



Pomoc publiczna w sektorze lotniczym:

Nowe wytyczne Komisji Europejskiej

Jacek P. Krawczyk

Przewodniczący Grupy Pracodawców

Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

20 marca 2014

Sektor lotniczy w Europie

Ponad 15 milionów operacji lotniczych rocznie

150 rozkładowych linii lotniczych

Sieć ponad 440 lotnisk

60 agencji nadzorujących ruch lotniczy (niestety...)

827 milionów pasażerów w 2012 roku (źródło: Eurostat)

Środek transportu dla 40% wartości europejskiego importu i eksportu

**Mimo kryzysu prognozy dynamicznego wzrostu
ruchu lotniczego w Europie (50% w ciągu 10-20 lat wg Eurocontrol)**



Sektor lotniczy w Europie

Większość lotnisk to małe porty regionalne
(60% obsługuje poniżej 1 mln pasażerów rocznie)

Tanie linie lotnicze (Low Cost Carriers – LCC)

- Największa dynamika wzrostu
- Od 2011 udział w rynku większy niż tradycyjnych przewoźników (42,4%)
- Niekwestionowany „pośredni” beneficjent pomocy publicznej

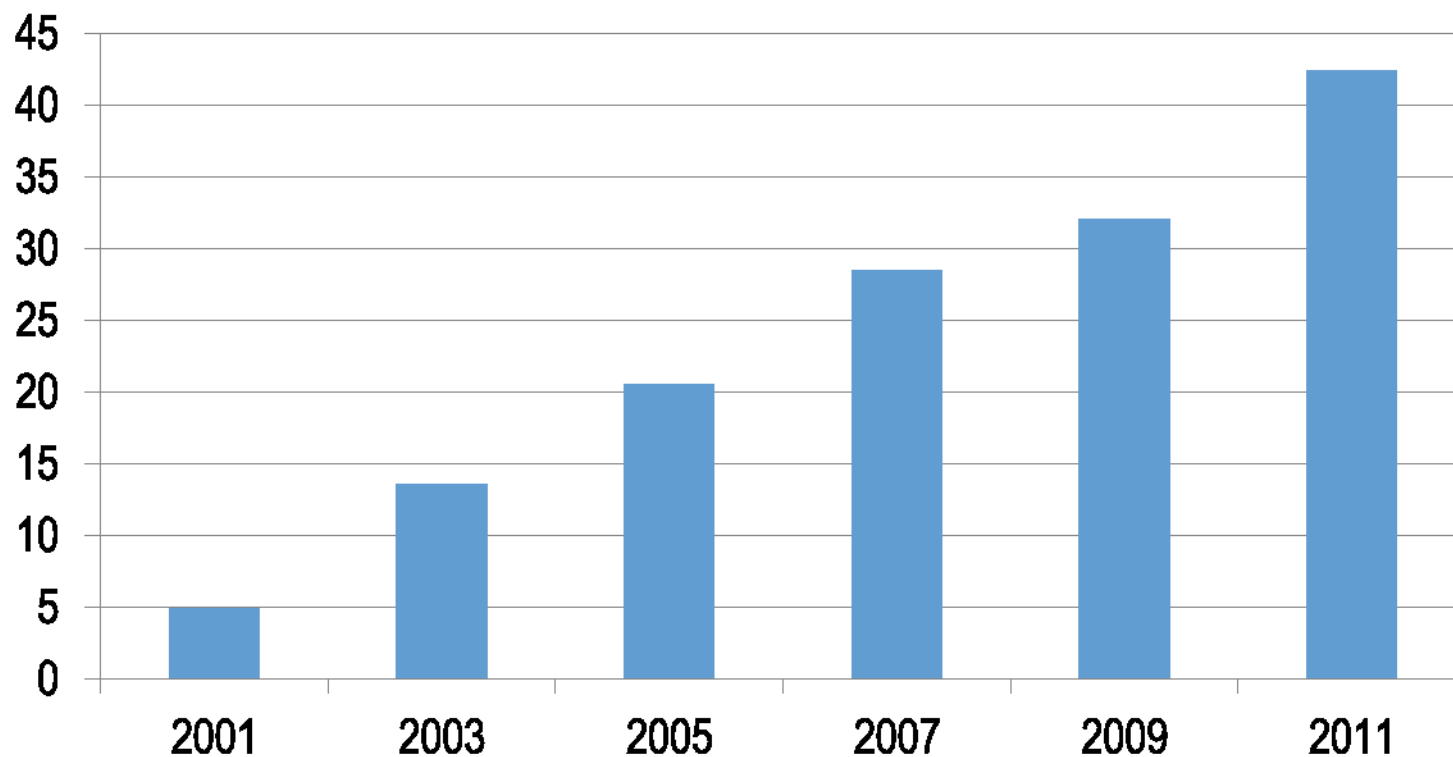
Rosnąca konkurencja wewnętrzna i zewnętrzna dla lotnisk i linii

