



Brüsszel, 2014.12.12.
COM(2014) 747 final

**A BIZOTTSÁG VÁLASZAI AZ EURÓPAI SZÁMVEVŐSZÉK
KÜLÖNJELENTÉSÉRE**

**„EURÓPAI UNIÓS FINANSZÍROZÁSBAN RÉSZESÜLT REPÜLŐTÉRI
INFRASTRUKTÚRÁK: ALACSONY KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG”**

A BIZOTTSÁG VÁLASZAI AZ EURÓPAI SZÁMVEVŐSZÉK KÜLÖNJELENTÉSÉRE

„EURÓPAI UNIÓS FINANSZÍROZÁSBAN RÉSZESÜLT REPÜLŐTÉRI INFRASTRUKTÚRÁK: ALACSONY KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG”

ÖSSZEFOGLALÁS

III. A Bizottság elismeri a Számvevőszéknek a 2000–2006 és 2007–2013 közötti időszak ellenőrzött projektjeivel kapcsolatban levont következtetéseit és elfogadja, hogy ezekben a programozási időszakokban a repülőtéri infrastruktúrákhoz nyújtott kohéziós támogatás felhasználása bizonyos esetekben nem volt költséghatékony. A Bizottság hangsúlyozni kívánja, hogy ebből a tapasztalatból már levonta a tanulságokat, aminek eredményeként radikálisan más megközelítést követ a 2014–2020 közötti programozási időszakra vonatkozó jogszabályokban.

Szigorúbb lett az új szabályozási keret a repülőtéri infrastruktúrák beruházásainak tekintetében, és az infrastruktúrák környezeti teljesítménye vagy biztonsági tulajdonságai javításának lehetőségeire korlátozódnak. A Bizottság szolgálatai ezen túlmenően szűkebb irányvonalat követnek a tárgyalásokban, és elsősorban a TEN-T törzshálózathoz tartozó repülőterekre összpontosítanak.

Ami a stratégiai tervezést illeti, az új keret különleges előzetes feltételként regionális vagy nemzeti szintű közlekedési terveket ír elő, melyek ágazatonként meghatározzák az általános közlekedési stratégiát, a TEN-T hálózat befejezéséhez nyújtott hozzájárulást és tartalmazzák a megvalósítandó projektek listáját („*érett és reális tervezett projektek*”). A Bizottság teljes mértékben figyelembe veszi ezeket a terveket, mielőtt jóváhagyna olyan operatív programot, mely a közlekedési ágazatba irányuló beruházásokat tartalmaz.

Nagyprojekteket illetően a Bizottság felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusokat fogadott el, melyek meghatározzák az összes nagyprojekt által betartandó minőségellenőrzési folyamatot és a költség-haszon elemzés minőségi elemeit, mint pl. az ágazatonkénti fő hasznokat és költségeket, a figyelembe veendő kockázatok listáját, az ágazatonkénti pontos referenciaidőszakokat stb. Emellett hamarosan kiadjuk a költség-haszon elemzésről szóló iránymutatást, melyben bizonyos ágazatokra vonatkozóan gyakorlatias ajánlások és esettanulmányok találhatóak, melyek lehetővé teszik a kedvezményezetteknek, hogy projektjeiket úgy alakítsák ki, hogy azok a legjobb uniós hozzáadott értéket eredményezzék.

Valamennyi nagyprojektnek minőségellenőrzésen kell átesnie, melyet vagy a Bizottság, vagy független szakértők (Jaspers vagy a tagállamok által kijelölt és a Bizottság által elfogadott más intézmények) végeznek a Bizottság általi jóváhagyás előtt.

IV. A Bizottság megemlíti, hogy a regionális repülőterek valamely régió vagy közösség számára gyakran az összeköttetést szolgálják, és azokat a hatóságok nem pusztán pénzügyi okokból kívánják fenntartani. Ez az oka annak, hogy fenntartják a nem nyereséges és állami támogatásra szoruló tömegközlekedési infrastruktúrák működését.

