



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 12.12.2014
COM(2014) 747 final

**ODGOVORI KOMISIJE NA POSEBNO POROČILO EVROPSKEGA
RAČUNSKEGA SODIŠČA**

**„LETALIŠKA INFRASTRUKTURA, FINANCIRANA S SREDSTVI EU: SLABA
STROŠKOVNA UČINKOVITOST“**

ODGOVORI KOMISIJE NA POSEBNO POROČILO EVROPSKEGA RAČUNSKEGA SODIŠČA

„LETALIŠKA INFRASTRUKTURA, FINANCIRANA S SREDSTVI EU: SLABA STROŠKOVNA UČINKOVITOST“

POVZETEK

III. Komisija pozdravlja zaključke Sodišča glede revidiranih projektov za obdobji 2000–2006 in 2007–2013 ter priznava, da v teh programskih obdobjih podpora iz kohezijskih sredstev za letališko infrastrukturo v nekaterih primerih ni pomenila učinkovite porabe sredstev EU. Poudariti želi, da so bile pridobljene izkušnje že uporabljene in zato je v zakonodaji za programsko obdobje 2014–2020 uporabljen bistveno drugačen pristop.

Nov regulativni okvir je strožji, kar zadeva naložbe v letališko infrastrukturo, in omejuje možnosti na izboljšave okoljske učinkovitosti in varnostih elementov infrastrukture. Poleg tega se službe Komisije pri pogajanjih bolj omejujejo in se osredotočajo zlasti na letališča, ki so del osrednjega omrežja TEN-T.

Kar zadevo strateško načrtovanje, novi okvir kot poseben predhodni pogoj zahteva že obstoječe prometne načrte na regionalni ali nacionalni ravni, ki določajo celovito prometno strategijo po sektorjih in prispevek k dokončanju omrežja TEN-T ter vključujejo seznam projektov za izvajanje („zrela in realna projektna struktura“). Komisija v celoti upošteva te načrte pred odobritvijo katerega koli operativnega programa, ki predvideva naložbe v prometni sektor.

V zvezi z velikimi projekti je Komisija sprejela delegirane in izvedbene akte, ki določajo postopek pregleda kakovosti in kakovostne elemente analize stroškov in koristi, ki jih je treba upoštevati pri vseh velikih projektih, kot so glavne koristi in stroški po sektorjih, seznam tveganj, ki jih je treba preučiti, natančna referenčna obdobja po sektorjih itd. Poleg tega bodo kmalu izdane smernice za analizo stroškov in koristi, ki bodo vsebovale praktična priporočila za posamezne sektorje in študije primerov, da bodo upravičenci lahko prilagodili svoje projekte tako, da bi imeli čim boljšo dodano vrednost EU.

Pri vseh velikih projektih bo pred odobritvijo Komisije obvezen pregled kakovosti, ki ga bo izvedla Komisija ali pa neodvisni strokovnjaki (Jaspers (skupna pomoč pri podpori projektov v evropskih regijah) ali drugi subjekti, ki jih imenujejo države članice in potrdi Komisija).

IV. Komisija ugotavlja, da se lahko regionalna letališča pogosto uporabljajo za komunikacijske namene na ravni regije ali skupnosti, javni organi pa želijo ohraniti njihovo delovanje tudi zaradi drugih razlogov, ne samo finančnih. Zato se ohranja delovanje javne prometne infrastrukture, ki ni donosna in zahteva državno podporo.

Dejstvo, da Komisija nima popolnega in podrobnega poznavanja vseh projektov, financiranih s sredstvi EU, po vsej EU in po sektorjih, ne pomeni, da ne izpolnjuje svoje regulativne nadzorne vloge. Nasprotno, Komisija izvaja svojo nadzorno vlogo, pogosto prek svojih regulativnih pooblastil, z letnim poročanjem in spremljanjem, po potrebi tudi na ravni posameznih projektov, priložnostno obravnavo problematičnih vprašanj in posebnimi revizijami. Poleg tega je Komisija v preteklosti zavrnila sofinanciranje regionalnih letališč, za katera ni bilo nedvomnih poslovnih razlogov in se niso zdela utemeljena z vidika kohezije.

