

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta "EU:n ilmailualasta ja lentoasemista vuosina 1994 ja 2005 annettujen suuntaviivojen tarkistaminen" (lisälausunto)

(2012/C 299/10)

Esittelijä: **Jacek KRAWCZYK**

Toinen esittelijä: **Nico WENNMACHER**

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea päätti 14. heinäkuuta 2011 työjärjestyksensä 29 artiklan 2 kohdan nojalla laatia lisälausunnon aiheesta

EU:n ilmailualasta ja lentoasemista vuosina 1994 ja 2005 annettujen suuntaviivojen tarkistaminen.

Asian valmistelusta vastannut neuvoo-antava valiokunta "teollisuuden muutokset" antoi lausuntonsa 11. kesäkuuta 2012.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 11.–12. heinäkuuta 2012 pitämässään 482. täysistunnonssa (heinäkuun 11. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 143 ääntä puolesta ja 2 vastaan 1:n pidättyessä äänestämästä.

1. Päätelmät

1.1 Euroopan komissio aikoo tarkistaa yhtäältä vuonna 1994 annetut suuntaviivat EY:n perustamissopimuksen 92 ja 93 artiklan soveltamisesta ilmailualan valtiontukiin ja toisaalta vuonna 2005 annetut suuntaviivat lentoasemien rahoittamisesta ja alueellisilta lentoasemilta liikennöivien lentoyhtiöiden toiminnan aloittamista koskevasta valtiontuesta (jäljempänä ilmailualan suuntaviivat).

1.2 Jäsenvaltiot ovat vuodesta 2005 lähtien jättäneet ilmoittamatta komissiolle monia tapauksia, joissa lentoasemat tai paikallisyhteisöt ovat myöntäneet tukia.

1.3 ETSK on samaa mieltä tärkeimpien sidosryhmien kanssa siitä, että ilmailualan nykyisten suuntaviivojen tarkistaminen on ehdottoman välttämätöntä, ja että se on toteutettava viivytyksettä asianmukaisten toimintaedellytysten luomiseksi. Alueellisten lentoasemien kehittäminen on talouskasvua ja alueellista yhteenkuuluvuutta ajatellen tärkeää ja edellyttää selkeitä valtiontukisääntöjä.

1.4 ETSK katsoo, että on laadittava tutkimus, jossa luodaan katsaus valtiontukien ja vastaavien käytänteiden nykytilanteeseen ilmailualan suuntaviivojen täytäntöönpanoa silmällä pitäen. Tutkimuksen tulisi (nykyisiä käytäntöjä tällä alalla koskevan analyysin ohella) myös tarjota tietoja myönnettävistä tukimääristä ja -muodoista, niiden vaikutuksesta reaalitalouden kehitykseen sekä niiden määrällisestä ja laadullisesta vaikutuksesta työllisyyteen.

1.5 Tämän lausunnon kohdassa 5 esitellyissä ilmailualan suuntaviivojen tarkistamista koskevissa ETSK:n suosituksissa komitea

— katsoo, että koko ilmailualaa varten tarvitaan yhdenmukainen EU:n oikeuskehys, jolla estetään kontrolloimattomat tukikäytänteet ja varmistetaan tasapuoliset toimintaedellytykset kaikille markkinatoimijoille myös paikallistasolla.

— on samaa mieltä yleisperiaatteesta, jonka mukaan yksityisiä investointeja ei voida katsoa valtiontueksi. Julkisoikeudellinen toimija voi toimia samanaikaisesti yksityisenä investoijana, mikäli investointi on kaupallisesti perusteltavissa.

— suosittaa, että lentoasemainfrastruktuuri-investointeihin myönnettävän valtiontuen ja lentoyhtiöille myönnettävän toiminnan aloittamistuen tulisi olla mahdollisia vain tarkoin määritellyissä tapauksissa ja että niiden kesto ja suuruutta tulisi rajoittaa.

— kannattaa sitä, että lentoasemien ja lentoyhtiöiden käytettävissä olevat tuet ja tukien myöntämistä koskevat ehdot on julkistettava kaikilta osin.

— kehottaa edistämään entisestään työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua ja sosiaalisen polkumyynnin torjumista alalla.

