

56. kéri az Európai Bizottságot, hogy a regionális politika egyszerűsítése keretében vegye figyelembe a „felhasználó szempontját”;

57. kéri az Európai Bizottságot, hogy tisztázza, milyen szerepet fog játszani a javasolt politikai keret-dokumentum a nemzeti/regionális programkészítési szakaszban, és milyen következményei lesznek a nemzeti haladásjelentés éves elkészítésének; a Régiók Bizottsága feltételezi, hogy a tagállamok alkotmányos helyzetét figyelembe fogják venni; továbbá biztosítékot kér afelől, hogy ezeknek a politikai keretdokumentumoknak az elkészítése egyenlő partneri kapcsolaton alapul-e a szubsidiaritás elvének megfelelően;

58. úgy gondolja, hogy elegendő, ha az európai intézmények legfeljebb két évente foglalkoznak a kiemelt feladatokkal és

az eredményekkel. Ez a vizsgálat a tavaszi Európai Csúcs keretében történhetne meg, amelynek fő témája a Lisszaboni és a Götebörgi Ütemterv. Ilyen módon a programok regionális szintű megvalósítása nem fog késni, és szerkezetük sem fog változni;

59. megállapítja, hogy az Európai Bizottság nem tűzte napirendre a Régiók Bizottságának azt a javaslatát, melyben az n+2 szabályt n+3-má kívánja változtatni, mivel így csökkenteni lehetne a nagyszabású projektek megvalósításával kapcsolatos problémákat, és felkéri az Európai Bizottságot, hogy fontolja meg újra ezeket a (helyi és regionális önkormányzatoktól eredő) javaslatokat, és amennyiben el kívánja vetni azokat, adjon erről részletes magyarázatot.

Brüsszel, 2004. június 16.

A Régiók Bizottsága

elnöke

Peter STRAUB

A Régiók Bizottsága saját kezdeményezésű véleménye „Az alacsony költséggel működő légitársaságokról és a területfejlesztésről”

(2004/C 318/02)

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA,

Tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződés 5. paragrafusának 265. cikkére és Vezetőtestületének 2004. március 19-i, mely szerint az alacsony költséggel működő légitársaságoknak a területfejlesztésben játszott szerepéről kell véleményt készíteni, és amelyben a Területi Kohéziópolitikai Bizottságot utasítja az előkészítő munka elvégzésére;

Tekintettel a Területi kohézióról készített 2003. április 9-i (CdR 388/2002 végl.) véleményre (előadó: Ramón Luis VALCÁRCEL SISO, Murcia autonóm község elnöke (európai-parlamenti képviselő, Spanyolország));

Tekintettel a bizottságnak az Európai Parlament és a Tanács rendelet-javaslatáról készített 2002. május 15-i véleményére a fuvarozási rendszer környezetvédelem területén elért teljesítményének javítása céljából nyújtandó közösségi pénzügyi segítségről (COM(2002) 54 végl. – 2002/0038 COD) (CdR 103/2002 végl.)⁽¹⁾;

Tekintettel a saját, 2003. július 2-án elfogadott előrettekintő véleményére „A regionális repülőterek befogadóképességéről” (CdR 393/2002⁽²⁾) (előadó: Bob VERBURG úr, Noord-Holland tartomány alkormányzója, európai-parlamenti képviselő, Hollandia);

Tekintettel az EK Szerződés 92. és 93. cikkeinek és az Európai Gazdasági Társulási szerződés 61. cikkének a légi közlekedési ágazatra történő alkalmazásának irányelveire COM(1994) 350 végl.;

Tekintettel az Európai Közösség Bírósága 1993. február 17-i C-159/91 és C-160/91 számú döntéseire „Christian Poucet v Assurances Générales de France és Caisse Mutuelle Régionale du Languedoc-Roussillon” ügyben és a 2002. október 24-i C-82/01 számú döntésére az „Aéroports de Paris v Commission of the European Communities” ügyben;

⁽¹⁾ HL C 278., 2002.11.14., 15. o.

⁽²⁾ HL C 256., 2003.10.24., 47. o.

