

Regionų komiteto nuomonė – ES gairės dėl valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms

(2014/C 114/03)

I. POLITINĖS REKOMENDACIJOS

REGIONŲ KOMITETAS

Bendrosios pastabos

1. pabrėžia, kad 2012 m. Komisijai vykdant plataus masto su valstybės pagalba susijusių teisės aktų modernizavimo procesą⁽¹⁾ oro transporto sektorius buvo vienas pirmųjų, kuriame iškilo būtinybė atnaujinti viešąjį finansavimą, skiriamą infrastruktūrai bei veiklos pagalbai oro uostams, taip pat oro transporto bendrovėms veiklai pradėti, reglamentuojančią sistemą⁽²⁾;
2. primena, kad 1994 m.⁽³⁾, laipsniškai įgyvendinant oro transporto sektoriaus liberalizavimo programą, Europos Komisija nustatė pirmąsias valstybės pagalbos civilinės aviacijos sektoriui taisykles, kurios labai paskatino konkurenciją šiame sektoriuje, todėl iškilo poreikis imtis reguliavimo veiksmų, kurie užtikrintų vienodas konkurencijos taisykles visiems sektoriuje veikiantiems subjektams;
3. pabrėžia, kad 2005 m.⁽⁴⁾, konsolidavus oro transporto sektoriaus liberalizavimo procesą, labai paspartinusį sektoriaus vystymąsi, kai keleto metų laikotarpiu į rinką ėmė nepaliaujamai skverbtis naujas pigių oro vežėjų (angl. *Low Cost*) verslo modelis, grindžiamas veiklos vykdymu mažuose oro uostuose, kilo poreikis atnaujinti galiojančią reglamentavimo sistemą Europos Komisijai parengiant gaires dėl valstybės pagalbos oro uostams ir regioniniuose oro uostuose veikiančioms oro transporto bendrovėms;
4. pažymi, kad praėjus vos aštuoneriems metams Europos rinkos permainos lėmė ir esminius oro transporto eismo apimties pokyčius, kurie visų pirma susiję su sparčiai rinkoje įsitvirtinančiomis pigiomis skrydžių bendrovėmis, kurių verslo modelis iš esmės susijęs su mažais ir – palyginti su tradiciniais nacionaliniais ir didžiaisiais oro uostais – decentralizuotais regioniniais oro uostais;
5. pritaria Europos Komisijai, kad būtina nedelsiant keisti reglamentavimo sistemą, reguliuojančią valstybės pagalbą, skirtą oro uostų sektoriui remti, ir tai daryti nuosekliai atsižvelgiant į modernizavimo programą, pagal kurią norima 2014–2020 m. laikotarpiui valstybėms narėms parengti atnaujintą ir veiksmingą konkurencijos ir bendrosios rinkos apsaugos taisyklių teisės aktų rinkinį, ir todėl prašo atsižvelgti į nuomonėje dėl valstybės pagalbos modernizavimo pateiktas rekomendacijas⁽⁵⁾;
6. palankiai vertina Europos Komisijos viešas konsultacijas, kurių pirmasis etapas vyko 2011 m. birželio 6 d., o antrasis – 2013 m. liepos 3 d., surengtas siekiant sužinoti visų suinteresuotųjų subjektų nuomonę apie galiojančios reglamentavimo sistemos persvarstymą ir pasiūlymą dėl naujų gairių; remia Europos Komisijos požiūrį, kuriuo siekiama užtikrinti sąžiningą įvairių Europos oro transporto sektoriaus subjektų konkurenciją neatsižvelgiant į jų veikimo modelį, kad Europos oro transporto sektorius būtų sėkmingas ir konkurencingas;
7. vis dėlto apgailestauja, kad ES konkurencijos teisė, kuri priskiriama išimtinai Europos Komisijos kompetencijai ir yra susijusi tik su neįpareigojančia teise (angl. *soft law*), trukdo vietos ir regionų valdžios institucijoms imtis ryžtingų veiksmų tam tikruose regionų ir vietos vystymuisi labai svarbiuose sektoriuose tokiuose kaip, regioniniai oro uostai arba paramos regioniniam vystymuisi politika;

⁽¹⁾ COM(2012) 209 final.⁽²⁾ 2011 m. balandžio 7 d. pradėtos viešos konsultacijos baigtos 2011 m. birželio 7 d.⁽³⁾ 94/C 350/07.⁽⁴⁾ 2005/C 312/01.⁽⁵⁾ CdR 1528/2012.