— korostaa suuntaviivojen asianmukaisen täytäntöönpanon merkitystä; niiden noudattamisen valvonta on erittäin tärkeää.

— kehottaa harjoittamaan pitkäjänteistä politiikkaa alueellisten lentoasemien kehittämiseksi. Ilmailualan suuntaviivat voidaan panna onnistuneesti täytäntöön ainoastaan, mikäli päästään yhteisymmärrykseen alueellisten lentoasemien kehittämistä koskevista selkeistä poliittisista painopisteistä.

2. Johdanto

2.1 Kahtena viime vuosikymmenenä Euroopan lentoliikennealalla on koettu useita muutoksia lähinnä markkinoiden vapauttamisen ja sitä seuranneen halpalentoyhtiöiden perustamisen johdosta. Samalla kun ilmailualan sisämarkkinat ovat mahdollistaneet sen, että entistä useammat EU:n kansalaiset voivat käyttää lentoliikennettä uusien lentoyhtiöiden, uusien alueellisten

lentoasemien ja aiempaa alhaisempien hintojen ansiosta, niillä on ollut kiistämätön vaikutus alan työllisyyteen ja työmarkkina-suhteisiin.

2.2 Komissio hyväksyi vuonna 1994 lentoliikennepalvelu-markkinoiden vapauttamisen yhteydessä EU:n ensimmäiset ilmailualan suuntaviivat, jotka sisältävät määräyksiä lentoyhtiöille myönnettävien sosiaali- ja rakenneuudistustukien arvioimiseksi, jotta lentoyhtiöille luotaisiin tasapuoliset toimintaedellytykset. Vuonna 2005 niitä täydennettiin suuntaviivoilla lentoasemien julkisesta rahoittamisesta sekä alueellisilta lentoasemilta liikennöivien lentoyhtiöiden toiminnan aloittamiselle myönnettävästä valtiontuesta.

2.3 Euroopan komissio aikoo tarkistaa yhtäältä vuonna 1994 annetut suuntaviivat EY:n perustamissopimuksen 92 ja 93 artiklan soveltamisesta ilmailualan valtiontukiin ja toisaalta vuonna 2005 annetut suuntaviivat lentoasemien rahoittamisesta ja alueellisilta lentoasemilta liikennöivien lentoyhtiöiden toiminnan aloittamista koskevasta valtiontuesta.

2.4 Monien eurooppalaisten reittilentoyhtiöiden (joista useimmat ovat Euroopan lentoyhtiöiden liiton AEA:n [Association of European Airlines] jäseniä) mukaan niitä on kohdannut viime vuosina uudentyypinen kilpailu, jota synnyttävät huomattavia tuloja paikallisyhteisöiltä ja paikallisilta lentoasemilta keräämään kykenevät lentoyhtiöt. AEA:han kuuluvien lentoyhtiöiden omaksuma kanta on, nämä tuet ovat lainvastaisia ja räikeitä esimerkkejä valtiontuesta, joka johtaa kilpailun vakavaan vääristymiseen Euroopan lentoliikennemarkkinoilla.

2.5 Euroopan halpalentoyhtiöiden järjestön (*European Low Fares Airline Association*, ELFAA) mukaan reittilentoyhtiöiden kasvava konsolidoituminen, jossa painotetaan niiden päälentokentille suuntautuvaa yhdysohjelmaa, on johtanut siihen, että alueilla ja niiden lentoasemilla, jotka pyrkivät kehittämään yhä laajemman valikoiman suoria lentoyhteyksiä, on yhä vähemmän vaihtoehtoja. Monissa tapauksissa halpalentoyhtiöt ovat ainoa kasvumahdollisuus alueellisille lentoasemille Euroopan markkinoilla. EU:n äskettäin laajentuminen on avannut uusia markkinamahdollisuuksia, ja monet näistä markkinoista tukeutuvat voimakkaasti alhaisiin hintoihin perustuvaan liiketoimintamalliin liikennevirtojen kehittämiseksi ja ylläpitämiseksi. ELFAA:n mukaan kyseiset reitit ovat yhteiskunnallisesti ja taloudellisesti arvokkaita Euroopan yhteenkuuluvuutta ja alueiden kehittämistä ajatellen.