- LCC vs. tradycyjne linie: model hubów vs. model point-to-point
- Długie trasy: konkurencja z przewoźnikami z Azji i krajów Zatoki Perskiej



Sektor lotniczy w Europie

Udział LCC w rynku lotniczym w Europie (%)



Pomoc publiczna w lotnictwie – stan obecny:

KE prowadzi obecnie **28 postępowań** dotyczących pomocy publicznej dla lotnisk i ich umów z liniami lotniczymi (sprawy dotyczą m.in. lotnisk w Niemczech, Francji, Austrii, Włoszech, Hiszpanii i Rumunii, kilka spraw dotyczy Ryanaira).

65% małych lotnisk w Europie **przynosi straty** (wg. ACI Europe)



Lotniska regionalne:

Zalety:

- Zwiększają dostępność regionów
- Pozytywny wpływ na rozwój gospodarczy

Wady:

- Publiczne fundusze często prowadzą do duplikacji lotnisk na małym obszarze (kanibalizacja ruchu)
- Większość nie generuje wystarczających przychodów by pokryć działalność operacyjną (42% lotnisk w UE przynosi straty)
- Brak współpracy pomiędzy lotniskami
- Brak krajowych planów zintegrowanego rozwoju lotnisk, decyzje o budowie nowych portów zwykle zapadają na poziomie samorządowym



Nowe wytyczne KE w sprawie pomocy publicznej

Okres przejściowy na
pomoc operacyjną

Lepiej ukierunkowana
pomoc inwestycyjna

Główne
założenia

Uproszczone reguły
pomocy na rozpoczęcie
działalności

Jasne zasady oceny
umów między
lotniskami a liniami
lotniczymi



Nowe wytyczne KE w sprawie pomocy publicznej

Okres przejściowy na pomoc operacyjną

- **10 lat** na dostosowanie do realiów rynkowych
- Przyznanie pomocy **na podstawie biznes planu** gwarantującego rentowność po okresie przejściowym
- Dla lotnisk **poniżej 3 mln** pasażerów pomoc **do 50%** luki w finansowaniu
- Dla najmniejszych portów (**poniżej 700 tys.** pasażerów) pomoc **do 80%**
- Po okresie przejściowym w ramach wyjątku możliwe finansowanie lotnisk kluczowych dla „ogólnego interesu publicznego” (do 200 000 pasażerów rocznie nie wymaga notyfikacji...)