8. atkreipia Komisijos dėmesį į oro uostų įvairovę Europos erdvėje, visų pirma atokiausiuose regionuose, dėl kurių izoliuotumo ir atokumo juose esantys oro uostai, nepriklausomai nuo užfiksuoto keleivių srauto, negali būti finansiškai tvarūs arba konkuruoti su kitais ES oro uostais ir juo labiau kelti grėsmę kitoms alternatyvoms tiek kelių, tiek geležinkelių transporto rūšims;

9. primena, kad vietos ir regionų valdžios institucijos yra teritorijų vystymosi ir augimo (kuriuos leidžia užtikrinti ir valstybės skiriama pagalba) politikos dalyvės ir gerai žino vietos lygmens ekonomikos padėtį, kadangi palaiko glaudžius santykius su ekonomikos ir socialinės srities dalyviais, į kuriuos negalima neatsižvelgti ES teisės aktuose, jei norima iš tiesų paremti regionus ir padėti jiems integruotis į bendrąją rinką, taip pat visoje Europos Sąjungoje užtikrinti teritorinę sanglaudą;

10. primena, kad savo nuomonėje dėl 2014–2020 m. nacionalinės regioninės pagalbos teikimo gairių⁽⁶⁾ jau išreiškė norą, kad Europos Komisija, siūlydama valstybės pagalbos teikimo taisykles, iš anksto ir reguliariai konsultuotųsi su Regionų komitetu (RK)⁽⁷⁾, kad surinktų visus poveikiui įvertinti būtinus elementus laikantis daugiapakopio valdymo principo⁽⁸⁾;

Viešųjų institucijų vaidmuo finansuojant infrastruktūrą

11. pritaria Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui⁽⁹⁾ ir primena Komisijai svarbų regioninių oro uostų vaidmenį ES aviacijos sektoriuje: 2010 m. apie 60 proc. ES oro uostų aptarnavo mažiau nei 1 mln. keleivių. Todėl tikisi, kad naujose gairėse į šį svarbų vaidmenį bus atsižvelgta;

12. pabrėžia svarbų regioninių oro uostų vaidmenį skatinant vietos vystymąsi ir gerinant jų pasiekiamumą ir taip prisidedant prie teritorinės sanglaudos, regionų ekonomikos augimo ir darbo vietų kūrimo tikslų įgyvendinimo. Prieinamumas, pavyzdžiui, tinkami oro eismo paslaugų maršrutai, yra labai svarbūs, kad ir rečiau apgyvendinti Sąjungos regionai ir atokiausi regionai, visiškai priklausomi nuo oro transporto, galėtų dalyvauti bendrojoje rinkoje;

13. pažymi, kad šis vaidmuo yra labai svarbus ir strateginis ypač šiuo istoriniu momentu, kai Sąjunga deda pastangas, kad įveiktų ekonomikos krizę. Nuo pat pirmųjų 2008 m. prasidėjusios krizės požymių iš tiesų reikėjo, kad Europos ir nacionalinės valdžios institucijos ekonomikos srityje imtųsi veiksmingų ir ryžtingų anticiklinių priemonių; šį poreikį pripažino ir pagrindė pati Europos Komisija, palčiai pasinaudojusi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 3 dalies b punkto nukrypti leidžianti nuostata⁽¹⁰⁾. Šiuo sudėtingu ekonomikos krizės laikotarpiu yra ypač svarbu skatinti geresnį visų rinkos segmentų prieinamumą;

14. be to, atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą dėl oro uostų politikos, pabrėžia regioninių oro uostų svarbą⁽¹¹⁾, nes jie leidžia geroka sumažinti oro uostų, kuriems būdingos vis didesnės spūstys, apkrovimą, labai apsunkinantį tenykščius gyventojus ir aplinką ir skatina turizmą Sąjungoje, taip pat padeda MVĮ patekti į rinkas ir taip padidinti konkurencingumą⁽¹²⁾;

