



EIROPAS PARLAMENTS

2009 - 2014

---

*Sesijas dokuments*

---

**A7-0094/2012**

2.4.2012

## **ZIŅOJUMS**

par reģionālo lidostu un gaisa satiksmes pakalpojumu nākotni Eiropas Savienībā  
(2011/2196(INI))

Transporta un tūrisma komiteja

Referents: *Philip Bradbourn*

## SATURA RĀDĪTĀJS

	<b>Lpp.</b>
EIROPAS PARLAMENTA REZOLŪCIJAS PRIEKŠLIKUMS .....	3
PASKAIDROJUMS .....	12
REĢIONĀLĀS ATTĪSTĪBAS KOMITEJAS ATZINUMS .....	14
KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS .....	18

## EIROPAS PARLAMENTA REZOLŪCIJAS PRIEKŠLIKUMS

### par reģionālo lidostu un gaisa satiksmes pakalpojumu nākotni Eiropas Savienībā (2011/2196(INI))

*Eiropas Parlaments,*

- ņemot vērā Komisijas paziņojumu „Rīcības plāns saistībā ar lidostu jaudu, efektivitāti un drošumu Eiropā” (COM(2006)0819),
  - ņemot vērā Komisijas paziņojumu „Kopienas vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām” (2005/C 312/01),
  - ņemot vērā Komisijas paziņojumu „ES un tās blakusesošie reģioni: atjaunota pieeja sadarbībai transporta jomā” (COM(2011) 0415),
  - ņemot vērā 2011. gada 24. martā rezolūciju par globālās navigācijas satelītu sistēmas (GNSS) lietojumiem transporta jomā — īstermiņa un vidējā termiņa ES politika<sup>1</sup>,
  - ņemot vērā Komisijas balto grāmatu „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” (COM(2011)0144),
  - ņemot vērā Reglamenta 48. pantu,
  - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu un Reģionālās attīstības komitejas atzinumu (A7-0094/2012),
- A. tā kā pašreiz nav vispārpieņemtas definīcijas jēdzienam „reģionālā lidosta”; tā kā šis ziņojums neattiecas uz lidostām, no kurām galvenokārt lido galvaspilsētu iedzīvotāji; tā kā tiek ierosināts reģionālās lidostas, proti, lidostas, kas nav satiksmes mezgli, dalīt lielajās un mazajās lidostās, pamatojoties gan uz savienojumiem, kādus nodrošina šīs lidostas, gan arī pasažieru apjomu un savienojumiem ar lielākajām pilsētām un galvenajiem lidostām, un tā kā Komisija ir aicināta noteikt kopējus kritērijus, lai veicinātu reģionālo lidostu pienācīgas definīcijas izstrādi, ņemot vērā visus iepriekš minētos elementus; tā kā reģionāls gaisa satiksmes pakalpojums tomēr būtu jādefinē kā lidojums, kas tiek veikts no reģionālās lidostas vai uz to;
- B. tā kā reģionālā gaisa satiksme, tāpat kā citi transporta veidi, ir galvenais līdzeklis, kas nodrošina iedzīvotāju mobilitāti; tā kā uzlaboti savienojumi un efektīva vairākveidu mobilitāte var ievērojami atvieglot piekļuvi reģioniem, sekmēt uzņēmējdarbību, tūrisma un ar to saistīto pakalpojumu attīstību un ekonomiskās labklājības pieaugumu;
- C. tā kā iedzīvotāju nevienlīdzīgā materiālā stāvokļa un dažādo infrastruktūras attīstības līmeņu dēļ pastāv atšķirīgas iespējas izmantot reģionālo lidojumu savienojumus dalībvalstīs;

---

<sup>1</sup> Pieņemtie teksti, P7\_TA(2011)0250.

- D. tā kā gaisa satiksmes piedāvātie savienojumi iedzīvotājiem un uzņēmumiem ES reģionos un it īpaši nepieejamos apgabalos un salās ir ārkārtīgi svarīgi un palīdz nodrošināt šādu reģionu ekonomisko dzīvotspēju; tā kā Eiropas lidostas nodrošina ļoti plašu tīklu, savienojot ap 150 000 dažādu pilsētu;
- E. tā kā lielai daļai reģionālo lidostu nākas sadarboties ar aviosabiedrībām, kurām ir faktiskais monopols un kuras var izmantot šo situāciju un izdarīt spiedienu, izvirzot arvien vairāk prasību attiecīgajām lidostām un vietējām un/vai reģionālajām iestādēm, tostarp attiecībā uz lidostu maksām un aviācijas drošības maksām;
- F. tā kā ir būtiski samazinājies lidostu mazumtirdzniecības apjoms, jo dažas aviosabiedrības ieviesušas ierobežojumus attiecībā uz rokas bagāžu; tā kā noteikums par vienu rokas bagāžas vienību vienam pasažierim, ko piemēro it īpaši zemo izmaksu aviosabiedrības, kuras galvenokārt veic darbību šādās lidostās, kā arī citi izmaksu samazināšanas pasākumi, ir padarījuši ceļošanu sarežģītāku un dažās reģionālajās lidostās izraisījuši dramatisku lidostā veiktās pārdošanas apjoma samazinājumu — gandrīz par 70 %; tā kā viena trešdaļa no mazumtirdzniecības peļņas lidostās tiek izmantota aviosabiedrību subsidēšanai, kompensējot tām nolaišanās maksas;
- G. tā kā Spānijas valdība stingri aizliegusi aviosabiedrībām piemērot noteikumu par vienu rokas bagāžas vienību, veicot lidojumus no Spānijas lidostām;
- H. atzīst, ka lielo lidostu jauda dažās dalībvalstīs kļuvusi nepietiekama;
- I. atzīmē, ka finanšu un valsts parāda krīze ir būtiski mainījusi nosacījumus lidostu finansēšanai ES, īpaši attiecībā uz lidostām, kas nav satiksmes mezgli;
- J. tā kā jaunu reģionālo lidostu būvniecība būtu jāveic, pamatojoties uz izmaksu un ieguvumu analīzi;
- K. tā kā publiskā sektora ieguldījumiem lidostu reorganizācijā zināmā mērā vajadzētu būt atkarīgiem no attiecības starp izlietoto finansējumu un infrastruktūru izmantojošo pasažieru skaitu,