Nowe wytyczne KE w sprawie pomocy publicznej

Lepiej ukierunkowana pomoc inwestycyjna:

- Bardziej **przejrzyste zasady**: jasne definicje przepustowości i duplikacji infrastruktury
- Pomoc uzasadniona **tylko gdy korzyści płynące z inwestycji są oczywiste**
- Tylko na tworzenie dodatkowej przepustowości tam, gdzie jej brakuje (nie duplikować lotnisk!!!)
- Dostosowana do rozmiaru lotniska
- **3-5 mln pasażerów – do 25%; 1-3 mln – do 50%; poniżej 1 mln - do 75%**
- Pomoc dla lotnisk **powyżej 5 mln pasażerów zabroniona** (kilka wyjątków, np. relokacja)



Nowe wytyczne KE w sprawie pomocy publicznej

Uprozczone reguły pomocy na rozpoczęcie działalności przez linie lotnicze

- Pomoc dla linii na uruchomienie nowego połączenia w wysokości 50% opłat lotniskowych na trzy lata.
- Większa elastyczność uwzględnia rozmiar lotniska i znaczenie połączenia (większe prawdopodobieństwo wsparcia w przypadku wysp i obszarów o niskiej gęstości zaludnienia)



Nowe wytyczne KE w sprawie pomocy publicznej

Jasne zasady oceny umów między lotniskami a liniami lotniczymi

- Umowy między lotniskami i liniami lotniczymi będą uznane za wolne od pomocy publicznej wtedy gdy prywatny inwestor w oparciu o realia rynkowe zaakceptowałby identyczne porozumienie
- Jeśli umowa nie generuje zysku dla lotniska, może być uznana za pomoc publiczną dla linii lotniczej
- Koniec z pośrednim wsparciem dla LCC („nierynkowe” rabaty w opłatach lotniskowych, wsparcie marketingowe itp.)



Nowe wytyczne KE w sprawie pomocy publicznej

Spodziewane rezultaty:

- Zachęta dla lotnisk do bardziej efektywnego zarządzania i planowania budżetowego
- Porty będą musiały lepiej wykorzystywać „pozalotnicze” źródła przychodu (sklepy, parkingi, itp.)
- Redukcja pomocy publicznej: zaoszczędzone 2,35 mld € w ciągu 10 lat





Wspólne Europejskie Niebo

Jacek P. Krawczyk

Przewodniczący Grupy Pracodawców

Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
20 marca 2014

Ponad dekada dyskusji z miernymi efektami...

- 1999 r. - KE zaproponowała utworzenie Jednolitej Przestrzeni Powietrznej
- 2004 r. – formalne uruchomienie projektu SES (w założeniu utworzenie 9 bloków przestrzeni powietrznej - FABów)
- 2009 r. – w życie wchodzi drugi pakiet SES II – odpowiedź na brak efektów pierwszej regulacji (m.in. ustanowienie wiążących terminów na wdrożenie FABów)
- 2013 r. – aktualizacja propozycji zwana SES II+ (przyjęta przez Parlament w marcu 2014 roku)



Wspólne Europejskie Niebo

Założenia

- 9 FABów (Funkcjonalnych Bloków Przestrzeni Powietrznej nad Europą)
- Większa wydajność ATC
- Wyższe standardy bezpieczeństwa
- Rozwój technologiczny
- Recepta na kurczący się margines „pojemności” największych europejskich lotnisk

Postępy: (a w zasadzie ich brak...)

- Z 9-ciu FABów tylko 2 wdrożone (częściowo) Irlandia-Wielka Brytania oraz Dania-Szwecja
- 15 lat po rozpoczęciu projektu wciąż potężny opór Państw Członkowskich wobec realizacji zobowiązań
- Niezrealizowane założenia dot. redukcji opóźnień, przepustowości itp...



Wspólne Europejskie Niebo

SES II+ jakie zmiany?