Az a tény, hogy a Bizottság nem rendelkezik átfogó és részletes ismeretekkel az EU-ban és az ágazatokban uniós forrásokból finanszírozott összes projektről, nem jelenti azt, hogy nem tudja ellátni szabályozói felügyeleti szerepét. Ellenkezőleg: a Bizottság a felügyeleti szerepét – gyakran a szabályozási előjogain túlmenően – éves jelentések és monitoring révén látja el, szükség esetén akár projektszinten is, valamint a problémás kérdések eseti kezelése és specifikus ellenőrzések révén. Ezen túlmenően a Bizottság a múltban elutasította a társfinanszírozást azon regionális repülőterek esetében, amelyek gazdaságossága nem volt bizonyított, és amelyeket nyilvánvalóan nem indokoltak kohéziós szempontok.

A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a Kohéziós Alapból finanszírozott projekteket a 2000–2006 közötti időszakban közvetlenül hagyta jóvá, míg a 2007–2013 közötti időszakban ezek a projektek a programok részét képezték, és azokat csak abban az esetben hagyták jóvá egyedileg, ha azok

nagyprojektek voltak. A Bizottság a 2007–2013 közötti időszakban lépéseket tett a nagyprojektek értékelésének javítására, pl. a tagállamoknak technikai segítségnyújtást biztosító Jaspers kezdeményezés létrehozása, költség-haszon elemzésről szóló átfogó iránymutatás elkészítése és adott esetben külső szakértők bevonása révén.

A Bizottsághoz a 2007–2013 közötti időszakban 17, repülőterekkel kapcsolatos nagyprojekt-pályázat érkezett. Az elbírálás folyamán a Bizottság nagy jelentőséget tulajdonít a projekt összköltségének, hasznainak és a társadalomnak nyújtott hozzáadott értéknek. Ez bizonyos esetekben a projektek méretének csökkentését eredményezte (pl. az iasi-i repülőtér és a wrocław-i repülőtér esetében), illetve a jóváhagyásról szóló határozatba feltételeket foglaltak (pl. a gdański repülőtér esetében a szomszédos gdyniai repülőtér építési tervei miatt). A Bizottság minden esetben részletesen megvizsgálta az igényfelmérést. Néhány esetben a Bizottság felszólította a nemzeti hatóságokat arra, hogy mondjanak le projektekről (pl. a kielcei és a białystoki repülőtér esetében) az igények elégtelensége és a Bizottság azon aggályai miatt, amelyek a repülőterek pénzügyi fenntarthatóságát érintették.

V.

i. A Bizottság elfogadja az ajánlást és azt a 2014–2020 közötti időszak operatív programjairól szóló tárgyalások keretében fogja végrehajtani. A Bizottság szolgálatai által a tárgyalások során követett megközelítés szerint a repülőtéri infrastruktúráknak nyújtott uniós finanszírozás elsősorban a TEN-T törzshálózathoz tartozó repülőterekre összpontosít. A Bizottság emellett általános közlekedési főterveket is előír, melyek a közlekedési beruházási prioritások kiválasztásának alapjául szolgálnak. Valamennyi beruházásnak az érintett prioritási tengely célkitűzéseinek elérését kell szolgálnia, és bármilyen repülőtérbe irányuló beruházást előzetes részletes értékelésnek kell alávetni a gazdasági életképesség és a verseny szempontjából (pl. magánszereplők is finanszírozhatnák-e a beruházást). Végezetül, a beruházásokat az előírt megvalósíthatósági tanulmány ésszerű eredményeire és pozitív költség-haszon elemzésre kell alapozni.

ii. A Bizottság egyetért azzal, hogy fontos a koherens stratégiai repülőtér-tervezés, mivel segítségével a jövőben elkerülhetők a rosszul kialakított kapacitások.

A Bizottság egyetért a tagállamoknak címzett ajánlással (koherens regionális, nemzeti és – ahol lehetséges és indokolt – nemzetek feletti repülőtér-fejlesztési tervek). A Bizottság ellenőrizni fogja a végrehajtást a 2014–2020 közötti időszak operatív programjainak megtárgyalása keretében, melynek során az előzetes feltételek teljesüléséhez kapcsolódóan elemezni fogja a közlekedési terveket. Lásd még a 68–71. bekezdésre adott választ.

Másfelől a Bizottság fokozottabban fogja nyomon követni és értékelni az EU légi közlekedési piacának azon képességét, hogy megfeleljen a jövőbeni kihívásoknak és lehetőségeknek.

BEVEZETÉS

1. Az Eurocontrol legutóbbi, „A növekedés kihívásai” című 2013. évi tanulmánya megerősíti és megismétli a korábbi tanulmányokban azonosított, kapacitást érintő kihívást.