### ***Reģionālo gaisa satiksmes pakalpojumu ekonomika***

1. uzsver nepieciešamību noteikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības attiecībā uz gaisa satiksmes pakalpojumiem ekonomikas un sabiedrības interesēs, it īpaši attiecībā uz tiem pakalpojumiem, kas savieno attālus apgabalus, salas un visattālākos reģionus, ņemot vērā to nošķirtību un ģeogrāfiskās un vides īpašības, lai pilnībā nodrošinātu to pieejamību un teritoriālo integrāciju; uzsver, ka būtu jāsauglabā pašlaik spēkā esošās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības; uzskata, ka šādi pakalpojumi nebūtu ekonomiski dzīvotspējīgi bez publiskā finansējuma; uzsver, cik svarīgi ir palielināt attālāko reģionu konkurētspēju un veicināt to integrāciju ar citiem reģioniem, lai novērstu ekonomiskās atšķirības, kas nošķir šos reģionus no pārējās Eiropas;
2. uzskata, ka ir vēlams izvairīties no reģionālo lidostu skaita palielināšanas, un norāda, ka reģionālo lidostu attīstības pamatā vajadzētu būt precīzam mērķim, lai izvairītos no tādas lidostu infrastruktūras veidošanas, kas netiek izmantota vai netiek izmantota efektīvi,

tādējādi radot ekonomisko slogu atbildīgajām iestādēm; turpretim uzsver, ka būtu jānostiprina esošie savienojumi, jo īpaši teritorijās (piemēram, salās), kuras ietekmē nelabvēlīgi ģeogrāfiskie apstākļi; tāpēc atzinīgi vērtē jebkuru iniciatīvu, kuras mērķis ir paplašināt sabiedriskā transporta, tostarp autotransporta, nozīmi savienojumu veidošanā; uzsver, ka publiskais finansējums reģionālajām lidostām būtu jāpiešķir saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 106. un 107. pantu par valsts atbalstu; pauž pārliecību, ka būtu jāizstrādā noteikumi par sankciju sistēmu, ko piemēro aviosabiedrībām, kuras saņēmušas finansējumu, taču pārtrauc darbību reģionālajās lidostās pirms noteiktā termiņa;

3. aicina Komisiju pārskatīt Lēmumu 2012/21/ES par 106. panta 2. punkta piemērošanu, ar ko robežlielumu, kuru sasniedzot lidosta var saņemt valsts atbalstu, neziņojot par to Komisijai, pazemināja līdz 200 000 pasažieru gadā, ņemot vērā to, ka Kopienas pamatnostādņēs (2005/C 312/01) noteikts, ka lidosta var kļūt izmaksu ziņā efektīva tad, ja gadā apkalpoto pasažieru skaits pārsniedz 500 000;
4. uzskata, ka reģionālajām lidostām, ņemot vērā to vides un ekonomisko ietekmi, būtu jāsaņem pienācīgs atbalsts no valsts un reģionālajām iestādēm, par tām jāriko vietēja un reģionāla mēroga apspriešanās, un — pamatojoties uz izmaksu un ieguvumu analīzi — tās būtu jāuzskata par atbilstīgām finansējuma saņemšanai gan no ES fondiem, gan arī no citiem ES finansētiem finanšu inženierijas instrumentiem jaunajā plānošanas sistēmā; iesaka Komisijai ņemt vērā iespējas, ko reģionālās lidostas piedāvā kā daļa no Eiropas centrālā transporta tīkla;
5. aicina noteikt stingrus un pārredzamus kritērijus subsidiiju un publiskā finansējuma saņemšanai;
6. aicina Komisiju īstenot līdzsvarotu pieeju, turpmāk pārskatot aviācijas vadlīnijas, lai nodrošinātu sociāli un ekonomiski dzīvotspējīgu reģionālo gaisa satiksmes pakalpojumu attīstību, ņemot vērā tās infrastruktūras attīstības līmeni, kas vajadzīga vairākveidu pārvadājumu nodrošināšanai, kā arī vienlaikus panākot, ka ES iedzīvotājiem šie pakalpojumi ir pieejami un tiek ņemti vērā subsidiaritātes un samērīguma principi;
7. aicina Komisiju, atbalstot reģionālo lidostu attīstību un jaunu reģionālo lidostu būvniecību (it īpaši valstīs, kuru valsts nozīmes lidostas atrodas attālākos reģionos), pievērst īpašu uzmanību teritoriālās attīstības līdzsvarošanai reģionos, kas atbilst statistiski teritoriālo vienību nomenklatūras (*NUTS*) I un II līmenim, lai tādejādi nodrošinātu inovācijas un konkurētspēju reģionos, kuri atrodas tālu no galvaspilsētas un ar kuriem nav kvalitatīvu transporta savienojumu, un veicināt reālu ekonomisko centru un satiksmes mezglu attīstību;
8. uzsver, ka reģionālo lidostu atbilstīga attīstība sekmē arī tūrisma sistēmas attīstību, kas ir ļoti svarīga daudziem Eiropas reģioniem;
9. atzīmē, ka tūrisms izrādījies noturīgs pret ekonomikas krīzi, un ka jāpievērš īpaša uzmanība jebkuram ekonomikas politikas aspektam vai lēmumam, kas varētu tūrisma atbalstīt vai veicināt, piemēram, gaisa transporta un lidostu infrastruktūru projektiem;
10. uzsver, ka dažas reģionālās lidostas darbojas tikai aktīvas tūrisma sezonas laikā, un šāda

situācija nereti izraisa papildu organizatoriskas problēmas, paaugstina vienības izmaksas un rada citus sarežģījumus; aicina Komisiju, pieņemot jaunus tiesību aktus šajā nozarē, ņemt vērā šo sezonālo reģionālo lidostu īpašo raksturu un problēmas;

