в обхвата на настоящия доклад; като има предвид, че се предлага регионалните летища, т.е. „невъзловите“ летища да бъдат подразделяни на основни и второстепенни летища въз основа на видовете връзки, предоставяни от тези летища, обема от пътници и връзките с основни градове и основни летища, и като има предвид, че Комисията е настоятелно призована да изготви общи критерии, за да се улесни изработването на точно определение на понятието „регионално летище“, което да отчита всички гореспоменати елементи; като има предвид обаче, че понятието „регионалната въздухоплавателна услуга“ следва да се определя като полет, при който излитането и/или приземяването се осъществява на регионално летище;
- Б. като има предвид, че регионалното въздухоплаване, също както другите видове

¹ Приети текстове, P7_TA(2011)0250.

транспорт, е ключов фактор за осигуряване на мобилността на гражданите; като има предвид, че по-добрата свързаност и ефикасната интермодална мобилност могат да допринесат значително за подобряване на достъпа до регионите, за бизнеса, туризма и развитието на свързаните с това услуги, както и за разпространението на икономическо благоденствие;

- В. като има предвид, че неравностойното материално положение на гражданите и различните равнища на развитие на инфраструктурата водят до различия във възможността да се използват регионалните въздушни връзки в държавите членки;
- Г. като има предвид, че свързаността, която авиацията осигурява за гражданите, дружествата и регионите в ЕС, по-конкретно в труднодостъпните региони и островите, е изключително важна и спомага за осигуряване на икономическата жизнеспособност на такива области; като има предвид, че европейските летища осигуряват мрежа от 150 000 двойки градове;
- Д. като има предвид, че на значителен брой регионални летища се налага да работят с даден въздушен превозвач, който е фактически монополист и може да използва това свое предимство, за да оказва натиск, отправяйки все повече и повече искания към съответното летище, както и към местните и регионални органи, включително по отношение на летищните такси и таксите за авиационна безопасност;
- Е. като има предвид, че продажбите на дребно на летищата са намалели значително поради въвеждането на рестриктивни мерки за ръчния багаж от някои въздушни превозвачи; като има предвид, че правилото за „една чанта“, прилагано от дружествата, по-специално от нискотарифните въздушни превозвачи, които летят основно до такива летища, както и други мерки за намаляване на разходите направиха пътуването по-трудно, като доведоха до драстично намаление на продажбите на дребно на някои регионални летища с почти 70 %; като има предвид, че една трета от печалбата от продажби на дребно на летищата се използват за субсидиране на авиолиниите чрез прихващане на таксите за кацане;
- Ж. като има предвид, че испанското правителство изрично е забранило на въздушните превозвачи да прилагат правилото за „една чанта“, когато излитат от испански летища;
- З. признава, че основните летища в някои държави членки изпитват недостиг на капацитет;
- И. отбелязва, че финансовата криза и кризата с държавния дълг съществено промениха условията за финансиране на летищата в ЕС, особено на „невъзловите“ летища;
- Й. като има предвид, че изграждането на нови регионални летища следва да се основава на анализ на разходите и ползите;

К. като има предвид, че при инвестициите от публичния сектор в реформирането на летищата следва да съществува определена връзка между количеството на изразходваните средства и броя на пътниците, използващи инфраструктурата;

Икономика на регионалните въздухоплавателни услуги

1. подчертава необходимостта да бъде въведено задължение за предоставяне на обществена услуга за въздухоплавателните услуги от икономическо значение, особено тези, които свързват региони, острови, както и най-отдалечени региони, като се отчита тяхната отдалеченост, а така също физическите им и природни особености, за да се гарантира тяхната пълна достъпност и териториална интеграция; подчертава, че съществуващите задължения за предоставяне на обществена услуга следва да бъдат запазени; счита, че тези услуги не могат да бъдат икономически устойчиви без наличието на обществени средства; подчертава значението на повишаването на конкурентоспособността на крайно отдалечените региони и на насърчаването на тяхната интеграция с други региони, така че да бъде премахната разликата в икономическите условия между тях и останалата част на Европа.
2. счита, че е желателно да се избягва увеличаването на броя на регионалните летища, и отбелязва, че развитието на регионални летища следва да бъде целево, с цел да се избегне създаването на неизползвани или неефективно използвани летищни инфраструктури, което би довело до икономическа тежест за отговорните органи; напротив, твърди, че следва да бъдат засилени съществуващите връзки и преди всичко тези в регионите, които са в неизгодно географско положение (като например островите); поради това приветства всяка инициатива, насочена към развитието на обществения транспорт, включително на шосейния, с цел насърчаване на връзките; подчертава, че общественото финансиране за регионални летища следва да съответства на членове 106 и 107 от Договора за функционирането на Европейския съюз относно държавната помощ; счита, че следва да се предвиди система от наказания, които да се налагат на въздушни превозвачи, които напускат регионални летища при получаване на финансиране преди определената дата;
3. изисква от Комисията да преразгледа Решение 2012/21/ЕС относно прилагането на член 106, параграф 2, с което прагът на държавната помощ, която едно летище може да получи, без да се налага да уведомява Комисията, беше намален на 200 000 пътници/годишно, като се отчита, че в насоките на Общността (2005/С 312/01) се посочва, че едно летище може да стане икономически ефективно с пътникопоток над 500 000 пътници/годишно;
4. счита, че поради екологичното и икономическото им значение регионалните летища следва да бъдат надлежно подкрепяни от националните и регионалните органи, да подлежат на консултации на местно и регионално равнище и – въз основа на анализ на разходите и ползите – да бъдат допускани да кандидатстват за финансиране от фондовете на ЕС, както и от други инструменти на финансовия инженеринг, финансирани от ЕС в контекста на новата програмна рамка; препоръчва Комисията да вземе предвид възможностите, предлагани от регионалните летища, като част от европейската централна транспортна мрежа;