Komisija ugotavlja tudi, da so bili projekti Kohezijskega sklada v obdobju 2000–2006 neposredno odobreni, medtem ko so bili v obdobju 2007–2013 vključeni v programe in posamično odobreni le, če je šlo za velike projekte. Komisija je v obdobju 2007–2013 sprejela ukrepe za izboljšanje ocenjevanja velikih projektov, in sicer z uvedbo pobude Jaspers (skupna pomoč pri podpori projektov v evropskih regijah), ki zagotavlja tehnično pomoč državam članicam, pripravo izčrpnih

smernic za analizo stroškov in koristi ter uporabo zunanjega strokovnega znanja in izkušenj, če je to potrebno.

V obdobju 2007–2013 je Komisija prejela 17 vlog za velike projekte za letališča. Komisija posveča med ocenjevanjem veliko pozornosti vprašanju skupnih stroškov projekta, koristi in dodane vrednosti za družbo. To je privedlo do posameznih primerov, kot je zmanjšanje obsega projektov (npr. letališči Iasi in Vroclav) ali vključitev pogojev v sklep o odobritvi (za letališče Gdansk zaradi gradbenih načrtov za sosednje letališče v Gdynii). Komisija je vedno skrbno preverila analizo povpraševanja. V nekaterih primerih je Komisija pozvala nacionalne organe, naj opustijo projekte (npr. letališči v mestih Kielce in Białystok) zaradi nezadostnega povpraševanja in pomislekov Komisije v zvezi s finančno vzdržnostjo teh letališč.

V.

(i) Komisija sprejema to priporočilo in ga bo izvajala med pogajanjimi o operativnih programih za obdobje 2014–2020. Pristop služb Komisije med pogajanjimi je, da se financiranje letališke infrastrukture s sredstvi EU osredotoča zlasti na letališča, ki so del osrednjega omrežja TEN-T. Komisija zahteva tudi, da celostni osrednji prometni načrti služijo kot podlaga za izbiro prednostnih prometnih naložb. Vse naložbe morajo prispevati k doseganju ciljev zadevne prednostne osi in zlasti pri naložbah v katero koli letališče bi morali biti predhodno podrobno ocenjeni ekonomska sposobnost in konkurenčnost (npr. ali bi lahko naložbe financirali zasebni subjekti). Poleg tega bi morale naložbe temeljiti na rezultatih, ki so v zahtevani študiji izvedljivosti ocenjeni kot verjetni, in pozitivni analizi stroškov in koristi.

(ii) Komisija se strinja glede pomembnosti usklajenega strateškega načrtovanja za letališča, da v prihodnje ne bi prišlo do neustreznih zmogljivosti.

Komisija se strinja s priporočilom, ki je naslovljeno na države članice (usklajeni regionalni, nacionalni in, kjer je primerno in mogoče, nadnacionalni načrti za razvoj letališč). Komisija bo preverila izvajanje med pogajanjimi o operativnih programih za obdobje 2014–2020, in sicer z oceno prometnih načrtov v okviru izpolnjevanja predhodnih pogojev. Glej tudi odgovor na odstavke 68–71.

Na drugi ravni bo Komisija okrepila spremljanje in ocenjevanje sposobnosti trga zračnega prometa EU za spopadanje s prihodnjimi izzivi in prepoznavanje priložnosti.

UVOD

1. Zadnja študija Eurocontrola o izzivih za rast iz leta 2013 potrjuje in ponovno poudarja, da letališke zmogljivosti ostajajo velik izziv, ki je bil prepoznan že v predhodnih študijah.

