

**Reģionu komitejas atzinums “ES pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām”**

(2014/C 114/03)

**I. IETEIKUMI POLITIKAS JOMĀ**

REĢIONU KOMITEJA

**Vispārīgas piezīmes**

1. norāda, ka valsts atbalsta noteikumu plašajā modernizācijas procesā, kuru Eiropas Komisija uzsāka 2012. gadā <sup>(1)</sup>, gaisa satiksme bija viena no pirmajām nozarēm, kurā tika uzskatīts par nepieciešamu aktualizēt tiesību aktus, ar kuriem regulē publisko finansējumu attiecībā uz infrastruktūru un darbības atbalstu lidostām, kā arī atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām <sup>(2)</sup>;
2. atgādina, ka Eiropas Komisija pirmos noteikumus par valsts atbalstu civilās aviācijas nozarē ieviesa 1994. gadā <sup>(3)</sup> pēc tam, kad bija pakāpeniski pilnveidota gaisa satiksmes nozares liberalizācijas programma, kura būtiski stimulēja konkurenci, tādējādi padarot nepieciešamus regulējošus pasākumus, kas ļautu konkurencei attīstīties vienlīdzīgos apstākļos;
3. uzsver, ka gaisa satiksmes liberalizācijas konsolidācija 2005. gadā <sup>(4)</sup> vienlaikus ar strauju attīstību nozarē, kurā turpmākajos gados, balstoties uz mazajām lidostām, pārliecinoši ienāca jaunais zemo cenu (*Low Cost*) aviosabiedrību uzņēmējdarbības modelis, radīja nepieciešamību pielāgot esošo tiesisko regulējumu, izmantojot Eiropas Komisijas jaunas vadlīnijas par publisko finansējumu lidostām un aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām;
4. konstatē, ka Eiropas tirgus norises pēc tikai 8 gadiem ir novedušas pie radikālām pārmaiņām gaisa pārvadājumu apmērā, it īpaši, pateicoties eksponenciālam pirkspējas pieaugumam zemo cenu aviosabiedrību tirgū, kura uzņēmējdarbības modelis pamatā ir balstīts uz mazām reģionālām lidostām ārpus centra, nevis tradicionālajām valstu lidostām un lieliem centriem;
5. piekrīt Eiropas Komisijai, ka steidzami jāgroza tiesību akti, ar kuriem regulē publiskā sektora pasākumus lidostu nozares atbalstam; tas jāveic saskaņoti ar modernizācijas programmas mērķi 2014.–2020. gada periodā nodrošināt dalībvalstīm aktualizētu, elastīgu un efektīvu noteikumu kopumu par konkurences un vienotā tirgus aizsardzību; šajā saistībā Komiteja atgādina savus ieteikumus, ko tā jau paudusi atzinumā par valsts atbalsta modernizāciju <sup>(5)</sup>;
6. atzinīgi vērtē Eiropas Komisijas uzsākto sabiedrisko apspriešanu divos posmos: pirmo posmu 2011. gada 6. jūnijā un otro, šobrīd notiekošo, 2013. gada 3. jūlijā, lai apkopotu visu ieinteresēto pušu viedokļus par spēkā esošā regulējuma pārskatīšanu un par priekšlikumu jaunām pamatnostādņēm; atbalsta Eiropas Komisijas pieeju, kuras mērķis ir dažādajiem Eiropas gaisa satiksmes nozares dalībniekiem radīt līdzvērtīgus konkurences apstākļus neatkarīgi no to uzņēmējdarbības modeļa, lai Eiropas gaisa satiksmes nozare kļūtu sekmīga un konkurētspējīga;
7. tomēr pauž nožēlu, ka Eiropas tiesību veidošanas process konkurences nozarē, kas ir Eiropas Komisijas ekskluzīvā kompetencē, kopā ar pārmērīgu ieteikuma tiesību (*soft law*) apjomu neļauj vietējām un reģionālajām pašvaldībām dot būtisku ieguldījumu dažās nozarēs, kas ir izšķirīgas vietējai un reģionālajai attīstībai, piemēram, reģionālajās lidostās un reģionālās attīstības atbalsta pasākumos;

<sup>(1)</sup> COM(2012) 209 final.<sup>(2)</sup> Sabiedriskā apspriešana, kas norisinājās no 2011. gada 7. aprīļa līdz 2011. gada 7. jūnijam.<sup>(3)</sup> 94/C 350/07.<sup>(4)</sup> 2005/C 312/01.<sup>(5)</sup> CdR 1528/2012.