Tekintettel a Területi Kohéziópolitikai Bizottság által 2004. május 5-én elfogadott véleménytervezetre (előadó: KEYMER úr, Tandridge kerület tanácsának vezetője, (európai-parlamenti képviselő, Egyesült Királyság));

Fontolóra véve a következőket:

- 1) Az alacsony költséggel működő fuvarozók exponenciális fejlődése Európában lehetővé tette egy olyan szolgáltatási hálózat kialakulását, amely egyik kiinduló ponttól másikig régióközi légi kapcsolatokat biztosít, valamint összeköttetést a régióktól a nemzetközi központi repülőterekhez.
- 2) E hálózat folytonos fejlődésének világos és vitathatatlan regionális vetülete van; kedvez a régiók közötti kapcsolatnak; támogatja a polgárok mobilitását, ösztönzi a gazdasági fejlődést és a foglalkoztatás növekedését, támogatja a turizmust, különösen segíti a peremvidéki és kevésbé fejlett régiók megújulását, és ezért pozitív hatása van az európai gazdasági, társadalmi és területi kohézióra.
- 3) Az Európai Bizottságnak a Ryanair/Charleroi (Belgium) ügyben nemrégiben hozott döntése megerősíti azt a támogató álláspontot, amelyet a Bizottság az alacsony költséggel működő légi közlekedési ágazat további fejlődésével kapcsolatban képvisel; mindazonáltal kiemelte a fennálló bizonytalanságot a régióközi légi kapcsolatok további fejlődésére, a régiókra, légikikötőikre és légitársaságaikra, az alacsony költségű szolgáltatásokat biztosító légitársaságokra, valamint az üzleti közösség és az egyszerű állampolgárra vonatkozóan.
- 4) A régiók által a repülőterük infrastruktúrájába és a légitársaságoknak az alacsony költségű légiszolgáltatásokba történt befektetéseinek a helyessége megkérdőjeleződik a versenyről és az állami támogatásról szóló európai jogszabályok Bizottság általi alkalmazásában.
- 5) Ez a helyzet lényegesen gyengíti a hatóságok lehetőségét arra, hogy az állami szektorban repülőtéri infrastruktúrába és légi szolgáltatásokba fektessenek be olyan helyeken, ahol az összhangban van a gazdasági, társadalmi és területi kohézió javításának szükségességével bárhol az Európai Unióban.

a következő véleményt fogadta el 2004. június 16–17-én tartott, 55. plenáris ülésén (a 2004. június 17-i ülésen).

A Régiók Bizottsága véleménye

Bevezetés

A Régiók Bizottsága

1. hangsúlyozza, hogy az Európai Bizottságnak a regionális repülőterekről szóló közleményének az előkészülete és a módosított irányelvek előkészülete a regionális repülőterek és légi szolgáltatások fejlődésének támogatásában való állami támogatás szerepéről lehetőséget nyújt arra, hogy biztosítsuk azt a tisztánlátást, amely szükséges ahhoz, hogy az alacsony költséggel működő szolgáltatásoknak a regionális fejlődés támogatásában játszott pozitív szerepe megvalósulhasson;

2. üdvözli azt a lehetőséget, hogy előre állást foglalhat az Európai Bizottság munkájának előkészítéséről úgy, hogy a nézeti tájékoztatás szolgálhatnak az Európai Bizottság dokumentumához;

3. megerősíti, hogy a Bizottság 2003. július 2-án elfogadott előzetes véleménye „A regionális repülőterek befogadóképességéről” (CdR 393/2002) alapvető fontosságú háttérrel biztosít ezeknek a nézeteknek;

4. újra megismétli nézetét, mely szerint a regionális repülőtereket olyan tőkének kell tekinteni, amely különösen fontos a regionális és a helyi gazdaság fejlődése szempontjából;

5. felhívja a Bizottság figyelmét arra, hogy a légi szállítás társadalmi és gazdasági jelentősége nőni fog az Unió bővité-

sével, és hogy a regionális repülőterekről kiinduló légi szolgáltatások, beleértve az ún. fapados fuvarozókat, lehetővé teszik a régió számára a gyorsabb és könnyebb hozzáférést az EU és a világ más részeinek főbb központjaihoz;