5. призовава критериите за получаване на субсидии и обществени средства да бъдат ясно определени и прозрачни;
6. приканва Комисията да използва балансиран подход при бъдещи преразглеждания на насоките за въздухоплаването, така че да се осигури социално и икономически жизнеспособно развитие на регионалните въздухоплавателни услуги, като се отчита развитието на инфраструктурата, необходима за гарантиране на интермодалност, и като същевременно се гарантира достъп до тези услуги за гражданите на ЕС и се отчитат принципите на субсидиарност и пропорционалност;
7. призовава Комисията, в подкрепа на развитието на съществуващите и строителството на нови регионални летища (особено в държави, чиито национални летища са разположени в отдалечени райони), да обърне особено внимание на балансираното териториално развитие на регионите, съответстващи на нива I и II от Номенклатурата на статистическите териториални единици (NUTS) , за да се гарантира наличието на иновации и конкурентоспособност в региони, които са на голямо разстояние от столицата на държавата и не разполагат с добри транспортни връзки, както и за да се улесни развитието на конкретни икономически и транспортни възли;
8. подчертава, че правилното развитие на регионалните летища допринася за успоредното развитие на туристическата система, която е жизненоважна област за много европейски региони;
9. посочва, че туризмът показва много голям капацитет за устойчивост на икономическата криза и че трябва да се обърща особено внимание на всеки елемент или действие на икономическата политика в подкрепа на неговото развитие и добро функциониране, какъвто е случаят с въздушния транспорт и проектите за летищни инфраструктури;
10. подчертава, че някои регионални летища оперират само в периоди на голям поток от туристи, което често означава допълнителен проблем с организацията, по-високи единични цени и т.н.; изисква от Комисията да отчете спецификата и проблемите на тези сезонни регионални летища при приемането на ново законодателство за сектора;
11. подчертава, че регионалните летища стават все по-важни за чартърните въздушни превозвачи, както и за нискотарифните превозвачи; изтъква, че понастоящем основната причина за това е, че чартърните въздушни превозвачи оперират като превозвачи на дълги разстояния по ваканционни дестинации с по-лошо обслужване по време на полет и по-малко разстояние между седалките в сравнение с традиционните редовни въздушни превозвачи, като обикновено оперират на регионални летища, които не могат да поддържат обслужване на редовни линии, и извършват полети извън конкурентния обхват на нискотарифните въздушни превозвачи с техните въздухоплавателни средства за къси разстояния; припомня, че въздухоплавателните средства с тесен корпус се предпочитат за маршрути на къси разстояния, по-специално когато работещите в мрежа превозвачи обслужват центрове на регионални летища, както и от нискотарифните превозвачи;