15. laikosi nuomonės, kad Sąjungos oro transporto tvarumas ir efektyvumas labai priklauso nuo tinkamų mažų oro uostų infrastruktūros tinklų;

16. pritaria Europos Komisijos išreikštam susirūpinimui⁽¹³⁾ dėl vis didėjančio infrastruktūros poreikio, kuris įgyvendinant strategiją „Europa 2020“ dar labiau išaugs, ir bus reikalinga moderni, tinkama ir lanksti infrastruktūra energetikos, IRT ir transporto sektoriuose, kurie gali padėti Europai pereiti prie žiniomis grindžiamos, mažo anglies dioksido kiekio technologijų ir labai konkurencingos ekonomikos;

⁽⁶⁾ CdR 2232/2012.

⁽⁷⁾ R/CdR 76/2005, p. 1.

⁽⁸⁾ CdR 2232/2012, 18–20 punktai.

⁽⁹⁾ 2012/C 299/10.

⁽¹⁰⁾ Žr. nuo 2008 m. Europos Komisijos taikytas priemones ekonomikos ir finansų krizei įveikti: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/temporary.html.

⁽¹¹⁾ COM(2011) 823 final.

⁽¹²⁾ COM(2006) 819 final.

⁽¹³⁾ SEC(2011) 391 final.

17. taip pat pritaria nuostatai, kad rinka ne visada gali užtikrinti Europai reikalingą infrastruktūrą ir kad be viešosios intervencijos nebus sulaukta daug Europos strategijai įgyvendinti būtinų investicijų arba jos bus atidėtos laikotarpiui po 2020 m.;

18. teigiamai vertina Komisijos raginimą didinti investicijas į Sąjungos infrastruktūrą: apskaičiuota, kad 2010–2020 m. laikotarpiu transporto paklausai patenkinti reikia daugiau nei 1,5 milijardų eurų, taip pat atkreipia dėmesį į glaudžią regionų geografinio prieinamumo ir ekonomikos augimo sąsają;

19. susipažino su Teismo praktikos principais, nustatytais Leipzig/Halle byloje ⁽¹⁴⁾, tačiau atkreipia dėmesį į specifines faktines šių principų nustatymo aplinkybes, todėl ragina Komisiją nustatant gaires atsižvelgti į didelę valstybės pagalbos infrastruktūrai remti įvairovę. Tam tikras viešojo sektoriaus dalyvavimas, papildomai prie privataus kapitalo, dažnai yra labai svarbus siekiant sėkmingai įgyvendinti stambius infrastruktūros projektus, pavyzdžiui, oro uostų, nepriklausomai nuo to, ar jų galutinė paskirtis komercinė ar nekomercinė;

20. pabrėžia, kad absoliučiu keleivių skaičiumi kaip tinkamu kriterijumi būtų galima remtis tik reguliariai jį taikant įvertinti oro uosto kaip infrastruktūros objekto efektyvumą ir priskirti jį tam tikrai kategorijai. Todėl šiuo atžvilgiu pasisako už lankstesnes atitikties taisykles, leidžiančias tam tikrais atvejais atsižvelgti į ypatumus;

21. taip pat prašo atsižvelgti į tai, kad dabartinėmis sąlygomis, kai bandoma įveikti krizę, kaip niekada svarbu visų pirma įvertinti infrastruktūrai skiriamo viešojo finansavimo teigiamą poveikį sanglaudai, augimui ir užimtumui ir svarstant finansavimą vadovautis konkurencijos taisyklėmis;

22. atkreipia dėmesį į Komisijos nustatytą rinkos ekonomikoje veikiančio veiklos vykdytojo principą, tačiau, reiškia susirūpinimą dėl šio principo taikymo poveikio, pavyzdžiui, infrastruktūros sektoriuje, kuriame valstybės vaidmuo tradiciškai ir instituciniu požiūriu yra nepakeičiamas: atsižvelgiant į reikalingų investicijų mastą ir į tai, kad investicinių sąnaudų neįmanoma perfinansuoti jų našta perkelti infrastruktūrą naudojančiai visuomenei, didžioji dalis investicijų į infrastruktūrą privačiam investuotojui yra iš principo neįmanomos. Kalbant apie teritorinius infrastruktūros projektus, kurie yra viena svarbiausių valstybės vaidmens sudedamųjų dalių, nerealu ir visuomenės gerovei pavojinga daryti prielaidą, kad valstybė gali būti lyginama su privačiu veiklos vykdytoju ir visiškai nespręsti socialinių, regioninės politikos ir sektoringų klausimų;