6. hangsúlyozza azt, hogy a regionális repülőterek is fontos elemei a régió megközelítését lehetővé tevő infrastruktúrának, ugyanúgy mint a közút, vasút stb., és ezért a regionális repülőtéri infrastruktúrába történő állami szektor befektetéseket is meg kell könnyíteni és bátorítani kell, ugyanúgy mint a közúti és vasúti infrastruktúrába való befektetéseket; továbbá az RB üdvözli az Európai Bizottság beleegyezését abba, hogy az állami szektor támogathatja majd a regionális repülőterek kialakítását és az onnan induló regionális légi szolgáltatások elindításának támogatásában, beleértve a fapados fuvarozókat is;

7. hangsúlyozza az Európai Bizottságnak, hogy a következő kulcskérdéseket kell figyelembe venni:

– a regionális repülőterek és regionális légi szolgáltatások jelentőségének meghatározása – mint a regionális és helyi hatóságok fontos eszközei – elősegítik a területi kohézió és fejlődés létrejöttét;

– az a hozzájárulás, amely a regionális repülőterek és regionális légi szolgáltatások fejlesztése révén a több állás létrejöttében, a megújulásban, a társadalmi befogadásban és a regionális és helyi gazdasági fejlesztési programokban megnyilvánul;

- az a jelentős szerep, amelyet a fapados légi szolgáltatások játszhatnak a kis- és közepes méretű regionális repülőterek fenntartható gazdasági fejlődésének támogatásában;
- az igény, hogy a Bizottság adjon ki világos irányelveket, amelyek alkalmazhatók az állami szektorbeli pénzalapok jövőbeli, a regionális légi szolgáltatások hálózatának fejlesztési támogatására való felhasználásának mérlegelésénél.

A Régiók Bizottsága javaslatai

Területi kohézió és fejlődés

1. A szállítás/közlekedés Európa gazdasági és társadalmi integrációjának kulcs tényezője. Az Európai Unió bővülésével megnő a munkaerő mobilitása, amely nagyobb társadalmi mozgást eredményez. Ez másfelől növeli a regionális légi szolgáltatások, beleértve a fapados fuvarozók hálózatának jelentőségét, kapcsolatot teremtve a régiók között. Nőni fog a légi közlekedés jelentősége az EU társadalmi szövetének fejlődése szempontjából. A regionális repülőterek és régióközi légi szolgáltatások létezése ezért lényegéből adódóan kapcsolódik a régiók gazdasági és társadalmi fejlődéséhez.

2. A regionális repülőterek gyorsabb és könnyebb eljutást tesznek lehetővé egy régióba. A regionális repülőterekről kiindulva működő légi szolgáltatások ponttól pontig nyújtanak összeköttetést a régiók között, valamint bekapcsolják a régiót a nemzetközi légi csomópontokba. Ezen szolgáltatások révén a Közép- és Kelet-Európa szigetszerű közösségeiben, régióiban és az EU peremén található országokban élő állampolgárok számára lehetővé válik az Európában való teljesebb részvétel, azaz ezek elősegítik a társadalmi befogadást.

3. A regionális légi szolgáltatások hálózatának továbbfejlesztése lehetővé tenné az állampolgár számára, hogy egy napon belül megtegyen egy oda-vissza utat az EU bármelyik térségéből a nagyobb gazdasági, politikai és kutatási központokba egy tagállamon vagy az Európai Unión belül.

4. A regionális repülőterek és légi szolgáltatások fejlesztésének, beleértve a fapados fuvarozókét is, a kombinált fuvarozási rendszerek fejlesztésének részeként kell végbemennie, amely a Bizottság területi kohéziót szolgáló regionális keretének gazdasági, környezetvédelmi és társadalmi célkitűzéseit támogatja.

5. A regionális repülőterek és regionális légi szolgáltatások fejlesztését a fenntartható fejlődés elveivel összhangban kell megtervezni olyan módon, hogy a fejlesztés úgy elégíti ki a jelenlegi igényeket, hogy nem teszi lehetetlenné azt, hogy a jövőbeli generációk is kielégíthessék majd saját igényeiket.

6. A regionális repülőterek terminál-területből és kifutópálya-állásból felesleges kapacitással rendelkeznek, amelyet hasznosítani lehet azzal, hogy ponttól pontig közlekedő régióközi légi szolgáltatásokat nyújtanak, amelyek hozzáadódó, kiegészítő és összegyűjtő légi szolgáltatást nyújtanak a regionális légikikötő és a nemzetközi légi csomópontok között. Ezért

a régióközi légi szolgáltatások fejlesztése segíthet enyhíteni a nemzetközi légi csomópontokra és a nemzeti repülőterekre nehezedő nyomást. A nemzetközi légi csomópontokon a torlódást még tovább lehet enyhíteni úgy, ha néhány regionális repülőteret átalakítanak „átmenő forgalmi” (gateway) repülőtérré, figyelembe véve földrajzi helyzetüket, kapacitásukat, felszereltségüket és jelenlegi működésüket. Az alacsony költségű régióközi légi szolgáltatások biztosításának fontos szerepe van ennek a szélesebb regionális légi szolgáltatási hálózatnak a fejlődésében.

7. Annak a tervezési keretnek a biztosításában, amelyben a regionális repülőterek és régióközi légi szolgáltatások fejlesztése megtörténhet, az állami-szektorbeli hatóságoknak meg kell találniuk a megfelelő egyensúlyt a régióközi és a régió és a légi csomópont közötti szolgáltatások között. Ez az egyensúly részben az egyes régiók gazdasági és társadalmi célkitűzéseinek függvénye lesz.

8. Nem mehet a regionális repülőterek kárára az, ha olyan – az egész EU-ra kiterjedő – légiforgalmi egyezményeket kötnek, mint az „Open Sky” egyezmény. Minden ilyen egyezménynek vagy politikának figyelembe kell vennie a regionális területi adottságokat és gondoskodnia kell arról, hogy a regionális partnerek versenyképessége megmarad.

Következtetés

9. A regionális repülőterek a régiók megközelítésében kritikus pontot jelentenek. A regionális repülőterekről üzemeltetett légi szolgáltatásoknak, beleértve a fapados fuvarozók által nyújtottakat is, megvan a lehetőségük, hogy kulcsszerepet játszanak a területi kohézió erősítésében. Annak érdekében, hogy ez a lehetőség valóra váljon, magasabb fokú biztonságra van szükség, amelynek keretében az állami és a magánszektor is befektethet. Ez különösen igaz a repülőterei infrastruktúrába való befektetésre, amely hosszabb időtávra történik. A Bizottságnak jobban előtérbe kellene helyeznie a regionális repülőterek és regionális légi szolgáltatások jelentős szerepét a Transzeurópai közlekedési hálózatok fejlesztésének kombinált megközelítése részeként. Konkrétan, a Bizottságnak meg kellene fontolnia a ponttól pontig történő légi szolgáltatásokba való befektetési lehetőséget a nagysebességű vasúti hálózatok fejlesztésének kiegészítéseként.

Gazdasági versenyképesség

10. A regionális repülőterekről kiindulva működő regionális légi szolgáltatások, különösen a fapados szolgáltatások elérhetővé javítja a globális gazdasághoz való hozzáférést. Párosulva az alacsonyabb munkaerő- és létesítmény-költségekkel, amely a távolabb fekvő régiók sajátossága, ösztönözheti az üzleti közöséget, hogy új gazdasági beruházásokat hozzon létre a régióban. A régióban már működő üzleti vállalkozások növelhetik piaci részesedésüket azzal, hogy el tudják érni a tagállam, az EU és a világ többi részét.

11. A regionális repülőterekről kiindulva működő regionális légi szolgáltatások által elérhető általános gazdasági hatást a következő négy címszó szerint kellene áttekinteni:

- Közvetlen hatás: munkahely és jövedelem, amely teljes egészében vagy nagyrészt a repülőtér működésével kapcsolatos;
- Közvetett hatás: munkahely és jövedelem, amely a tanulmányozott terület gazdaságában keletkezik az áruk és szolgáltatások láncolatán keresztül;
- Előidézett hatás: munkahely és jövedelem, amely a régió gazdaságában létrejön a közvetlenül és közvetetten foglalkoztatottak jövedelmének elköltése révén;
- Katalizátor-hatás: munkaadók és jövedelem, amelyeket a regionális gazdaságban a repülőtér nagyobb szerepe indukál az üzleti termelékenység javításával és olyan gazdasági tevékenységek odavonzásával, mint a belső beruházások és az oda irányuló turizmus.