12. призовава Комисията да гарантира правилното прилагане на европейското и националното законодателство относно социалните условия и условията на труд, осигурявани от въздушните превозвачи, така че персоналет на регионалните летища да не се окаже жертва на социален дъмпинг, както и да се гарантира лоялна конкуренция и равнопоставени условия за всички работещи във въздухоплавателния сектор; призовава летищният персонал да се ползва с достойни договорни условия, по-специално по отношение на летища, в които преобладаващата част от трафика се дължи на нискотарифни въздушни превозвачи;
13. изразява загриженост поради факта, че определени практики на нискотарифни въздушни превозвачи, които често обслужват регионални летища, водят до незадоволително качеството на обслужването за пътниците и до влошаване на условията за работа за персонала; в контекста на установените агресивни търговски практики, прилагани от някои нискотарифни превозвачи, които често обслужват регионални летища, да се възползват от господстващото си положение на пазара и като се има предвид фактът, че търговските дейности са важен източник на приходи за регионалните летища, изразява загриженост относно правилото за „една чанта“ и други ограничения спрямо допустимия ръчен багаж, налагани от някои въздушни превозвачи; счита, че тези практики представляват нарушение на правилата за конкуренция, и счита, че тези ограничения могат да представляват злоупотреба с положението на превозвача; поради това призовава държавите членки да определят общи горни граници, които да се налагат на въздушните превозвачи по отношение на тези ограничения, и счита, че проверките, свързани с ограничения на теглото и размера на багажа, следва да се извършват преди пристигане на изхода за отвеждане към самолета;
14. призовава покупките на дребно на летищата да бъдат третираны като „необходими вещи“, за каквито се приемат някои вещи като например палтата; приветства решението на Испания да обяви за незаконни на нейна територия практиките, упоменати в параграф 13¹, и призовава Комисията да обмисли въвеждането на подобна мярка за всички въздухоплавателни услуги, които стартират от Европа;
15. счита, че превозът на стоки е положителен фактор за регионалните летища, който може да подпомогне развитието и работните места не само чрез установяването на свързани наземни услуги и на предприятия, свързани с регионални летища; призовава Комисията да изготви стратегия, която ще насърчи превода на стоки и ще улесни сътрудничеството между съседни регионални летища;
16. призовава държавите членки да предложат планове за развитие на съществуващи регионални летища и за подобряване на тяхната ефективност;
17. счита, че регионалните летища не следва да бъдат инструменти, увеличаващи публичния дефицит, а по принцип следва да бъдат икономически устойчиви в средносрочен план;

Околна среда и иновации

¹ Закон 1/2011 (4 март 2011), постановяващ Държавната програма за безопасност на гражданското въздухоплаване, изменя Закон 21/2003 за безопасност на въздухоплаването (7 юли 2003 г.).

18. призовава Комисията и държавите членки спешно да ускорят развитието на съвместно предприятие за разработване на ново поколение европейска система за управление на въздушното движение (SESAR), инициативата „Чисто небе“ и прилагането на законодателството за Единно европейско небе; отбелязва, че с работата на SESAR и важната роля на Европейската геостационарна служба за навигационно покритие (EGNOS) регионалните летища ще имат полза от проекти като отдалечени кули, управление на скоростта и претоварването и подобрени експлоатационни процедури;
19. отчита, че има разлика в управлението на капацитета при летища със и без „слот координация“; счита, че има достатъчно свободен капацитет, който може да се използва в много регионални летища, за да се намали претоварването на основните летища и да се ограничат последиците за околната среда; признава, че добрите връзки между основните и близките до тях регионални летища може да допринесат за намаляване на претовареността;
20. подчертава ролята на регионалните летища като центрове за развитие на иновационни клъстери чрез намаляване на обусловените от местонахождението разходи за новоосновани предприятия, особено в географски отдалечени региони;
21. призовава държавите членки и регионалните и местните органи при вземането на решение за местоположението на летищата, както и когато е необходимо обновяване или разширяване на регионалната летищна инфраструктура, освен съображенията от икономически и финансов характер, да отчитат и факторите, свързани с околната среда, териториалните, геоложките и метеорологичните условия и други рационални критерии; същевременно подчертава важността на използването и модернизирането на съществуващите структури преди изграждането на нови;

Претоварване и мултимодалност

22. отбелязва, че съгласно проведени наскоро проучвания европейските региони губят преките връзки с някои от най-претоварените летища, и изразява разочарованието си, че проучванията, проведени от Европейската комисия, обхващат само основните летища; във връзка с това препоръчва обхватът на всички бъдещи проучвания да бъде разширен, така че да обхваща регионалните летища, и насърчава държавите членки и Комисията междуременно да поощряват връзките между регионалните летища и основните летища в държавите членки, което ще подпомогне икономиката в районите около регионалните летища и същевременно ще предложи решение на проблема с претоварването на въздушния трафик в Европа;
23. призовава всички страни и институции, участвали в преразглеждането на Регламент (ЕИО) № 95/93 (изменен с Регламент № 793/2004), да се съсредоточат върху предоставянето на допълнителен капацитет на летищата, вместо да прогонват от пазара чрез ценова политика регионалните въздухоплавателни услуги; смята, че е от основно значение за регионалните летища да имат достъп до централните авиолинии, и счита, че това трябва да се вземе предвид при преразглеждането на Регламент (ЕИО) № 95/93, особено в контекста на плановете за вторична търговия със слотове и предвижданото постепенно въвеждане на други пазарни механизми,

които може да доведат до прекъсване на връзките между регионалните летища и водещите възлови летища;