- pełne oddzielenie organizacyjne i finansowe krajowych organów nadzorczych od nadzorowanych przez nie organizacji kontroli ruchu lotniczego
- Wzmocniona rola Komisji Europejskiej w określaniu i egzekwowaniu celów, większa skuteczność działania
- Usługi pomocnicze, takie jak usługi meteorologiczne, usługi w dziedzinie informacji lotniczej, łączności, nawigacji czy nadzoru, będą musiały zostać rozdzielone i będą wybierane w drodze przetargu w sposób konkurencyjny, otwarty i przejrzysty
- Wzmocniona rola menadżera sieci (Eurocontrol)
- Jasne rozdzielenie kompetencji pomiędzy EASA i Eurocontrol
- Postępowania w sprawie naruszenia zobowiązań przeciwko państwom członkowskim w zakresie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (możliwe kary finansowe)



Europejski system zarządzania przestrzenią powietrzną nowej generacji

Filar technologiczny SES-u, podzielony na trzy fazy:

- **fazę planowania** (2005–2007), obejmującą opracowanie centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym, w którym określono poszczególne etapy technologiczne, priorytety i harmonogramy,
- **fazę opracowywania** (2007–2016), składającą się z działań badawczo-rozwojowych i walidacyjnych odnoszących się do nowych technologii i procedur, które będą stanowiły podstawę systemów nowej generacji,
- **fazę rozmieszczania** (2014–2020), podczas której prowadzona będzie na szeroką skalę produkcja i wdrażanie nowych technologii i procedur.

Polskie firmy nie biorą udziału....



Wspólne Europejskie Niebo – korzyści:

Oszczędność 5 miliardów euro rocznie!

Każdy lot krótszy średnio o 42 km

10% mniejsze zużycie paliwa

Emisja CO2 mniejsza o 8 mln ton rocznie (wg. Eurocontrol)

Mniejsze opóźnienia (w 2011 18% wszystkich lotów opóźniona o ponad 15 min)

Lepsza koordynacja – wspólny rozwój nowoczesnej infrastruktury (SESAR)



Wspólne Europejskie Niebo

Porównanie ATC w UE i USA

Dane za 2010 r.	Unia Europejska	USA
Uśredniony koszt godziny ATC	419	321
Liczba lotów IFR	9,5 mln	15,9 mln (+67%)
Liczba centrów	63	20 (-68%)
Liczba en-route service providers	38	1
Zatrudnienie	57 000	35 200 (-38%)
Wydajność ATC (godzin lotu/ATCO-hour)	0,77	1,01



Wspólne Europejskie Niebo

Dlaczego warto i trzeba?

- Redukcja kosztów ATC i kosztów paliwowych szansą na większą konkurencyjność linii lotniczych (opłaty nawigacyjne stanowiły w 2010 r. 6,2% kosztów linii lotniczych)
- Program badawczy SESAR zapewni skok technologiczny w dziedzinie ATC
- Poprawa przepustowości przestrzeni powietrznej nad Europą koniecznością w obliczu prognoz wzrostu ruchu lotniczego o 50% w ciągu następnych 10-20 lat
- Poprawa bezpieczeństwa m.in. dzięki uproszczeniu struktury zarządzania
- Koordynacja inwestycji i zarządzania aktywami zoptymalizuje nakłady finansowe.



Wspólne Europejskie Niebo

Fakty i mity:

- **SES zagraża bezpieczeństwu – FAŁSZ:** większa koordynacja to większe bezpieczeństwo, lepszy przepływ informacji.
- **SES oznacza masowe zwolnienia wśród kontrolerów – FAŁSZ:** w obliczu planowanego ruchu kontrolerzy będą wciąż potrzebni, możliwe jedynie delokalizacje.
- **SES zagraża liniom lotniczym – FAŁSZ:** mniejsze obciążenia finansowe dla linii, ewentualne nakłady finansowe na technologie zwrócą się w krótkim terminie.
- **Tworząc FABy narażamy suwerenność – FAŁSZ:** Wspólne Europejskie Niebo oznacza współpracę, a nie brak kontroli nad własną przestrzenią powietrzną.



Dziękuję za uwagę!



www.eesc.europa.eu/employers-group



KrawczykEESC



@Krawczyk_EESC



Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny