



Bryssel den 12.12.2014
COM(2014) 747 final

**KOMMISSIONENS SVAR PÅ EUROPEISKA REVISIONSRÄTTENS SÄRSKILDA
RAPPORT**

**”EU-FINANSIERAD FLYGPLATSINFRASTRUKTUR: DÅLIG VALUTA FÖR
PENGARNA”**

KOMMISSIONENS SVAR PÅ EUROPEISKA REVISIONSRÄTTENS SÄRSKILDA RAPPORT

”EU-FINANSIERAD FLYGPLATSINFRASTRUKTUR: DÅLIG VALUTA FÖR PENGARNA”

SAMMANFATTNING

III. Kommissionen noterar revisionsrättens slutsatser om de granskade projekten för perioderna 2000–2006 och 2007–2013 och håller med om att EU-stödet från Sammanhållningsfonden för flygplatsinfrastruktur i vissa fall inte användes på ett ändamålsenligt sätt under dessa perioder. Kommissionen vill understryka att man redan dragit lärdom av denna erfarenhet, vilket har lett till en helt ny strategi i lagstiftningen för programperioden 2014–2020.

Det nya regelverket har skärpts när det gäller investeringar i flygplatsinfrastruktur, så att man begränsat alternativen till att förbättra infrastrukturens miljöprestanda och säkerhet. Dessutom har kommissionen ett mer begränsat fokus i förhandlingarna och inriktar sig främst på flygplatser som ingår i det centrala transeuropeiska transportnätet (TEN-T-nätet).

När det gäller strategisk planering innehåller det nya regelverket särskilda förhandsvillkor om regionala eller nationella transportplaner som innehåller en övergripande transportstrategi per sektor och som anger bidraget till att förverkliga TEN-T-nätet och innehåller en förteckning över de projekt som ska genomföras (en ”realistisk, mogen projektplanering”). Kommissionen tar full hänsyn till dessa planer innan den godkänner eventuella operativa program för investeringar i transportsektorn.

För större projekt har kommissionen antagit delegerade akter och genomförandeakter. I dessa akter föreskrivs vilken kvalitetsgranskning och vilka kvalitetsfaktorer som ska ingå i den kostnadsnyttoanalys som alla större projekt omfattas av, t.ex. de huvudsakliga fördelarna och kostnaderna per sektor, en förteckning över risker att ta hänsyn till och exakta referensperioder per sektor. Dessutom kommer man snart att utfärda riktlinjer för kostnadsnyttoanalysen, med konkreta rekommendationer för olika sektorer och fallstudier, så att stödmottagarna kan utforma sina projekt efter vad som ger mesta möjliga mervärde för EU.

Alla större projekt kommer att genomgå en obligatorisk kvalitetsgranskning innan de godkänns av kommissionen. Kvalitetsgranskningen kommer att utföras antingen av kommissionen eller av oberoende sakkunniga (Jaspers eller andra enheter som utsetts av medlemsstaterna och godkänts av kommissionen).

IV. Kommissionen noterar att de regionala flygplatserna ofta fyller ett kommunikationssyfte i en region eller ett lokalsamhälle och att de offentliga myndigheterna kanske vill ha kvar dem i drift av andra skäl än enbart ekonomiska. Det är därför som offentlig transportinfrastruktur är kvar i drift, trots att den inte är lönsam och behöver statligt stöd.

Kommissionen känner inte till alla detaljer om samtliga EU-finansierade projekt i hela EU och inom alla sektorer, men detta innebär inte att den inte lyckas utföra den lagstadgade tillsyn som den ansvarar för. Tvärtom utför kommissionen denna tillsyn – ofta utöver vad som krävs enligt lagstiftningen – genom årlig rapportering och övervakning, vid behov även på projektnivå, specifika åtgärder för vissa problem och särskilda granskningar. Kommissionen har dessutom tidigare sagt nej till samfinansiering av regionala flygplatser som saknade klara affärsmässiga förutsättningar och inte verkade motiverade i sammanhållningshänseende.