24. призовава Комисията да предприеме рационален подход по отношение на административната и правна уредба на управлението на слотове на регионалните летища, чиято липса може да ограничи мрежата; призовава Комисията, като се има предвид, че основните възлови летища почти са достигнали максималния си капацитет, да изготви стратегия за разпределяне на слотове на регионални летища с цел привличане на нови авиолинии и насърчаване на конкуренцията, облекчаване на основните летища и развитие на регионалните летища;
25. изразява съжаление, че регионалните летища, разположени далече от градските центрове, често нямат добра връзка с наземната транспортна мрежа; призовава държавите членки да развият своите интермодални политики и да инвестират в стратегически важните интермодални връзки, например връзки с железопътната мрежа, тъй като свързването на регионалните летища с останалите части на транспортната мрежа, включително летищата, ще доведе до по-широко използване на регионалните летища, когато възловите летища изпитват затруднения по отношение на капацитета;
26. отбелязва, че липсата на решителни действия за увеличаване на достъпността на регионалните летища посредством подходящи връзки с градските центрове, включително чрез инвестиции в транспортната инфраструктура, ограничава икономическото и социалното развитие на регионите;
27. отбелязва необходимостта от по-добра интеграция между различните видове транспорт; призовава Комисията да представи съобщение, с което да насърчи отрасъла да разработи мултимодална система за издаване на комбинирани билети в секторите на железопътния и въздушния транспорт; отбелязва факта, че вече има въведени такива схеми в някои държави членки и поради това настоятелно призовава всички страни да обменят най-добри практики в тази област;
28. отбелязва спешната необходимост да се гарантира летищен капацитет в Европейския съюз, така че той да не изгуби конкурентоспособността си в сравнение с други региони в растеж и по този начин да се избегне отклоняването на трафик към съседни райони; счита, че регионалните летища могат да допринесат за намаляване на претовареността на основните летища в Европа и да им позволят да запазят водеща позиция;
29. счита, че плановете за развитие на железопътната и шосейната мрежа следва да вземат предвид местонахождението на летищата, с цел включване на летищата при изграждането на наземната транспортна мрежа; отбелязва необходимостта от развитие на мрежа от регионални летища въз основа на интегрирани връзки с основните летища, за да се подобри мобилността на хората и да се рационализира транспортът на стоки;
30. отбелязва, че една добре развита мрежа от регионални летища ще подобри и сигурността на пътниците, като наред с другото гарантира наличието на мрежа от аварийни или алтернативни летища в случай на влошаване на метеорологичните

условия или други обстоятелства;

31. счита, че е жизнено необходимо да се въведе специализация в транспорта на товари като съществен елемент, който ще допринесе за териториалното планиране на летищата и оптимизиране на използването на наличната инфраструктура; посочва, че подходящото прилагане на този принцип в съчетание с подходящо управление на слотовете с цел сегментиране на пътническия транспорт и транспорта на товари следва да допринесе за предотвратяване на претовареността на основните летища; изтъква важната роля, която играят регионалните летища в тази стратегия;

Трансевропейски транспортни мрежи (TEN-T)

32. счита, че регионалните летища играят жизненоважна роля за териториалното сближаване и социалното и икономическото развитие на регионите, по-специално в регионите, в които липсват други форми на транспорт; поради това призовава регионалните летища да бъдат взети предвид в бъдещата политика относно трансевропейските транспортни мрежи; освен това изразява твърдо убеждение, че големите регионални летища с постоянен целогодишен трафик, който има очевиден принос към икономическото развитие, допълнителното съживяване на сектора и на заетостта в съответния регион, следва да бъдат включени в обсъжданията на плановете за мрежата TEN-T, особено тези, които осъществяват голям обем връзки с трети държави и трафик в рамките на ЕС и които допринасят за мултимодалния характер на транспорта в своя регион, както и тези регионални летища, които могат да послужат за облекчаване на претовареността;
33. подчертава, че регионалните летища, разположени в трансграничните региони и в непосредствена близост едно от друго, следва да демонстрират сътрудничество и координация в използването на съществуващия капацитет като предварително условие за съфинансиране от ЕС по линия на TEN-T, Кохезионния фонд и регионалните фондове;
34. счита, че като част от TEN-T регионалните летища могат да играят водеща роля за създаването на едно по-широко Общо европейско авиационно пространство, включващо 1 милиард души в ЕС и съседните държави съгласно съобщението на Комисията (COM(2011)0415);
35. изразява съжаление, че Комисията не е обърнала внимание на искането на Парламента и Съвета в член 10, параграф 4 от Решение 884/2004/ЕО, регионалните летища да бъдат свързани към мрежата, най-вече с оглед на необходимостта, заедно с развитието на железопътни услуги да бъдат осигурени въздухоплавателни транспортни услуги до европейските региони, тъй като въздушният транспорт при някои обстоятелства може да достигне до по-далечни разстояния и да обслужва по-малките пазари по-ефективно по отношение на време, разходи и въздействие върху околната среда; във връзка с това подчертава голямото значение на свързването на железопътните услуги – особено високоскоростните железопътни услуги и железопътните услуги на дълги разстояния – с летищата;
36. счита, че включването на по-широк кръг летища в новите насоки за TEN-T ще улесни достъпа до частно финансиране на летищни инфраструктурни проекти и ще

