

Yttrande från Regionkommittén – EU:s riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag

(2014/C 114/03)

I. POLITISKA REKOMMENDATIONER

REGIONKOMMITTÉNS STÅNDPUNKT

Allmänna kommentarer

1. I anslutning till den omfattande modernisering av reglerna för statligt stöd som Europeiska kommissionen inledde under 2012⁽¹⁾ vill Regionkommittén erinra om att luftfartsområdet var en av de första sektorer där det visade sig vara nödvändigt att uppdatera regelverket för offentlig finansiering, vad avser infrastruktur- och driftsstöd till flygplatser och startbidrag till flygbolag⁽²⁾.
2. Kommittén påpekar att kommissionen 1994⁽³⁾ införde de första riktlinjerna om statligt stöd till den civila luftfarten som ett led i programmet för gradvis liberalisering av luftfartssektorn. Detta har avsevärt stimulerat konkurrensen och gjort det nödvändigt med en reglering som möjliggör konkurrens på lika villkor mellan alla berörda parter.
3. Regionkommittén framhåller att det år 2005⁽⁴⁾ – på grund av den konsoliderade avregleringen av luftfarten och den snabba utvecklingen av sektorn under de påföljande åren, bl.a. med intåget på marknaden av den nya affärsmodellen med lågprisflygbolag som opererar från små flygplatser – blev nödvändigt att uppdatera den gällande rättsliga ramen genom kommissionens nya riktlinjer för offentlig finansiering av flygplatser och flygbolag med verksamhet på regionala flygplatser.
4. ReK konstaterar att utvecklingen av den europeiska marknaden på bara åtta år har lett till en radikal förändring i luftfartens trafikvolym, särskilt på grund av den kraftiga ökningen av lågprisbolagens marknadsandel. Deras affärsmodell baseras i första hand på små regionala flygplatser snarare än traditionella nationella flygplatser och viktiga trafiknav.
5. Kommittén håller med kommissionen om att det finns ett trängande behov av att ändra den rättsliga ramen för offentligt stöd till flygplatser, i linje med moderniseringsprogrammets syfte att ge medlemsstaterna ett uppdaterat, enkelt och effektivt paket för perioden 2014–2020 med regler för skydd av konkurrensen och den inre marknaden. Vi erinrar om de rekommendationer som vi framförde i yttrandet om modernisering av det statliga stödet⁽⁵⁾.
6. ReK välkomnar det offentliga samråd vars första fas inleddes av kommissionen den 6 juni 2011 och vars nuvarande, andra fas påbörjades den 3 juli 2013. Syftet är att samla in bidrag från alla berörda aktörer om översynen av den gällande rättsliga ramen och om förslaget till nya riktlinjer. Vi stöder kommissionens strategi, som siktar mot att skapa rättvis konkurrens mellan de olika aktörerna inom den europeiska luftfartssektorn oavsett företagsmodell, i syfte att göra sektorn framgångsrik och konkurrenskraftig.
7. Vi beklagar dock att EU:s lagstiftning på konkurrensområdet, där kommissionen har exklusiv behörighet, i kombination med den överdrivna mängden "mjuk lagstiftning", hindrar de lokala och regionala myndigheterna från att verkligen bidra till vissa sektorer som är viktiga för den regionala och lokala utvecklingen, t.ex. regionala flygplatser och politiska insatser till stöd för den regionala utvecklingen.

⁽¹⁾ COM(2012) 209 final.

⁽²⁾ Offentligt samråd som inleddes den 7 april 2011 och avslutades den 7 juni 2011.

⁽³⁾ 94/C 350/07.

⁽⁴⁾ 2005/C 312/01.

⁽⁵⁾ CdR 1528/2012.

8. Kommittén vill uppmärksamma kommissionen på de heterogena situationer som råder för olika flygplatser inom EU, och framför allt på situationen i de yttersta randområdena. Oberoende av flygplatsernas passagerarantal möjliggör dessa regioners isolering och avsides läge inte att deras flygplatser blir ekonomiskt bärkraftiga eller kan konkurrera med andra flygplatser inom EU. Och i ännu mindre utsträckning torde deras flygplatser utgöra något hot mot andra, alternativa transportformer, vare sig det gäller väg- eller järnvägstransporter.