11. uzsver, ka reģionālās lidostas kļūst arvien nozīmīgākas līgumreisu aviosabiedrībām, kā arī zemo izmaksu pārvadātājiem; uzver, ka līgumreisu aviosabiedrības mūsdienās galvenokārt darbojas kā tālsatiksmes lidojumu operatori, piedāvājot lidojumus uz brīvdienu ceļojumu galamērķiem, norāda, ka šo aviosabiedrību lidmašīnās ir mazāks atstatums starp sēdekļiem un zemākas kvalitātes pakalpojumi lidojuma laikā salīdzinājumā ar regulārās gaisa satiksmes aviosabiedrībām, un ka tās bieži vien veic lidojumus no reģionālajām lidostām, kas nevar nodrošināt regulārus pakalpojumus, turklāt zemo izmaksu aviosabiedrības ar savām tuvajiem lidojumiem paredzētajām lidmašīnām nespēj konkurēt ar šīm aviosabiedrībām; atgādina, ka šaurfīzelēšanas lidmašīnām tiek dota priekšroka tuvajos lidojumos, it īpaši ja tīkla pārvadātāji veic lidojumus no reģionālajām lidostām uz satiksmes mezgliem, kā arī tās izvēlas zemo izmaksu pārvadātāji (*LCC*);
12. aicina Komisiju nodrošināt Eiropas un valsts tiesību aktu noteikumu par aviosabiedrību darbinieku sociālo nodrošināšanu un nodarbinātību pareizu piemērošanu, lai reģionālo lidostu personāls nekļūtu par tā sauktā sociālā dempinga upuriem un lai aviācijas nozarē nodrošinātu taisnīgu konkurenci un vienlīdzīgus konkurences nosacījumus; aicina lidostu personālam piemērot pienācīgus nodarbinātības noteikumus, it īpaši lidostās, kurās lielāko daļu pārvadājumu veic zemo izmaksu aviosabiedrības;
13. pauž bažas, ka noteiktas darbības, ko veic galvenokārt reģionālās lidostās strādājošās zemo izmaksu aviosabiedrības, pasliktina pasažieru apkalpošanas kvalitāti un strādājošo darba apstākļus; ņemot vērā gan pašreizējo agresīvo uzņēmējdarbības praksi, kuru piekopj reģionālās lidostās strādājošās zemo izmaksu aviosabiedrības un kuras mērķis ir dominējošā stāvokļa izmantošana, gan to, ka komercdarbība ir galvenais ienākumu avots reģionālajām lidostām, pauž bažas par dažu aviosabiedrību noteikto ierobežojumu attiecībā uz vienu rokas bagāžas vienību un citiem ierobežojumiem, ko piemēro rokas bagāžai; uzskata, ka šāda prakse ir konkurences tiesību pārkāpums un pauž viedokli, ka šie ierobežojumi var nozīmēt pārvadātāja stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu; tāpēc aicina dalībvalstis noteikt vienotu maksimālo robežu, ko var piemērot aviosabiedrībām attiecībā uz šādiem ierobežojumiem, un uzskata, ka visas pārbaudes, kas attiecas uz bagāžas svāra un izmēru ierobežojumiem būtu jāveic pirms ierašanās pie izlidošanas vārtiem;
14. aicina lidostu mazumtirdzniecības vietās iegādātos pirkumus vērtēt kā „nepieciešamas lietas”, kā tas ir pašreiz ir attiecībā uz, piemēram, virsdrēbēm; atzinīgi vērtē Spānijas lēmumu pasludināt savā teritorijā par nelikumīgu praksi, kas minēta 13. punktā<sup>1</sup>, un aicina Komisiju apsvērt iespēju ieviest līdzīgus pasākumus attiecībā uz visiem gaisa satiksmes pakalpojumiem, kuri tiek sniegti no Eiropas teritorijas;
15. uzskata, ka kravu pārvadājumi ir pozitīvs faktors attiecībā uz reģionālajām lidostām, kas var veicināt attīstību un darbavietu izveidi, cita starpā ieviešot saistītos pakalpojumus uz zemes un veidojot uzņēmumus, kas saistīti ar reģionālajām lidostām; aicina Komisiju izstrādāt stratēģiju, lai veicinātu kravu pārvadājumus un sekmētu sadarbību starp tuvumā

---

<sup>1</sup> Likums Nr. 1/2011 (2011. gada 4. marts), ar ko izveido valsts programmu civilās aviācijas drošībai, ar ko groza Likumu Nr. 21/2003 par gaisa aeronavigācijas drošību (2003. gada 7. jūlijs).

esošām reģionālajām lidostām;

16. mudina dalībvalstu iestādes ierosināt plānus esošo reģionālo lidostu attīstīšanai un to efektivitātes paaugstināšanai;
17. uzskata, ka reģionālo lidostu darbībai nevajadzētu palielināt budžeta deficītu un ka tām vidējā termiņā vajadzētu būt ekonomiski ilgtspējīgām;

### ***Vide un inovācijas***

18. mudina Komisiju un dalībvalstis paātrināt Eiropas vienotās gaisa telpas gaisa satiksmes pārvaldības pētniecības projekta (*SESAR*) un iniciatīvas „Tīras debesis” īstenošanu, kā arī tiesību aktu par Eiropas vienoto gaisa telpu piemērošanu, uzskatot šos jautājumus par tādiem, kas risināmi steidzami; atzīmē, ka ar *SESAR* darbību un Eiropas ģeostacionārās navigācijas pārklājuma dienesta (*EGNOS*) svarīgo lomu reģionālās lidostas gūs labumu no tādiem projektiem kā attālināti izvietoti lidlauka vadības dispečerpunkti, ātruma un noslogotības pārvaldība un uzlabotas darbības procedūras;
19. atzīst, ka jaudas pārvaldība koordinētu laika nišu lidostās nav tāda pati kā nekoordinētu laika nišu lidostās; uzskata, ka ir pietiekami daudz rezerves jaudas, ko var izmantot daudzās reģionālajās lidostās, un ka, izmantojot šo rezerves jaudu, var samazināt noslogotību un rindas lielākajās lidostās un samazināt ietekmi uz vidi; atzīst, ka kvalitatīvi savienojumi starp galvenajām lidostām un tuvējām reģionālajām lidostām var palīdzēt mazināt noslogotību;
20. uzsver reģionālo lidostu nozīmi, nodrošinot pamatu jauninājumu kopu attīstībai, jo it īpaši ģeogrāfiski attālos reģionos tās jauniem uzņēmumiem palīdz samazināt ar atrašanās vietu saistītās izmaksas;
21. aicina dalībvalstis un reģionālās un vietējās iestādes līdzās ekonomiskajiem un finanšu apsvērumiem ņemt vērā arī vides, teritoriālos, ģeoloģiskos un meteoroloģijas faktorus un citus racionālus kritērijus, kad tās lemj par lidostu atrašanās vietu vai nepieciešamību atjaunināt vai paplašināt reģionālās lidostas; vienlaikus uzsver, cik svarīgi ir izmantot un modernizēt esošās struktūras, pirms tiek veidotas jaunas;