23. ragina Komisiją laikytis požiūrio, kad viešieji veiksmai, padedantys kurti ir plėsti infrastruktūrą, skirti padėti nepalankioje padėtyje prieinamumo požiūriu atsidūrusiems gyventojams, dažnai yra tikrosios ekonomikos politikos bendrosios priemonės, o ne valstybės pagalba ⁽¹⁵⁾, todėl turi būti laikomos visuotinės svarbos priemonėmis. Todėl prašo Komisijos toliau modernizuoti valstybės pagalbos taisykles ir atsižvelgti į svarbiausius principus, kuriais grindžiama viešoji politika ir institucinis valstybės vaidmuo. Ypač atkreipia dėmesį į tai, kad oro uostai, kaip keliai ir geležinkeliai, atlieka viešosios infrastruktūros funkciją;

Maži ir labai maži oro uostai, kurie nepatenka į valstybės pagalbos skyrimo teisės aktų taikymo sritį

24. prašo Komisijos tęsti valstybės pagalbos taisyklių modernizavimą siekiant jas iš tiesų supaprastinti ir sutelkti dėmesį į dažniausias konkurencijos iškreipymo sąlygas ir atvejus, kurie kelia rimtą pavojų bendrosios rinkos vientisumui;

25. pritaria, kad reikia nustatyti taisykles, kurios padėtų Europos ekonominėje erdvėje užtikrinti vienodas sąlygas visoms oro transporto sektoriuje veikiančioms įmonėms, kiek įmanoma sumažinti iškreipymus svarbiose rinkose lemiančią viešąją intervenciją ir išvengti valstybių narių varžymosi dėl subsidijų (angl. *subsidy races*);

⁽¹⁴⁾ 2012 m. gruodžio 19 d. Teisingumo Teismo sprendimas byloje Mitteldeutsche Flughafen AG, Flughafen Leipzig/Halle GmbH prieš Europos Komisiją, Vokietijos Federacinę Respubliką, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen ev.

⁽¹⁵⁾ 94/C 350/07, p. 1.

26. vis dėlto pabrėžia, kad didžiausią dėmesį Komisija turėtų skirti didiesiems oro uostams ir kad parama mažiesiems oro uostams, kurių vidutinis metinis keleivių srautas neviršija 300 000 keleivių, neturi būti priskirta valstybės pagalbos skyrimo sričiai, kadangi jie negali daryti poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai ir yra struktūriškai nepajėgūs padengti veiklos ir kapitalo sąnaudas. Pabrėžia, kad 2011 m. gruodžio 20 d. sprendime dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 106 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai, kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms pavesta teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugas, Komisija pripažino, kad 300 000 keleivių riba yra tinkama, tačiau apribojo susisiekimo paslaugas oro transportu su salomis arba uostais ir nustatė žemesnę ribą su oro uostais susijusioms visuotinės ekonominės svarbos paslaugoms (VESP). Todėl Komitetas prašo Komisijos nuosekliau ir paprasčiau nustatyti ribas įvairiose teisinėse sistemose ir atitinkamai iš dalies pakeisti pasiūlymą dėl naujų gairių, visų pirma jo 80 punkto 1 ir 2 dalį dėl oro uostų klasifikacijos, 92 punktą dėl pagalbos intensyvumo, kuriame reikėtų numatyti kategoriją, apimančią mažiau nei 300 000 keleivių oro uostus, taip pat Sprendimo 2 straipsnio 1 dalies e punktą;

27. teigiamai vertina Komisijos dėmesį oro uostams, kurių metinis keleivių srautas yra labai ribotas ir pripažinimą, kad tokie oro uostai, įskaitant ir tuos, kurie per metus aptarnauja 5 mln. keleivių, dažnai yra struktūriškai nepajėgūs bei viešosios paramos padengti kapitalo ir veiklos išlaidų. Kartu apgailestauja, kad toks dėmesys neskirtas šioms oro uostams skiriamos pagalbos suderinamumo kriterijams ⁽¹⁶⁾;