9. Vi påminner om att det i dessa sektorer är de regionala och lokala myndigheterna som genomför utvecklings- och tillväxtpolitiken på lokal och regional nivå, bland annat med hjälp av statligt stöd, och att de har mycket ingående kunskaper om den lokala ekonomin tack vare sina nära kontakter med de ekonomiska och sociala aktörerna, som EU-lagstiftningen inte kan bortse från om den verkligen ska vara till gagn för regionerna och för deras integration i den inre marknaden och främja den territoriella sammanhållningen i hela EU.

10. Kommittén hänvisar till sina kommentarer i yttrandet om "Riktlinjer för statligt stöd till regionala ändamål för perioden 2014–2020" ⁽⁶⁾, och ger således uttryck för en önskan om att kommissionen i samband med att den lägger fram förslag till regler för statligt stöd i förväg och systematiskt ska samråda med Regionkommittén (ReK) ⁽⁷⁾ i syfte att samla in de uppgifter som krävs för en konsekvensanalys i enlighet med principen om flernivåstyre ⁽⁸⁾.

Offentlig finansiering av infrastruktur

11. Vi stöder Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs ⁽⁹⁾ uppmaning till kommissionen att beakta de regionala flygplatsernas nyckelroll för den samlade europeiska luftfarten: Under 2010 hade omkring 60 % av EU:s flygplatser mindre än en miljon passagerare. Vi hoppas därför att denna nyckelroll återspeglas också i de nya riktlinjerna.

12. Vi erinrar om den betydelse som de regionala flygplatserna har för lokal utveckling och förbättrad tillgänglighet, varigenom de bidrar till målen för den territoriella sammanhållningen, samt till den lokala ekonomiska tillväxten och sysselsättningen. För att också glesare befolkade delar av unionen, liksom de yttersta randområdena (och regioner som är helt beroende av flygtransporter), ska kunna ingå som en aktiv del i den gemensamma marknaden är tillgängligheten – t.ex. i form av adekvata flygförbindelser – helt avgörande.

13. Kommittén anser att denna roll är särskilt viktig och strategisk, framför allt i detta historiskt sett avgörande skede där EU kämpar för att ta sig ur den ekonomiska krisen. Med den rådande krisen har de europeiska och nationella myndigheterna ända sedan de första kristecknen 2008 inte haft något annat val än att genomföra kraftfulla och beslutsamma åtgärder för att vända de ekonomiska utvecklingstendenserna. Kommissionen har själv erkänt och godtagit detta genom att godkänna den frekventa användningen av undantaget i artikel 107.3 b i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ⁽¹⁰⁾. I ekonomiskt svåra tider blir det därför särskilt viktigt att kunna stimulera ökad tillgänglighet till alla delar av marknaden.

14. Mot bakgrund av kommissionens meddelande om EU:s flygplatspolitik understryker vi att de regionala flygplatserna spelar en viktig roll ⁽¹¹⁾ eftersom de gör det möjligt att avsevärt minska den växande trafiköverbelastningen på de stora trafiknaven, som utgör en betydande olägenhet för den lokala befolkningen och miljön. Samtidigt främjar de turismen i EU och stöder de små och medelstora företagens tillgång till marknaden, vilket ökar deras konkurrenskraft ⁽¹²⁾.

15. Vi anser därför att hållbarheten och effektiviteten i EU:s luftfart är starkt beroende av att det finns ett adekvat infrastrukturnätverk av mindre flygplatser.

16. Kommittén delar kommissionens oro ⁽¹³⁾ över de ökande infrastrukturbehov som Europa 2020-strategin kommer att innebära, eftersom den kräver en infrastruktur med moderna, adekvata och flexibla nät för energi, IKT och transporter som kan stödja Europas omvandling till en kunskapsintensiv, koldioxidsnål och konkurrenskraftig ekonomi.

⁽⁶⁾ CdR 2232/2012.

⁽⁷⁾ CdR 76/2005, s. 1.

⁽⁸⁾ Se CdR 2232/2012, punkterna 18–20.

⁽⁹⁾ 2012/C 299/10.

⁽¹⁰⁾ Se de åtgärder som kommissionen sedan 2008 vidtagit till följd av den finansiella och ekonomiska krisen: 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. Kommittén håller vidare med om att marknaden inte alltid har möjlighet att tillhandahålla den infrastruktur som Europa behöver, och att många investeringar som krävs för att nå EU-strategins mål utan offentliga interventioner inte skulle komma till stånd eller skjutas upp till perioden efter 2020.

18. Vi välkomnar kommissionens uppmaning att öka investeringarna i infrastruktur inom EU, där behoven enligt uppskattningar uppgår till mer än 1,5 biljoner euro för perioden 2010–2020, för att möta dagens efterfrågan på transporter, och vi framhåller det starka samband som finns mellan geografisk tillgänglighet och ekonomisk tillväxt i regionerna.

19. Kommittén noterar de principer som EU-domstolen har fastlagt i sin dom i målet Leipzig/Halle⁽¹⁴⁾, men betonar att de är baserade på särskilda sakförhållanden. Därför uppmanar vi kommissionen att i sina riktlinjer beakta att det finns en mängd olika former av offentligt infrastrukturstöd. Utöver privat kapital krävs det ofta ett visst bidrag från den offentliga sektorn för att större infrastrukturprojekt som exempelvis flygplatser ska bli framgångsrika, oavsett om de ska användas för kommersiella ändamål eller inte.

20. De absoluta passagerartalen bör bara i normalfallet vara ett lämpligt kriterium för att bedöma den möjliga lönsamheten hos en flygplats som infrastruktur och göra en kategorisering. ReK förespråkar därför en flexiblare utformning av bestämmelserna om förenlighet på denna punkt som gör det möjligt att beakta omständigheterna i varje enskilt fall.

21. Kommittén menar också att man nu när EU håller på att ta sig ut ur krisen särskilt bör beakta de positiva effekter som offentlig finansiering av infrastruktur kan få på sammanhållning, tillväxt och sysselsättning, och ta tillräcklig hänsyn till detta tillsammans med konkurrenslagstiftningen i bedömningsprocessen.

22. Kommittén noterar att kommissionen använder principen om marknadsekonomiska aktörer som riktmärke. Vi vill dock uttrycka vår oro över de konsekvenser som denna princip får för infrastrukturen, där staten spelar en historiskt och institutionellt sett oersättlig roll. Mot bakgrund av de omfattande investeringar som krävs och det faktum att investeringskostnaderna inte kan refinansieras fullständigt genom att de läggs över på allmänheten som använder infrastrukturen, är en stor del av infrastrukturinvesteringarna i princip oöverkomliga för en privat investerare. Antagandet att staten kan betraktas som en privat aktör och att den kan agera utan att ta hänsyn till sociala, regionalpolitiska och sektoriella frågor är orealistiskt och äventyrar allmännyttan om det tillämpas på territoriella infrastrukturinitiativ, som utgör en väsentlig del av statens uppdrag.

23. Kommittén uppmanar kommissionen att ta hänsyn till att offentliga insatser till stöd för konstruktion och utbyggnad av infrastruktur⁽¹⁵⁾, samt sådana insatser som syftar till att överbrygga svårillgängligheten för dem som bor där, ofta är att betrakta som fullvärdiga ekonomisk-politiska åtgärder som följaktligen inte utgör statligt stöd utan åtgärder av allmänt intresse. Vi uppmanar därför kommissionen att fortsätta moderniseringen av reglerna om statligt stöd med hänsyn tagen till de grundläggande principer som ligger till grund för den offentliga politiken och statens institutionella roll. Man bör betänka att flygplatser i likhet med vägar och järnvägar tjänar ett offentligt infrastrukturuppdrag.

Små och mycket små flygplatser som inte omfattas av reglerna om statligt stöd

24. Regionkommittén uppmanar kommissionen att fortsätta moderniseringen med sikte på en verklig förenkling, att koncentrera insatserna på sådana förhållanden och fall som i hög grad riskerar att snedvrider konkurrensen och som utgör ett reellt hot mot den inre marknadens integritet.

25. Vi håller med om att det behövs regler som kan garantera lika konkurrensvillkor i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet för alla företag som bedriver verksamhet inom luftfartssektorn. Dessa regler bör minimera eventuella snedvridande offentliga ingripanden och förhindra "stödkapplöpningar" mellan medlemsstaterna.

⁽¹⁴⁾ EU-domstolens dom av den 19 december 2012 – *Mitteldeutsche Flughafen AG, Flughafen Leipzig/Halle GmbH/Europeiska kommissionen, Förbundsrepubliken Tyskland, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen ev.*

⁽¹⁵⁾ 94/C 350/07, s. 1.

26. Vi anser dock att kommissionens insatser bör inriktas på stora flygplatser, och att åtgärder för att stödja de små flygplatserna med en genomsnittlig trafik på mindre än 300 000 passagerare per år inte bör omfattas av reglerna för statligt stöd, eftersom de inte kan påverka handeln mellan medlemsstaterna och de är strukturellt oförmögna att täcka drifts- och kapitalkostnaderna. Kommittén betonar att kommissionen redan har konstaterat att gränsen på 300 000 passagerare är lämplig i sitt beslut av den 20 december 2011 om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Kommissionen begränsar emellertid användandet till flygförbindelser till öar och hamnar och fastställer en lägre tröskel för flygplatsrelaterade tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Vi uppmanar därför kommissionen att hantera trösklarna i de olika rättsliga grunderna på ett mer samordnat och förenklat sätt och i överensstämmelse med detta ändra förslaget till nya riktlinjer, särskilt punkt 80.1 och 80.2 om klassificering av flygplatser och punkt 92 om stödnivåer, som även bör omfatta en kategori för flygplatser med färre än 300 000 passagerare, samt artikel 2.1 e i beslutet.

27. Kommittén välkomnar den uppmärksamhet som kommissionen har riktat mot kategorin flygplatser med en mycket begränsad kapacitet när det gäller antalet passagerare per år och att kommissionen erkänner att dessa flygplatser, och sådana med en årlig trafikvolym på upp till fem miljoner passagerare, av strukturella skäl ofta inte kan täcka kapital- och driftskostnaderna utan en viss grad av offentligt stöd. Vi beklagar samtidigt att kommissionen inte tar konsekvenserna av detta och visar samma intresse för förenlighetskriterierna vad gäller stöd till sådana flygplatser⁽¹⁶⁾.

28. Kommittén understryker särskilt att sådana flygplatser kännetecknas av

- den begränsade passagerarvolymen,
- svårtillgängligheten hos de regioner där flygplatserna befinner sig på grund av avsides läge, terrängförhållanden eller bristfällig infrastruktur för alternativa trafikförbindelser till omgivande områden,
- små upptagningsområden och de begränsade utvecklingsmöjligheter som följer av detta.

Detta gör dem till rent lokala flygplatser utan gränsöverskridande attraktionskraft.

29. Vi konstaterar att det i många fall är fråga om små flygplatser som i fråga om transportkapacitet inte eller i endast begränsad utsträckning kan ersättas av andra flygplatser eller av andra offentliga kommunikationsmedel: En överföring av samtliga passagerare från de förstnämnda skulle överhuvudtaget inte få någon inverkan på de alternativa flygplatsernas trafikvolym.

30. Vi anser därför att finansieringen av dessa flygplatser inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, eftersom den inte kan snedvrیدا konkurrensen eller påverka handeln mellan medlemsstaterna, och den bör därför inte omfattas av de nya riktlinjerna.

31. Vi föreslår⁽¹⁷⁾ att den övergångsperiod på upp till 10 år under vilken Europeiska kommissionen anser att statligt stöd till flygplatsverksamhet är förenligt med konkurrensreglerna endast ska tillämpas på flygplatser med en årlig trafikvolym på över en miljon passagerare. Det föreslagna förbudet får inte resultera i en omfattande nedläggning av mindre flygplatser. När det gäller den tabell som visar högsta tillåtna stödnivåer för investeringar föreslår vi att kategorin för flygplatser med under 1 miljon passagerare ändras till flygplatser med en årlig trafik på mellan 300 000 och 1 miljon passagerare.

32. Vi delar kommissionens uppfattning att en ökning av olönsamma flygplatser och uppbyggnad av överkapacitet bör undvikas, men anser att dessa rekommendationer när det inte finns någon rättslig grund för att betrakta finansieringen som statligt stöd – t.ex. när det gäller små flygplatser av lokal betydelse – inte bör omfattas av reglerna om statligt stöd, vars syfte är att skydda konkurrensjämvikten mellan medlemsstaterna med hänsyn till den inre marknadens integritet och inte att göra en värdering av om de offentliga utgifterna är väl valda.

⁽¹⁶⁾ Se punkterna 80.1 och 92 i utkastet till meddelande från kommissionen, EU-riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag (2013).

⁽¹⁷⁾ Ibid., s. 102.

Tjänster av allmänt ekonomiskt intresse

33. Regionkommittén noterar att kommissionen betraktar anläggning och drift av flygplatser som ett fall där man kan motivera kompensation för fullgörande av skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster. Kommittén anser dock att tillämpningsområdet är alltför snävt.

34. Vi anser att bevarandet av flygplatser bör kunna beaktas också utanför områden som annars vore avskurna från övriga EU i så stor utsträckning att det skulle påverka deras sociala och ekonomiska utveckling negativt.

35. Det faller i princip under medlemsstaternas och deras regioners och kommuners befogenheter att fastställa om en uppgift är av allmänt ekonomiskt intresse. Kommissionens roll är begränsad till att kontrollera uppenbara felaktigheter.

36. ReK anser att anläggning och drift av flygplatser också framför allt kan betraktas som ett allmännyttigt syfte när det handlar om sådana förbättringar i en region med svag infrastruktur att ekonomisk utveckling i regionen över huvud taget blir möjlig.

37. Vi anser att det är nödvändigt att genomföra en samarbetspolitik mellan EU:s gränsregioner i syfte att samordna och/eller etablera flygplatser med regional inriktning som omfattar regioner i mer än ett land.

Driftstöd till flygplatser med en trafikvolym på mellan 300 000 och 1 miljon passagerare

38. Regionkommittén konstaterar att kommissionen är medveten om att driftstöd till små regionala flygplatser till stor del hänger samman med att de saknar möjlighet att täcka sina driftskostnader. Kommissionen anser också att det är möjligt att över en period på högst tio år förmå sådana flygplatser att övergå till mer marknadsorienterade förvaltningsmetoder som möjliggör tillräckliga intäkter för att finansiera driftskostnaderna.

39. Vi tvivlar starkt på att en sådan övergång skulle kunna ske om inte trafikvolymen överstiger 1 miljon passagerare per år, och överhuvudtaget inte under den period på tio år som kommissionen anger, mot bakgrund av de särskilda marknadsvillkoren för små regionala flygplatser.

40. Vi stöder i princip kommissionens marknadsorienterade strategi, dvs. att tilldelningen av offentliga resurser bör ske med utgångspunkt i effektiva flygplatsmodeller, så att man kan undvika en ökning av antalet ineffektiva flygplatser och bevara konkurrensen mellan flygplatser och flygbolag.

41. Vi anser dock att kommissionens metod för att uppnå dessa mål är inadekvat och inte beaktar det faktum att marknadsdynamiken varierar avsevärt beroende på flygplatsernas storlek och utmärkande egenskaper, och att de företag som driver flygplatserna följaktligen endast skenbart verkar på samma marknad.

42. Airports Council International (ACI) har i en färsk analys⁽¹⁸⁾ betonat att 80 % av kostnaderna för en flygplats är fasta kostnader som är oberoende av passagerartrafiken. Det handlar om infrastrukturkostnader och driftskostnader som i hög grad beror på säkerhetskrav. Detta betyder att kostnaderna per passagerare för en liten flygplats är mycket högre än för en stor flygplats, som kan fördela sina fasta kostnader på ett stort antal passagerare. Därför är det betydligt svårare för en liten flygplats att uppnå nollresultat.

43. ReK betonar också att små flygplatser kännetecknas av strukturella konkurrensnackdelar som hindrar dem från att kompensera de fasta kostnaderna antingen genom kommersiella intäkter, som är nära knutna till antalet passagerare, eller genom att ålägga flygbolagen högre flygplatsavgifter. Den senare metoden skulle göra små flygplatser ännu mindre attraktiva, när de redan lider av ett begränsat kundunderlag och otillräckliga trafikförbindelser, och leda till att flygbolagen väljer större flygplatser.

44. Kommittén understryker att en stor del av de små flygplatserna med en årlig trafikmängd på mellan 300 000 och 1 miljon passagerare har en tendens att förbli små, på grund av de ogynnsamma förhållandena i de områden där de är belägna (öar, bergsområden, decentralisering, brist på infrastruktur, dåliga förbindelser mellan olika transportformer osv.). Ändå utgör de så mycket som 20 %⁽¹⁹⁾ av det huvudsakliga och allmänna transeuropeiska transportnätet och spelar därför en viktig roll i de transeuropeiska nätens framtid och för uppnåendet av Europa 2020-strategins sammankopplingsmål.

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

⁽¹⁹⁾ *Ibid.*

45. Kommittén påpekar att den senaste tidens analyser⁽²⁰⁾ har visat att den totala volymen av förluster från flygplatser med mindre än 1 miljon passagerare om året uppgår till 445 miljoner euro per år, men att dessa flygplatser varje år ändå bidrar med 16,15 miljarder euro till EU:s BNP och tillhandahåller så många som 265 000 arbetstillfällen.

46. Därför anser kommittén att de nya riktlinjerna inte bör förbjuda stöd till drift av flygplatser med en trafikmängd som inte överstiger en miljon passagerare per år, däribland flygplatserna i de yttersta randområdena, inte heller efter en period på högst 10 år. Detta stöd är det enda sättet att avhjälpa de snedvridningar som beror på ovan nämnda strukturella brister, och det är helt berättigat på grund av de positiva externa fördelar som det skapar.

47. ReK uppmanar kommissionen att erkänna att de fördelar som offentligt stöd till små regionala flygplatser innebär för EU:s medborgare har prioritet över strikt finansiella och ekonomiska faktorer.

48. ReK påminner kommissionen om de positiva externa effekterna av ett bra nät små regionala flygplatser: ökad rörlighet inte bara nationellt utan i synnerhet på europeisk nivå som en följd av ökat konkurrenstryck på biljettpreiser och minskade kostnader samt konsolidering av den sociala, kulturella och territoriella sammanhållningen i EU.

49. Kommittén instämmer i behovet av att övervaka att det statliga stödet till små flygplatser inte leder till korssubventionering till andra stödmottagare än flygplatsinfrastruktur.

50. Kommittén föreslår att slutet av övergångsperioden ska betraktas som en "halvtidsöversyn", som inte utesluter möjligheten att driftsstödet kan fortsätta också efter övergångsperioden, om villkoren fortfarande uppfylls. Kommittén föreslår också att driftsstödet – i linje med reglerna för investeringsstöd – anpassas efter flygplatsens storlek och eventuella åtgärder för att effektivisera förvaltningen. Driftsstödet kan och får inte fastställas strikt till 10 % om året för alla flygplatser utan åtskillnad.

51. ReK anser att den maximala period på 24 månader som tillåts för stöd till lanseringen av nya rutter inte ska behöva vara på varandra följande månader, eftersom affärsmodellen med säsongsmässiga flygningar, ofta med anknytning till turism, är särskilt utbredd bland små regionala flygplatser.

Investeringsstöd till flygplatser

52. Kommittén befarar att de stela storleksberoende finansieringskvoter för investeringskostnader som kommissionen föreslår inte motsvarar de särskilda omständigheterna i de olika fallen och uppmanar därför kommissionen att med utgångspunkt i sin hittillsvarande beslutspraxis på ett flexibelt sätt tillåta finansieringsstöd om flygplatsen tjänar ett allmännyttigt syfte (framför allt transportförbindelser och regionalpolitisk utveckling), man kan förvänta sig en långsiktig lönsamhet med beaktande av trafikprognoserna och verksamhetsplanen och en icke-diskriminerande tillgång för passagerare och flygbolag är garanterad. Inte heller förslaget om att det statliga investeringsstödet till dessa flygplatser – som maximalt kan utgöra 25 % – ska vara beroende av att stödet återbetalas om investeringen bär frukt är ändamålsenligt. Kommittén föreslår att gränsen på 25 % inte i sin helhet ska vara bunden till det förskott som ska återbetalas.

53. Kommittén hänvisar till resultaten av sektorsundersökningar⁽²¹⁾, av vilka det framgår att flygplatserna inte kan uppnå stordriftsfördelar förrän de uppnår en tröskel på 5 miljoner passagerare per år. Som kommissionen själv erkänner är det inte alltid möjligt för flygplatser med mellan 3 och 5 miljoner passagerare per år att täcka alla sina kostnader.

Finansiering av flygplatsernas intermodalitet

54. Regionkommittén anser att man bör stödja planer på att omvandla befintlig luftfartsrelaterad infrastruktur i regionala centrum. Denna bör samordnas med utvecklingen av regionala intermodala transporter. Kommittén instämmer i att det är nödvändigt att EU med det snaraste ingriper för att främja integrationen av de olika transportnätverken, i enlighet med vitboken om transportpolitiken 2011⁽²²⁾, särskilt sammodaliteten mellan flyg- och järnvägstransporter. Vi uppmanar kommissionen att fortsätta moderniseringen av det statliga stödet i syfte att de nya bestämmelserna ska underlätta offentliga åtgärder som kan avhjälpa dessa farliga infrastrukturbrister och den modala fragmenteringen av flygtransportssystemet. Dessa åtgärder måste betraktas som en integrerad del av den offentliga politiken till stöd för EU-medborgarnas mobilitet.

⁽²⁰⁾ Ibid.

⁽²¹⁾ Ibid.

⁽²²⁾ COM(2011) 144 final.

Den globala konkurrensens utmaningar

55. Kommittén påminner om den avgörande roll som luftfarten spelar i den europeiska ekonomin för både EU:s medborgare och företag, eftersom den med mer än 5 miljoner arbetstillfällen och 365 miljarder euro, eller 2,4 % av EU:s BNP, ger ett mycket viktigt bidrag till ekonomisk tillväxt, sysselsättning, turism, kontakten mellan människor samt den regionala och sociala sammanhållningen inom unionen. Därför är den en avgörande sektor för förbindelserna mellan Europa och resten av världen.

56. Kommittén håller med om att konkurrensen inte bör snedvridas på grund av otillbörliga metoder inom eller utanför EU. ReK uppmanar kommissionen att se till att insatserna för att fullborda den inre marknaden inte begränsar unionens förmåga att klara av de utmaningar som den globala konkurrensen medför. Kommissionen har konstaterat att konkurrenskraften för EU:s luftfart jämfört med de länder som i dag är våra största konkurrenter har försvagats i oroväckande och ökande mån⁽²³⁾.

57. Konkurrensen om nya rutter är inte begränsad till Europa utan sker globalt. Om randområdena ska kunna bevara eller utveckla sin ekonomiska konkurrenskraft behöver de stöd för att förbättra förbindelserna i syfte att sprida de inneboende riskerna vid etableringen av nya rutter. Sådana förbindelser utanför EU blir allt viktigare för att upprätthålla och utveckla förbindelser med befintliga eller framväxande marknader och de direkta ekonomiska vinster som dessa kan ge, och de bör under vissa förutsättningar också kunna beviljas stöd.

58. Den strikta kontrollen av statligt stöd i EU är unik i världen. Den europeiska luftfarten kan inte vara konkurrenskraftig på global nivå om man glömmer det massiva offentliga stöd som fortsätter att delas ut till flygplatsinfrastruktur och flygbolag i USA, Asien och Mellanöstern. Detta sätter unionen i en riskabelt ogynnsam konkurrensställning: Moderniseringen av konkurrensreglerna kan inte bortse från detta, och unionen kan inte tillåta sig att hålla fast vid ett restriktivt tillvägagångssätt – särskilt när det gäller offentligt stöd till infrastruktur – som hotar att ytterligare underminera den europeiska luftfartens konkurrenskraft och hela EU:s ekonomi.

Bryssel den 28 november 2013

*Regionkommitténs
ordförande*

Ramon Luis VALCÁRCEL SISO

⁽²³⁾ COM(2012) 556 final.