### ***Noslogotība un multimodalitāte***

22. atzīmē nesenos pētījumos konstatēto, ka Eiropas reģioni zaudē tiešos savienojumus ar dažām no visvairāk noslogotajām lidostām, un pauž neapmierinātību, ka šajā Eiropas Komisijas veiktajā pētījumā aplūkotas tikai lielās lidostas; tāpēc ierosina, ka jebkādu turpmāku pētījumu apjoms jāpaplašina, iekļaujot tajos arī reģionālās lidostas, un līdz tam laikam mudina dalībvalstis un Komisiju veicināt savienojumus starp dalībvalstu reģionālajām lidostām un galvenajām lidostām, palīdzot veicināt ekonomiku apgabalos ap reģionālajām lidostām, tādējādi vienlaikus piedāvājot arī vienu no risinājumiem gaisa satiksmes noslogotības problēmai Eiropā;
23. mudina visas puses un iestādes, kuras iesaistītas Regulas (EEK) Nr. 95/93 (grozīta ar Regulu (EK) Nr. 793/2004) pārskatīšanā, vairāk koncentrēties uz jaunas jaudas nodrošināšanu lidostās, nevis reģionālo gaisa satiksmes pakalpojumu izstumšanu no tirgus

ar cenu mehānismu palīdzību; uzskata, ka ir būtiski, lai reģionālām lidostām būtu piekļuve satiksmes mezgliem un uzskata, ka šo iespēju vajadzētu izvērtēt Regulas (EEK) Nr. 95/93 pārskatīšanas laikā, it īpaši saistībā ar plāniem par sekundāro laika nišu tirdzniecību un paredzēto pakāpenisko citu tirgus mehānismu ieviešanu, tostarp sākotnējo laika nišu tirdzniecību, kā rezultātā varētu tikt pārtraukti savienojumi starp reģionālajām lidostām un lielajiem satiksmes mezgliem;

24. aicina Komisiju izmantot racionālu pieeju laika nišu pārvaldības administratīvajam un tiesiskajam regulējumam reģionālajās lidostās, jo tās trūkums var ierobežot tīklu; ņemot vērā to, ka gandrīz ir sasniegta lielo satiksmes mezglu lidostu maksimālā jauda, aicina Komisiju izstrādāt stratēģiju reģionālo lidostu laika nišu piešķiršanai, lai piesaistītu jaunas aviosabiedrības, kā arī veicinātu konkurenci, lielo lidostu noslodzes mazināšanu un reģionālo lidostu attīstību;
25. pauž nožēlu, ka tās reģionālas lidostas, kuras atrodas tālu no pilsētu centriem, bieži vien nav savienotas ar atbilstošu transporta tīklu uz zemes; aicina dalībvalstis izstrādāt multimodalitātes politiku un ieguldīt līdzekļus šajos stratēģiski svarīgajos vairākveidu transporta savienojumos, piemēram, veidojot savienojumus ar dzelzceļa tīklu, kā arī savienojot reģionālās lidostas ar citiem transporta tīkliem, ieskaitot citām lidostām, jo tas sekmēs reģionālo lidostu plašāku izmantošanu situācijā, kad lielo satiksmes mezglu lidostās ir vērojama jaudas nepietiekamība;
26. norāda, ka tiek ierobežota reģionu ekonomiskā un sociālā attīstība, jo trūkst izlēmīgas rīcības, lai uzlabotu reģionālo lidostu pieejamību, nodrošinot atbilstīgus savienojumus ar pilsētu centriem, tostarp veicot ieguldījumus transporta infrastruktūrā;
27. atzīmē, ka ir nepieciešama labāka integrācija starp transporta veidiem; mudina Komisiju nākt klajā ar paziņojumu, mudinot nozari attīstīt multimodālus transporta veidus, izmantojot iespēju iegādāties kombinētu biļeti braucienam ar dzelzceļa un gaisa satiksmes transportlīdzekli; norāda, ka šā veida shēmas jau darbojas vairākās dalībvalstīs, un tāpēc rosina visas puses apmainīties ar labāko praksi šajā jomā;
28. norāda, ka steidzami jānodrošina lidostu jauda Eiropas Savienībā, lai nezaudētu konkurētspēju salīdzinājumā ar citiem reģioniem, kuros vērojama izaugsme, un tādējādi novērstu satiksmes pārceļšanu uz līdzās esošajiem reģioniem; uzskata, ka reģionālās lidostas var palīdzēt mazināt Eiropas galveno lidostu noslogotību un ļaut tām saglabāt vadošas pozīcijas;
29. uzskata, ka, izstrādājot dzelzceļa transporta un autotransporta tīklu attīstības plānus, būtu jāņem vērā lidostu atrašanās vieta, lai tās iekļautu jaunajos sauszemes transporta tīklos; norāda, ka jāattīsta reģionālo lidostu tīkli, pamatojoties uz integrētiem savienojumiem ar lielajām lidostām, lai uzlabotu iedzīvotāju mobilitāti un racionalizētu kravu pārvadājumus;
30. norāda, ka labi attīstīts reģionālo lidostu tīkls uzlabos arī pasažieru drošību, cita starpā nodrošinot ārkārtējā situācijā izmantojamu vai alternatīvu lidostu tīkla pieejamību, ja pasliktinās meteoroloģiskie vai citi apstākļi;
31. uzskata, ka ir ļoti svarīgi ņemt vērā kravu pārvadājumu specializāciju kā būtisku elementu, kas veicinās lidostu kartes plānošanu un ļaus optimizēt pieejamās



infrastruktūras izmantošanu; norāda, ka šā principa atbilstīga piemērošana, kā arī laika nišu efektīva piešķiršana pasažieru un kravu pārvadājumu segmentiem varētu palīdzēt izvairoties no galveno lidostu noslogotības; uzsver, cik liela nozīme šīs stratēģijas īstenošanā ir reģionālajām lidostām;