28. ypač pabrėžia, kad tokiems oro uostams būdinga:

- mažas keleivių skaičius,
- blogas regiono pasiekiamumas dėl jų atokumo, dėl orografijos sąlygų arba nepakankamos alternatyvias jungtis su aplinkiniais regionais užtikrinančios infrastruktūros,
- ribota aptarnaujama sritis ir ribotos plėtros perspektyvos. Dėl šių priežasčių šie oro uostai yra tik vietinio pobūdžio ir nėra patrauklūs tarpvalstybiniu mastu;

29. pažymi, kad daugeliu atvejų tai yra maži oro uostai, kuriuos transporto pajėgumo požiūriu būtų sunku arba neįmanoma pakeisti kitais oro uostais arba kitomis viešojo transporto priemonėmis: mažų oro uostų keleivių nukreipimas neturėtų jokios įtakos alternatyvių oro uostų keleivių srautui;

30. todėl mano, kad Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalies požiūriu šių oro uostų finansavimas nėra valstybės pagalba, kadangi jis negali iškraipyti konkurencijos ir daryti įtakos valstybių narių tarpusavio prekybai. Dėl šių priežasčių šis finansavimas neturėtų būti įtrauktas į naujųjų gairių taikymo sritį;

31. siūlo ⁽¹⁷⁾ taikyti iki 10 metų trukmės pereinamąjį laikotarpį, per kurį Europos Komisija įvertins valstybės pagalbos ir oro uostų veikimo suderinamumą, tik oro uostams, kurie aptarnauja daugiau nei vieną milijoną keleivių per metus. Dėl siūlomo draudimo neturėtų būti uždaromi maži oro uostai. Taip pat rekomenduoja lentelėje, kurioje nurodytas didžiausias leistinas investicinės pagalbos intensyvumas, mažiau nei 1 milijoną keleivių aptarnaujančių oro uostų kategoriją pervadinti į oro uostus, kurie per metus aptarnauja nuo 200 000 iki 1 mln. keleivių;

32. sutinka su Komisija, kad reikėtų vengti nepelningų oro uostų veiklos dubliavimosi ir papildomų pajėgumų atsiradimo, tačiau mano, kad kai finansavimas neatitinka teisinių sąlygų, kad būtų laikomas valstybės pagalba (kaip kad yra mažų vietos lygmens oro uostų atveju), šios rekomendacijos neturėtų būti įtrauktos į valstybės pagalbos taisyklės, kurių tikslas yra ne įvertinti su viešosiomis išlaidomis susijusių vyriausybės sprendimų tinkamumą, bet išlaikyti subalansuotą valstybių narių konkurenciją siekiant bendrosios rinkos vientisumo;

⁽¹⁶⁾ Žr. 2013 m. dokumento „ES gairės dėl valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms“ 80 punkto 1 dalį ir 92 punktą.

⁽¹⁷⁾ Žr. ten pat (102 psl.).

Bendros ekonominės svarbos paslaugos

33. atkreipia dėmesį į tai, kad Komisija oro uostų įrengimą ir išsaugojimą laiko aplinkybėmis, kurioms esant gali būti mokamos kompensacinės išmokos, kai perimami bendri ekonominiai išpareigojimai, tačiau taikymo sritį laiko pernelyg siaura;
34. mano, kad reikia apsvarstyti oro uosto išsaugojimą ir už teritorijų ribų, kurios be oro uosto būtų atskirtos nuo likusios ES, o tai darytų poveikį jų socialiniam ir ekonominiam vystymuisi;
35. nurodo, kad tai iš principo yra nepriklausoma valstybių narių ir jų regionų bei vietos institucijų atsakomybė nuspręsti dėl visuotinės ekonominės svarbos užduoties ir kad Komisija tik gali patikrinti, ar nepadaryta akivaizdi klaida;
36. laikosi nuomonės, kad oro uosto įrengimas ir išsaugojimas visų pirma tada yra visuomenės gerovei svarbus uždavinys, kai jis struktūriškai silpname regione padėtį taip pagerina, kad apskritai atsiranda perspektyva regiono ekonominiam vystymuisi;
37. mano, kad būtina įgyvendinti ES pasienio regionų bendradarbiavimo politiką koordinuojant regioninių oro uostų, aprėpiančių daugiau kaip vienos šalies regionus, veiklą ir (arba) kuriant tokius oro uostus;