8. aicina Komisiju pievērst uzmanību lidostu situācijas dažādībai Eiropas teritorijā, īpaši nomaļos reģionos, kuru nošķirtība un attālinātība neļauj tajos esošajām lidostām, neraugoties uz sasniegto pasažieru plūsmu, būt finansiāli dzīvotspējīgām vai konkurēt ar citām ES lidostām, vai, vēl jo mazāk, apdraudēt citus – sauszemes ceļu vai dzelzceļa – alternatīva transporta veidus;

9. atgādina, ka šādās nozarēs vietējās un reģionālās pašvaldības ir galvenās, kas īsteno teritoriju attīstības un izaugsmes politiku, arī izmantojot valsts atbalstu, un tām ir padziļinātas zināšanas par vietējo ekonomiku, pateicoties ciešajai saiknei ar ekonomikas un sociālās jomas dalībniekiem, kurus Eiropas regulējumā nedrīkst ignorēt, ja tas tiešām paredzēts, lai atbalstītu reģionus un veicinātu to integrāciju vienotajā tirgū un veidotu teritoriālo kohēziju visā ES;

10. atgādina, ko tā jau paudusi atzinumā “Valsts reģionālā atbalsta pamatnostādnes 2014.–2020. gadam”<sup>(6)</sup>, tādējādi cerot, ka, ierosinot valsts atbalsta noteikumus, Eiropas Komisija laikus un sistemātiski apspriedīsies ar Reģionu komiteju (RK)<sup>(7)</sup>, lai apkopotu ietekmes novērtējumam nepieciešamos elementus, ievērojot daudzlīmeņu pārvaldības principu<sup>(8)</sup>;

### **Publisko iestāžu loma infrastruktūras finansēšanā**

11. pievienojas Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai<sup>(9)</sup>, lai Eiropas Komisijai atgādinātu, ka reģionālās lidostas Eiropas aviācijas nozarē ieņem centrālu vietu: 2010. gadā aptuveni 60 % ES lidostu apkalpoja mazāk par vienu miljonu pasažieru. Tāpēc Komiteja uzskata, ka minētā centrālā vieta jāņem vērā arī jaunajās pamatnostādnēs;

12. uzsver reģionālo lidostu nozīmi vietējās attīstības sekmēšanā un pieejamības uzlabošanā, tādējādi veicinot virzību uz teritoriālās kohēzijas, teritoriju ekonomikas izaugsmes un nodarbinātības mērķiem. Pieejamībai (piemēram, atbilstošiem gaisa satiksmes savienojumiem) ir ļoti būtiska nozīme, lai arī retāk apdzīvoti un tālākie Savienības reģioni (kā arī reģioni, kas ir pilnībā atkarīgi no gaisa transporta) varētu aktīvi darboties vienotajā tirgū;

13. uzskata, ka šī loma ir sevišķi nozīmīga un stratēģiska it īpaši pašreizējā vēsturiskajā brīdī, kad Savienība cenšas izkļūt no ekonomikas krīzes. Pašreizējā krīze kopš tās pirmajām izpausmēm 2008. gadā ir radījusi nepieciešamību pēc Eiropas un valstu publisko iestāžu veiktas pārliecinošas un efektīvas rīcības ar anticiklisku funkciju ekonomikas jomā, ko atzinusi un attaisnojuši pati Eiropas Komisija, ļaujot plaši piemērot Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 3. punkta b) apakšpunktā noteikto atkāpi<sup>(10)</sup>. Tāpēc ekonomisko grūtību laikā īpaši svarīgas ir iespējas veicināt un uzlabot visu tirgus reģionu pieejamību;

14. ņemot vērā Komisijas paziņojumu par Eiropas lidostu politiku, uzsver reģionālo lidostu nozīmi<sup>(11)</sup>, jo tās ļauj ievērojami samazināt aizvien lielāko noslogojumu lielos transporta mezglos, kas ievērojami apgrūtina apkārtnes iedzīvotājus un vidi, un vienlaikus veicina tūrismu Eiropas Savienībā un MVU piekļuvi tirgiem, uzlabojot to konkurētspēju<sup>(12)</sup>;

15. tāpēc uzskata, ka Savienības gaisa satiksmes ilgtspēja un efektivitāte ir lielā mērā atkarīga no atbilstīga mazo lidostu infrastruktūras tīkla esamības;

16. pievienojas Eiropas Komisijas paustajām bažām<sup>(13)</sup> par to, ka saistībā ar augošo nepieciešamību pēc infrastruktūras, īstenojot stratēģiju “Eiropa 2020”, būs vajadzīga modernu, atbilstīgu un elastīgu tīklu infrastruktūra, kas var veicināt Eiropas pāreju uz ekonomiku ar augstu zināšanu līmeni, zemām oglekļa emisijām un augstu konkurētspēju;

<sup>(6)</sup> CdR 2232/2012.

<sup>(7)</sup> CdR 76/2005, 1. punkts.

<sup>(8)</sup> Sk. CdR 2232/2012, 18.–20. punkts.

<sup>(9)</sup> 2012/C 299/10.

<sup>(10)</sup> Sk. Eiropas Komisijas kopš 2008. gada apstiprinātos pasākumus, reaģējot uz ekonomikas un finanšu krīzi: [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/temporary.html](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/temporary.html)

<sup>(11)</sup> COM(2011) 823 final.

<sup>(12)</sup> COM(2006) 819 final.

<sup>(13)</sup> SEC(2011) 391 final.

17. piekrīt arī uzskatam, ka tirgus ne vienmēr spēj nodrošināt Eiropai vajadzīgo infrastruktūru un bez publiska atbalsta daudzi Eiropas stratēģijas mērķu īstenošanai nepieciešamie ieguldījumi netiktu veikti vai tiktu atlikti uz laikposmu pēc 2020. gada;

18. atzinīgi vērtē Komisijas aicinājumu palielināt ieguldījumus Savienības infrastruktūrā; tiek lēsts, ka 2010.–2020. gada laikposmā būs vajadzīgi vairāk nekā 1,5 triljoni euro, lai apmierinātu pašreizējo pieprasījumu pēc transporta; Komisija norāda uz spēcīgo korelāciju starp teritoriju ģeogrāfisko pieejamību un to ekonomikas izaugsmi;

19. pieņem zināšanai Tiesas judikatūras izstrādātos principus *Leipzig/Halle* <sup>(14)</sup> lietā, taču uzsver to izcelsmes specifisko konkrēto kontekstu; tāpēc aicina Komisiju, izstrādājot pamatnostādnes, ņemt vērā infrastruktūras atbalsta jomā veikto publiskās intervences pasākumu lielo daudzveidību. Publiskā sektora līdzdalība papildus privātajam kapitālam bieži ir ļoti nozīmīgs aspekts, lai nodrošinātu lielāku infrastruktūras projektu, piemēram, lidostu, sekmīgu īstenošanu neatkarīgi no tā, vai šādu projektu galīgā izmantošana paredzēta komerciālām vajadzībām vai ne;

20. norāda, ka absolūtais pasažieru skaits tikai vispārīgi varētu būt piemērots kritērijs, lai novērtētu lidostu kā infrastruktūras iespējamo ekonomisko dzīvotspēju un tās iedalītu kategorijās. Tāpēc Komiteja aicina šajā punktā atbilstības noteikumus veidot elastīgāk, lai dotu iespējas ņemt vērā konkrētu gadījumu īpatnības;

21. mudina ņemt vērā arī to, ka pašreizējā krīzes pārvarēšanas situācijā būtu ļoti piemērots brīdis prioritāri izvērtēt infrastruktūrai piešķirtā publiskā finansējuma pozitīvo ietekmi uz kohēziju, izaugsmi un nodarbinātību; un novērtēšanas procesā attiecīgi jāņem vērā konkurences noteikumi;

22. pieņem zināšanai tirgus ekonomikas dalībnieka principu, ko Komisija izmanto par kritēriju, tomēr pauž dziļas bažas par šā principa piemērošanas ietekmi uz infrastruktūras nozarēm, kurās valsts loma ir vēsturiski un institucionāli neaizstājama: ņemot vērā nepieciešamo ieguldījumu apjomu un to, ka ieguldījumu izmaksu atgūšanu nav iespējams pilnībā novēlēt uz infrastruktūras izmantotājiem, liela ieguldījumu daļa infrastruktūrā privātam investoram pamatā nav iespējama. Pieņēmums, ka valsti var pielīdzināt privātam operatoram, un abstrahēšanās no jebkādiem sociāliem, reģionālās politikas un nozaru jautājumiem ir attālināti no realitātes un sabiedrībai bīstami, ja to piemēro intervences pasākumiem teritoriju infrastruktūras jomā, jo teritorijas pilda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas uzdevuma būtisku daļu;

23. aicina Komisiju ņemt vērā, ka publiskās intervences pasākumi infrastruktūras izbūves un paplašināšanas atbalstam <sup>(15)</sup> un pasākumi, ar ko iedzīvotājiem kompensē apgrūtināto piekļuvi, bieži ir faktiski vispārēji ekonomikas politikas pasākumi, kas nav valsts atbalsts, bet gan vispārējas nozīmes pakalpojumi. Tāpēc Komiteja mudina Komisiju turpināt modernizēt noteikumus valsts atbalsta jomā, ņemot vērā galvenos principus, kas ir publiskās politikas un valsts institucionālās lomas pamatā; norāda, ka lidostas – tāpat kā autoceļi un dzelzceļi – pilda sabiedriskas infrastruktūras funkcijas;

#### **Mazas un ļoti mazas lidostas, uz ko neattiecas valsts atbalsta noteikumi**

24. mudina Komisiju turpināt modernizēt noteikumus, lai panāktu reālu vienkāršošanu, koncentrējot pūliņus uz situācijām un gadījumiem, kuri visvairāk kropļo konkurenci un patiešām apdraud iekšējā tirgus integritāti;

25. piekrīt, ka ir vajadzīgi noteikumi, ar ko Eiropas ekonomikas zonā tiek nodrošināti līdzvērtīgi konkurences apstākļi visiem uzņēmumiem, kuri darbojas gaisa satiksmes jomā, līdz minimumam samazinot kropļojošus publiskas intervences pasākumus attiecīgajos tirgos, un tiek novērsta subsīdiju sacensības dalībvalstu starpā;

<sup>(14)</sup> Eiropas Savienības Tiesas 2012. gada 19. decembra nolēmums lietā *Mitteldeutsche Flughafen AG, Flughafen Leipzig/Halle GmbH* / Eiropas Komisija, Vācijas Federatīvā Republika, *Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen* ev.

<sup>(15)</sup> 94/C 350/07, 1. lpp.

26. tomēr uzskata, ka Komisijai jākoncentrē centieni uz lielajām lidostām un ka atbalsta pasākumi mazām lidostām, kas gadā vidēji apkalpo mazāk par 300 000 pasažieru, nav iekļaujami valsts atbalsta noteikumu piemērošanas jomā, jo tie nevar ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm, un šādas lidostas nav strukturāli spējīgas segt darbības un ieguldījumu izmaksas. Komiteja uzsver, ka Komisija ar 2011. gada 20. decembra Lēmumu par Līguma par Eiropas Savienības darbību 106. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumus, 300 000 pasažieru robežvērtību jau ir atzinusi par atbilstīgu, tomēr attiecinot to tikai uz gaisa satiksmi ar salām vai ostām, kā arī nosakot zemāku robežvērtību ar lidostām saistītiem VTNP. Tāpēc Komiteja aicina Komisiju saskaņotākā un vienkāršotākā veidā attiekties pret robežvērtībām dažādos juridiskajos noteikumos un attiecīgi grozīt jauno pamatnostādņu priekšlikumu, konkrētāk, tā 80. punkta 1. apakšpunktu un 80. punkta 2. apakšpunktu attiecībā uz lidostu klasifikāciju, 92. punktu par atbalsta intensitāti, kurā vajadzētu paredzēt izveidot lidostu kategoriju ar mazāk nekā 300 000 pasažieru, kā arī minētā Lēmuma 2. panta 1. punkta e) apakšpunktu;

27. atzinīgi vērtē to, ka Komisija nolēmusi vēltīt uzmanību to lidostu kategorijai, kuru jauda, ņemot vērā pasažieru plūsmu gadā, ir ļoti ierobežota, un atzinusi šo lidostu, kā arī lidostu, kas apkalpo līdz pieciem miljoniem pasažieru gadā, strukturālo nespēju segt ieguldījumu un darbības izmaksas bez publiskā sektora atbalsta. Komiteja vienlaikus tomēr pauž nožēlu, ka līdzvērtīgi un konsekventi apsvērumi nav ņemti vērā attiecībā uz šīm lidostām sniedzamā atbalsta saderīguma kritērijiem <sup>(16)</sup>;

28. īpaši uzsver, ka šīm lidostām ir raksturīgs:

— ierobežots pasažieru skaits,

— slikta piekļuve reģionam, kurā tās atrodas, attāluma vai orogrāfisku iemeslu dēļ, vai tādēļ, ka nav infrastruktūras alternatīviem savienojumiem ar apkārt esošo teritoriju,

— maza izmantošanas zona un notā izrietošās ierobežotas attīstības perspektīvas;

minētās iezīmes tās padara stingri lokālas un starptautiski nepievilcīgas;

29. norāda, ka lielā daļā gadījumu runa ir par mazām lidostām, kuras, ņemot vērā transporta jaudu, būtu grūti vai pat neiespējami aizstāt ar alternatīvām lidostām vai citiem sabiedriskā transporta veidiem: iespējamā mazo lidostu pasažieru pārdale nemaz neietekmētu alternatīvo lidostu satiksmes apjomu;

30. tāpēc uzskata, ka minēto lidostu finansējums nav uzskatāms par valsts atbalstu Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta izpratnē, jo tas nespēj kropļot konkurenci un mainīt tirdzniecību starp dalībvalstīm, tāpēc šādu finansējumu nevajadzētu iekļaut jauno pamatnostādņu piemērošanas jomā;

31. ierosina <sup>(17)</sup>, ka pārejas periodu līdz 10 gadiem, kura laikā Eiropas Komisija nosaka, ka valsts atbalsts ir saderīgs ar lidostu darbību, piemēro vienīgi tām lidostām, kuru plūsma pārsniedz 1 miljonu pasažieru gadā. Ierosinātajam aizliegumam nevajadzētu izraisīt mazāko lidostu plaša mēroga slēgšanu. Tāpat ierosina, ka tabulā, kurā norādīta maksimālā ieguldījumu atbalsta intensitāte, to lidostu kategorija, kuru plūsma ir mazāk nekā 1 miljons pasažieru gadā, būtu jāpārdēvē par lidostām ar plūsmu no 300 000 līdz 1 miljonam pasažieru gadā;

32. piekrīt Eiropas Komisijai, ka jāizvairās no nerentablu lidostu skaita palielināšanās un liekas jaudas radīšanas, taču uzskata: tā kā nav juridiska pamata, lai finansējumu uzskatītu par valsts atbalstu (tāpat kā attiecībā uz mazajām vietējas nozīmes lidostām), noteikumi par valsts atbalstu nebūtu jāattiecinā uz šiem ieteikumiem, kuru mērķis ir vienotā tirgus integritātes labad nepieļaut dalībvalstu savstarpējās konkurences kropļošanu, nevis novērtēt valdību publiskā sektora izdevumu kvalitāti;

<sup>(16)</sup> Sk. Komisijas paziņojuma projekta "ES pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām" (2013) 80. punkta 1. apakšpunktu un 92. punktu.

<sup>(17)</sup> Turpat, 102. punkts.

**Vispārējās tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumi**

33. pieņem zināšanai, ka Komisija lidostu izveidi un uzturēšanu uzskata par tādu gadījumu grupu, kuriem var piešķirt kompensāciju par tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu, taču uzskata, ka piemērošanas joma viennozīmīgi ir pārāk šaura;
34. uzskata, ka jāapsver lidostu saglabāšana arī nomaļos apgabalos, kuri bez šīs lidostas būtu nošķirti no pārējās ES tik lielā mērā, ka tas ietekmētu sociālo un ekonomikas attīstību;
35. norāda, ka dalībvalstu un reģionālo un vietējo pašvaldību kompetencē ir noteikt vispārējās tautsaimnieciskas nozīmes uzdevumus un Komisija var pārbaudīt tikai acīmredzamas kļūdas;
36. uzskata, ka lidostu izveide un uzturēšana īpaši atbilst sabiedrības interesēm, ja tā uzlabo infrastruktūru neattīstītā reģionā, tādējādi šim reģionam paverot perspektīvu ekonomiski attīstīties;
37. uzskata, ka ir jāisteno Eiropas pārrobežu reģionu sadarbības politika to reģionālo lidostu koordinēšanai un/vai izveidei, kuras apkalpo reģionus, kas ietver vairāk nekā vienu dalībvalsti;

**Atbalsts tādu lidostu darbībai, kas apkalpo no 300 000 līdz 1 miljonam pasažieru gadā**

38. konstatē, ka Eiropas Komisija ir atzinusi: atbalsts mazo reģionālo lidostu darbībai lielā mērā atkarīgs no to nespējas segt savas darbības izmaksas. Komisija arī uzskata, ka ne ilgāk kā desmit gadu laikā šādas lidostas izdosies pārorientēt uz tādām pārvaldības metodēm, kas vērstas uz tirgu, ļaujot atgūt pietiekami daudz resursu, lai segtu darbības izmaksas;
39. pauž lielas šaubas, ka, ņemot vērā mazo reģionālo lidostu tirgus īpatnības, šāda pāreja var īstenoties, pirms lidostas apkalpoto pasažieru skaits pārsniedzis 1 miljonu gadā, ne tikai Komisijas paredzēto 10 gadu laikā;
40. principā piekrīt Eiropas Komisijas pieejai, kas vērsta uz tirgu un publisko resursu piešķiršanu efektīviem lidostu modeļiem, lai izvairītos no neefektīvu lidostu skaita palielināšanās un aizsargātu konkurenci lidostu un gaisa satiksmes uzņēmumu starpā;
41. tomēr uzskata, ka metode, ar kuras palīdzību Komisija iecerējusi sasniegt minētos mērķus, ir nepiemērota, jo tajā ignorēts fakts, ka atkarībā no lidostu lieluma un iezīmēm tirgus dinamika ir ļoti atšķirīga un līdz ar to lidostu pārvaldības uzņēmumi tikai šķietami darbojas vienā un tajā pašā tirgū;
42. norāda: Starptautiskā Lidostu padome (ACI) nesēn veiktā analizē<sup>(18)</sup> uzsvērusi, ka 80 % no lidostas izmaksām ir nemainīgās izmaksas, kas nav atkarīgas no pasažieru skaita un ir saistītas gan ar infrastruktūru, gan ar darbības izmaksām, kuras lielā mērā izriet no drošības prasībām: tas sadārdzina viena pasažiera izmaksas, padarot tās daudz augstākas nekā lielā lidostā, kur nemainīgās izmaksas iespējams sadalīt uz lielāku skaitu pasažieru, un mazajām lidostām ievērojami apgrūtina ienākumu un izdevumu līdzsvara panākšanu;
43. uzsver arī, ka mazajām lidostām ir raksturīgi strukturāli konkurences trūkumi, kas tām neļauj kompensēt nemainīgās izmaksas ne ar komercieņēmumiem, kas ir cieši saistīti ar tranzīta pasažieru apjomu, ne ar gaisa satiksmes uzņēmumu lidostu nodevu paaugstināšanu, kas padarītu vēl nepievilcīgāku ielidošanu šajās lidostās, kuras jau tāpat atrodas neizdevīgā situācijā to ierobežotās izmantošanas zonas un nepietiekamo savienojumu dēļ, tādējādi liekot gaisa satiksmes uzņēmumiem pievērsties lielākām lidostām;
44. norāda arī, ka lielai daļai mazo lidostu, kas apkalpo no 300 000 līdz 1 miljonam pasažieru gadā, ir tendence arī turpmāk palikt mazām, ņemot vērā nelabvēlīgos apstākļus teritorijās, kurās tās atrodas (salas, kalni, atrašanās tālu no centra, infrastruktūras neesamība, nepietiekami intermodālie savienojumi utt.). Tomēr to īpatsvars galvenajā un vispārējā TEN-T tīklā ir aptuveni 20 %<sup>(19)</sup>; tādējādi tām ir būtiska loma Eiropas mēroga tīklu nākotnē un stratēģijā "Eiropa 2020" noteikto savienojamības mērķu sasniegšanā;

<sup>(18)</sup> *Airports and State Aid: How To Protect Both Growth and Competition* (Lidostas un valsts atbalsts: kā aizsargāt gan izaugsmi, gan konkurenci), ACI, 2013.

<sup>(19)</sup> Turpat.

45. uzsver, ka nesen veikta analīze<sup>(20)</sup> liecina: salīdzinājumā ar kopējiem zaudējumiem, kas radušies lidostām ar mazāk nekā 1 miljonu pasažieru gadā, proti, 445 miljoni euro gadā, minēto lidostu ieguldījums ES IKP pieauguma jomā ir 16,15 miljardi euro gadā un 265 000 darbvietu;
46. tāpēc uzskata, ka ar jaunajām pamatnostādņēm – arī pēc maksimālā 10 gadu perioda beigām – nevajadzētu aizliegt atbalstu to lidostu darbībai, kuras apkalpo mazāk nekā 1 miljonu pasažieru gadā, kā arī atbalstu tālāko reģionu lidostām: šāds atbalsts ir vienīgais instruments, lai izlīdzinātu iepriekš minēto strukturālo trūkumu radītos kropļojumus, un tā radītās labvēlīgās ārējās ietekmes dēļ šis atbalsts ir pilnībā pamatots;
47. aicina Komisiju atzīt, ka labumam, ko mazajām reģionālajām lidostām piešķirtais valsts atbalsts rada Savienības iedzīvotājiem, jābūt prioritāram salīdzinājumā ar tikai finansiāla un saimnieciska rakstura apsvērumiem;
48. atgādina Komisijai galvenos pozitīvās ietekmes veidus, ko rada plašs un diferencēts mazo reģionālo lidostu piedāvājums: mobilitātes palielināšanās ne tikai valsts iekšienē, bet it īpaši arī Eiropas mērogā, pateicoties lielākam konkurences spiedienam uz gaisa satiksmes tarifiem un izmaksu samazināšanai; kā arī Savienības sociālās, kultūras un teritoriālās kohēzijas nostiprināšana;
49. piekrīt nepieciešamībai uzraudzīt, lai publiskais atbalsts mazajām lidostām netiktu izmantots citu saņēmēju, nevis lidostas infrastruktūru šķērssubsidēšanai;
50. aicina pārejas perioda beigas uzskatīt par termiņa vidusposma pārskatu, kas neizslēdz iespēju arī pēc pārejas perioda beigām turpināt piešķirt darbības atbalstu, ja turpina pastāvēt attiecīgi priekšnoteikumi. Turklāt Komiteja ierosina, lai, līdzīgi kā tas paredzēts ieguldījumu atbalstam, atbalsts darbībai tiktu pielāgots proporcionāli lidostas lielumam un iespējamai tās pārvaldības efektivitātes palielināšanai; šis atbalsts nevar un nedrīkst būt stingri noteikts 10 % apmērā gadā visām lidostām bez izšķirības;
51. uzskata, ka maksimālais 24 mēnešu laikposms, kas paredzēts jaunu maršrutu izveidošanai, būtu jāsaprot arī kā 24 mēneši, kuri nav secīgi, jo mazajās lidostās ir īpaši izplatīts bieži vien ar tūrismu saistīto sezonālo lidojumu uzņēmējdarbības modelis;

### ***Ieguldījumu atbalsts lidostām***

52. pauž bažas, ka Komisijas ierosinātās no lieluma atkarīgās stingrās finansēšanas kvotas ieguldījumu izmaksu segšanai noteiktas, neņemot vērā dažādu gadījumu specifiku, tāpēc aicina Komisiju, pamatojoties uz tās līdzšinējo lēmumu pieņemšanas praksi, atbalstu piešķirt elastīgi, ja lidosta kalpo kopējam mērķim (galvenokārt transporta savienojumi, reģiona attīstība), ja ir sagaidāms, ka tās darbība ilgtermiņā būs rentabla, ņemot vērā satiksmes prognozes un uzņēmējdarbības plānu, un ja pasažieriem un aviosabiedrībām ir nodrošināta nediskriminējoša piekļuve; uzskata par neatbilstīgu priekšlikumu noteikt valsts atbalsta lielumu atkarībā no ieguldījumiem šādās lidostās, kurām ieguldījumu sekmīga rezultāta gadījumā ir tiesības uz atbalsta maksājumu, augstākais, 25 % apmērā; ierosina noteikt, ka 25 % likme nav pilnībā saistīta ar atmaksājamo avansa maksājumu;
53. norāda uz nozares analīzes rezultātiem<sup>(21)</sup>, kas liecina, ka lidostām izdodas sasniegt konkurētspējīgus apjomradītus ietaupījumus tikai tad, ja gadā ir sasniegts 5 miljonu pasažieru sliekšnis: Eiropas Komisija pati atzinusi, ka lidostām kuras apkalpo 3–5 miljonus pasažieru gadā, ne vienmēr izdodas segt visas savas izmaksas;

### ***Lidostu intermodalitātes finansēšana***

54. mudina atbalstīt plānus par lidostu esošo infrastruktūru pārveidošanu reģionālajos centros, kuri būtu saskaņoti ar reģionālā transporta intermodalitātes attīstību; piekrīt, ka Savienībai, kā atzīts jau 2011. gada Baltajā grāmatā par transporta politiku<sup>(22)</sup>, steidzami jāveic pasākumi visu transporta veidu integrācijai, jo sevišķi dzelzceļa un gaisa satiksmes modālai integrācijai, un aicina Komisiju turpināt valsts atbalsta modernizāciju, lai jaunie noteikumi atvieglotu publiskās intervences pasākumus ar mērķi novērst minētos gaisa transporta sistēmas infrastruktūras bīstamos trūkumus un modālo sadrumstalotību, uzskatot tos par publiskās politikas neatņemamu sastāvdaļu Eiropas iedzīvotāju mobilitātes atbalstam;

<sup>(20)</sup> Turpat.

<sup>(21)</sup> Turpat.

<sup>(22)</sup> COM(2011) 144 final



**Globālās konkurences izaicinājumi**

55. atgādina, ka Eiropas ekonomikā aviācija ir būtiski svarīga gan Savienības iedzīvotājiem, gan uzņēmumiem; tā ir radījusi vairāk nekā 5 miljonus darbvieta, un tās devums Eiropas IKP ir 365 miljardi euro jeb 2,4 %. Tas ir nozīmīgs ieguldījums ekonomikas izaugsmē, nodarbinātībā, tūrismā, cilvēku savstarpējos kontaktos, kā arī Savienības reģionālajā un sociālajā kohēzijā, un aviācijai joprojām ir ļoti svarīga loma, lai savienotu Eiropu ar pārējo pasauli;

56. piekrīt, ka ar negodīgu praksi nedrīkst kropļot konkurenci ne ES iekšienē, ne ārpus tās. Komiteja aicina Komisiju nodrošināt, ka centieni īstenot iekšējo tirgu neierobežo Savienības spēju sastapties ar izaicinājumiem globālajā konkurencē ar valstīm, kas šobrīd ir mūsu galvenās konkurentes un salīdzinājumā ar kurām pati Komisija ir novērojusi satraucošu un pieaugošu Eiropas aviācijas konkurētspējas zudumu <sup>(23)</sup>;

57. uzskata, ka konkurence attiecībā uz jauniem maršrutiem neaprobežojas ar Eiropu, bet ir globāla. Ja nomaļie reģioni vēlas saglabāt konkurētspēju vai kļūt saimnieciski konkurētspējīgi, ir vajadzīgs atbalsts savienojamības uzlabošanai, lai mazinātu risku, kas raksturīgs jaunu maršrutu ekspluatācijas uzsākšanai. Šādi savienojumi ar galamērķiem ārpus ES teritorijas kļūst aizvien nozīmīgāki, lai uzturētu un attīstītu savienojumus ar jau esošiem un jauniem tirgiem un tiešo saimniecisko labumu, ko tie var sniegt, un ar zināmiem nosacījumiem varētu atbalstīt arī šādus maršrutus un savienojumus;

58. atgādina, ka Savienības stingrā kontroles sistēma valsts atbalsta jomā pasaulē ir unikāla un ka Eiropas aviācija nevar konkurēt globālā līmenī, ja tiek ignorēts milzīgais publiskais finansējums, ko lidostu infrastruktūrā un gaisa satiksmes uzņēmumos turpina ieguldīt ASV, Āzijā un Vidējos Austrumos. Tas bīstami ietekmē ES konkurētspēju: modernizācijā šo scenāriju nedrīkst ignorēt, un Savienība šobrīd nevar atļauties saglabāt ierobežojošu pieeju, it īpaši attiecībā uz publisko atbalstu infrastruktūrai, tādējādi riskējot vēl vairāk apdraudēt Eiropas aviācijas nozares un visas ES ekonomikas konkurētspēju.

Briselē, 2013. gada 28. novembrī

*Reģionu komitejas  
priekšsēdētājs*

Ramón Luis VALCÁRCEL SISO

---

<sup>(23)</sup> COM(2012) 556 final.