V najverjetnejšem primeru (omejene zmogljivosti) bo v letu 2035 za 50 % več letov kot leta 2012. Skoraj dveh milijonov letov ne bo mogoče izvesti (12 % skupnega povpraševanja potnikov) zaradi krčenja načrtov za širitev letališč. To je enako približno 120 milijonom potnikom, ki ne bodo mogli opraviti povratnih letov (skupno 240 milijonov potnikov na leto).

Poleg tega bo do leta 2035 več kot 20 letališč delovalo v svoji polni ali skoraj polni zmogljivosti v primerjavi z le tremi v letu 2012 („žarišča“ – vključno z letališči v Španiji in Grčiji).

Študija kaže, da je neustrezna zmogljivost tema za nadaljnjo razpravo in da bo po nedavnih poročilih o načrtih za širitev letališč v naslednjih 20 letih v Evropi prišlo do pomanjkanja zmogljivosti.

Vir: Študija „Challenges of Growth 2013“ (Izzivi za rast 2013), na voljo na <https://www.eurocontrol.int/articles/challenges-growth>

6. Komisija je v beli knjigi o prometni politiki iz leta 2011 ocenila, da je preobremenjenost velik problem. Ugotovila je, da je treba letalske zmogljivosti „optimizirati in jih po potrebi povečati zaradi naraščajočega povpraševanja po potovanju“. [Vstavi opombo: Bela knjiga iz leta 2011 z naslovom Načrt za enotni evropski prometni prostor (odstavek 28), ki je na voljo na <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN>]

V poznejšem spremnem sporočilu k letališkemu svežnju iz leta 2011 je Komisija potrdila, da je preobremenjenost letališč izziv za Evropo. Če bo talna zmogljivost letališč nezadostna, bo ogrožen uspeh projekta enotnega evropskega neba kot celote. Obenem se evropski letalski sektor srečuje z vse večjo konkurenco in premikom trga mednarodnega letalskega prometa v smeri regij, kot so Azijsko-pacifiška regija, Bližnji vzhod in Latinska Amerika, ki ogrožajo privilegiran položaj Evrope kot stičišča svetovnega letalskega omrežja in koristi, ki jo zagotavlja ta položaj v smislu povezljivosti. [Vstavi opombo: Sporočilo o evropski politiki na področju letališč iz leta 2011, na voljo na http://ec.europa.eu/transport/modes/air/airports/index_en.htm]

OBSEG REVIZIJE IN REVIZIJSKI PRISTOP

21.

Prva alineja: Čeprav se je zračni promet v EU-27 od leta 2010 povečal, Komisija meni, da ni bilo nobene splošne oživitve zračnega prometa v obdobju 2007–2013. Povprečne številke za celotno EU same po sebi ne morejo odražati različnega razvoja zračnega prometa v različnih državah članicah, ki se med seboj bistveno razlikujejo. Leta 2010 je 21 držav članic zabeležilo povečanje in 6 zmanjšanje števila potnikov; leta 2011 je 25 držav članic zabeležilo povečanje in 2 zmanjšanje števila potnikov; leta 2012 je 18 držav članic zabeležilo povečanje in 9 zmanjšanje števila potnikov; leta 2013 pa 21 držav članic povečanje in 6 zmanjšanje števila potnikov. Nihanje med povečanjem in zmanjšanjem števila potnikov v zadnjih nekaj letih je bilo znatno v Španiji, Italiji in Grčiji – gospodarske tegobe vseh treh so dobro dokumentirane. Podatki Eurostata za leto 2013 potrjujejo, da število letalskih potnikov v Grčiji in Španiji ni doseglo ravni pred krizo.

Druga alineja: Komisija meni, da v revidiranih državah članicah ni jasnega trenda razvoja potniškega zračnega prometa. Za obdobje 2007–2013 se je zračni promet v Grčiji zmanjšal za 3,3 %, v Španiji pa za 3,5 %. V Španiji se je potniški zračni promet zmanjšal v letih 2008, 2009, 2012 in 2013, v Grčiji v letih 2008, 2009, 2010 in 2012, v Italiji pa v letih 2008, 2009, 2012 in 2013.

