

Czwartek, 10 maja 2012 r.

I

(Rezolucje, zalecenia i opinie)

REZOLUCJE

PARLAMENT EUROPEJSKI

Regionalne lotniska i usługi lotnicze w UE

P7_TA(2012)0152

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 maja 2012 r. w sprawie przyszłości regionalnych portów lotniczych i usług lotniczych w UE (2011/2196 (INI))

(2013/C 261 E/01)

Parlament Europejski,

- uwzględniając komunikat Komisji pt. „Plan działania w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie” (COM(2006)0819),
- uwzględniając komunikat Komisji pt. „Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych” ⁽¹⁾,
- uwzględniając komunikat Komisji pt. „Unia Europejska i sąsiednie regiony: nowa koncepcja współpracy w dziedzinie transportu” (COM(2011)0415),
- uwzględniając rezolucję z dnia 7 czerwca 2011 r. w sprawie zastosowań w transporcie globalnych systemów nawigacji satelitarnej – krótko- i średnioterminowej polityki UE ⁽²⁾,
- uwzględniając białą księgę Komisji pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011)0144),
- uwzględniając art. 48 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Rozwoju Regionalnego (A7-0094/2012),

⁽¹⁾ Dz.U. C 312 z 9.12.2005, s. 1.⁽²⁾ Teksty przyjęte, P7_TA(2011)0250.

Czwartek, 10 maja 2012 r.

- A. mając na uwadze, że brak obecnie powszechnie akceptowanej definicji terminu „regionalny port lotniczy”; mając na uwadze, że lotniska, których głównym obszarem ciężenia jest stolica, nie zostały uwzględnione w sprawozdaniu; mając na uwadze, że sugeruje się iż regionalne porty lotnicze, tj. nie będące węzłami lotniczymi, powinno się dzielić z kolei na główne i mniejsze ze względu na rodzaj oferowanych połączeń, liczbę pasażerów i połączenia z większymi miastami i lotniskami oraz mając na uwadze, że wzywa się Komisję do określenia wspólnych kryteriów w celu ułatwienia znalezienia właściwej definicji „regionalnego portu lotniczego” uwzględniającej wszystkie powyżej wymienione elementy; mając z kolei na uwadze, że „regionalną usługę lotniczą” definiuje się jako lot rozpoczynający się lub kończący w regionalnym porcie lotniczym; mając na uwadze, że w dalszej debacie na temat regionalnych portów lotniczych konieczne będzie dokładniejsze określenie różnych funkcji tych portów, a w szczególności rozróżnienie pomiędzy portami lotniczymi znajdującymi się na wyspach a takimi, które obsługują regiony odcięte od transportu lub słabe gospodarczo;
- B. mając na uwadze, że lotnictwo regionalne, podobnie jak inne środki transportu, należy do najważniejszych czynników umożliwiających mobilność obywateli; mając na uwadze, że większa liczba połączeń i wydajna mobilność intermodalna mogą znacznie zwiększyć kontakt z regionami, przedsiębiorstwami, zwiększyć liczbę turystów i wpłynąć na rozwój powiązanych usług i szerzenie dobrobytu gospodarczego;
- C. mając na uwadze dysproporcje w zakresie możliwości korzystania z regionalnych połączeń lotniczych w państwach członkowskich spowodowane różnicowanym statusem materialnym obywateli oraz odmiennym poziomem rozwoju infrastruktury;
- D. mając na uwadze, że zapewniana przez lotnictwo łączność obywateli i przedsiębiorstw z regionami UE, a zwłaszcza regionami i wyspami odciętymi od transportu, jest niesłychanie ważna i sprzyja efektywności gospodarczej tych obszarów; mając na uwadze, że europejskie porty tworzą wielką sieć 150 tys. połączeń międzymiastowych;
- E. mając na uwadze, że znaczna liczba regionalnych portów lotniczych obsługiwana jest przez jedną linię lotniczą, która w praktyce ma monopol i może wykorzystywać swoją pozycję do wywierania presji poprzez kolejne żądania stawiane takim portom lotniczym i władzom lokalnym bądź regionalnym, w tym w zakresie opłat lotniskowych i opłat z tytułu bezpieczeństwa lotniczego;
- F. mając na uwadze, że sprzedaż detaliczna w portach lotniczych zmniejszyła się znacznie wskutek wprowadzenia przez niektóre linie lotnicze restrykcyjnej polityki w zakresie bagażu podręcznego; mając na uwadze, że zasada jednej sztuki bagażu stosowana przez linie lotnicze, a zwłaszcza tanich przewoźników działających głównie w tych portach lotniczych, w połączeniu z innymi praktykami ograniczania kosztów, przyczyniła się do pogorszenia komfortu podróżowania i powoduje dramatyczny spadek naziemnej sprzedaży detalicznej w niektórych regionalnych portach lotniczych; mając na uwadze, że jedną trzecią zysku ze sprzedaży detalicznej w portach lotniczych przeznaczają się na dotowanie linii lotniczych, kompensując opłaty za lądowanie;
- G. mając na uwadze, że rząd Hiszpanii jednoznacznie zakazał stosowania przez linie lotnicze zasady jednej sztuki bagażu w przypadku lotów z hiszpańskich portów lotniczych;
- H. przyznaje, że główne porty lotnicze w niektórych państwach członkowskich UE doświadczają obecnie kryzysowej sytuacji w zakresie przepustowości;
- I. zauważa, że pod wpływem kryzysu finansowego i kryzysu długu publicznego istotnie zmieniły się warunki finansowania portów lotniczych w UE, zwłaszcza tych nie będących węzłami lotniczymi;
- J. mając na uwadze, że budowa nowych regionalnych portów lotniczych powinna bazować na analizie kosztów i korzyści;