A legvalószínűbb (korlátozott kapacitásokat feltételező) forgatókönyv szerint 2035-ben a légi járatok száma 2012-höz képest 50 %-kal lesz több. Közel 2 millió járatot nem tudnak majd lebonyolítani (az utazási összkereslet 12 %-a) a visszafogott repülőtér-bővítési tervek miatt. Ez egyenlő azzal a kb. 120 millió utassal, akik nem tudják megtenni a visszautat (összesen évente 240 millió utas).

Továbbá, 2035-re több mint 20 repülőtér fog teljes kapacitáskihasználtság mellett vagy azt megközelítő szinten működni (veszélyes keresztezések (hotspots) – ideértve a spanyolországi és görögországi repülőtereket), 2012-ben csupán 3 ilyen repülőtér volt.

E tanulmány szerint a rosszul kialakított kapacitás kérdésével a továbbiakban is foglalkozni kell, és a nemrég bejelentett repülőtér-bővítési tervek alapján Európában kapacitáshiányok jelentkeznek a következő 20 évben.

Forrás: A növekedés kihívásairól szóló 2013. évi tanulmány, elérhető a következő címen: <https://www.eurocontrol.int/articles/challenges-growth>

6. A Bizottság a 2011. évi közlekedéspolitikai fehér könyvben a túlterheltséget jelentős problémának tekinti, és megerősíti, hogy a légi közlekedés iránti igény növekedése miatt „optimalizálni és szükség esetén növelni kell a légi közlekedési kapacitást”. [Lábjegyzet beillesztése: 2011. évi közlekedéspolitikai fehér könyv: Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához (28. bekezdés), elérhető a következő címen: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/ALL/;ELX_SESSIONID=HjP8JnxMmKkbg0nMHrxTqR3DX1042Lqfy2gdgLbQLf5rnTVZwSq6!1996567712?uri=CELEX:52011DC0144]

A Bizottság az ezt követő, a repülőterekkel foglalkozó csomagot kísérő 2011. évi közleményében megerősítette, hogy Európa számára problémát jelent a repülőtereken tapasztalható túlterheltség. Emellett, amennyiben hiányzik a földi kapacitás, az veszélyezteti az egységes európai égbolt projekt sikerét. Ugyanakkor Európa légi közlekedési ágazatának fokozott versennyel és a globális légi közlekedési piac az ázsiai és csendes óceáni térség, a Közel-Kelet és Latin-Amerika felé való elmozdulásával kell szembenéznie, ami veszélyezteti Európa globális légi közlekedési hálózatban betöltött kivételes helyzetét és az összeköttetéssel járó előnyöket, melyeket számára ez a kivételes helyzet biztosít. [Lábjegyzet beillesztése: 2011. évi közlemény az uniós repülőtéri politikáról, elérhető a következő címen: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/airports/index_en.htm]

AZ ELLENŐRZÉS HATÓKÖRE ÉS MÓDSZERE

21.

Első francia bekezdés: Miközben a légi közlekedés növekedése az EU-27-ben 2010 óta felgyorsult, a Bizottság úgy véli, hogy a 2007–2013 közötti időszakban általában véve nem állt helyre a légi közlekedés. Az uniós átlagadatok önmagukban véve nem tudják visszaadni a légi közlekedés terén a különböző tagállamokban lezajló, egymástól jelentősen eltérő fejleményeket. Az utasszám 2010-ben 21 tagállamban nőtt és 6 tagállamban csökkent, 2011-ben 25 tagállamban nőtt és 2 tagállamban csökkent, 2012-ben 18 tagállamban nőtt és 9 tagállamban csökkent, 2013-ban 21 tagállamban nőtt és 6 tagállamban csökkent. Az elmúlt néhány évben a növekedés és a csökkenés közötti fluktuáció Spanyolországban, Olaszországban és Görögországban volt jelentős, ami jól tükrözi mindhárom ország gazdasági nehézségeit. A 2013. évi Eurostat-adatok megerősítik, hogy a légi utasok száma Görögország és Spanyolország esetében nem érte el a válság előtti szintet.

Második francia bekezdés: A Bizottság szerint az ellenőrzött tagállamokban nincs egyértelmű trend a légiutas-forgalom alakulására. 2007–2013 között a légi közlekedés Görögországban 3,3 %-kal, Spanyolországban 3,5 %-kal csökkent. A légiutas-forgalom Spanyolországban 2008-ban, 2009-ben, 2012-ben és 2013-ban csökkent, Görögországban 2008-ban, 2009-ben, 2010-ben és 2012-ben csökkent, Olaszországban 2008-ban, 2009-ben, 2012-ben és 2013-ban csökkent.

Harmadik francia bekezdés: A Bizottság megjegyzi, hogy az EU-27 gazdasága 2007 óta vagy stagnál vagy recesszióban van, ez alól csak 2010 és 2011 jelentett kivételt. Néhány ellenőrzött tagállamban drámaian csökken a GDP: Görögország immáron sorban a hatodik évben van recesszióban, Olaszország és Spanyolország hat évből négyben volt recesszióban. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a válság komoly és folyamatos hatást gyakorol a légi közlekedésre.

ÉSZREVÉTELEK

A 28. és a 30. bekezdésre adott közös válasz:

A repülőtér hosszú élettartamú infrastruktúrák. A Bizottság úgy véli, hogy a repülőtér kihasználtságát az eszközölt beruházások teljes élettartama alatt ellenőrizni kell annak megállapítása érdekében, hogy elérték-e az operatív kihasználtság maximumát. Ezen túlmenően, a referenciaértéket megközelítő vagy azt épp csak túllépő kihasználtságot biztosító, szakaszonként történő repülőtéri infrastruktúra-építés ideális ugyan, azonban a gyakorlatban folyamatos építkezéseket jelentene a repülőtéren, ami különleges megállapodásokat tenne szükségessé és zavarná a repülőtér működését és az általa kínált szolgáltatásokat.

37. A Bizottság szerint nehéz trendet meghatározni a 2007–2013 közötti évek utasforgalmi adataira, amelyre a Számvevőszék az egy új utasra eső költség újraszámításában támaszkodott. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a mérőkövek és a féldős felülvizsgálatok alapján elvégzett értékelés megfelelő alapot nyújthat a projektek költséghatékonyágának elemzéséhez. Lásd még a Bizottság 21. bekezdésre adott válaszát.

A 40–43. bekezdésre adott közös válasz:

A kohéziós politikában a nagyprojektek értékelésekor a Bizottság a pénzügyi fenntarthatóságot nem a profitgenerálás képességként értelmezi, hanem a projekt azon képességként, hogy működése minden egyes évben elegendő bevételt tudjon generálni a működési költségek fedezéséhez. Bár az uniós támogatást ideális esetben a nyereséges infrastruktúrák számára kell nyújtani, mégis előfordul, hogy a közlekedési infrastruktúrák a bevételek ellenére veszteségesek. Ilyen esetekben az uniós támogatás nyújtásáról szóló döntést az alapján kell meghozni, hogy a projekt társadalmi-gazdasági szempontból kívánatos-e (azaz a haszna nagyobb a költségeinél).

45. A regionális repülőtér valamely régió vagy közösség számára gyakran az összeköttetést szolgálják, és azokat a hatóságok nem pusztán pénzügyi okokból kívánják fenntartani. Ez az oka annak, hogy fenntartják a nem nyereséges és állami támogatásra szoruló tömegközlekedési infrastruktúrák működését.

50. A légiutas-forgalom 2007–2013 között Spanyolországban kb. 3,5 %-kal, Görögországban 3,3 %-kal csökkent. A Bizottság szerint az ellenőrzött repülőtér követék ezt a trendet és forgalomcsökkenést is tapasztaltak, ami a spanyolországi és a görögországi gazdasági fejleményeket követi, mely szerint a két ország 2007 óta megszakítás nélkül recesszióban van.

Lásd még a Bizottság 21. bekezdésre adott válaszát.