### ***Eiropas transporta tīkls (TEN-T).***

32. uzskata, ka reģionālajām lidostām ir ļoti būtiska nozīme reģionu teritoriālās kohēzijas un sociālās un ekonomiskās attīstības veicināšanā, it īpaši reģionos, kuros nav pieejami citi transporta veidi; tāpēc aicina reģionālajās lidostas ņemt vērā, izstrādājot jauno Eiropas transporta tīkla politiku; turklāt pauž stingru pārliecību, ka lielākās reģionālās lidostas ar pastāvīgu satiksmi visa gada laikā, kas ievērojami sekmē attiecīgā reģiona ekonomikas attīstību, uzņēmējdarbības izaugsmi un nodarbinātību, būtu jāiekļauj *TEN-T* tīkla plānošanā, īpaši lidostas ar plašiem savienojumiem ar trešām valstīm un Eiropas iekšzemes maršrutiem, kā arī lidostas, kas veicina reģiona transporta sistēmas multimodalitāti, un tās reģionālās lidostas, kas var mazināt satiksmes sastrēgumus;
33. uzsver, ka reģionālo lidostu, kas atrodas pārrobežu reģionos un tuvu viena otrai, sadarbībai un koordinācijai attiecībā uz esošo jaudu izmantošanu vajadzētu būt priekšnosacījumam, lai saņemtu ES līdzfinansējumu gan no *TEN-T* paredzētajiem līdzekļiem, gan kohēzijas un reģionālajiem fondiem;
34. uzskata, ka, kļūstot par daļu no *TEN-T*, reģionālās lidostas atbilstoši Komisijas paziņojumam (COM(2011)0415) varētu uzņemties vadošo lomu plašākas Eiropas vienotās gaisa telpas izveidē, aptverot 1 miljardu cilvēku ES un kaimiņvalstīs;
35. pauž nožēlu, ka Komisija nav pievērsusi uzmanību Lēmuma Nr. 884/2004/EK 10. panta 4. punktā paustajam Parlamenta un Padomes lūgumam iekļaut reģionālās lidostas tīklā, it īpaši ņemot vērā nepieciešamību līdzās dzelzceļa pakalpojumu attīstīšanai nodrošināt gaisa transporta pakalpojumus Eiropas reģionos, jo ar gaisa transportu atsevišķos gadījumos var nokļūt tālāk un laika, izmaksu un ietekmes uz vidi ziņā efektīvāk apkalpot mazākus tirgus; tāpēc norāda, cik svarīgi ir veidot dzelzceļa savienojumus ar lidostām, it īpaši attiecinot to uz ātrgaitas un tālsatiksmes dzelzceļa tīkliem;
36. uzskata, ka plašāka lidostu iekļaušana jaunajās *TEN-T* vadlīnijās ļaus plašāk piesaistīt privāto finansējumu lidostu infrastruktūras projektiem un sniegs pozitīvu signālu kapitāla tirgiem; aicina Komisiju *TEN-T* pārskatīšanas laikā atzīt vitāli svarīgo saikni starp reģionālajiem gaisa satiksmes pakalpojumiem un ekonomikas atjaunošanu;

### ***Drošība***

37. atzīmē, ka izmaksas drošības pasākumu īstenošanai mazajās reģionālajās lidostās ir proporcionāli lielākas nekā lielajās lidostās, kuras gūst labumu no apjomradītiem ietaupījumiem; tomēr uzskata, ka neviens priekšlikums attiecībā uz drošības pasākumu finansēšanu nedrīkst kropļot konkurenci starp lidostām vai lidostu grupām;
38. atgādina, ka ES direktīva par lidostu maksām attiecas tikai uz lidostām ar vairāk nekā 5 miljoniem pasažieru un/vai lielāko lidostu katrā ES dalībvalstī; uzskata, ka mazo un vidējo lidostu ietekmes novērtējumam vajadzētu būt galvenajam elementam, pārskatot

jebkuru attiecīgo direktīvu;

39. mudina Padomi pieņemt nostāju par aviācijas drošības maksām un uzskata, ka stingrāki drošības pasākumi būtu jāapmaksā ar attiecīgo dalībvalstu vispārējās nodokļu sistēmas starpniecību, jo aviācijas drošība ir valsts drošības jautājums; uzsver, ka līdzīgi noteikumi būtu jāpiemēro visiem citiem transporta veidiem, lai nodrošinātu godīgu konkurenci;
40. atzīst, ka ir nepieciešams uzticams *LAG* (šķidrums, aerosolu un gēlu) pārbaudes aprīkojums, kas nodrošina augstu varbūtības pakāpi, ka tiks atklātas dažādas šķidrās sprādzienbīstamas vielas, un mudina Komisiju izvērtēt ietekmi uz reģionālajām lidostām saistībā ar turpmāku prasību par *LAG* pārbaudžu ieviešanu;
41. vērš uzmanību uz jauno noteikumu ietekmi par gaisa kravu pārvadājumiem, it īpaši norādot uz to, ka daudzas reģionālās lidostas ir atkarīgas no kravu pārvadājumiem; mudina dalībvalstis un Komisiju izpētīt šo noteikumu ekonomiskās sekas, lai nodrošinātu, ka kravu pārvadātāji nepārceļ savu darbību ārpus ES;

### ***Pārredzamība***

42. ierosina, ka uzņēmumiem jāpiedāvā visu Eiropas Savienības dalībvalstu iedzīvotājiem iespēja bez maksas norēķināties ar kredītkartēm vai debetkartēm, un vēl ierosina šādām kartēm nepiemērot ikmēneša maksu vai kartes konta apkalpošanas maksu, pat ja tās piedāvā ar aviosabiedrību nesaistīts uzņēmums, un, ja liela daļa aviosabiedrību apkalpoto pasažieru sedz papildu maksu saistībā ar maksājumu veikšanu, atzīt šādu maksu par nelikumīgu un nenovēršamu un tādēļ iekļaut to aviobiļešu pamatmaksā;
43. norāda, ka, kaut arī dažās lidmašīnās bagāžas apjoms ir ierobežots, nav kopēju vadlīniju attiecībā uz rokas vai reģistrētās bagāžas izmēru un svaru lidojumiem ES; ierosina, lai Komisija mudina nozari noteikt vienotu maksimālo robežu ierobežojumiem, jo tas dotu pasažieriem lielāku skaidrību ceļojot; uzskata, ka ir jāiesaista *ICAO*, lai šāda kārtība darbotos arī pasaules tirgū;
44. norāda, ka dažas aviosabiedrības iekasē maksu par reģistrēto bagāžu, kas bieži vien šķiet nesamērīgi augsta, un aicina Komisiju, ņemot vērā 13. punktā izklāstīto praksi un nepieciešamību nodrošināt taisnīgu un pārredzamu cenu noteikšanas politiku, izvērtēt šādu praksi;
45. ierosina noteikt ierobežojumus maksai, ko aviosabiedrības piemēro par papildu bagāžu un par bagāžu, kas pārsniedz atļauto svaru;

### ***Pieejamība***

46. aicina uzņēmumus, kas atbildīgi par reģionālo lidostu pārvaldību, veikt nepieciešamās strukturālās izmaiņas, lai varētu uzņemt personas ar invaliditāti un nodrošināt iespēju tām bez palīdzības piekļūt dažādām lidostas zonām un bez grūtībām izmantot visus pakalpojumus;
47. uzsver, ka, ņemot vērā reģionālo lidostu mazos termināļus, kompaktnumu un organizāciju, tās nodrošina pievienoto vērtību pasažieriem ar ierobežotām kustību spējām, pasažieriem,

kuri ceļo ar ģimenēm un citiem; aicina Komisiju, lidostas un citas ieinteresētās personas kā piemēru izmantot tādu termināļu plānojumu un konstrukcijas, kas ir pasažieriem pieejamāki un tīkamāki;

48. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei un Komisijai.

## PASKAIDROJUMS

Reģionālās lidostas un gaisa satiksmes pakalpojumi ir būtiski ne tikai kā transporta mezgli, kas palīdz atvieglot netraucētu ES vienotā tirgus darbību, pārvadājot cilvēkus un kravas starp reģioniem, bet tie ir arī būtiski ekonomiskās izaugsmes sekmētāji. Kopā tie paplašina tradicionālo tirdzniecības maršrutu horizontu un sniedz ievērojamu atbalstu pilsētām un reģioniem, kurus tie apkalpo. Ņemot vērā šo infrastruktūru un pakalpojumu nozīmi cilvēkiem, kuri dzīvo ārpus lielajām pilsētām, un ES kopumā, referents ir ļoti nobažījies par to, ka, iesniedzot priekšlikumus tiesību aktiem aviācijas nozarē, Eiropas Komisijai ir tendence pievērst uzmanību tikai tām lidostām, kuras ir lielākie transporta mezgli. Šajā ziņojumā esmu sniedzis ieteikumus par to, kā atjaunot šo līdzsvaru un vērst uzmanību uz veidu, kādā ES tiesību akti bieži nejauši, tomēr nesamērīgi, ir ietekmējuši reģionālās lidostas un gaisa satiksmes pakalpojumus. Esmu arī uzsācis diskusiju par politiskajiem risinājumiem, kuri, ja Komisija tos pieņems, varētu uzlabot reģionālo lidostu un gaisa satiksmes pakalpojumu darbības un ekonomisko efektivitāti, kā arī uzlabot pasažieru pieredzi, kuri izmanto šīs iespējas un pakalpojumus.

Jau ievadā norādīju, ka reģionālās lidostas sniedz nozīmīgu ekonomisku ieguldījumu sabiedrībai, un tādēļ mani ļoti pārsteidz, cik grūti ir atrast vienotu, saskaņotu definīciju par to, kas ir reģionāla lidosta. Esmu runājis ar Komisiju, kā arī ar nozares ieinteresētajām pusēm, un līdz šim man ir piedāvātas daudzas neatbilstošas, pretrunīgas un dažkārt konkurējošas definīcijas. Ja Komisijai ir jānodrošina, ka tā risinās daudzu ES reģionālo lidostu vajadzības nākotnē, tad es uzskatu, ka ir jābūt skaidrai, konkrētai, saskaņotai un precīzai reģionālo lidostu definīcijai. Ļoti daudzas reģionālās lidostas ir izvietotas pa visu ES, un tās ievērojami atšķiras pēc lieluma, sniegto pakalpojumu klāsta, tirgiem, ko tās apkalpo, un gaisa satiksmes pakalpojumiem, kuri apkalpo šīs lidostas. Tādēļ definīcijas, kas vienkārši nosaka patvaļīgu pasažieru sliksni, vai ietver jebkuru lidostu ārpus galvaspilsētām/reģioniem, būs nepilnīgas. Ņemot vērā to, ka pašlaik nav atbilstošas definīcijas, referents ir izvēlējies šajā ziņojumā piedāvāt vienkāršu, skaidru definīciju, kurā reģionālā lidosta ir definēta kā jebkura lidosta, kas nav gaisa satiksmes mezgls (neatkarīgi no pasažieru caurlaidspējas), un reģionāls gaisa satiksmes pakalpojums ir lidojums, kas tiek veikts no un/vai nolaišanās tiek veikta reģionālajā lidostā.

Aviācija ir nozare ar nelielu ienesīgumu, un tādēļ ir ļoti svarīgi, ka mēs izveidojam tādu ES gaisa telpu, kas ir stipra, konkurētspējīga un ekonomiski dzīvotspējīga. Tas ir īpaši aktuāli reģionālā līmenī, kur ienesīgums var būt minimāls. Papildus ekonomiskiem šķēršļiem, mēs arī saskaramies ar šķēršļiem, kas saistīti ar gaisa satiksmes ietekmi uz vidi, noslodzi, drošību, kā arī nepieciešamību labāk definēt tās būtisko devumu ES transporta tīklam. Tādēļ referents ir mēģinājis aplūkot visas šīs svarīgās jomas un risināt ne tikai ar reģionālo gaisa satiksmi saistītus jautājumus, bet arī veidus, kā reģionālā gaisa satiksme var uzņemties vadošo lomu, lai izveidotu efektīvāku ES gaisa telpu kopumā. Piemēram, es uzskatu, ka tās reģionālās lidostas, kuras pašreiz nedarbojas ar pilnu jaudu, varētu, iespējams, kalpot par satiksmes atslodzes lidostām dažām no stipri pārslogotajām centrālajām lidostām, īpaši attiecībā uz reģionālo pakalpojumu sniegšanu. Ja īstenots pareizi, tas varētu samazināt noslodzi un uzlabot vides efektivitāti. Līdzīgi, piešķirot laika nišas, vēlos aicināt Komisiju pievērst īpašu uzmanību reģionālajām lidostām un gaisa satiksmes pakalpojumiem, jo pastāv risks, ka tās varētu tikt izstumtas no tirgus, ņemot vērā lielo konsolidāciju starp lielākajām lidostām,

aviosabiedrībām un aviosabiedrību aliansēm. Nekonkurētspējīgs un monopolizēts tirgus var ne tikai ārkārtīgi kaitēt reģionālajai gaisa satiksmei, bet arī ES iedzīvotājiem, kuriem būtu mazākas izvēles iespējas un nāktos maksāt lielākas cenas.

Esmu arī aicinājis Komisiju un dalībvalstis paātrināt *SESAR* un Eiropas vienotās gaisa telpas izveidi kā steidzamu jautājumu, jo to pabeigšana varētu radīt milzīgus ekonomiskus un vides ietaupījumus un līdz ar to lielāku efektivitāti, kā arī ļautu dažām nelielām reģionālām lidostām gūt labumu no *SESAR* projektiem, piemēram, attālināti izvietotiem lidlauka vadības dispečerpunktiem. Turklāt es uzskatu, ka lielāku efektivitāti ES transporta jomā varētu dot dažu reģionālo lidostu iekļaušana *TEN-T* pamattīklā. Esmu pārliecināts, ka reģionālie gaisa satiksmes pakalpojumi ir jāuzskata par neatņemamu tīkla daļu, nevis *TEN-T* tīkla perifēriju. Referents uzskata, ka, labāk integrējot Eiropas reģionālās lidostas transporta tīklā, varētu mudināt nozari sniegt papildu labumu ES iedzīvotājiem, piemēram, attīstot kombinētu pakalpojumu, piedāvājot apvienotas dzelzceļa un gaisa satiksmes ceļojuma biļetes.

Visbeidzot, esmu mēģinājis risināt jautājumus attiecībā uz pārredzamību, kas var lielā mērā ietekmēt pasažieru pieredzi, vienlaikus ļaujot reģionālām lidostām izvēlēties tādu ekonomikas modeli, kas nodrošina pienācīgu ieņēmumus. Šā ziņojuma mērķis ir novērst praksi, ko īsteno daži zemo cenu pārvadātāji, piemēram, plaši pazīstamo praksi pievienot dažādas nenovēršamas maksas pie aviobiļešu sākotnējās pamatcenas vai noteikt ārkārtīgi stingrus un apgrūtinājošus vienas bagāžas vienības noteikumus, kas var nopietni apdraudēt mazumtirdzniecības kā reģionālo lidostu ienākumu avota dzīvotspēju, jo šīs lidostas nereti ir vienojušās par konkurētspējīgām nolaišanās maksām, lai piesaistītu aviosabiedrības.

Nobeigumā vēlos paust ciešu pārliecību, ka Eiropas reģionālās lidostas un gaisa satiksmes pakalpojumi ir jāuzskata par galvenajiem elementiem, lai izveidotu efektīvu un labi funkcionējošu ES transporta tīklu, kas atvieglo tirdzniecību un nodrošina mobilitāti lielākam cilvēku skaitam. Reģionālajai gaisa satiksmei var būt ļoti nozīmīga loma, lai nodrošinātu to, ka brīva pārvietošanās ES ir realitāte ne tikai cilvēkiem, kuri dzīvo galvaspilsētās, bet arī tiem ES iedzīvotājiem, kuri dzīvo ārpus šīm teritorijām, nodrošinot to, ka šīs pilsētas un reģioni izmanto priekšrocības, ko sniedz lielāka mobilitāte, bet arī attīstot tūrismu, nodrošinot piekļuvi jauniem tirgiem un piesaistot lielāku iekšupvērstu ekonomisku ieguldījumu.

6.2.2012

## REĢIONĀLĀS ATTĪSTĪBAS KOMITEJAS ATZINUMS

Transporta un tūrisma komitejai

par reģionālo lidostu un gaisa satiksmes pakalpojumu nākotni Eiropas Savienībā  
(2011/2196(INI))

Referents: *Giommaria Uggias*

### IEROSINĀJUMI

Reģionālās attīstības komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Transporta un tūrisma komiteju rezolūcijas priekšlikumā iekļaut šādus ierosinājumus:

1. uzsver reģionālo lidostu nozīmi gaisa transporta jomā un šo lidostu svarīgo lomu, veicinot teritoriālo, ekonomisko un sociālo kohēziju dalībvalstīs un Savienībā, jo tā tiek nodrošināti sakari starp reģioniem; norāda, ka būtu jāsauglabā spēkā esošās sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas saistības, un ka visām šāda veida saistībām nākotnē vajadzētu būt pamatotām ar nepieciešamību garantēt pieejamību un teritoriālo nepārtrauktību reģionos, piemēram, attālākos, nomaļos vai salu reģionos un tālu no galvenajiem transporta maršrutiem esošās centrālās teritorijās, ņemot vērā to, ka piemērota gaisa transporta satiksme ļautu tām risināt nelabvēlīgu ģeogrāfisko apstākļu radītās problēmas; atzīmē, ka šā mērķa sasniegšanai par svarīgāko būtu uzskatāma jauktās transportsistēmas uzlabošana; atbalsta valsts un reģionālo iestāžu un aviokompāniju partnerības nolīgumu slēgšanu; atzīmē lidostu nozīmi, jo tās dažkārt nodrošina vienīgo faktisko saikni starp reģionu un pārējo Eiropas teritoriju; uzsver, ka reģionālās lidostas ir nepieciešamas arī vismazāk attīstītajos Eiropas reģionos, kur nav stabilu ceļu vai dzelzceļa tīklu; tāpēc uzskata, ka būtu jānodrošina pienācīgi savienojumi ar reģioniem; atzīmē, ka saistībā ar pašreizējo ekonomikas krīzi un centieniem īstenot fiskālo konsolidāciju būtu jāpanāk pienācīgs līdzsvars starp ikvienas lidostas nepieciešamību būt konkurētspējīgai un sabalansēt bilanci un nepieciešamību apmierināt sociālās un reģionālās vajadzības;
2. uzskata, ka jaunu reģionālo lidostu neracionāla izkliešana būs pretrunā ar efektivitātes un ilgtspējas kritērijiem; turpretim uzsver, ka būtu jānostiprina esošie savienojumi, jo īpaši teritorijās (piemēram, salās), kuras ietekmē nelabvēlīgi ģeogrāfiskie apstākļi; tāpēc atzinīgi vērtē jebkuru iniciatīvu, kuras mērķis ir paplašināt sabiedriskā transporta, tostarp autotransporta, nozīmi savienojumu veidošanā;

3. aicina Komisiju, dalībvalstis un reģionālās iestādes ņemt vērā to, ka labi gaisa transporta savienojumi ir svarīgi vietējās ekonomikas un tūrisma attīstībai, piesaistot ieguldītājus un nodrošinot preču un pasažieru ātrus pārvadājumus; atzīst reģionālo lidostu nozīmi mobilitātes un starpreģionu savienojamības uzlabošanā un reģionu pievilcības veicināšanā; atzīmē, ka tūrisms izrādījies noturīgs pret ekonomikas krīzi, un ka jāpievērš īpaša uzmanība jebkuram ekonomikas politikas aspektam vai lēmumam, kas varētu tūrisma atbalstīt vai veicināt, piemēram, gaisa transporta un lidostu infrastruktūru projektiem;
4. uzsver reģionālo lidostu nozīmi, nodrošinot pamatu jauninājumu kopu attīstībai, jo ģeogrāfiski attālos reģionos tās jauniem uzņēmumiem palīdz samazināt ar atrašanās vietu saistītās izmaksas;
5. atzīmē reģionālo lidostu nozīmi reģionu ekonomikas izaugsmē un darbavietu radīšanā, jo īpaši mazāk attīstītos vai nelabvēlīgos reģionos; šajā kontekstā uzsver vajadzību efektīvāk izmantot iespējas, ko sniedz vidi saudzējošas darbavietas; tomēr pauž nožēlu par lielu skaitu nedrošu darba vietu šajā nozarē un uzsver, ka personālam, kas strādā gan lidostās, gan uzņēmumos, kuri tajās sniedz pakalpojumus, gan lidostās strādājošās aviosabiedrībās, jābūt pienācīgiem darba līgumu noteikumiem un samaksas likmēm, un ka jāgarantē lidostu darbinieku darba apstākļi, ieviešot obligātos aizsardzības standartus, kas bieži vien netiek nodrošināti gadījumos, kad lielāko daļu satiksmes veido zemo cenu aviosabiedrības;
6. aicina dalībvalstis un reģionālās un vietējās iestādes līdzās ekonomiskajiem un finanšu apsvērumiem ņemt vērā arī vides, teritoriālos, ģeoloģiskos un meteoroloģijas faktorus un citus racionālus kritērijus, kad tās lemj par lidostu atrašanās vietu vai nepieciešamību atjaunināt vai paplašināt reģionālās lidostas; vienlaikus uzsver, cik svarīgi ir izmantot un modernizēt esošās struktūras, pirms tiek veidotas jaunas; uzsver, ka, attīstot gaisa transportu, jāņem vērā stratēģijā „Eiropa 2020” izvirzītie mērķi; tāpēc iesaka, ka lidostām līdz 2020. gadam Eiropas gaisa telpā gaisa transporta radītais CO<sub>2</sub> emisijas apjoms jāsamazina par 30 %;
7. par īpaši svarīgu uzskata jauktās transportsistēmas risinājumu piemērošanu, kad vien tas ir iespējams; tādēļ uzskata, ka, ņemot vērā pašreizējo tehnoloģisko progresu šajā jomā, būtu jāattīsta dzelzceļa vai koplietošanas autotransporta savienojumi ar lidostām, jo tie sniedz lielisku veidu, kā iekļaut lidostas valstu un Eiropas transporta tīklos, kā arī atvieglot šo lidostu jaudas problēmas; uzskata, ka labāki savienojumi starp reģionālajām lidostām un apkārtējām pilsētām ar vietējiem dzelzceļa vai tramvaja pakalpojumiem labvēlīgi ietekmētu vidi un palīdzētu racionalizēt reģionālo transportu kopumā; aicina neignorēt dažu reģionu īpašo situāciju, kuros jauktās transportsistēmas attīstību ietekmē fiziskas un dabas īpašības; atzīst, ka reģionālās lidostas varētu veicināt pasažieru transporta sastrēgumu mazināšanos, tādējādi mazinot lidostu noslogotību, un varētu sekmēt gaisa transporta maršrutu dažādošanu; mudina dalībvalstu iestādes ierosināt plānus esošo reģionālo lidostu attīstīšanai un to efektivitātes paaugstināšanai;
8. uzskata, ka reģionālajām lidostām, ņemot vērā to vides un ekonomisko ietekmi, būtu jāsaņem pienācīgs atbalsts no valsts un reģionālajām iestādēm, par tām jāriko vietēja un reģionāla mēroga apspriešanās, un — pamatojoties uz izmaksu un ieguvumu analīzi — tās

būtu jāuzskata par atbilstīgām finansējuma saņemšanai gan no ES fondiem, gan arī no citiem ES finansētiem finanšu inženierijas instrumentiem jaunajā plānošanas sistēmā; iesaka Komisijai ņemt vērā iespējas, ko reģionālās lidostas piedāvā kā daļa no Eiropas centrālā transporta tīkla;

9. uzskata, ka reģionālās lidostas būtu jāattīsta, ņemot vērā atbilstoši teritoriālās sadarbības mērķim veiktās darbības, lai veicinātu līdzsvaru starp reģioniem attiecībā uz piekļuvi lidostām un transporta savienojumu tīkla saskaņotu attīstīšanu, tādējādi sekmējot teritoriālo kohēziju;
10. aicina dalībvalstis, reģionālās un vietējās iestādes nodrošināt, ka, atbilstīgi konkrētam teritoriālajam novērtējumam, kurā pienācīgi izvērtēta pārrobežu sadarbība, lidostas tiek iekļautas reģionu teritoriālās attīstības plānos un ņemtas vērā reģionālās attīstības stratēģijās — it īpaši saistībā ar integrētiem ilgtspējīgas mobilitātes plāniem — un, ja vajadzīgs, arī esošajās un turpmākajās makroreģionu stratēģijās; aicina dalībvalstu iestādes apsvērt reģionālo lidostu nozīmi saistībā ar sarunām par valstu turpmākām darbības programmām;
11. norāda, cik svarīgi ir izstrādāt, plānot un īstenot kopīgas pārrobežu stratēģijas attiecībā uz lidostu infrastruktūras attīstību un piekļuvi tai; uzsver Eiropas teritoriālās sadarbības nozīmi šo koordinēto stratēģiju īstenošanā un to, cik steidzami jāveic noteikti pārrobežu ieguldījumi; aicina jebkāda veida makroreģionu līmeņa koordinācijā iekļaut padziļinātu pētījumu par transporta, it īpaši gaisa transporta, integrāciju, lai panāktu patiesu sociālo un teritoriālo kohēziju;
12. uzsver, cik būtiski ir palielināt attālāko reģionu konkurētspēju un veicināt to integrāciju ar citiem reģioniem, lai novērstu ekonomiskās atšķirības, kas nošķir šos reģionus no pārējās Eiropas.



## KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS

<b>Pieņemšanas datums</b>	26.1.2012
<b>Galīgais balsojums</b>	+ :           41 - :           1 0 :           3
<b>Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā</b>	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
<b>Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā</b>	Evgeni Kirilov, Lena Kolarska-Bobińska, James Nicholson, Ivvari Padar, Heide Rühle, Giommara Uggias
<b>Aizstājēji (187. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsošanā</b>	Julie Girling

## KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS

<b>Pieņemšanas datums</b>	27.3.2012
<b>Galīgais balsojums</b>	+: 39 -: 3 0: 0
<b>Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā</b>	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
<b>Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā</b>	Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke
<b>Aizstājēji (187. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsošanā</b>	Petri Sarvamaa