Czwartek, 10 maja 2012 r.

- K. mając na uwadze, że w ramach inwestycji sektora publicznego w modernizację portów lotniczych należy w pewien sposób uwzględniać związek między wydatkowaną kwotą a liczbą pasażerów korzystających z danej infrastruktury;

Ekonomika regionalnych usług lotniczych

1. podkreśla konieczność wprowadzenia obowiązku użyteczności publicznej w przypadku usług lotniczych świadczonych w interesie gospodarczym i publicznym, zwłaszcza tych zapewniających połączenie z oddalonymi regionami, regionami wyspiarskimi i regionami najbardziej oddalonymi, z uwagi na ich oddalenie i uwarunkowania fizyczne i naturalne, aby zagwarantować ich pełną dostępność i integrację terytorialną; podkreśla, że należy utrzymać istniejące zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych; uważa, że bez publicznych środków finansowych usługi takie nie byłyby opłacalne; podkreśla znaczenie zwiększania konkurencyjności regionów najbardziej oddalonych oraz promowania integracji regionalnej, aby zmniejszyć opóźnienie gospodarcze tych regionów względem reszty Europy;
2. uważa, że należy unikać szybkiego wzrostu liczby regionalnych portów lotniczych i odnotowuje, że rozwój regionalnych portów lotniczych powinien być ukierunkowany tak, aby unikać tworzenia niewykorzystanej czy nieefektywnie wykorzystywanej infrastruktury lotniskowej, co mogłoby spowodować ciężar finansowy dla właściwych władz; zachęca natomiast do usprawnienia istniejących połączeń, przede wszystkim na obszarach, na których występują utrudnienia natury geograficznej (takich jak na przykład wyspy); w związku z tym z zadowoleniem przyjmuje każdą inicjatywę mającą na celu zwiększenie roli transportu publicznego, również drogowego, poprzez rozwój połączeń; podkreśla, że finansowanie publiczne regionalnych portów lotniczych musi być zgodne z postanowieniami art. 106 i 107 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczącymi pomocy państwa; uważa, że należy przewidzieć system kar dla linii lotniczych, które zaprzestały korzystania z objętego finansowaniem regionalnego portu lotniczego przed upłynięciem ustalonego terminu;
3. zwraca się do Komisji o zmianę decyzji 2012/21/UE w sprawie stosowania art. 106 ust. 2, na mocy której obniżono do 200 tys. pasażerów/rok próg, poniżej którego port lotniczy może otrzymać pomoc państwa bez konieczności powiadamiania Komisji, mając na uwadze, że w wytycznych wspólnotowych stwierdza się, że port lotniczy może być rentowny, jeżeli ruch wynosi ponad 500 tys. pasażerów na rok;
4. jest zdania, że regionalne porty lotnicze, ze względu na ich wpływ środowiskowy i gospodarczy, powinny otrzymywać odpowiednie wsparcie od władz krajowych i regionalnych, podlegać lokalnym i regionalnym konsultacjom oraz – na podstawie analiz kosztów i zysków – być uznane za uprawnione do wnioskowania o finansowanie w ramach funduszy unijnych, a także innych finansowanych przez UE instrumentów inżynierii finansowej w nowych ramach programowania; sugeruje, aby Komisja uwzględniła możliwości oferowane przez regionalne porty lotnicze w ramach europejskiej centralnej sieci transportowej;