12. Az európai és nemzetközi piacokhoz való jobb hozzáférés, amelyet a regionális repülőtér képes nyújtani, segítheti a képzett munkaerő megtartását régiókon belül. A fapados régiók közötti légi szolgáltatások fejlesztése, ha egy regionális repülőtérhez kötődik, általában további alkalmazási és képzési lehetőségeket biztosíthat helyi és regionális szinten. Különösen a műszaki és ellátó szolgáltatások telepítése a regionális repülőtérre fogja növelni a régiókon belüli igényt jól képzett mérnökökre és technikusokra, akik képesek a légi közlekedést kiszolgálni. A foglalkoztatási lehetőségek ebből eredő növekedése a régiókon csökkenti a jóléti támogatások iránti igényt, míg egyúttal növeli a vagyongyarapodást. Továbbá a fapados légitársaságok hozzájárulhatnak a választék bővítéséhez, a turistaszekcionok eltűnéséhez, illetve meghosszabbodásához és a turisták számára nyújtott termékek fellendítéséhez, és ez majd javít ezeknek a termékeknek a minőségén és vonzóbbá válik a turisták számára ez a régió.

Következtetés

13. Azoknak a fapados légi szolgáltatásoknak a fejlesztése, amelyek ponttól pontig régiók közötti légi szolgáltatást nyújtanak regionális repülőterekről kiindulva, hatékony katalizátorai lehetnek a regionális gazdasági fejlődésnek a Bizottság területi kohéziót segítő regionális keretének gazdasági és társadalmi célkitűzéseivel összhangban. A fapados ponttól pontig régiók közötti légi szolgáltatást nyújtó légi szolgáltatási hálózatoknak a fejlesztése, amelyek regionális repülőterekről kiindulva működnek, fontos tényező lehet a régiók, és ezért az EU gazdasági versenyképességének a növelésében.

Állami támogatás

14. A kisebb regionális repülőtereknek valószínűleg támogatásra van szükségük az állami szektortól ahhoz, hogy fedezzék működési költségeiket és az új infrastruktúrába történő beruházásaikat. Ezért cserébe azt a lehetőséget nyújtják, hogy a regionális légi szolgáltatások bázisaként működnek, amellyel javítják a távolabbi régiókba való eljutás általános szintjét, amely másfelől jelentős gazdasági és társadalmi előnyökkel jár a régiókon belül, ahol működnek.

15. Szükséges nagyobb súlyt helyezni a fapados, ponttól pontig, régiók között, az ilyen repülőterekről kiindulva működő légi szolgáltatások közszolgálati szerepére, amelyek kapcsolatot teremtenek a régió és az EU és a világ többi része között.

16. Az állami beruházásokat azzal a megközelítéssel kell végrehajtani, amely az infrastruktúra és a szolgáltatások biztosítását tűzi ki célul, amely a polgároknak a lehetőségeik teljesülését nyújtja a régiók gazdasági versenyképességének javítása révén.

17. Az állami beruházás felhasználása a gazdasági tevékenység kiegyensúlyozottabb elosztása céljából mindenütt az EU-ban, összhangban van a Bizottság régiópolitikai célkitűzéseivel, amelyek egy fenntarthatóbb fejlődési minta megvalósítására irányulnak a szállítási rendszerben a túlzott koncentráció, a túlnépesedés és a szűk keresztmetszetek nyomásának csökkentése érdekében.

18. Az állami beruházás szerepe bármilyen mérlegelésének megfelelően rugalmasnak kell lennie, hogy tükrözze az EU egyes régiókon belüli fejlődés eltérő fokát és az érintett regionális és helyi hatóságok által megállapított különleges gazdasági és térségi elsőbbségi szempontokat az egyes régiókban.

Következtetés

19. Szükséges elismerni, hogy közérdek fenntartani és fejleszteni a regionális légi szolgáltatások hálózatát, beleértve azokat a fapadosokat is, amelyek regionális repülőterekről kiindulva működnek. A gondosan célzott állami befektetés szerény konjunktúra-élenkítő beruházást biztosíthat, amely meglehetősen előnyökkel járhat a helyi és regionális gazdaság számára. Ezek között a körülmények között az állami beruházás kivonása a fapados régiók közötti légi szolgáltatások által biztosított, a területi kohézió és a jobb gazdasági versenyképesség elérését katalizátorként segítő lehetőségek elvesztését eredményezheti. Az állami beruházás felhasználási keretének ezért képesnek kell lennie arra, hogy kötelezően figyelembe vegye a nagyobb állás-teremtési lehetőséget, a megújulást, a társadalmi befogadást, környezetvédelmi és a regionális és helyi gazdasági fejlődési programokat a régiókon belül.