Veiklos pagalba oro uostams, aptarnaujantiems nuo 300 000 iki 1 mln. keleivių

38. pažymi, kad Europos Komisija pripažįsta, jog veiklos pagalba mažiems regioniniams oro uostams labai priklauso nuo jų nepajėgumo padengti savo pačių veiklos išlaidas. Be to, Komisija mano, kad per ne daugiau kaip dešimt metų galima paskatinti šiuos oro uostus pereiti prie labiau į rinką orientuotų valdymo būdų, kurie leistų sukaupti pakankamai išteklių veiklos išlaidoms padengti;
39. labai abejoja, kad dėl mažų regioninių oro uostų rinkos ypatumų toks perėjimas galėtų įvykti prieš pasiekiant didesni nei 1 mln. metinį keleivių srautą, juo labiau per Komisijos numatytą dešimties metų laikotarpį;
40. iš esmės pritaria į rinką orientuotam Europos Komisijos požiūriui, viešųjų išteklių skyrimui perspektyvių oro uostų modeliams užkertant kelią neperspektyvių oro uostų veiklos dubliavimuisi, taip pat oro uostų ir oro transporto bendrovių konkurencijos apsaugai;
41. vis dėlto mano, kad metodas, kuriuo Komisija ketina siekti šių tikslų, yra netinkamas, kadangi neatsižvelgiama į tai, jog rinkos dinamika labai priklauso nuo oro uostų dydžio ir ypatumų ir kad dėl to oro uostus valdančios bendrovės tik tariamai veikia toje pačioje rinkoje;
42. atkreipia dėmesį, kad Tarptautinės oro uostų tarybos neseniai atliktame tyrime⁽¹⁸⁾ pabrėžiama, jog 80 proc. oro uosto išlaidų yra nustatytosios išlaidos, nepriklausančios nuo keleivių srauto ir susijusios tiek su infrastruktūra, tiek su veiklos išlaidomis, kurias daugiausia lemia saugumo reikalavimai. Tai reiškia, kad mažo oro uosto išlaidos vienam keleiviui yra gerokai didesnės nei didelio oro uosto, kuris nustatytąsias išlaidas gali paskirstyti dideliame keleivių skaičiui, todėl yra kur kas sunkiau pasiekti pelno ir nuostolių pusiausvyrą (angl. *break even*);
43. be to, pabrėžia, kad mažiems oro uostams būdinga tai, jog struktūriniu požiūriu jie yra nepalankioje konkurencinėje padėtyje, dėl kurios negali kompensuoti savo nustatytųjų išlaidų nei komercinėmis pajamomis, kurios labai priklauso nuo keleivių skaičiaus, nei didesniais oro uosto mokesčiais oro transporto bendrovėms, dėl kurių šie oro uostai, pasižymintys maža pasiekiamumo zona ir nepakankamomis jungtimis, taptų dar mažiau patrauklūs ir tai paskatintų oro transporto bendroves atsisigręžti į didesnius oro uostus;
44. taip pat pažymi, kad dauguma mažų oro uostų, kurių metinis keleivių srautas yra 300 000–1 mln. keleivių, yra linke išsaugoti savo mažą dydį dėl nepalankių vietovės, kurioje yra įsikūrę, sąlygų (salų ar kalnuotos vietovės, decentralizacija, nepakankama infrastruktūra, įvairių transporto rūšių jungčių trūkumas ir kt.). Vis dėlto šie oro uostai sudaro 20 proc.⁽¹⁹⁾ pagrindinio bendrojo TEN-T tinklo ir jiems tenka svarbus vaidmuo užtikrinant transeuropinių transporto tinklų ateitį ir įgyvendinant strategijoje „Europa 2020“ numatytus jungčių plėtojimo tikslus;

⁽¹⁸⁾ *Airports and State Aid: How To Protect Both Growth and Competition*, ACI, 2013.

⁽¹⁹⁾ Ten pat.