изпрати положителен сигнал до капиталовите пазари; приканва Комисията по време на прегледа на TEN-T да отчете важната връзка между регионалните въздухоплавателни услуги и възстановяването на икономиката;

Сигурност

37. отбелязва, че разходите за прилагане на мерки за сигурност на по-малките регионални летища са пропорционално по-високи, отколкото при основните летища, които реализират икономии от мащаба; счита обаче, че предложенията относно финансирането на мерки за сигурност не трябва да нарушават конкуренцията между летищата или групи от летища;
38. припомня, че директивата на ЕС относно летищните такси се отнася единствено за летища с повече от 5 милиона пътници и/или най-голямото летище във всяка от държавите – членки на ЕС; счита, че оценката на въздействието върху малките и средните летища следва да представлява ключова част от всеки преглед на съответните директиви;
39. настоятелно призовава Съвета да приеме позиция относно таксите за сигурност на въздухоплаването, като счита, че по-строгите мерки за сигурност следва да се финансират от общите данъци в съответната държава членка, тъй като сигурността на въздушния транспорт е въпрос на национална сигурност; подчертава, че за всички видове транспорт следва да се прилагат сходни правила, за да се гарантира лоялна конкуренция;
40. отчита необходимостта от надеждно оборудване за проверка на ТАГ (течности, аерозоли, гелове), което да осигурява висока степен на вероятност за откриване на широк спектър от течни експлозиви, и призовава Комисията да вземе предвид последствията за регионалните летища от придържането им към бъдещи изисквания за проверка на ТАГ;
41. обръща внимание на въздействието от новите разпоредби за въздушните товари, като специално изтъква факта, че много регионални летища разчитат именно на превоза на товари; призовава държавите членки и Комисията да разгледат икономическите последствия от тези разпоредби, за да се гарантира, че изпращачите на товари няма да преместят дейността си извън ЕС;

Прозрачност

42. предлага компаниите да предлагат на всички граждани от всички държави — членки на ЕС, възможност за плащане с кредитна или дебитна карта, което да бъде без такса, и освен това препоръчва да няма никакви месечни или административни такси, свързани с тази карта, дори ако тя се предлага от отделна от въздушния превозвач компания, и препоръчва в случаите, когато въздушните превозвачи налагат на голяма част от пътниците си допълнителна такса, свързана с плащането, тази такса да бъде обявена за незаконна и да бъде считана за неизбежна такса, която поради това трябва да бъде включена в основната цена;
43. отбелязва, че макар в някои самолети пространството за ръчен багаж да е

ограничено, няма общи насоки за размера или теглото на ръчния багаж при полетите в ЕС; предлага Комисията да насърчи отрасъла да определи общи горни граници за ограниченията, тъй като това ще даде по-голяма сигурност на пътуващите; счита, че за да има подобно споразумение на глобалния пазар, ИКАО трябва да участва в този процес;

44. отбелязва, че някои въздушни превозвачи събират такси за регистрация на багаж, които често изглеждат несъразмерно високи, и призовава Комисията с оглед практиките, посочени в точка 13, както и с оглед честна и ясна ценова политика, да проучи тази практика;
45. предлага да се определи горна граница за сумата, таксувана от въздушните превозвачи за свръхбагаж и за багаж с тегло, по-голямо от разрешеното;

Достъпност

46. призовава дружествата, отговарящи за управлението на регионални летища, да извършат необходимите структурни промени за създаване на удобства за лица с увреждания, за да им осигурят възможност за достъп до различни зони на летището без странична помощ и за използване на всички услуги без затруднение;
47. подчертава, че поради малкия размер на терминалите и своята компактност и организация регионалните летища предлагат добавена стойност на пътници с ограничена подвижност, на пътници, пътуващи със семействата си и т.н.; призовава Комисията, летищата и останалите заинтересовани страни да вземат за пример проектирането и изграждането на летищни терминали, които са по-лесно достъпни и по-удобни за пътниците;
48. възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета и на Комисията.