Kommissionen noterar också att den själv direkt godkände Sammanhållningsfondens projekt under perioden 2000–2006. Under perioden 2007–2013 ingick projekten däremot i programmen, och det var endast större projekt som godkändes enskilt. Under perioden 2007–2013 förbättrade kommissionen bedömningen av större projekt genom att inrätta Jaspers, som ger tekniskt stöd till

medlemsstaterna, utarbeta en omfattande handbok om kostnadsnyttoanalys och vid behov använda sig av extern sakkunskap.

Under perioden 2007–2013 inkom 17 ansökningar om större flygplatsprojekt till kommissionen. Vid bedömningen ägnar kommissionen stor uppmärksamhet åt projektets totala kostnader, fördelar och mervärde för samhället. Detta har i vissa fall lett till att projektets omfattning minskat (t.ex. flygplatserna i Iași och Wrocław) eller att villkor införts i beslutet om godkännande (för flygplatsen i Gdansk på grund av planerna på att bygga en närliggande flygplats i Gdynia). Kommissionen gör alltid en noggrann kontroll av efterfrågeanalysen. I vissa fall har kommissionen uppmanat de nationella myndigheterna att ställa in projekt (t.ex. flygplatserna i Kielce och i Białystok) på grund av otillräcklig efterfrågan och kommissionens farhågor när det gäller dessa flygplatsers ekonomiska bärkraft.

V.

i) Kommissionen godtar rekommendationen och kommer att genomföra den under förhandlingarna om de operativa programmen för perioden 2014–2020. Kommissionens strategi i förhandlingarna är att EU:s finansiering av flygplatsinfrastruktur ska inriktas särskilt på flygplatser som ingår i det centrala TEN-T-nätet. Kommissionen kräver också att de heltäckande generalplanerna för transporter ska ligga till grund för valet av investeringsprioriteringar. Alla investeringar bör bidra till att uppnå målen för det berörda prioriterade området, och det bör särskilt göras en detaljerad bedömning av den ekonomiska bärkraften och konkurrensen i samband med alla flygplatsinvesteringar (t.ex. om investeringen skulle kunna finansieras av privata aktörer). Investeringarna bör slutligen grunda sig på sannolika resultat från den obligatoriska genomförbarhetsstudien och en positiv kostnadsnyttoanalys.

ii) Kommissionen håller med om att enhetlig strategisk flygplatsplanering är ett viktigt sätt att undvika felplacerad kapacitet i framtiden.

Kommissionen instämmer i rekommendationen till medlemsstaterna (om sammanhängande regionala, nationella och, där så är lämpligt och möjligt, överstatliga planer för flygplatsutveckling). Kommissionen kommer å sin sida att kontrollera genomförandet under förhandlingarna om de operativa programmen för perioden 2014–2020, genom att bedöma transportplanerna som en del av förhandsvillkoren. Se även svaret på punkterna 68–71.

Dessutom kommer kommissionen att i högre grad övervaka och bedöma i vilken mån EU:s lufttransportmarknad är kapabel att möta utmaningarna och tillvarata möjligheterna i framtiden.

INLEDNING

1. I Eurocontrols senaste undersökning om tillväxtens utmaningar, *Challenges of Growth 2013*, bekräftas och upprepas det kapacitetsproblem som man konstaterat i tidigare undersökningar.

I det mest sannolika scenariot (med kapacitetsbegränsning) kommer antalet flygningar att öka med 50 % mellan 2012 och 2035. Det kommer att saknas plats för nästan två miljoner flygningar (12 % av den totala efterfrågan på resor) på grund av reducerade utbyggnadsplaner för flygplatserna. Detta motsvarar uppskattningsvis en brist på flygningar tur och retur för 120 miljoner passagerare (totalt 240 miljoner passagerare per år).

Dessutom kommer fler än 20 flygplatser att utnyttja hela eller nästan hela sin kapacitet 2035, jämfört med bara tre 2012 (s.k. hotspots – bl.a. flygplatser i Spanien och Grekland).

Denna undersökning visar att problemet med felplacerad kapacitet behöver diskuteras ytterligare och att det kommer att råda brist på kapacitet i Europa de kommande 20 åren, om man ser till de utbyggnadsplaner för flygplatser som nyligen rapporterats.

Källa: *Challenges of Growth 2013*, tillgänglig på <https://www.eurocontrol.int/articles/challenges-growth>

6. I sin vitbok från 2011 om transportpolitik ansåg kommissionen att trafiköverbelastning är ett stort bekymmer. Den fastslog att ”kapaciteten vid flygplatserna måste optimeras och vid behov ökas för att bättre kunna möta den ökade efterfrågan på resor”. [Infoga fotnot: Punkt 28 i *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* (2011), tillgänglig på http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/ALL/;ELX_SESSIONID=HjP8JnxMmKkbg0nMHrxTqR3DX1042Lqfy2gdgLbQLf5rnTVZwSq6!1996567712?uri=CELEX:52011DC0144]

I det senare meddelande från 2011 som åtföljer flygplatspaketet bekräftade kommissionen att trafiköverbelastning på flygplatser är ett problem i EU. Kapacitetsbrist på marken äventyrar dessutom hela projektet om ett gemensamt europeiskt luftrum. Samtidigt ökar konkurrensen för Europas luftfartssektor, och den globala flygmarknaden förskjuts till regioner som Asien och Stillahavsområdet, Mellanöstern och Latinamerika. Detta hotar Europas gynnsamma läge som vägkorsning i det globala luftfartssystemet och de fördelar som detta läge ger när det gäller anslutningar. [Infoga fotnot: Kommissionens meddelande om flygplatspolitik i EU – kapacitets- och kvalitetsförbättringar ska främja tillväxt, anslutbarhet och hållbar rörlighet, tillgängligt på <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A52011DC0823&qid=1417003465062>]

REVISIONENS INRIKTNING OCH OMFATTNING

21.

Första strecksatsen: Även om lufttransporterna har ökat i EU-27 sedan 2010, anser kommissionen inte att det har skett någon allmän återhämtning inom lufttransporter under åren 2007–2013. Utvecklingen inom lufttransportsektorn varierar avsevärt mellan olika medlemsstater och avspeglas inte enbart i de genomsnittliga siffrorna för hela EU. Antalet passagerare under 2010 ökade i 21 medlemsstater och minskade i sex medlemsstater. Under 2011 noterade 25 medlemsstater en ökning och två medlemsstater en minskning. Under 2012 hade 18 en ökning och nio en minskning, och under 2013 hade 21 en ökning och sex en minskning. En betydande växling mellan ökning och minskning noterades de senaste åren i Spanien, Italien och Grekland – tre länder med väl dokumenterade ekonomiska problem. Enligt uppgifter från Eurostat för 2013 har antalet flygpassagerare inte nått upp till den nivå som rådde före krisen i Grekland och Spanien.

Andra strecksatsen: Kommissionen anser inte att det finns någon tydlig tendens när det gäller flygpassagerare i de granskade medlemsstaterna. Under åren 2007–2013 minskade lufttransporten med 3,3 % i Grekland och med 3,5 % i Spanien. I Spanien minskade passagerarflyget under 2008, 2009, 2012 och 2013, i Grekland minskade det 2008, 2009, 2010 och 2012 och i Italien minskade det 2008, 2009, 2012 och 2013.

Tredje strecksatsen: Kommissionen påpekar att ekonomin i EU-27 antingen har befunnit sig i stagnation eller recession sedan 2007, med undantag för åren 2010 och 2011. I några av de granskade medlemsstaterna har BNP minskat dramatiskt: Grekland är inne på sitt sjätte år med recession. I Italien och Spanien var det recession under fyra av sex år. Kommissionen anser därför att krisen har allvarliga och ihållande effekter på lufttransporten.

IAKTTAGELSER

Gemensamt svar på punkterna 28 och 30.

Flygplatser är infrastrukturer med lång livslängd. Kommissionen anser att man bör kontrollera flygplatsernas utnyttjandegrad under investeringarnas hela livstid, för att bedöma om driftkapaciteten utnyttjas fullt ut. Det bästa är visserligen att bygga flygplatsinfrastruktur i etapper för att hålla sig nära eller precis ovanför riktvärdet, men detta skulle i praktiken innebära ständigt

pågående arbeten vid flygplatsen, vilket kräver särskilda arrangemang och stör flygplatsens funktioner och tjänster.

37. Kommissionen anser att det är svårt att se en tendens i de passagerartrafiksiffror för åren 2007-2013 som ligger till grund för revisionsrättens omräkning av kostnaden per ytterligare passagerare. Kommissionen anser därför att det vore lämpligare om projektens kostnadseffektivitet bedömdes utifrån delmål och halvtidsutvärderingar. Se även kommissionens svar på punkt 21.

Gemensamt svar på punkterna 40–43.

Vid bedömningen av större projekt inom ramen för sammanhållningspolitiken betraktar kommissionen ekonomisk hållbarhet som ett projekts förmåga att generera tillräckliga intäkter för att täcka driftskostnaderna för varje verksamhetsår, och inte förmågan att ge vinst. EU-stödet bör visserligen helst gå till lönsamma infrastrukturer, men vissa transportinfrastrukturer går med förlust trots att det finns intäkter. I sådana fall grundas beslutet om att tillhandahålla stöd på om projektet är samhällsekonomiskt önskvärt (dvs. ger större fördelar än kostnader).

45. De regionala flygplatserna kan fylla ett kommunikationssyfte i en region eller ett lokalsamhälle, och de offentliga myndigheterna kanske vill ha kvar dem i drift av andra skäl än enbart ekonomiska. Det är därför som offentlig transportinfrastruktur är kvar i drift, trots att den inte är lönsam och behöver statligt stöd.

50. Mellan 2007 och 2013 minskade passagerarflyget med cirka 3,5 % i Spanien och med 3,3 % i Grekland. Kommissionen noterar samma tendens vid de granskade flygplatserna och konstaterade också en trafikminskning i linje med utvecklingen i den spanska och den grekiska ekonomin, som har befunnit sig i recession nästan hela tiden sedan 2007.

Se även kommissionens svar på punkt 21.

Kommissionens gemensamma svar på punkterna 53–55

Den definition som kommissionen tillämpar för att utfärda beslut om statligt stöd är att upptagningsområdet för en flygplats i allmänhet är ”flygplatsens geografiska marknad, vars gräns normalt ligger cirka 100 kilometer från flygplatsen eller på ett avstånd som motsvarar cirka 60 minuters resa med bil, buss, tåg eller höghastighetståg från flygplatsen. Upptagningsområdet för en viss flygplats kan dock vara annorlunda och man måste beakta varje flygplats särdrag. Upptagningsområdets storlek och form varierar från flygplats till flygplats och beror på flygplatsens olika egenskaper, däribland dess affärsmodell, belägenhet och de destinationer som betjänas”. Gränsen 100 kilometer (200 kilometer om det finns höghastighetståg) anges likaså i artikel 24 i TEN-T-förordningen, där kriterierna för lufttransportinfrastrukturens komponenter fastställs. I en aktuell undersökning från kommissionens avdelningar om tillgänglighet till passagerarflyg i Europa grundade sig kommissionens slutsatser på ett upptagningsområde inom 90 minuters restid från flygplatsen, vilket revisionsrätten påpekar. Kommissionen anser att upptagningsområdena även bör ta hänsyn till andra faktorer, såsom flygplatsens affärsmodell, antalet och typen av destinationer, tillgänglig flygplatskapacitet vid andra flygplatser, kollektivtrafik, tidskänsliga resenärer och om flygplatsen främst används av områdets invånare eller besökare i området.

Regionala flygplatser har ofta inte samma destinationer med samma frekvens som de närliggande flygplatserna och i än mindre grad som huvudflygplatsen i respektive medlemsstat.

Gemensamt svar på punkterna 61–63.

Den strategiska planeringen har ändrats radikalt inför perioden 2014–2020, genom att man infört bestämmelser om att vissa förhandsvillkor i transportsektorn måste vara uppfyllda. Detta innebär att det måste finnas en särskild heltäckande transportplan eller ramar på nationell eller regional nivå, innan stöd till operativa program kan godkännas. I transportplanen beskrivs hur programmet bidrar

till det gemensamma europeiska transportområdet, i vilket centralt och övergripande TEN-T-nät medlen från Eruf och Sammanhållningsfonden kommer att investeras samt en realistisk, mogen projektplanering för genomförandet av de operativa programmen.

För de operativa programmen görs bl.a. en analys av situationen och de särskilda behov som finns vid tidpunkten för programplaneringen samt en koppling till de åtgärder som planeras. Kommissionen betraktar dem som planeringsdokument för EU:s samfinansierade åtgärder.

Gemensamt svar på punkterna 66 och 67:

Enligt systemet med delad förvaltning delas befogenheter mellan kommissionen och medlemsstaterna. Medlemsstaterna ansvarar för den löpande förvaltningen, och kommissionen ansvarar för övervakning och översikt på programnivå och inte på projektnivå. Detta innebär att kommissionen varken ska eller får låta detaljerade uppgifter om varje enskilt projekt ligga till grund för genomförandet av programmen och kontrollen av efterlevnad, med hänsyn till att tusentals projekt samfinansieras varje år genom sammanhållningspolitiken.

SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

Gemensamt svar på punkterna 68–71.

Kommissionen noterar revisionsrättens slutsatser om de granskade projekten för perioderna 2000–2006 och 2007–2013, och håller med om att EU-stödet från Sammanhållningsfonden för flygplatsinfrastruktur i vissa fall inte användes på ett ändamålsenligt sätt under dessa programperioder. Kommissionen vill understryka att man redan dragit lärdom av denna erfarenhet, vilket har lett till en helt ny strategi i lagstiftningen för programperioden 2014–2020.

Det nya regelverket har skärpts när det gäller investeringar i flygplatsinfrastruktur, så att man begränsat alternativen till att förbättra infrastrukturens miljöprestanda och säkerhet. Dessutom har kommissionen en mer begränsad hållning i förhandlingarna och inriktar sig främst på flygplatser som ingår i det TEN-T-nätet.

När det gäller strategisk planering innehåller det nya regelverket särskilda förhandsvillkor om regionala eller nationella transportplaner som innehåller en övergripande transportstrategi per sektor och som anger bidraget till att förverkliga TEN-T-nätet och innehåller en förteckning över de projekt som ska genomföras (en ”realistisk, mogen projektplanering”). Kommissionen tar full hänsyn till dessa planer innan den godkänner eventuella operativa program för investeringar i transportsektorn.

För större projekt har kommissionen antagit delegerade akter och genomförandeakter. I dessa akter föreskrivs vilken kvalitetsgranskning och vilka kvalitetsfaktorer som ska ingå i den kostnadsnyttoanalys som alla större projekt omfattas av, t.ex. de huvudsakliga fördelarna och kostnaderna per sektor, en förteckning över risker att ta hänsyn till och exakta referensperioder per sektor. Dessutom kommer man snart att utfärda riktlinjer för kostnadsnyttoanalysen, med konkreta rekommendationer för olika sektorer och fallstudier, så att stödmottagarna kan utforma sina projekt efter vad som ger mesta möjliga mervärde för EU.