2.6 Jäsenvaltiot ovat vuodesta 2005 lähtien jättäneet ilmoittamatta komissiolle monia tapauksia, joissa lentoasemat tai paikallisyhteisöt ovat myöntäneet tukia. Vuoden 2005 ilmailualan suuntaviivat eivät ole ohjanneet kansallisten järjestelmien laatimista määrittämällä täsmällisesti edellytykset, joiden mukaisesti tukia voitaisiin myöntää. Vielä pahempaa on ehkä se, että niissä muutamissa harvoissa tapauksissa, joista on tehty ilmoitus ja jotka ovat johtaneet komission taholta muodolliseen menettelyyn, päätökset on annettu parhaassakin tapauksessa hitaasti, ja monet tapaukset ovat jääneet ratkaisematta. Tämä on osaltaan edistänyt sitä, että vallalle on päässyt tietynlainen rankaisemattomuus ja asioihin puuttumattomuus.

2.7 Ajatusta lentoasemasta alueen taloudellisen kehityksen moottorina on edistetty vähentämällä yhä enemmän valtion

suoraa (taloudellista) sitoutumista ja siirtämällä näiden olennaisen infrastruktuurien valvonta-, hallinnointi- ja rahoitusvelvollisuus alueille tai muille paikallisviranomaisille. Alueviranomaiset pitävät lentoasemia yhä enemmän merkittävänä välineinä paikallistalouden kehittämisessä.

2.8 Komissio on saanut huomattavan määrän alaa koskevia valituksia, joita ovat tehneet yhtäältä etiset kansalliset lentoyhtiöt halpalentoyhtiötä vastaan ja toisaalta jälkimmäiset edellisiä vastaan. Vuodesta 2005 lähtien komissiolle tehtyjen ilmoitusten lukumäärä on verrattain vähäinen suhteessa alueellisten lentoasemien huomattavaan kasvuun EU:ssa.

2.9 Komission toteuttaman julkisen kuulemismenettelyn tärkeimmistä tuloksista käy ilmi seuraavaa:

- Suuntaviivoja on yksinkertaistettava ja niiden avoimuutta on lisättävä.
- Lentoyhtiöille ja lentoasemille myönnettäviä valtiontukia koskevien sääntöjen täytäntöönpanon parantaminen saa kannatusta.
- Tarvitaan uusi sääntöjen luokka, jotta vältetään kilpailun vääristyminen samalla vaikutusalueella sijaitsevien lentoasemien välillä.
- Investointitukia koskevien sääntöjen selkeyttä ja ennakoitavuutta on lisättävä (rahoitusparametrien selkeät määritelmät).

2.10 ETSK onkin samaa mieltä tärkeimpien sidosryhmien kanssa siitä, että ilmailualan nykyisten suuntaviivojen tarkistaminen on ehdottoman välttämätöntä ja että se on toteutettava viivytyksettä asianmukaisten toimintaedellytysten luomiseksi. Alueellisten lentoasemien kehittäminen on talouskasvua ja alueellista yhteenkuuluvuutta ajatellen tärkeää ja edellyttää selkeitä valtiontukisääntöjä.

2.11 ETSK:n mielestä on laadittava tutkimus, jossa luodaan katsaus valtiontukien ja vastaavien käytänteiden nykytilanteeseen ilmailualan suuntaviivojen täytäntöönpanoa silmällä pitäen. Tutkimuksessa tulisi tarjota yksityiskohtaisia tietoja myönnettävistä tukimääristä ja -muodoista, niiden vaikutuksesta reaalityalouden kehitykseen ja tehokkuuteen sekä niiden määrällisestä ja laadullisesta vaikutuksesta työllisyyteen sen arvioimiseksi, missä määrin nykyiset käytännöt mahdollisesti vääristävät lentoasemien ja -yhtiöiden tasapuolisia toimintaedellytyksiä.