Tretja alineja: Komisija ugotavlja, da gospodarstvo v EU-27 bodisi stagnira bodisi je v recesiji od leta 2007, z edino izjemo v letih 2010 in 2011. Nekatero revidirano državo članico se spopadajo z velikim padcem BDP: Grčija je že šesto leto zapored v recesiji, Italija in Španija pa sta bili v recesiji štiri od šestih let. Zato Komisija meni, da kriza resno in trajno vpliva na zračni promet.

OPAŽANJA

Skupni odgovor na odstavek 28 in 30.

Letališča predstavljajo infrastrukturo z dolgo življenjsko dobo. Komisija meni, da je treba stopnjo uporabe letališč preveriti med celotno življenjsko dobo izvršene naložbe, da bi ocenili, ali so letališča dosegla polno operativno uporabo. Poleg tega bi bila gradnja letališke infrastrukture v fazah, da bi bila ta blizu ali tik nad referenčno vrednostjo, sicer idealna, vendar bi v praksi pomenila, da bi bilo treba na letališču nenehno izvajati dela, kar bi zahtevalo posebne ureditve in motnje pri delovanju in storitvah, ki jih letališče ponuja.

37. Komisija meni, da je težko prepoznati trend iz podatkov o potniškem prometu za obdobje 2007–2013, na katere se Sodišče opira pri ponovnem izračunu stroškov na dodatnega potnika. Zato Komisija meni, da bi bila ocena na podlagi mejnikov in vmesnih pregledov ustrezna podlaga za oceno stroškovne učinkovitosti projektov. Glej tudi odgovor Komisije na odstavek 21.

Skupni odgovor na odstavke 40–43.

Finančno vzdržnost za namen ocene velikih projektov na področju kohezijske politike Komisija razume kot zmogljivost projekta, da ustvari dovolj prihodkov za pokrivanje stroškov obratovanja v vsakem letu njegovega delovanja, in ne sposobnost ustvarjanja dobička. Čeprav bi bilo idealno, da bi bila podpora EU zagotovljena za donosno infrastrukturo, pa se dogaja, da določene prometne infrastrukture ustvarjajo izgubo kljub obstoju prihodkov, in v takih primerih je odločitev o zagotovitvi podpore EU odvisna od tega, ali je projekt družbeno in gospodarsko zaželen (tj. prinaša več koristi kot stroškov).

45. Regionalna letališča se lahko uporabljajo za komunikacijske namene na ravni regije ali skupnosti, javni organi pa želijo ohraniti njihovo delovanje tudi zaradi drugih razlogov, ne samo finančnih. Zato se ohranja delovanje javne prometne infrastrukture, ki ni donosna in zahteva državno podporo.

50. Med letoma 2007 in 2013 se je potniški zračni promet v Španiji zmanjšal za približno 3,5 %, v Grčiji pa za 3,3 %. Komisija meni, da so revidirana letališča sledila temu trendu in prav tako zabeležila zmanjšanje prometa, kar je v skladu s stanjem španskega in grškega gospodarstva, ki sta že od leta 2007 skoraj neprekinjeno v recesiji.

Glej tudi odgovor Komisije na odstavek 21.

Skupni odgovor Komisije na odstavke 53–55.