5. domaga się, aby kryteria otrzymywania subwencji i funduszy publicznych były jasno uregulowane i przejrzyste sformułowane;
6. wzywa Komisję do przyjęcia wyważonego podejścia podczas kolejnych zmian wytycznych z zakresu lotnictwa w celu zapewnienia społecznie i gospodarczo trwałego rozwoju regionalnych usług lotniczych, uwzględniającego rozwój infrastruktury niezbędnej do zapewnienia intermodalności, zapewniając jednocześnie dostępność tych usług obywatelom UE i uwzględniając zasadę pomocniczości i proporcjonalności;
7. wzywa Komisję, by w działaniach wspierających rozwój regionalnych portów lotniczych oraz budowę nowych regionalnych portów lotniczych, zwłaszcza w krajach, w których krajowe porty lotnicze położone są w odległych rejonach, uwzględniała szczególnie zrównoważony rozwój terytorialny regionów odpowiadających poziomowi I i II wspólnej klasyfikacji jednostek terytorialnych do celów statystycznych (NUTS), aby zapewnić innowację i konkurencyjność w regionach znacznie oddalonych od stolicy i niemających dobrego dostępu do transportu, a także do ułatwiania rozwoju autentycznych ośrodków gospodarczych i węzłów transportowych;
8. podkreśla, że odpowiedni rozwój regionalnych portów lotniczych przyczynia się do równoległego rozwoju sieci działalności turystycznej, sektora o zasadniczym znaczeniu dla wielu regionów europejskich;

Czwartek, 10 maja 2012 r.

9. zauważa, że turystyka wykazuje większą odporność na kryzys gospodarczy, a każdy aspekt polityki gospodarczej lub decyzja, które mogą wesprzeć turystykę lub przyczynić się do jej rozwoju, takie jak transport lotniczy i infrastruktura lotnicza, wymaga szczególnej uwagi;

10. podkreśla, że niektóre lotniska regionalne działają tylko w sezonach zwiększonego ruchu turystycznego, co często stanowi dodatkowy problem w zakresie organizacji, wiąże się z wyższymi kosztami jednostkowymi itd.; wzywa Komisję do tego, by uwzględniła w przyjmowanym prawodawstwie dla tego sektora specyfikę działających sezonowo lotnisk regionalnych oraz ich problemy;

11. podkreśla, że regionalne porty lotnicze stają się coraz ważniejsze dla czarterowych linii lotniczych, jak również dla tanich przewoźników lotniczych; podkreśla, że obecnie zasadniczą racją bytu czarterowych linii lotniczych jest występowanie w roli operatorów długodystansowych, oferujących przewozy do miejscowości turystycznych, gorsze parametry foteli i usługi pokładowe w porównaniu z regularnymi wysokobudżetowymi liniami lotniczymi; czarterowe linie lotnicze często korzystają z regionalnych portów lotniczych, które nie są w stanie obsługiwać regularnych lotów, i znajdują się poza zasięgiem konkurencji ze strony tanich przewoźników lotniczych operujących za pomocą krótkodystansowych samolotów; przypomina, że wąskokadłubowe samoloty preferowane są na krótszych trasach, szczególnie wówczas, gdy przewoźnicy obsługujący sieć połączeń transportują pasażerów z regionalnych portów lotniczych do węzłów lotniczych, a także przez tanich przewoźników lotniczych;