2.12 Nykyinen maailmanlaajuinen talouskriisi sekä erityisesti kasvavat julkisen talouden paineet EU:ssa ja jäsenvaltioissa saattavat asettaa haasteita nykyisille valtiontukipolitiikoille, joilla pyritään kehittämään alueellisia lentoasemia. On saatava nykyistä parempi käsitys siitä, missä määrin alueellisten lentoasemien toimintaa koskeva nykyinen talousmalli on mahdollinen pitkällä aikavälillä. Kuten parhaillaan käytävät keskustelut vuosien 2014–2020 monivuotisesta rahoituskehiksestä osoittavat, on suuri haaste saada EU:ssa enemmän aikaan vähemmällä käytettävissä olevilla varoilla. Tämä koskee selkeästi myös tässä lausunnossa käsiteltävää kysymystä.

3. Markkinat

3.1 EU:n jäsenvaltioissa on noin 460 lentoasemaa, joita käytetään kaupalliseen lentoliikenteeseen. Vuonna 2010 noin 60 prosentissa EU:n lentoasemista palveluja tarjottiin alle miljoonalle matkustajalle.

3.2 Lentoliikennemarkkinat ovat muuttuneet dramaattisesti viime vuosina: halpalentoyhtiöt ovat kehittäneet uusia ja kokonaisvaltaisia liiketoimintamalleja, jotka ovat kytköksissä alueellisiin lentoasemiin, ja ovat saavuttaneet huomattavia markkinaosuuksia. Samanaikaisesti lähes kaikki entiset kansalliset lentoyhtiöt ovat käyneet läpi rakenneuudistusprosessin, joka on entisestään lujittanut niiden asemaa Euroopassa.

3.3 Vuonna 2005 halpalentoyhtiöiden osuus Euroopan sisäisestä markkinoista oli 25 prosenttia, kun vuonna 2010 osuus oli kasvanut 39 prosenttiin. Mikäli huomioon otetaan yksinomaan suorat lentoyhteydet, markkinaosuus nousee 43 prosenttiin. Vuosina 2008–2010 AEA:han kuuluvat perinteiset reittilentoyhtiöt ilmoittivat huomattavista tappioista Euroopan sisäisillä lennoilla, ja huolimatta niiden positiivisista tuloksista kaukolenoilla (miljardi euroa vuonna 2008, 100 miljoonaa euroa vuonna 2009 ja 1,1 miljardia euroa vuonna 2010) kokonaiskäyttökate oli negatiivinen lyhyen matkan lentojen – Euroopan sisäisten reittien – negatiivisen painoarvon johdosta.

3.4 ELFAA:n mukaan nykysuuntausten sekä ilma-alusten korvaamista koskevien nykyisten suunnitelmien perusteella halpalentoyhtiöiden markkinaosuuden Euroopan sisäisessä matkustajalentoliikenteessä odotetaan nousevan 45–53 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä. Suorilla lentoyhteyksillä halpalentoyhtiöiden markkinaosuuden arvioidaan nousevan 50–60 prosenttiin. Halpalentoyhtiöt eivät ole kärsineet tappioita viimeisimmässä kriisissä siinä määrin kuin reittilentoyhtiöt.

3.5 Halpalentoyhtiöt ovat keskeisiä toimijoita, kun kyse on alueellisista suorista yhteyksistä. Halpalentoyhtiöiden luokassa kolmen lentoyhtiön osuus kyseisistä markkinoista on yli 52 prosenttia, kun vastaavasti kolmen suurimman reittilentoyhtiön osuus on vain 22 prosenttia sisäisten reittilentojen markkinoista. Kun huomioon otetaan sekä a) halpalentoyhtiöiden osuuden kasvu Euroopan sisäisillä reiteillä että b) alueellisten suorien reittien osuuden kasvu suhteessa perinteisiin päälentoasemien välisiin yhteyksiin, voidaan päätellä, että tarjontaa on nykyisin enemmän kuin aiemmin mutta että rajallinen määrä kilpailijoita vastaa osasta tästä tarjonnan lisäyksestä (toisin sanoen suorilla yhteyksillä).

3.6 Euroopan tärkeimpiä päälentoasemia ja suurimpia alueellisia lentoasemia lukuun ottamatta monia Euroopan alueellisia lentoasemia ei voida pitää taloudellisesti kannattavina, kun otetaan huomioon infrastruktuurin todelliset kustannukset. Monet pienet alueelliset lentoasemat eivät kykene vastaamaan infrastruktuurikustannuksista, jotka rahoitetaan usein aluetasolla muin käytettävissä olevin varoin. Lukuisat lentoasemat pitäisi yksinkertaisesti sulkea, mikäli niiden tulisi ottaa kantaakseen todelliset infrastruktuurikustannukset.

3.7 On tärkeää muistaa, että Eurooppaa uhkaa lentoasemakapasiteettipula tulevina vuosina. Eurocontrolin tutkimuksessa *Challenges of growth* ("Kasvun haasteet") (2008) ja tuoreessa pitkän aikavälin ennusteessa (*Long-Term Forecast*) (2010) painotetaan Euroopan lentoasemien kapasiteettipulaa, kun otetaan

huomioon liikenteen arvioitu kasvu vuoteen 2030 mennessä (16,9 miljoonaa lentoa – 1,8 kertaa vuoden 2009 lentojen määrä). Näiden arvovaltaisten raporttien mukaan siitä huolimatta, että Euroopan lentoasemaverkoston kapasiteettia on suunniteltu lisättäväksi 41 prosentilla vuoteen 2030 mennessä, 10:tä prosenttia kaikista lennoista ei voitaisi toteuttaa riittämättömän lentoasemakapasiteetin johdosta, mikä on hälyttävää.

3.8 Vaikka infrastruktuurin ulkoinen rahoitus ei yleensä ole keskeinen kysymys suurille lentoasemille, se on ratkaisevan tärkeää monille alueellisille lentoasemille, joilta puuttuvat mittakaavaedut ja kaupalliset tulot, joiden avulla voitaisiin aikaansaada tarvittava ylijäämä niiden infrastruktuurien rahoittamiseksi.

3.9 Uudet suorien lentoyhteyksien markkinat ovat sekä mahdollisuus että epävarmuuden aiheuttaja tietyille alueellisille lentoasemille hyvin epävakaiden markkinoiden johdosta. Erityisesti halpalentoyhtiöt kykenevät hyvin lyhyellä varoitusajalla siirtämään ilma-aluksiaan ja henkilöstöään vaihtoehdoiselle lentoasemalle kaikkialla Euroopassa uuden reitin taloudellisen potentiaalinsa mukaan. Näiden lentoasemien tulojen vakaus ja ennakoitavuus on kyseenalaista.

3.10 Nykyisten suuntaviivojen mukaiset toiminnan aloittamiset ovat johtaneet eri alueiden väliseen "investointikilpajuoksuun", jossa alueellisia lentoasemia pyritään kehittämään hyvin usein myös EU:n varoja käyttäen. Mikäli alueellinen lentoasema joutuu rahoitusvaikeuksiin, alue hakee lisätukea käyttäen argumentteina, että kyseiset alueelliset lentoasemat ovat alikäytettyjä ja että ne ovat välttämätön kustannus paikallisyhteisöille.

4. Erityistä

4.1 Lentoliikennealan tuottavuus pitkällä aikavälillä on hyvin alhainen, ja alalla vallitsee jo hyvin voimakas kilpailu. Tämänkaltaisessa ympäristössä jo pienilläkin tuilla saattaa olla vaikutus kilpailuun, joten tämä ongelma on ratkaistava suurta varovaisuutta noudattaen.

4.2 Keskeinen kysymys on, minkälainen lähestymistapa tarvitaan valmisteltaessa ilmailualan uusia suuntaviivoja, sillä lähestymistapoja on useita erilaisia.

4.2.1 ELFAA:n mukaan alueellisten lentoasemien potentiaalinen hyödyntäminen on ratkaisevan tärkeää alueellista yhteenkuuluvuutta ja alueiden kehittämistä koskevan prosessin jatkamiseksi EU:ssa ja ruuhkien poistamiseksi reittilentoyhtiöiden päälentoasemilta. Alueellisten lentoasemien kehittäminen merkitsee uusia työpaikkoja, parempia liiketoimintamahdollisuuksia EU:n syrjäisillä alueilla, alhaisempia päästöjä, kun päälentoasemien kautta kulkevien yhteyksien sijasta käytetään alueiden välisiä suoria yhteyksiä, sekä alhaisempia maakuljetuspäästöjä, kun matkustajat käyttävät paikallisia lentoasemia. Alueellisten lentoasemien kasvua on ELFAA:n mukaan kannustettava joustavilla valtiontukia koskevilla suuntaviivoilla, jotka perustuvat markkinataloussijoittajaperiaatteeseen (*Market Economy Investor Principle*, MEIP) sellaisten jäykkien sääntöjen sijasta, jotka estävät kasvun siellä, missä sille on edellytyksiä.

4.2.2 AEA:n mukaan uusien suuntaviivojen tavoitteena tulisi olla kaikkien lentoliikenteen harjoittajien suojeleminen syrjiviltä ja epäselviltä rahoitustuilta, joita alueelliset lentoasemat tai paikallisyhteisöt myöntävät lentoyhtiöille. Kyseisenlaisten tukien tulisi olla mahdollisia vain tarkoin määritellyissä tapauksissa, ja

niiden kestoa ja suuruutta tulisi rajoittaa. Lisäksi tällaista tukea tulisi voida myöntää ainoastaan yksittäisissä tapauksissa avoimuuden, yhdenvertaisen kohtelun ja syrjimättömyyden periaatteita alan toimijoiden välillä noudattaen.

4.2.3 Kansainvälisen lentoasemien järjestön ACI European (*Airports Council International Europe*) mukaan valtiontukitoimien arvioinnin johtavana periaatteena tulisi olla lentoaseman aiheuttama kilpailun mahdollinen vääristyminen liikennemäärän osalta.

4.2.3.1 Luokan D lentoasemia (enintään miljoona matkustajaa) koskeva poikkeus: Yleisesti myönnetään, että tiettyä kynnysarvoa pienemmät lentoasemat eivät tavallisesti ole kaupallisesti kannattavia ja saattavat tarvita julkista rahoitusta. Lisäksi nämä pienet lentoasemat turvaavat usein alueiden ja taajamien keskinäiset yhteydet eivätkä yleensä pienen liikennemääränsä johdosta vaikuta haitallisesti kaupankäynnin edellytyksiin EU:ssa. Siksi ACI katsoo, että julkisten varojen käyttö uusien infrastruktuurien ja uusien reittien kehittämiseksi tulisi sallia ilman ennakkoilmoitusta. Kaikenlainen julkinen rahoitus tulisi kuitenkin lopettaa heti, kun miljoonan matkustajan kynnysarvo on saavutettu.

4.2.3.2 Infrastruktuurien julkisessa rahoituksessa ja yli miljoonan matkustajan lentoasemien myöntämässä toiminnan aloittamistuen rahoituksessa on noudatettava lentoasema-alan erityistarpeisiin mukautettua yksityinen sijoittaja -arviointiperustetta (*Private Investor Test, PIP*).

4.3 ETSK kannattaa komission näkemystä siitä, että suuntaviivojen kattamia valtiontukia koskevan yleisen lähestymistavan tarkistamisen osalta on vahvistettava seuraavat periaatteet:

- Kilpailun vääristymiä ei tulisi olla.
- Alueiden kehitystä ja kulkuyhteyksiä on parannettava edistämällä entisestään alueellista lentoliikennettä.
- Kannattamattomien lentoasemien toiminnan päällekkäisyys on vältettävä.
- Ylikapasiteetin luomista ja ylläpitämistä on vältettävä.

4.4 On tuettava kustannuksistaan vastaamaan kykenevien lentoasemien kehittämistä ja yksityisten sijoittajien nykyistä aktiivisempaa osallistumista. Toisaalta ETSK ymmärtää julkisen palvelun veloitteen tarpeen erityisesti syrjäisiä alueita ja saaria yhdistävissä, taloudellisiin tarkoituksiin liittyvissä lentoliikennepalveluissa ja kannattaa sitä.

5. Suositukset

5.1 ETSK katsoo, että koko ilmailualaa varten tarvitaan yhdenmukainen EU:n oikeuskehys, jolla estetään kontrolloimattomat tukikäytännöt ja varmistetaan tasapuoliset toimintaedellytykset kaikille markkinatoimijoille myös paikallistasolla.