Opredelitev, ki jo uporablja Komisija za izdajo sklepov o državni pomoči je, da „[c]iljno območje letališča“ na splošno pomeni geografsko tržno mejo, ki je običajno določena na približno 100 kilometrov ali 60 minut potovanja z avtomobilom, avtobusom, vlakom ali hitrim vlakom. Vendar je lahko ciljno območje danega letališča različno in mora upoštevati posebnost vsakega posameznega letališča. Velikost in oblika ciljnega območja se razlikujeta med letališči in sta odvisni od različnih značilnosti letališča, vključno z njegovim poslovnim modelom, lokacijo in letalskimi destinacijami, na katere opravlja lete.“ Prag 100 km (200 km, če obstaja železniška proga za visoke hitrosti) je enako opredeljen v členu 24 uredbe o TEN-T, ki določa merila za komponente infrastrukture zračnega prometa. Kot je navedlo Sodišče, so službe Komisije v nedavni študiji o dostopnosti potniških letov v Evropi sprejele zaključke na podlagi ciljnega območja letališča v obsegu 90 minut potovalnega časa do letališča. Komisija meni, da bi se morali pri ciljnih območjih letališč upoštevati tudi drugi elementi, kot so poslovni model letališča, število in vrsta destinacij, razpoložljivost letaliških zmogljivosti na drugih letališčih, javne prometne povezave, časovno občutljivi potniki ter podatek, ali letališče služi predvsem domačim prebivalcem ali obiskovalcem, ki pripotujejo na to območje.

Regionalna letališča pogosto ne ponujajo letov na iste destinacije in enako pogosto kot njihova sosednja letališča, to pa še toliko bolj drži za glavno letališče v državi članici.

Skupni odgovor na odstavke 61–63.

Kar zadeva strateško načrtovanje, je bila za obdobje 2014–2020 uvedena korenita reforma, po kateri pravni okvir določa izpolnjevanje posebnih predhodnih pogojev v prometnem sektorju, ki zahtevajo obstoj določenega celostnega načrta ali okvira na nacionalni ali regionalni ravni pred odobritvijo podpore za operativne programe. Prometni načrt naj bi določil prispevek k enotnemu evropskemu prometnemu prostoru, osrednjemu in celovitemu omrežju TEN-T, v katerega bodo vložena sredstva iz ESRR in Kohezijskega sklada, ter realno in zrelo strukturo projektov, ki se bodo izvajali v okviru operativnih programov.

Operativni programi vključujejo analizo stanja in posebnih potreb v času programskega načrtovanja ter povezavo z načrtovanimi intervencijami. Komisija jih kot takšne šteje za dokumente načrtovanja za namen intervencij, sofinanciranih s sredstvi EU.

Skupni odgovor na odstavka 66 in 67.

V okviru sistema deljenega upravljanja so pooblastila deljena med Komisijo in državami članicami, pri čemer so države članice pristojne za vsakodnevno upravljanje, Komisija pa je odgovorna za spremljanje in pregled na ravni programa (in ne na ravni projekta). To pomeni, da Komisija ne bi smela in ne more osnovati svojih dejavnosti izvajanja in spremljanja skladnosti s sklicevanjem na podrobne podatke o vsakem posameznem projektu, glede na to, da je v okviru kohezijske politike vsako leto sofinanciranih na tisoče projektov.

ZAKLJUČKI IN PRIPOROČILA

Skupni odgovor na odstavke 68–71.

Komisija pozdravlja zaključke Sodišča glede revidiranih projektov za obdobji 2000–2006 in 2007–2013 ter se strinja, da v teh programskih obdobjih podpora iz kohezijskih sredstev za letališko infrastrukturo v nekaterih primerih ni pomenila učinkovite porabe sredstev EU. Poudariti želi, da so bile pridobljene izkušnje že uporabljene in zato je v zakonodaji za programsko obdobje 2014–2020 uporabljen bistveno drugačen pristop.

Nov regulativni okvir je strožji, kar zadeva naložbe v letališko infrastrukturo, in omejuje možnosti na izboljšave okoljske učinkovitosti in varnostih elementov infrastrukture. Poleg tega se službe Komisije pri pogajanjih bolj omejujejo in se osredotočajo zlasti na letališča, ki so del osrednjega omrežja TEN-T.