Az állami támogatásra vonatkozó irányelvekkel szembeni követelmények

20. Az irányelveknek elég világos tájékoztatást kell nyújtaniuk arról, hogy hogyan fogja a Bizottság értelmezni az európai verseny és az állami támogatás szabályait azért, hogy a regionális és a helyi hatóságok megkapják a szükséges iránymutatást ahhoz, hogy jól használják fel az állami beruházásokat a regionális repülőterek és fapados légi szolgáltatások megvalósítási lehetőségének támogatására, hogy hozzájáruljanak a Bizottság régiópolitikai célkitűzései megvalósításához.

21. A Bizottságnak az irányelveket a regionális és helyi hatóságok képviselőivel mindenben konzultálva kell kialakítania.

22. Az irányelveknek el kell ismerniük, és tiszteletben kell tartaniuk a regionális sokféleség elvét. Tükrözniük kell az Európai Unióban a különböző régiók között meglévő fejlődési szintbeli eltéréseket. Figyelembe kell venniük az érintett régió természeti hátrányait, valamint a régióban meglévő többi közlekedési eszköz fejlettségi fokát és a főbb repülőterek perem-, ill. függő jellegét. Lehetővé kell tenniük a regionális és helyi hatóságok számára, hogy meghatározhassák azt, hogy mely repülőterei infrastruktúra és regionális légi szolgáltatásnak van regionális jelentősége, ahol ezek összhangban vannak az érintett hatóságok által megállapított különleges gazdasági és térségbeli elsőbbségi szempontokkal.

23. Az irányelveknek nem szabad szigorú vagy mereven alkalmazott küszöbököt tartalmazni, ehelyett lehetővé kell tenniük a regionális és helyi hatóságok számára, hogy érdemben mérlegelhessék az állami beruházást egyedi alapon.

24. Világosan ki kell jelenteniük, hogy engedélyezett a regionális légi szolgáltatásokba történő állami beruházás, feltéve, ha

minden légi szolgáltató számára biztosított a hozzáférés és előre meghatározott kritériumok alapján történik az allokáció. Ezekbe a kritériumokba bele kell foglalni azt a régiók gazdasági számára nyújtott különleges előnyt, amely a régióbeli befektetések katalizátoraként működő új fapados régióközi légi szolgáltatások fejlődéséből származik.

25. Meg kell engedniük, hogy az állami beruházások lényegesen hozzájáruljanak az induló költségekhez, beleértve a regionális célú reklámkampányokat, amelyeket az ezen szolgáltatások létrehozásával összefüggő helyi adóbevételből lehetne finanszírozni.

26. Az irányelveknek meg kell engedniük az állami beruházást a további repülőterei infrastruktúra fejlesztésébe vagy biztosításába ott, ahol az szükséges, annak érdekében, hogy támogassák az új regionális légi szolgáltatások fejlesztését.

27. Az irányelvek alkalmazását nem lenne szabad korlátozni a piacgazdaság egyszerű elveire, viszont figyelembe kellene venniük a szélesebb társadalmi, környezetvédelmi és területfejlesztési szempontokat, amelyek az új regionális légi szolgáltatások fejlesztéséből adódnak, beleértve az alacsony költségű fuvarozókat is.

28. Az irányelveknek támogatniuk kell a regionális repülőterek és régióközi légi szolgáltatások fejlesztését a tágasabb Transzeurópai Szállítási Hálózatok részeként.

29. Az irányelvekbe be kell építeni a beruházási igényt, amelyet a fenntartható fejlődés elveivel összhangban kell megtervezni, olyan módon, hogy a fejlesztés úgy elégíti ki a jelenlegi igényeket, hogy nem teszi lehetetlenné azt, hogy a jövőbeli generációk is kielégíthessék majd saját igényeiket.

Brüsszel, 2004. június 17.

A Régiók Bizottsága

elnöke

Peter STRAUB