12. wzywa Komisję do zagwarantowania właściwego zastosowania prawodawstwa europejskiego i ustawodawstwa krajowego w zakresie warunków socjalnych i warunków zatrudnienia oferowanych przez linie lotnicze, aby pracownicy zatrudnieni w regionalnych portach lotniczych nie padali ofiarami dumpingu socjalnego, a także aby stworzyć warunki dla sprawiedliwej konkurencji i równych szans w sektorze lotnictwa; wzywa do zapewnienia pracownikom portów lotniczych godnych warunków umownych, ze szczególnym odniesieniem do portów lotniczych, na których większa część ruchu lotniczego jest związana z działalnością tanich przewoźników;

13. wyraża zaniepokojenie, że pewne praktyki stosowane przez tanie linie lotnicze, które często oferują przeloty z regionalnych portów lotniczych, prowadzą do obniżenia jakości obsługi i pogorszenia warunków pracy; biorąc pod uwagę agresywną praktykę biznesową niektórych tanich przewoźników, którzy oferują przeloty z regionalnych portów lotniczych celem korzystania z dominującej pozycji oraz mając na uwadze, że działalność handlowa należy do głównych źródeł dochodu regionalnych portów lotniczych, wyraża zaniepokojenie w związku z zasadą jednej sztuki bagażu i innymi ograniczeniami w zakresie przewozu bagażu kabinowego nakładanymi przez niektóre linie lotnicze; jest zdania, że takie praktyki stanowią naruszenia prawa konkurencji i uważa, że ograniczenia te mogą stanowić przejaw nadużywania pozycji przez przewoźnika; w związku z tym wzywa państwa członkowskie do ustalenia wspólnych pułapów narzucanych przewoźnikom w zakresie ograniczeń i jest zdania, że kontrolę przestrzegania ograniczeń dotyczących ciężaru i wielkości bagażu należy przeprowadzać przed dotarciem przez pasażera do wyjścia, z którego transportowany jest do samolotu;

14. wzywa do traktowania artykułów zakupionych w ramach sprzedaży detalicznej w porcie lotniczym jako rzeczy niezbędnych, tak jak ma to obecnie miejsce w przypadku przedmiotów takich jak nakrycia wierzchnie; pochwała decyzję Hiszpanii o zakazie stosowania na jej terytorium⁽¹⁾ praktyk wspomnianych w ust. 13 i wzywa Komisję do rozważenia wprowadzenia podobnych środków obowiązujących wszystkich przewoźników latających z Europy;

15. uważa, że transport towarowy stanowi dla regionalnych portów lotniczych pozytywny czynnik umożliwiający rozwój i tworzenie miejsc pracy, również poprzez uruchomienie odpowiednich usług naziemnych oraz tworzenie ośrodków handlowych powiązanych z danym regionalnym portem lotniczym; wzywa Komisję do opracowania strategii na rzecz rozwoju transportu towarowego, ułatwiającej współpracę między sąsiadującymi ze sobą regionalnymi portami lotniczymi;

16. wzywa właściwe władze państw członkowskich do przedstawienia planów rozwoju i poprawy funkcjonowania istniejących regionalnych portów lotniczych;

⁽¹⁾ Ustawa 1/2011 (4 marca 2011 r.) ustanawiająca państwowy program bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, zmieniająca ustawę 21/2003 o bezpieczeństwie żeglugi powietrznej (7 lipca 2003 r.).

Czwartek, 10 maja 2012 r.

17. uważa, że regionalne porty lotnicze nie mogą być czynnikiem zwiększającym deficyty publiczne i z zasady powinny być zrównoważone pod względem gospodarczym w średnim okresie;

Środowisko i innowacyjność

18. apeluje do Komisji i państw członkowskich o pilne przyśpieszenie rozwoju wspólnego przedsiębiorstwa celem opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR), inicjatywy „Czyste niebo” i wdrożenia prawodawstwa dotyczącego jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej; zauważa, że za sprawą działalności SESAR i ważnej roli europejskiego systemu wspomagania satelitarnego (EGNOS) regionalne porty lotnicze zyskują na przedsięwzięciach w rodzaju zdalnych wież kontrolnych, zarządzaniu prędkością i natężeniem ruchu oraz poprawie procedur operacyjnych;