Kar zadevo strateško načrtovanje, novi okvir kot poseben predhodni pogoj zahteva že obstoječe prometne načrte na regionalni ali nacionalni ravni, ki določajo celovito prometno strategijo po sektorjih in prispevek k dokončanju omrežja TEN-T ter vključujejo seznam projektov za izvajanje („zrela in realna projektna struktura“). Komisija v celoti upošteva te načrte pred odobritvijo katerega koli operativnega programa, ki predvideva naložbe v prometni sektor.

V zvezi z velikimi projekti je Komisija sprejela delegirane in izvedbene akte, ki določajo postopek pregleda kakovosti in kakovostne elemente analize stroškov in koristi, ki jih je treba upoštevati pri vseh velikih projektih, kot so glavne koristi in stroški po sektorjih, seznam tveganj, ki jih je treba preučiti, natančna referenčna obdobja po sektorjih itd. Poleg tega bodo kmalu izdane smernice za analizo stroškov in koristi, ki bodo vsebovale praktična priporočila za posamezne sektorje in študije primerov, da bodo upravičenci lahko prilagodili svoje projekte tako, da bi imeli čim boljšo dodano vrednost EU.

Pri vseh velikih projektih bo pred odobritvijo Komisije obvezen pregled kakovosti, ki ga bo izvedla Komisija ali pa neodvisni strokovnjaki (Jaspers (skupna pomoč pri podpori projektov v evropskih regijah) ali drugi subjekti, ki jih imenujejo države članice in potrdi Komisija).

69.

Prva alineja: Komisija meni, da je treba stopnjo uporabe letališč preveriti med celotno življenjsko dobo izvršene naložbe, da bi ocenili, ali so letališča dosegla polno operativno uporabo.

70. Regionalna letališča se lahko uporabljajo za komunikacijske namene na ravni regije ali skupnosti, javni organi pa želijo ohraniti njihovo delovanje tudi zaradi drugih razlogov, ne samo finančnih. Zato se včasih ohranja delovanje javne prometne infrastrukture, ki ni donosna in zahteva državno podporo.

Priporočilo 1

Komisija sprejema to priporočilo in ga bo izvajala med pogajanjimi o operativnih programih za obdobje 2014–2020. Pristop služb Komisije med pogajanjimi je, da se financiranje letališke infrastrukture s sredstvi EU osredotoča zlasti na letališča, ki so del osrednjega omrežja TEN-T.

Komisija zahteva tudi, da celostni osrednji prometni načrti služijo kot podlaga za izbiro prednostnih prometnih naložb. Vse naložbe morajo prispevati k doseganju ciljev zadevne prednostne osi in zlasti pri naložbah v katero koli letališče bi morali biti predhodno podrobno ocenjeni ekonomska sposobnost in konkurenčnost (npr. ali bi lahko naložbe financirali zasebni subjekti). Poleg tega bi morale naložbe temeljiti na rezultatih, ki so v zahtevani študiji izvedljivosti ocenjeni kot verjetni, in pozitivni analizi stroškov in koristi.

72. Opredelitev, ki jo uporablja Komisija za izdajo sklepov o državni pomoči je, da „[c]iljno območje letališča“ na splošno pomeni geografsko tržno mejo, ki je običajno določena na približno 100 kilometrov ali 60 minut potovanja z avtomobilom, avtobusom, vlakom ali hitrim vlakom. Vendar je lahko ciljno območje danega letališča različno in mora upoštevati posebnost vsakega posameznega letališča. Velikost in oblika ciljnega območja se razlikujeta med letališči in sta odvisni od različnih značilnosti letališča, vključno z njegovim poslovnim modelom, lokacijo in letalskimi destinacijami, na katere opravlja lete.“ Prag 100 km (200 km, če obstaja železniška proga za visoke hitrosti) je enako opredeljen v členu 24 uredbe o TEN-T, ki določa merila za komponente infrastrukture zračnega prometa. Kot je navedlo Sodišče, so službe Komisije v nedavni študiji o dostopnosti potniških letov v Evropi sprejele zaključke na podlagi ciljnega območja letališča v obsegu 90 minut potovalnega časa do letališča. Komisija meni, da bi se morali pri ciljnih območjih letališč upoštevati tudi drugi elementi, kot so poslovni model letališča, število in vrsta destinacij, razpoložljivost letalskih zmogljivosti na drugih letališčih, javne prometne povezave, časovno občutljivi potniki ter podatek, ali letališče služi predvsem domačim prebivalcem ali obiskovalcem, ki pripotujejo na to območje.