A Bizottság 53–55. bekezdésre adott közös válasza

A Bizottság állami támogatási határozatok meghozatalához a következő meghatározást alkalmazza a repülőtér vonzaskörzetére: „Repülőtér vonzaskörzete általában a földrajzi piac határa, ami rendes körülmények között nagyjából 100 kilométeres sugarú körnek, illetve gépjárművön, buszon, vonaton vagy nagysebességű vonaton 60 perc utazással töltött időnek felel meg. Azonban egy adott repülőtér vonzaskörzete ettől eltérő lehet, és figyelembe kell venni minden egyes konkrét repülőtér sajátosságait. A vonzaskörzet mérete és alakja repülőtérként eltérő, a repülőtér különféle jellemzőinek, többek között üzleti modelljének, elhelyezkedésének, és az általa kiszolgált célállomásoknak a függvényében.” A 100 kilométeres küszöbértéket (200 kilométer nagysebességű vasútvonal fennállása esetén) a TEN-T rendelet 24. cikkében is meghatározták, mely megállapítja a légi közlekedési infrastruktúra alkotóelemeire vonatkozó kritériumokat. Amint azt a Számvevőszék megemlítette, a Bizottság szolgálatainak az Európában az utasszállító járatokhoz való hozzáférést vizsgáló aktuális tanulmányában a Bizottság szolgálatai 90 perces utazási időnek megfelelő vonzaskörzet alapján vonták le következtetéseiket. A Bizottság úgy véli, hogy a vonzaskörzetek tekintetében más elemeket is figyelembe kellene venni, mint pl. a repülőtér üzleti modellje, a kiszolgált célállomások száma és típusa, a repülőtéri kapacitás rendelkezésre állása más

repülőtereken, tömegközlekedési összeköttetések, időérzékeny utasok, a repülőtér elsősorban a helyi lakosokat vagy más területekről érkező látogatókat szolgál ki.

Gyakori, hogy a regionális repülőterek ugyanazokat a célállomásokat nem ugyanolyan gyakorisággal szolgálják ki, mint a velük szomszédos repülőterek, ami a tagállam fő repülőtere tekintetében fokozottabban érvényes.

A 61–63. bekezdésre adott közös válasz.

Ami a stratégiai tervezést illeti, a 2014–2020 közötti időszakra vonatkozóan radikális reformot vezettek be, mely szerint a jogi keret különleges előzetes feltételek teljesítését írja elő a közlekedési ágazatban. Ennek értelmében az operatív programokhoz nyújtott támogatások jóváhagyása előtt regionális vagy nemzeti szintű általános közlekedési terveknek vagy keretnek kell rendelkezésre állniuk. A közlekedési terv meghatározza az egységes európai közlekedési térséghez való hozzájárulást, az ERFA- és KA-beruházások tárgyát képező TEN-T törzshálózatot és az átfogó hálózatot, valamint az operatív programok révén megvalósítandó, reális és érett tervezett projekteket.

Az operatív programok a programozás idején fennálló helyzet és igények elemzését, valamint a tervezett beavatkozásokkal való kapcsolódási pontokat tartalmazzák. A Bizottság az operatív programokat az uniós társfinanszírozású beavatkozások tervezési dokumentumainak tekinti.

A 66. és a 67. bekezdésre adott közös válasz:

A megosztott irányítás rendszerében a Bizottság és a tagállamok megosztják egymás között a hatásköröket. A Bizottság programszinten, nem pedig projektszinten felelős a nyomon követésért és a felügyeletért, a tagállamok pedig a napi szintű irányításért. Ez azt jelenti, hogy a Bizottságtól nem várható el, hogy a végrehajtási tevékenységeit és a megfelelés nyomon követését minden egyes projektre vonatkozó részletes információk alapján végezze, mivel a kohéziós politika keretében évente több ezer projekt részesül társfinanszírozásban.

KÖVETKEZTETÉSEK ÉS AJÁNLÁSOK

A 68–71. bekezdésre adott közös válasz.

A Bizottság elismeri a Számvevőszéknek a 2000–2006 és 2007–2013 közötti időszak ellenőrzött projektjeivel kapcsolatban levont következtetéseit és elfogadja, hogy ezekben a programozási időszakokban a repülőtéri infrastruktúrákhoz nyújtott kohéziós támogatás felhasználása bizonyos esetekben nem volt költséghatékony. A Bizottság hangsúlyozni kívánja, hogy ebből a tapasztalattól már levonta a tanulságokat, aminek eredményeként radikálisan más megközelítést követ a 2014–2020 közötti programozási időszakra vonatkozó jogszabályokban.

Szigorúbb lett az új szabályozási keret a repülőtéri infrastrukturális beruházások tekintetében, és az infrastruktúrák környezeti teljesítménye vagy biztonsági tulajdonságai javításának lehetőségeire korlátozódnak. A Bizottság szolgálatai ezen túlmenően szűkebb irányvonalat követnek a tárgyalásokban, és elsősorban a TEN-T törzshálózathoz tartozó repülőterekre összpontosítanak.

Ami a stratégiai tervezést illeti, az új keret különleges előzetes feltételként regionális vagy nemzeti szintű közlekedési terveket ír elő, melyek ágazatonként meghatározzák az általános közlekedési stratégiát, a TEN-T hálózat befejezéséhez nyújtott hozzájárulást és tartalmazzák a megvalósítandó projektek listáját („*érett és reális tervezett projektek*”). A Bizottság teljes mértékben figyelembe veszi ezeket a terveket, mielőtt jóváhagyna olyan operatív programot, mely a közlekedési ágazatba irányuló beruházásokat tartalmaz.

Nagyprojekteket illetően a Bizottság felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusokat fogadott el, melyek meghatározzák az összes nagyprojekt által betartandó minőségellenőrzési folyamatot és a költség-haszon elemzés minőségi elemeit, mint pl. az ágazatonkénti fő hasznokat és

költségeket, a figyelembe veendő kockázatok listáját, az ágazatonkénti pontos referenciaidőszakokat stb. Emellett hamarosan kiadjuk a költség-haszon elemzésről szóló iránymutatást, melyben bizonyos ágazatokra vonatkozóan gyakorlatias ajánlások és esettanulmányok találhatóak, melyek lehetővé teszik a kedvezményezetteknek, hogy projektjeiket úgy alakítsák ki, hogy azok a legjobb uniós hozzáadott értéket eredményezzék.

Valamennyi nagyprojektnek minőségellenőrzésen kell átesnie, melyet vagy a Bizottság, vagy független szakértők (Jaspers vagy a tagállamok által kijelölt és a Bizottság által elfogadott más intézmények) végeznek a Bizottság általi jóváhagyás előtt.

69.

Első francia bekezdés: A Bizottság úgy véli, hogy a repülőtér kihasználtságát az eszközölt beruházások teljes élettartama alatt ellenőrizni kell annak megállapítása érdekében, hogy elérték-e az operatív kihasználtság maximumát.

70. A regionális repülőterek valamely régió vagy közösség számára gyakran az összeköttetést szolgálják, és azokat a hatóságok nem pusztán pénzügyi okokból kívánják fenntartani. Ez az oka annak, hogy néha fenntartják a nem nyereséges és állami támogatásra szoruló közlekedési infrastruktúrák működését.

1. ajánlás

A Bizottság elfogadja az ajánlást és azt a 2014–2020 közötti időszak operatív programjairól szóló tárgyalások keretében fogja végrehajtani. A Bizottság szolgálatai által a tárgyalások során követett megközelítés szerint a repülőtéri infrastruktúráknak nyújtott uniós finanszírozás elsősorban a TEN-T törzshálózathoz tartozó repülőterekre összpontosít. A Bizottság emellett általános közlekedési főterveket is előír, melyek a közlekedési beruházási prioritások kiválasztásának alapjául szolgálnak. Valamennyi beruházásnak az érintett prioritási tengely célkitűzéseinek elérését kell szolgálnia, és bármilyen repülőtérbe irányuló beruházást előzetes részletes értékelésnek kell alávetni a gazdasági életképesség és a verseny szempontjából (pl. magánszereplők is finanszírozhatnák-e a beruházást). Végezetül, a beruházásokat az előírt megvalósíthatósági tanulmány ésszerű eredményeire és pozitív költség-haszon elemzésre kell alapozni.

72. A Bizottság állami támogatási határozatok meghozatalához a következő meghatározást alkalmazza a repülőtér vonzáskörzetére: „Repülőtér vonzáskörzete általában a földrajzi piac határa, ami rendes körülmények között nagyjából 100 kilométeres sugarú körnek, illetve gépjárművön, buszon, vonaton vagy nagysebességű vonaton 60 perc utazással töltött időnek felel meg. Azonban egy adott repülőtér vonzáskörzete ettől eltérő lehet, és figyelembe kell venni minden egyes konkrét repülőtér sajátosságait. A vonzáskörzet mérete és alakja repülőterenként eltérő, a repülőtér különféle jellemzőinek, többek között üzleti modelljének, elhelyezkedésének, és az általa kiszolgált célállomásoknak a függvényében.” A 100 kilométeres küszöbértéket (200 kilométer nagysebességű vasútvonal fennállása esetén) a TEN-T rendelet 24. cikkében is meghatározták, mely megállapítja a légi közlekedési infrastruktúra alkotóelemeire vonatkozó kritériumokat. Amint azt a Számvevőszék megemlítette, a Bizottság szolgálatainak az Európában az utasszállító járatokhoz való hozzáférést vizsgáló aktuális tanulmányában a Bizottság szolgálatai 90 perces utazási időnek megfelelő vonzáskörzet alapján vonták le következtetéseiket. A Bizottság úgy véli, hogy a vonzáskörzetek tekintetében más elemeket is figyelembe kellene venni, mint pl. a repülőtér üzleti modellje, a kiszolgált célállomások száma és típusa, a repülőtéri kapacitás rendelkezésre állása más repülőtereken, tömegközlekedési összeköttetések, időérzékeny utasok, a repülőtér elsősorban a helyi lakosokat vagy más területekről érkező látogatókat szolgál ki.

Gyakori, hogy a regionális repülőterek ugyanazokat a célállomásokat nem ugyanolyan gyakorisággal szolgálják ki, mint a velük szomszédos repülőterek, ami a tagállam fő repülőtere tekintetében fokozottabban érvényes.

Az a tény, hogy a Bizottság nem rendelkezik átfogó és részletes ismeretekkel az EU-ban és az ágazatokban uniós forrásokból finanszírozott összes projektről, nem jelenti azt, hogy nem tudja ellátni szabályozói felügyeleti szerepét. Ellenkezőleg: a Bizottság a felügyeleti szerepét – gyakran a szabályozási előjogain túlmenően – éves jelentések és monitoring révén látja el, szükség esetén akár projektszinten is, valamint a problémás kérdések eseti kezelése és specifikus ellenőrzések révén. Ezen túlmenően a Bizottság a múltban elutasította a társfinanszírozást azon regionális repülőterek esetében, amelyek gazdaságossága nem volt bizonyított, és amelyeket nyilvánvalóan nem indokoltak kohéziós szempontok.

A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a Kohéziós Alapból finanszírozott projekteket a 2000–2006 közötti időszakban közvetlenül hagyta jóvá, míg a 2007–2013 közötti időszakban ezek a projektek a programok részét képezték és azokat csak abban az esetben hagyták jóvá egyedileg, ha azok nagyprojektek voltak. A Bizottság a 2007–2013 közötti időszakban lépéseket tett a nagyprojektek értékelésének javítására, pl. a tagállamoknak technikai segítségnyújtás biztosító Jaspers kezdeményezés létrehozása, költség-haszon elemzésről szóló átfogó iránymutatás elkészítése és adott esetben külső szakértők bevonása révén.

A Bizottsághoz a 2007–2013 közötti időszakban 17, repülőterekkel kapcsolatos nagyprojekt-pályázat érkezett. Az elbírálás folyamán a Bizottság nagy jelentőséget tulajdonít a projekt összköltségének, hasznainak és a társadalomnak nyújtott hozzáadott értéknek. Ez bizonyos esetekben a projektek méretének csökkentését eredményezte (pl. az iasi-i repülőtér és a wrocławai repülőtér esetében), illetve a jóváhagyásról szóló határozatba feltételeket foglaltak (pl. a gdański repülőtér esetében a szomszédos gdyniai repülőtér építési tervei miatt). A Bizottság minden esetben részletesen megvizsgálta az igények elemzését. Néhány esetben a Bizottság felszólította a nemzeti hatóságokat arra, hogy mondjanak le projektekről (pl. a kielcei és a białystoki repülőtér esetében) az igények elégtelensége és a Bizottság azon aggályai miatt, amelyek e repülőterek pénzügyi fenntarthatóságát érintették.

2. ajánlás

A Bizottság egyetért azzal, hogy fontos a koherens stratégiai repülőtér-tervezés, mivel segítségével a jövőben elkerülhetők a rosszul kialakított kapacitások.

A Bizottság egyetért a tagállamoknak címzett ajánlással (koherens regionális, nemzeti és – ahol lehetséges és indokolt – nemzetek feletti repülőtér-fejlesztési tervek). A Bizottság ellenőrizni fogja a végrehajtást a 2014–2020 közötti időszak operatív programjainak megtárgyalása keretében, melynek során az előzetes feltételek teljesüléséhez kapcsolódóan elemezni fogja a közlekedési terveket. Lásd még a 68–71. bekezdésre adott választ.

Másfelől a Bizottság fokozottabban fogja nyomon követni és értékelni az EU légi közlekedési piacának azon képességét, hogy megfeleljen a jövőbeni kihívásoknak és lehetőségeknek.