45. pažymi, kad neseniai atlikti tyrimai ⁽²⁰⁾ parodė, jog, nors mažiau kaip 1 mln. keleivių per metus aptarnaujantys oro uostai kasmet bendrai patiria 445 mln. EUR nuostolių, tų pačių oro uostų indėlis į BVP siekia 16,15 mlrd. EUR per metus ir jie užtikrina 265 000 darbo vietų;

46. todėl mano, kad naujosiose gairėse neturėtų būti uždrausta veiklos pagalba oro uostams, kasmet aptarnaujantiems mažiau kaip 1 mln. keleivių, taip pat atokiausių regionų oro uostams, net ir praėjus iki dešimties metų laikotarpiui. Ši pagalba yra vienintelė priemonė sušvelninti pirmiau minėtų struktūrinių trūkumų sukeltus iškraipymus ir ją visiškai pateisina sukuriamas teigiamas išorės poveikis;

47. ragina Komisiją pripažinti, kad pirmenybę veikia reikėtų skirti naudai, kurią ES piliečiai gauna teikiant valstybės pagalbą mažiems regioniniams oro uostams, o ne vien tik finansinio ir ekonominio pobūdžio svarstymams;

48. primena Komisijai teigiamus išorės poveikio aspektus, kuriuos lemia plati ir įvairi mažų regioninių oro uostų pasiūla: didesnis ne tik nacionalinis, bet ir transeuropinis judumas dėl didesnio konkurencinio spaudimo oro transporto bilietų kainoms ir mažesnių išlaidų, didesnė socialinė, kultūrinė ir teritorinė ES sanglauda;

49. pritaria, kad reikia stebėti, jog skiriant valstybės pagalbą mažiems oro uostams nevyktų įvairių oro uostų infrastruktūrų kryžminis subsidijavimas;

50. siūlo, kad pereinamojo laikotarpio pabaiga būtų suprantama kaip „laikotarpio vidurio peržiūra“, kurios metu nebūtų panaikinta galimybė toliau teikti veiklos pagalbą net ir pasibaigus pereinamajam laikotarpiui, jei tebėra reikiamos sąlygos. Be to, siūlo, kaip numatyta investicinės pagalbos atveju, veiklos pagalbą nustatyti atsižvelgiant į oro uostų dydį ir galimus veiksmingumo didinimo veiksmus; visiems oro uostams negali ir neturi būti vienodai taikomas tiksliai nustatytas 10 proc. metinis padidinimas;

51. mano, kad naujiems maršrutams finansuoti nustatytas didžiausias 24 mėnesių laikotarpis turėtų būti suprantamas taip, kad mėnesiai eina ne iš eilės, kadangi mažuose regioniniuose oro uostuose ypač paplitęs dažnai su turizmu susijusių sezoninių skrydžių verslo modelis;

Veiklos pagalba oro uostams

52. nerimauja dėl to, kad Komisijos siūlomos griežtos, nuo dydžio priklausančios investicinių išlaidų finansavimo kvotos neatitinka įvairios padėties, todėl ragina Komisiją, remiantis ligšioline sprendimų priėmimo praktika, leisti lanksčiai teikti finansavimo pagalbą, kai oro uostas tarnauja bendram interesui (visų pirma kaip transporto jungtis ar regioninei plėtrai), leidžia tikėtis ilgalaikio pelningumo atsižvelgiant į eismo prognozes ir remiantis verslo planu ir užtikrina nediskriminuojančią prieigą keleiviams ir oro vežėjams; be to, mano, kad pasiūlymas šiems oro uostams (kurių didžiausias intensyvumas – ne daugiau kaip 25 proc.) skiriamai valstybės investicinei pagalbai nustatyti sąlygą, kad pagalba grąžinama sėkmingos investicijos atveju, yra netinkamas; siūlo 25 proc. intensyvumo visiškai nesusieti su grąžintinu avansu;

53. atkreipia dėmesį į šio sektoriaus tyrimo rezultatus ⁽²¹⁾, kurie rodo, kad oro uostams pavyksta pasiekti konkurencingą masto ekonomiją tik tada, kai jų keleivių srautas išauga iki 5 mln. keleivių per metus: kaip pripažįsta pati Europos Komisija, oro uostai, aptarnaujantys 3–5 mln. keleivių per metus ne visada yra pajėgūs padengti visas savo išlaidas;