Regionalna letališča pogosto ne ponujajo letov na iste destinacije in enako pogosto kot njihova sosednja letališča, to pa še toliko bolj drži za glavno letališče v državi članici.

Dejstvo, da Komisija nima popolnega in podrobnega poznavanja vseh projektov, financiranih s sredstvi EU, po vsej EU in po sektorjih, ne pomeni, da ne izpolnjuje svoje regulativne nadzorne vloge. Nasprotno, Komisija izvaja svojo nadzorno vlogo, pogosto prek svojih regulativnih pooblastil, z letnim poročanjem in spremljanjem, po potrebi tudi na ravni posameznih projektov, priložnostno obravnavo problematičnih vprašanj in posebnimi revizijami. Poleg tega je Komisija v preteklosti zavrnila sofinanciranje regionalnih letališč, za katera ni bilo nedvomnih poslovnih razlogov in se niso zdela utemeljena z vidika kohezije.

Komisija ugotavlja tudi, da so bili projekti Kohezijskega sklada v obdobju 2000–2006 neposredno odobreni, medtem ko so bili v obdobju 2007–2013 vključeni v programe in posamično odobreni le, če je šlo za velike projekte. Komisija je v obdobju 2007–2013 sprejela ukrepe za izboljšanje ocenjevanja velikih projektov, in sicer z uvedbo pobude Jaspers (skupna pomoč pri podpori projektov v evropskih regijah), ki zagotavlja tehnično pomoč državam članicam, pripravo izčrpnih smernic za analizo stroškov in koristi ter uporabo zunanjega strokovnega znanja in izkušenj, če je to potrebno.

V obdobju 2007–2013 je Komisija prejela 17 vlog za velike projekte za letališča. Komisija posveča med ocenjevanjem veliko pozornosti vprašanjem skupnih stroškov projekta, koristi in dodane vrednosti za družbo. To je privedlo do posameznih primerov, kot je zmanjšanje obsega projektov (npr. letališči Iasi in Vroclav) ali vključitev pogojev v sklep o odobritvi (za letališče Gdansk zaradi gradbenih načrtov za sosednje letališče v Gdynii). Komisija je vedno skrbno preverila analizo povpraševanja. V nekaterih primerih je Komisija pozvala nacionalne organe, naj opustijo projekte (npr. letališči v mestih Kielce in Białystok) zaradi nezadostnega povpraševanja in pomislekov Komisije v zvezi s finančno vzdržnostjo teh letališč.

Priporočilo 2

Komisija se strinja glede pomembnosti usklajenega strateškega načrtovanja za letališča, da v prihodnje ne bi prišlo do neustreznih zmogljivosti.

Komisija se strinja s priporočilom, ki je naslovljeno na države članice (usklajeni regionalni, nacionalni in, kjer je primerno in mogoče, nadnacionalni načrti za razvoj letališč). Komisija bo preverila izvajanje med pogajanjimi o operativnih programih za obdobje 2014–2020, in sicer z oceno prometnih načrtov v okviru izpolnjevanja predhodnih pogojev. Glej tudi odgovor na odstavke 68–71.

Na drugi ravni bo Komisija okrepila spremljanje in ocenjevanje sposobnosti trga zračnega prometa EU za spopadanje s prihodnjimi izzivi in prepoznavanje priložnosti.