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

Регионалните летища и въздухоплавателни услуги са от значение не само като транспортни възли, които улесняват безпроблемното функциониране на единния пазар на ЕС, като придвижват хора и стоки между регионите, но също така те са важни сами по себе си като генератори на икономически растеж. Заедно те разширяват хоризонта на традиционните търговски пътища и подпомагат значително развитието на градовете и регионите, които обслужват. Като се има предвид важността на тези инфраструктури и услугите, които предоставят за хората, живеещи извън главните градски зони, и за ЕС като цяло, докладчикът е изключително загрижен, че когато се предлага законодателство в областта на въздухоплаването, има тенденция Европейската комисия да фокусира вниманието върху основните „възлови“ летища. В настоящия доклад представям препоръки, чиято цел е да се възстанови този баланс и да се обърне внимание на начина, по който често пъти регионалните летища и въздухоплавателните услуги са неумишлено, но въпреки това прекомерно засегнати от някои закони на ЕС. Също така повдигам въпроса за възможните мерки, чието приемане от Комисията би довело до повишаване на експлоатационната и икономическа ефективност на регионалните летища и въздухоплавателни услуги, както и до подобряване положението на пътниците, използващи тези съоръжения и услуги.

Както вече споменах във въведението, регионалните летища имат голям икономически принос за обществото и като такива за мен е учудващо колко е трудно да се намери дори една ясна дефиниция какво точно представлява регионалното летище. Говорих с Комисията, както и със заинтересовани страни от този отрасъл и въпреки всичко ми бяха дадени много непълни, непоследователни и често противоречащи си дефиниции. Ако Комисията иска да гарантира, че в бъдеще ще обърне внимание на нуждите на многото регионални летища в ЕС, смятам за необходимо да се даде ясна, конкретна, разбираема и точна дефиниция на регионалните летища. Има изключително много регионални летища на територията на ЕС и те се различават значително по големина, по услугите, които предоставят, по пазарите, които обслужват, и по въздухоплавателните услуги, които се предоставят на тези летища. По тази причина дефиниции, които просто определят произволен праг на пътниците или включват всички летища извън столицата/централния регион, не биха били подходящи. Имайки предвид, че към момента няма точна дефиниция, за целите на настоящия доклад докладчикът предпочете да предложи проста, широка дефиниция, според която регионалното летище се определя като всяко „невъзлово“ летище (независимо от броя на пътниците), а регионална въздухоплавателна услуга – като въздухоплавателна услуга, при която излитането и/или кацането е на регионално летище.

Авиацията е отрасъл с малки печалби и затова е много важно да създадем въздухоплавателна зона на ЕС, която да бъде силна, конкурентна и икономически ефективна. Това важи в особена степен на регионално ниво, където печалбите са най-малки. Освен икономическите бариери, пред които сме изправени, срещаме и трудности, свързани с въздействието на въздухоплаването върху околната среда, претоварването, сигурността, както и необходимостта да се изясни нейния важен принос за транспортната мрежа на ЕС. В този смисъл докладчикът се опита да засегне всички тези ключови области и да разгледа не само проблемите, характерни за

регионалното въздухоплаване, но също така и начините, поради които регионалното въздухоплаване може да играе роля за създаването на една по-ефективна въздушна зона на ЕС като цяло. Например, смятам, че регионалните летища, които в момента работят под капацитета си, могат да служат за облекчаване на претоварването на други силно натоварени възлови летища, особено при предоставяне на регионални услуги. Ако се приложи по подходящ начин, това може да доведе до по-малко претоварване и по-голяма екологична ефективност. Също така, относно слотовете бих призовал Комисията да обърне специално внимание на регионалните летища и въздухоплавателни услуги, тъй като съществува риск да станат ценово неконкурентни на пазара предвид все по-голямата консолидация между основни летища, въздушни превозвачи и алианси на въздушни превозвачи. Един монополистичен пазар без конкуренция би бил изключително вреден не само за регионалното въздухоплаване, но също така и за гражданите на ЕС, които ще бъдат изправени пред по-ограничен избор и растящи цени.

Освен това призовах Комисията и държавите членки спешно да ускорят развитието на SESAR и Единно европейско небе, тъй като тяхното завършване ще доведе до големи икономически и екологични ползи вследствие на по-високата ефективност, както и ще даде възможност на някои по-малки регионални летища да се възползват от проекти на SESAR, като например за отдалечените кули. Смятам също така, че може да се постигне по-голяма ефективност за Транспортната зона на ЕС чрез включване на някои големи регионални летища в централната мрежа. TEN-T. И в действителност съм дълбоко убеден, че регионалните въздухоплавателни услуги трябва да се разглеждат като неразделна част от мрежата, а не като периферни за мрежата TEN-T. Докладчикът счита, че посредством по-добро интегриране на регионалните ни летища в транспортната мрежа можем да дадем стимул на индустрията да предостави допълнителни ползи за гражданите на ЕС, като например разработването на мултимодална система за комбинирани билети при пътуване с железопътен и въздушен транспорт.