5.2 Yleisperiaate on, ettei yksityisiä investointeja voida katsoa valtiontueksi. Julkisoikeudellinen toimija voi toimia samanaikaisesti yksityisenä investoijana, mikäli investointi on kaupallisesti perusteltavissa.

5.3 Uusissa suuntaviivoissa, joita komission on määrä ehdottaa, tavoitteena tulisi olla kaikkien lentoyhtiöiden ja lentoasemien suojeleminen syrjiviltä, epäselviltä ja vääristäville rahoitustiltilta, joita aluehallintotahot tai lentoasemat myöntävät. Julkinen rahoitus ei saa vääristää kilpailua lentoasemien eikä lentoyhtiöiden välillä. ETSK katsoo, että tiettyjä lentoasema- tai lentoyhtiöluokkia koskevia ryhmäpoikkeuksia ei tarvita alueiden kehittämisen edistämiseksi.

5.3.1 Lentoasemainfrastruktuuri-investointeihin myönnettävän valtiontuen ja lentoyhtiöille myönnettävän toiminnan aloittamistuen tulisi olla mahdollisia vain tarkoin määritellyissä tapauksissa ja niiden kestoa ja suuruutta tulisi rajoittaa. Lisäksi niitä tulisi myöntää ainoastaan poikkeuksellisissa olosuhteissa ja avoimuuden, yhdenvertaisen kohtelun ja syrjimättömyyden periaatteita noudattaen.

5.3.2 Avoimuuden osalta ehdot, joiden perusteella julkista tukea myönnetään, tulisi julkaista kaikkien tiedoksi. Lentoasemien ja lentoyhtiöiden käytettävissä olevat tuet ja tukien myöntämistä koskevat ehdot tulisi julkistaa kaikilta osin.

5.3.3 Uudet suuntaviivat on vahvistettava selkein ja yksinkertaisin säännöin, jotta taataan oikeusvarmuus Euroopan ilmailualalla. ETSK korostaa suuntaviivojen asianmukaisen täytäntöönpanon merkitystä; täytäntöönpanon valvonnalla on oleellinen arvo.

5.4 Uusissa suuntaviivoissa on otettava huomioon työntekijöiden ja matkustajien etu. Kun otetaan huomioon, että henkilöresurssit ovat lentoliikennejärjestelmän laadun olennainen osatekijä, kestäväpohjaisen siviili-ilmailualan on tarjottava laadukkaita työpaikkoja ja hyvät työolot. Näin ollen on tärkeää, että alalla edistetään työmarkkinavuoropuhelua ja vältetään sosiaalista polkumyyntiä.

5.5 ETSK kehottaa harjoittamaan pitkäjänteistä politiikkaa alueellisten lentoasemien kehittämiseksi. Ilmailualan suuntaviivat voidaan panna onnistuneesti täytäntöön ainoastaan, mikäli päästään yhteisymmärryksen alueellisten lentoasemien kehittämistä koskevista selkeistä poliittisista painopisteistä. Komission tehtävänä on ilman lisäviivästyksiä laatia tähän liittyvä poliittinen ohjelma.

5.6 ETSK pyytää jäsenvaltioilta voimakasta tukea ja sitoutumista uusien suuntaviivojen laatimiseen ja täytäntöönpanoon. Valtiontuista on tehtävä aina ilmoitus.

5.7 On tutkittava lähemmin rautatie- ja lentoliikenteen tehoa yhteistoiminnan täydentämistä, joka on toteutettava kulkuyhteyksien parantamiseksi tietyillä alueilla ja ympäristövaatimusten täyttämiseksi.

5.8 Tämä on erityisen oleellista, kun ajatellaan EU-varojen jakamista uuden monivuotisen rahoituskehiksen puitteissa. Painopisteiden on oltava selkeät, jotta saadaan enemmän tuloksia vähäisemmin resurssein. Alueiden kehittäminen on hyvin tärkeää, mutta sen ei tulisi enää oikeuttaa lentoasemien kehittämistä silloin, kun riittävän kysynnän luominen ei ole mahdollista.

Bryssel 11. heinäkuuta 2012

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja*
Staffan NILSSON