19. przyznaje, że zarządzanie przepustowością różni się w zależności od tego, czy w porcie lotniczym koordynuje się przydział czasu na start lub lądowanie; jest zdania, że przepustowość wielu regionalnych portów lotniczych jest w dużym stopniu niewykorzystana i że przez wykorzystanie wolnej przepustowości można zmniejszyć tłok i skrócić czas oczekiwania na lądowanie w głównych portach lotniczych oraz ograniczyć oddziaływanie na środowisko; uznaje, że dobre połączenia między głównymi portami lotniczymi i okolicznymi regionalnymi portami lotniczymi mogą pomóc zmniejszyć tłok;

20. podkreśla rolę regionalnych portów lotniczych, będących siłą napędową dla rozwoju klastrów innowacyjnych poprzez zmniejszenie kosztów lokalizacji nowych przedsiębiorstw, zwłaszcza w regionach oddalonych geograficznie;

21. wzywa państwa członkowskie oraz władze regionalne i lokalne, aby podejmując decyzję o lokalizacji portów lotniczych oraz o ewentualnej konieczności remontu lub rozbudowy regionalnych portów lotniczych, zwracały uwagę nie tylko na kwestie gospodarcze i finansowe, ale także na czynniki środowiskowe, terytorialne, geologiczne i meteorologiczne, a także brały pod uwagę inne racjonalne kryteria; jednocześnie podkreśla znaczenie wykorzystywania i modernizacji istniejących struktur przed przystąpieniem do tworzenia nowych;

Tłok i multimodalność

22. zauważa, że według niedawnych badań europejskie regiony tracą bezpośrednie połączenie z niektórymi najbardziej zatłoczonymi portami lotniczymi oraz wyraża rozczarowanie, że przedmiotem badania Komisji Europejskiej są wyłącznie główne porty lotnicze; sugeruje w związku z tym, aby zakres przyszłych badań został rozszerzony na regionalne porty lotnicze, a w tymczasem zachęca państwa członkowskie i Komisję do promowania połączeń między regionalnymi i głównymi portami lotniczymi w państwach członkowskich, co pomoże pobudzić gospodarkę na obszarach otaczających regionalne porty lotnicze, a jednocześnie może stać się rozwiązaniem problemu zbyt dużego natężenia ruchu lotniczego w Europie;

23. apeluje do wszystkich stron i instytucji uczestniczących w zmianie rozporządzenia (EWG) nr 95/93 (zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 793/2004) o położenie nacisku raczej na wzrost przepustowości portów lotniczych niż na eliminowanie regionalnych usług lotniczych polityką cenową; za niezbędny uważa dostęp regionalnych portów lotniczych do węzłów lotniczych oraz jest zdania, że należy to rozważyć w ramach przeglądu rozporządzenia (EWG) nr 95/93, zwłaszcza w kontekście planów dotyczących wtórnego rynku przydziałów czasu na start lub lądowanie i przewidywanego stopniowego wprowadzania innych mechanizmów rynkowych, w tym rynku pierwotnego, których skutkiem mogłoby być odciążenie regionalnych portów lotniczych od głównych węzłów lotniczych;

24. wzywa Komisję o zachowanie racjonalności w zakresie regulacji administracyjno-prawnych dotyczących zarządzania slotami w regionalnych portach lotniczych, której brak może wpłynąć na ograniczenie siatki połączeń; mając na uwadze, że główne porty lotnicze i duże węzły lotnicze zbliżają się do osiągnięcia swojej maksymalnej przepustowości, wzywa Komisję do opracowania strategii przydziałów czasowych dla regionalnych portów lotniczych mających potencjał w zakresie przyciągania nowych linii lotniczych, sprzyjania konkurencji, zmniejszeniu intensywności ruchu w głównych portach lotniczych oraz rozwojowi regionalnych portów lotniczych;

Czwartek, 10 maja 2012 r.