Накрая се опитах да разгледам въпроси, свързани с прозрачността, които могат да окажат голямо влияние върху пътниците, както и върху свободата на регионалните летища да изберат по-доходоносен икономически модел. Настоящият доклад обръща внимание на практики, прилагани от някои нискотарифни превозвачи, като например широко разпространената практика да се добавят определени неизбежни такси към основната цена на билетите, или да се налагат изключително стриктни и затрудняващи правила за „една чанта“, които могат сериозно да застрашат стабилността на продажбите на дребно като източник на приходи за регионалните летища, които често договарят конкурентни такси за кацане, за да привличат въздушни превозвачи.

В заключение изразявам силната си увереност, че европейските регионални летища и въздухоплавателни услуги трябва да се разглеждат като ключови елементи при създаването на ефективна и добре функционираща транспортна мрежа на ЕС, която да улеснява търговията и да осигурява мобилност за повече хора. Регионалното въздухоплаване може да играе важна роля, за да се гарантира, че свободното придвижване на територията на ЕС е реалност не само за хората, живеещи в големите столични градове, но също така и за гражданите на ЕС извън тези зони, за да може тези градове и региони да се възползват не само от по-голямата мобилност, но и от

възможността за развитие на туризъм, достъп до нови пазари и привличане на инвестиции в местната икономика.

6.2.2012

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ

на вниманието на комисията по транспорт и туризъм

относно бъдещето на регионалните летища и въздухоплавателните услуги в ЕС (2011/2196(INI))

Докладчик по становище: Giommaria Uggias

ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Комисията по регионално развитие приканва водещата комисия по транспорт и туризъм да включи в предложението за резолюция, което ще приеме, следните предложения:

1. подчертава важността на регионалните летища в контекста на въздушния транспорт и тяхната важна роля за гарантирането на териториалното, икономическото и социалното сближаване както в рамките на държавите членки, така и в Съюза чрез свързване на регионите; посочва, че съществуващите задължения за предоставяне на обществени услуги следва да бъдат запазени и че евентуалните бъдещи задължения за предоставяне на обществени услуги следва да бъдат обосновани с необходимостта да се гарантира достъпността и териториалната приемственост на регионите, като например най-отдалечените региони, периферните или островните региони и централните зони, които не са свързани към основните транспортни линии, тъй като една адекватна организация на въздушните връзки би им позволила да се справят с неизгодното географско положение; отбелязва, че за постигането на тази цел следва да се осигури приоритет на подобряването на интермодалността; оценява като положителна възможността за сключване на договори за партньорство, подкрепяни от националните и регионалните органи и от самолетните компании; отбелязва важността на летищата, които в някои случаи представляват единствената ефективна връзка между региона и останалата част от Европа; подчертава, че регионални летища са необходими и в най-слабо развитите региони на Европа, където липсва добра пътна или железопътна мрежа; поради това счита, че следва да бъдат предвидени подходящи връзки с регионите; посочва, че контекста на настоящата икономическа криза и на усилията за постигане на за фискална консолидация следва да се търси подходящо равновесие между изискванията за конкурентоспособност и финансова стабилност на всяко летище и социалните и териториалните нужди, които трябва да бъдат посрещнати;

2. счита, че нерационалното изграждане на допълнителни регионални летища няма да отговаря на критериите за ефективност и устойчивост; напротив, твърди, че следва да бъдат засилени съществуващите връзки и преди всичко тези в регионите, които са в неизгодно географско положение (като например островите); поради това приветства всяка инициатива, насочена към развитието на обществения транспорт, включително на шосейния, с цел насърчаване на връзките;
3. призовава Комисията, държавите членки и регионалните органи да отчитат факта, че добрите въздушно-транспортни връзки са важни за развитието на местната икономика и туризма, за привличане на инвеститори и за осигуряването на бързия превоз на пътници и стоки; признава значението на регионалните летища за подобряване на мобилността и междурегионалната свързаност и за повишаване привлекателността на регионите; посочва, че туризмът показва много голям капацитет за устойчивост на икономическата криза и че трябва да се обръща особено внимание на всеки елемент или действие на икономическата политика в подкрепа на неговото развитие и добро функциониране, както е случаят с въздушния транспорт и летищните инфраструктури;
4. подчертава ролята на регионалните летища като центрове за развитие на иновационни клъстери поради намаляването на обусловените от местонахождението разходи за нови компании, особено в географски отдалечени региони;
5. подчертава икономическото значение на регионалните летища за регионалния икономически растеж и за създаването на работни места, по-специално в по-слабо развитите региони или регионите в неблагоприятно положение; във връзка с това подчертава необходимостта от по-ефективно използване на потенциала за „зелени“ работни места; при все това изразява съжаление във връзка с големия брой несигурни работни места в сектора и подчертава, че работещите на самото летище или за дружества, предоставящи услуги, или за авиокомпаниите, които оперират на летището, трябва да се ползват от необходимите достойни договорени условия и размер на възнагражденията, както и да бъдат зачитани на условията на труд на летищния персонал, при осигурени минимални стандарти на защита, каквито често отсъстват, в случаите, когато основната част от трафика е в ръцете на нискобюджетни авиокомпаниии;
6. призовава държавите членки и регионалните и местните органи при вземането на решение за местоположението на летищата, както и когато е необходимо обновяване или разширяване на регионалната летищна инфраструктура, освен съображенията от икономически и финансов характер, да отчитат и факторите, свързани с околната среда, териториалните, геологичните и метеорологичните условия и други рационални критерии; в същото време подчертава важността на използването и модернизирването на съществуващите структури преди изграждането на нови; посочва, че в развитието на въздушния транспорт трябва да се вземат предвид целите, заложи в стратегията „Европа 2020“; препоръчва съответно до 2020 г. летищата да намалят с 30% емисиите на CO₂ от въздушния транспорт в европейското въздушно пространство;

7. счита за изключително важно използването на комбинирани транспортни решения, където това е възможно; в този смисъл счита, че предвид текущото състояние на технологичния напредък в тази област, следва да се развият железопътните или колективните пътни транспортни връзки с летищата, тъй като те предлагат идеален начин за включване на летищата в националните и европейските транспортни мрежи, както и за облекчаване на свързаните с капацитета проблеми на съответните летища; счита, че по-добрата връзка между регионалните летища и околните градове посредством местните железопътни и трамвайни линии би имала положителен ефект от гледна точка опазване на околната среда и оптимизиране на целия регионален транспорт; призовава да не бъде пренебрегвана конкретната ситуация в някои региони, в които развитието на комбиниран транспорт е повлияно от техните физически и природни характеристики; признава възможния принос на регионалните летища за намаляване на товареността на пътническите превози, като по този начин бъдат облекчени претоварените летища, и за разнообразяване на въздушните линии; призовава държавите членки да предложат планове за развитие на съществуващи регионални летища и за подобряване на тяхната ефективност;
8. счита, че поради екологичното и икономическото им значение регионалните летища следва да бъдат надлежно подкрепяни от националните и регионалните органи, да подлежат на консултации на местно и регионално равнище и въз основа на анализ на разходите и ползите да бъдат допускани като кандидатури за финансиране от фондовете на ЕС, както и от други инструменти на финансовия инженеринг, финансирани от ЕС в контекста на новата програмна рамка; препоръчва Комисията да вземе предвид възможностите, предлагани от регионалните летища, като част от европейската централна транспортна мрежа;
9. счита, че следва да се вземе предвид развитието на регионалните летища в контекста на действията по целта за териториално сътрудничество за насърчаване на баланса между регионите по отношение на достъпа до летища и координираното развитие на транспортна мрежа;
10. призовава държавите членки, както и регионалните и местни органи да гарантират включването на летищата в плановете за териториално устройство на регионите и отчитането им в стратегиите за регионално развитие, по-конкретно в интегрираните планове за устойчива мобилност, в съответствие със специфичните териториални оценки, отдаващи дължимото значение на трансграничното сътрудничество и при целесъобразност – в съществуващите и бъдещите макрорегионални стратегии; призовава органите на държавите членки да разгледат значението на регионалните летища в контекста на договарянето на бъдещите им оперативни програми;
11. В тази връзка припомня важността на изготвянето, планирането и прилагането на трансгранично равнище на общи стратегии по отношение на развитието и достъпа до летищната инфраструктура; в тази връзка подчертава значението на Европейското териториално сътрудничество за постигане на тези координирани стратегии и неотложността на някои трансгранични инвестиции; призовава всяко макрорегионално координиране да включва в стратегията си задълбочена преценка на интегрирането на различните видове транспорт, по-специално въздушния, с цел постигане на действително социално и териториално сближаване;

12. подчертава значението на повишаването на конкурентоспособността на крайно отдалечените региони и на насърчаването на тяхната интеграция с други региони, така че да бъде премахната разликата в икономическите условия между тях и останалата част на Европа.

РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ

| | |
|---|---|
| Дата на приемане | 26.1.2012 г. |
| Резултат от окончателното гласуване | +: 41 -: 1 0: 3 |
| Членове, присъствали на окончателното гласуване | 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, Ф依лиз Хакъева Хюсменова, 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 |
| Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване | Евгени Кирилов, Lena Kolarska-Bobińska, James Nicholson, Ivari Padar, Heide Rühle, Giommara Uggias |
| Заместник(ци) (чл. 187, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване | Julie Girling |

РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ

| | |
|--|--|
| Дата на приемане | 27.3.2012 г. |
| Резултат от окончателното гласуване | +: 39 -: 3 0: 0 |
| Членове, присъствали на окончателното гласуване | 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 Țicău, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle |
| Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване | Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke |
| Заместник(ци) (чл. 187, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване | Petri Sarvamaa |