Oro uostų įvairių transporto rūšių finansavimas

54. skatina remti planus regioniniuose centruose pritaikyti esamą oro uostų infrastruktūrą, kuri būtų koordinuojama su įvairių transporto rūšių derinimo regionų lygmeniu plėtra; pritaria, kad Sąjunga nedelsdama turi imtis skubių veiksmų paskatinti įvairių transporto rūšių integraciją, visų pirma geležinkelių ir oro transporto derinimą, kaip nurodyta 2011 m. Transporto politikos baltojoje knygoje ⁽²²⁾, ir ragina Komisiją toliau modernizuoti valstybės pagalbą, kad naujosiomis taisyklėmis būtų skatinama valstybės pagalba siekiant ištaisyti pavojingus infrastruktūros trūkumus ir panaikinti modalinį Europos oro transporto sistemos susiskaidymą, nes tai yra neatsiejama viešosios politikos, kuria remiamas Europos piliečių judumas, dalis;

⁽²⁰⁾ Ten pat.

⁽²¹⁾ Ten pat.

⁽²²⁾ COM(2011) 144 final.

Pasaulinės konkurencijos iššūkiai

55. primena aviacijos svarbą Europos ekonomikoje tiek Sąjungos piliečiams, tiek įmonėms, kadangi šiame sektoriuje sukuriama per 5 mln. darbo vietų ir jo indėlis į Europos BVP yra 365 mlrd. EUR, t. y. 2,4 proc. Taigi šis sektorius labai prisideda prie ekonomikos augimo, užimtumo, turizmo, žmonių tarpusavio santykių palaikymo, taip pat prie ES regioninės ir socialinės sanglaudos, todėl yra itin svarbus užtikrinant Europos ryšius su kitomis pasaulio šalimis;

56. pritaria, kad nesąžininga veikla neturėtų iškreipti konkurencijos tiek Europos Sąjungoje, tiek už jos ribų. Ragina Komisiją užtikrinti, kad pastangos sukurti vidaus rinką neribotų Sąjungos galimybių atremti pasaulinės konkurencijos iššūkius, susijusius su šalimis, kurios šiuo metu yra pagrindinės mūsų konkurentės ir kurių atžvilgiu pati Komisija pastebėjo susirūpinimą keliantį ir vis didėjantį Europos aviacijos sektoriaus konkurencingumo praradimą⁽²³⁾;

57. mano, kad konkurencija dėl naujų maršrutų vyksta ne tik Europoje, bet visame pasaulyje. Norint, kad atokiausi regionai išliktų ar taptų ekonomiškai konkurencingi, reikia teikti paramą geresniam susisiekimui siekiant pasidalyti su naujų maršrutų įvedimu susijusią riziką. Tokie maršrutai už ES ribų tampa vis svarbesni siekiant išsaugoti ir plėtoti susisiekimą su esamomis ir besiformuojančiomis rinkomis ir galimą jų tiesioginę ekonominę naudą ir, esant tam tikroms sąlygoms, šiuos maršrutus taip pat būtų galima remti;

58. primena, kad griežta Europos Sąjungos valstybės pagalbos kontrolės sistema yra vienintelė pasaulyje ir kad Europos aviacijos konkurencingumui pasaulio lygmeniu negali neturėti įtakos masinis viešasis finansavimas, kuris Jungtinėse Valstijose, Azijoje ir Artimuosiuose Rytuose toliau skiriamas oro uostų infrastruktūrai ir oro transporto bendrovėms. Dėl to Sąjunga atsiduria pavojingoje ir nepalankioje konkurencinėje padėtyje: vykdant modernizaciją negalima nepaisyti šių procesų ir šiuo metu Sąjunga negali sau leisti toliau taikyti ribojamųjų priemonių, visų pirma susijusių su valstybės pagalba infrastruktūrai, kadangi tai vėliau gali turėti neigiamos įtakos Europos aviacijos sektoriaus konkurencingumui ir visai ES ekonomikai.

2013 m. lapkričio 28 d., Briuselis

Regionų komiteto
Pirmininkas

Ramón Luis VALCÁRCEL SISO

⁽²³⁾ COM(2012) 556 final.