25. ubolewa nad tym, że regionalne porty lotnicze położone z dala od ośrodków miejskich często nie są odpowiednio połączone z siecią transportu lądowego; wzywa państwa członkowskie rozwijania strategii intermodalnej i inwestowania w istotne ze strategicznego punktu widzenia połączenia intermodalne, na przykład połączenia z siecią kolejową, gdyż połączenia regionalnych portów lotniczych z resztą sieci transportowej doprowadzą do tego, że w przypadku zatorów w przepustowości w węzłach lotniczych ruch przeniesie się raczej na regionalne porty lotnicze;

26. zauważa, że brak podejmowania zdecydowanych działań zmierzających do zwiększenia dostępności regionalnych portów lotniczych poprzez właściwe skomunikowanie z ośrodkami miejskimi, między innymi poprzez realizację transportowych inwestycji infrastrukturalnych ogranicza gospodarczy i społeczny rozwój regionów;

27. zauważa konieczność większej integracji pomiędzy środkami transportu; apeluje do Komisji o przedstawienie komunikatu zachęcającego branżę do rozwoju multimodalności za pośrednictwem biletów wspólnych dla kolei i sektora lotniczego; zwraca uwagę na już istniejące tego rodzaju rozwiązania w niektórych państwach członkowskich i dlatego nalega, by wszystkie strony wymieniały się sprawdzonymi rozwiązaniami w tej dziedzinie;

28. zauważa pilną potrzebę zagwarantowania przepustowości portów lotniczych w Unii Europejskiej, aby nie przestały one być konkurencyjne w stosunku do innych regionów, w których odnotowuje się wzrost, co pozwoli zapobiec sytuacji przeniesienia ruchu lotniczego do sąsiednich regionów; jest zdania, że regionalne porty lotnicze mogą pomóc zmniejszyć tłok w głównych europejskich portach lotniczych oraz pomóc im utrzymać ich czołową pozycję;

29. uważa, że branża kolejowa i drogową powinna uwzględniać w planach rozwoju sieci transportu kolejowego i drogowego lokalizację portów lotniczych celem włączenia portów lotniczych do powstających sieci transportu lądowego; zauważa potrzebę opracowania sieci regionalnych portów lotniczych stanowiących integralne połączenie z głównymi portami lotniczymi, poprawiając możliwości zarówno mobilności mieszkańców jak i usprawnienia przewozu towarów;

30. zwraca uwagę, że dobrze rozwinięta sieć lotnisk regionalnych poprawi również bezpieczeństwo pasażerów, między innymi gwarantując zapewnienie na wypadek pogorszenia pogody lub z innych przyczyn sieci lotnisk awaryjnych i zastępczych;

31. uważa za istotne uwzględnienie specjalizacji transportu towarowego jako nieodzownego elementu, który pozytywnie wpłynie na planowanie map portów lotniczych i usprawni korzystanie z dostępnej infrastruktury; wskazuje, że odpowiednie korzystanie z tej zasady wraz z odpowiednim zarządzaniem przydziałami czasu na start i lądowanie, aby rozdzielić transport pasażerski i towarowy, pozwoli uniknąć sytuacji nasycenia głównych portów lotniczych; podkreśla istotną rolę, jaką w strategii tej odgrywają regionalne porty lotnicze;

Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T)

32. jest zdania, że regionalne porty lotnicze mają znaczący wpływ na zachowanie spójności terytorialnej oraz rozwój społeczny i gospodarczy w regionach, a zwłaszcza w regionach gdzie brak innego rodzaju transportu; wzywa zatem, by uwzględniono regionalne porty lotnicze w przyszłej polityce dotyczącej transeuropejskiej sieci transportowej; ponadto jest głęboko przekonany, że do planów sieci TEN-T należy włączyć główne regionalne porty lotnicze prowadzące stałą całoroczną obsługę pasażerów, które istotnie przyczyniają się do rozwoju gospodarczego, ożywienia przemysłu i zatrudnienia w regionach, zwłaszcza te zapewniające liczne połączenia z państwami trzecimi i połączenia wewnątrz europejskie, i które sprzyjają multimodalności transportu w regionie, oraz regionalne porty lotnicze, które mogą służyć do odciążania wąskich gardeł;

Czwartek, 10 maja 2012 r.

33. podkreśla, że regionalne porty lotnicze zlokalizowane w regionach transgranicznych i w bliskiej odległości powinny współpracować i koordynować swoje działania w związku z wykorzystaniem dostępnej przepustowości, co jest wstępnym warunkiem uzyskania współfinansowania UE z funduszy TEN-T, spójności i regionalnych;

34. uważa, że w ramach TEN-T regionalne porty lotnicze mogłyby odegrać wiodącą rolę w tworzeniu szerszego wspólnego europejskiego obszaru lotniczego obejmującego 1 miliard osób w UE i sąsiednich krajach zgodnie z komunikatem Komisji (COM(2011)0415);

35. ubolewa nad tym, że Komisja nie zwróciła uwagi na wyrażony przez Parlament i Radę w art. 10 ust. 4 decyzji 884/2004/WE postulat przyłączenia do sieci regionalnych portów lotniczych, zwłaszcza z uwagi na konieczność zapewnienia, obok rozwoju usług kolei, usług transportu lotniczego do europejskich regionów, zważywszy że transport lotniczy może w niektórych okolicznościach docierać dalej i służyć mniejszym rynkom efektywniej pod względem czasu, kosztu i oddziaływania na środowisko; podkreśla w związku z tym ogromne znaczenie powiązania z portami lotniczymi zwłaszcza usług kolei dużych prędkości i kolei dalekobieżnych;

36. uważa, że szersze uwzględnienie portów lotniczych w nowych wytycznych TEN-T ułatwi dostęp do finansowania ze środków prywatnych przedsięwzięć w zakresie infrastruktury lotniskowej i stanowić będzie korzystny sygnał dla rynków kapitałowych; wzywa Komisję w ramach przeglądu TEN-T do uznania wagi związku pomiędzy regionalnymi usługami lotniczymi a ożywieniem gospodarczym;

Bezpieczeństwo

37. zauważa, że koszt wdrożenia środków bezpieczeństwa w mniejszych regionalnych portach lotniczych jest proporcjonalnie wyższy w stosunku do głównych portów lotniczych, które zyskują na korzyściach skali; uważa jednak, że ewentualna propozycja dotycząca finansowania środków bezpieczeństwa nie może zakłócać konkurencji pomiędzy portami lub grupami portów lotniczych;

38. przypomina, że dyrektywa UE w sprawie opłat lotniskowych⁽¹⁾ obejmuje jedynie porty lotnicze obsługujące ponad 5 milionów pasażerów lub największy port lotniczy w każdym państwie członkowskim UE; uważa, że zasadniczą część jakiegokolwiek przeglądu odnośnych dyrektyw powinna stanowić ocena skutków dla małych i średnich portów lotniczych;

39. apeluje do Rady o przyjęcie stanowiska w sprawie opłat za ochronę lotnictwa oraz uważa, że to państwa członkowskie powinny pokrywać koszty surowszych środków bezpieczeństwa z podatków, zważywszy że bezpieczeństwo lotnictwa jest sprawą bezpieczeństwa narodowego; podkreśla, że podobne zasady powinny dotyczyć wszystkich pozostałych rodzajów transportu, aby zagwarantować uczciwą konkurencję.

40. przyznaje, że konieczny jest niezawodny sprzęt do kontroli płynów, aerozoli i żeli zapewniający duże prawdopodobieństwo wykrycia rozmaitych płynnych materiałów wybuchowych oraz apeluje do Komisji o rozważenie konsekwencji spełnienia przez regionalne porty lotnicze przyszłych wymogów w zakresie kontroli płynów, aerozoli i żeli;

41. zwraca uwagę na skutki nowych przepisów dla towarowego transportu lotniczego ze szczególnym uwzględnieniem znaczenia ruchu towarowego dla wielu regionalnych portów lotniczych; apeluje do państw członkowskich i Komisji o zbadanie konsekwencji gospodarczych przedmiotowych przepisów celem dopilnowania, aby spedytorzy nie przenieśli swojej działalności poza UE;

Przejrzystość

42. sugeruje, że przedsiębiorstwa muszą oferować wszystkim rezydentom ze wszystkich państw UE opcję zapłaty kartą debetową lub kredytową, która to opcja byłaby bezpłatna; zaleca ponadto, by z kartą taką nie wiązały się żadne opłaty miesięczne czy administracyjne, nawet jeżeli oferowana jest przez przedsiębiorstwo będące podmiotem odrębnym od linii lotniczych oraz by w sytuacji, w której większość pasażerów danej linii lotniczej uiszcza dodatkową opłatę w związku z płatnością, zakazać stosowania takiej opłaty, a opłatę uznać za nieuniknioną i uwzględnić jako część ceny podstawowej;

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/CE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych.

Czwartek, 10 maja 2012 r.

43. zauważa, że choć miejsce na bagaż może być ograniczone w niektórych statkach powietrznych, nie istnieją jakiegokolwiek wspólne wytyczne w zakresie rozmiaru lub ciężaru bagażu podręcznego lub rejestrowanego w unijnych przewozach lotniczych; proponuje, aby Komisja zachęciła branżę do ustalenia wspólnych pułapów restrykcji, zważywszy że dzięki temu pasażerowie czuliby się pewniej w czasie podróży; uważa, że warunkiem powodzenia takiego rozwiązania na rynku światowym jest zaangażowanie ICAO we wspomniany proces;

44. wskazuje na to, że niektóre linie lotnicze wymagają nieproporcjonalnie wysokich opłat za bagaż rejestrowany; wzywa Komisję do przeanalizowania tego postępowania pod kątem praktyk wymienionych w ust. 13 oraz sprawiedliwej i przejrzystej polityki cenowej;

45. sugeruje, że należy wprowadzić pułap opłat nakładanych przez linie lotnicze za bagaż dodatkowy i nadbagaż;

Dostępność

46. wzywa przedsiębiorstwa zarządzające regionalnymi portami lotniczymi do dostosowania ich obiektów do obsługi osób niepełnosprawnych, aby umożliwić tym osobom niezależny dostęp do różnych stref w porcie lotniczym oraz komfortowe korzystanie ze wszystkich usług;

47. podkreśla, że dzięki niewielkim terminalom, funkcjonalności i organizacji regionalne porty lotnicze stanowią wartość dodaną dla pasażerów z ograniczoną mobilnością, pasażerów podróżujących z rodziną itd.; wzywa Komisję, porty lotnicze i inne zainteresowane strony do uznania za wzór projektu i budowy terminali, które są bardziej dostępne i zachęcające dla pasażerów;

*

* *

48. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.

Ochrona finansowa interesów UE - zwalczanie nadużyć - sprawozdanie roczne za 2010 r.

P7_TA(2012)0196

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 maja 2012 r. w sprawie ochrony interesów finansowych Unii Europejskiej – Zwalczanie nadużyć finansowych – Sprawozdanie roczne za 2010 r.m.in. w formie podatku VAT i ceł. (2011/2154 (INI))

(2013/C 261 E/02)

Parlament Europejski,

- uwzględniając swoje rezolucje w sprawie wcześniejszych sprawozdań rocznych Komisji Europejskiej i Europejskiego Urzędu ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF),
- uwzględniając sprawozdanie Komisji z dnia 29 września 2011 r. dla Parlamentu Europejskiego i Rady zatytułowane „Ochrona interesów finansowych Unii Europejskiej – Zwalczanie nadużyć finansowych – Sprawozdanie roczne – 2010 r.” (COM(2011)0595) wraz z dokumentami towarzyszącymi (SEC(2011)1107, SEC(2011)1108 i SEC(2011)1109) ⁽¹⁾,
- uwzględniając jedenaste sprawozdanie z działalności OLAF-u – sprawozdanie roczne za 2011 r. ⁽²⁾,
- uwzględniając sprawozdanie roczne Trybunału Obrachunkowego dotyczące wykonania budżetu za rok budżetowy 2010, wraz z odpowiedziami instytucji ⁽³⁾,

⁽¹⁾ http://ec.europa.eu/anti_fraud/documents/reports-commission/2010_en.pdf

⁽²⁾ http://ec.europa.eu/anti_fraud/documents/reports-olaf/rep_olaf_2010_en.pdf

⁽³⁾ Dz.U. C 326 z 10.11.2011, s. 1.