Alla större projekt kommer att genomgå en obligatorisk kvalitetsgranskning innan de godkänns av kommissionen. Kvalitetsgranskningen kommer att utföras antingen av kommissionen eller av oberoende sakkunniga (Jaspers eller andra enheter som utsetts av medlemsstaterna och godkänts av kommissionen).

69.

Första strecksatsen: Kommissionen anser att man bör kontrollera flygplatsernas utnyttjandegrad under investeringarnas hela livstid, för att bedöma om driftkapaciteten utnyttjas fullt ut.

70. De regionala flygplatserna kan fylla ett kommunikationssyfte i en region eller kommun, och de offentliga myndigheterna kanske vill ha kvar dem i drift av andra skäl än enbart ekonomiska. Det är därför som offentlig transportinfrastruktur ibland hålls kvar i drift, trots att den inte är lönsam och behöver statligt stöd.

Rekommendation 1

Kommissionen godtar rekommendationen och kommer att genomföra den under förhandlingarna om de operativa programmen för perioden 2014–2020. Kommissionens strategi i förhandlingarna är att EU:s finansiering av flygplatsinfrastruktur ska inriktas särskilt på flygplatser som ingår i det centrala TEN-T-nätet. Kommissionen kräver också att de heltäckande generalplanerna för transporter ska ligga till grund för valet av investeringsprioriteringar. Alla investeringar bör bidra till att uppnå målen för det berörda prioriterade området, och det bör särskilt göras en detaljerad bedömning av den ekonomiska bärkraften och konkurrensen i samband med alla flygplatsinvesteringar (t.ex. om investeringen skulle kunna finansieras av privata aktörer). Investeringarna bör slutligen grunda sig på sannolika resultat från den obligatoriska genomförbarhetsstudien och en positiv kostnadsnyttoanalys.

72. Den definition som kommissionen tillämpar för att utfärda beslut om statligt stöd är att upptagningsområdet för en flygplats i allmänhet är ”flygplatsens geografiska marknad, vars gräns normalt ligger cirka 100 kilometer från flygplatsen eller på ett avstånd som motsvarar cirka 60 minuters resa med bil, buss, tåg eller höghastighetståg från flygplatsen. Upptagningsområdet för en viss flygplats kan dock vara annorlunda och man måste beakta varje flygplats särdrag. Upptagningsområdets storlek och form varierar från flygplats till flygplats och beror på flygplatsens olika egenskaper, däribland dess affärsmodell, belägenhet och de destinationer som betjänas”. Gränsen 100 kilometer (200 kilometer om det finns höghastighetståg) anges likaså i artikel 24 i TEN-T-förordningen, där kriterierna för lufttransportinfrastrukturens komponenter fastställs. I en aktuell undersökning från kommissionens avdelningar om tillgänglighet till passagerarflyg i Europa grundade sig kommissionens slutsatser på ett upptagningsområde inom 90 minuters restid från flygplatsen, vilket revisionsrätten påpekar. Kommissionen anser att upptagningsområdena även bör ta hänsyn till andra faktorer, såsom flygplatsens affärsmodell, antalet och typen av destinationer, tillgänglig flygplatskapacitet vid andra flygplatser, kollektivtrafik, tidskänsliga resenärer och om flygplatsen främst används av områdets invånare eller besökare i området.

Regionala flygplatser har ofta inte samma destinationer med samma frekvens som de närliggande flygplatserna och i än mindre grad som huvudflygplatsen i respektive medlemsstat.

Kommissionen känner inte till alla detaljer om samtliga EU-finansierade projekt i hela EU och inom alla sektorer, men detta innebär inte att den inte lyckas utföra den lagstadgade tillsyn som den ansvarar för. Tvärtom utför kommissionen denna tillsyn – ofta utöver vad som krävs enligt lagstiftningen – genom årlig rapportering och övervakning, vid behov även på projektnivå, specifika åtgärder för vissa problem och särskilda granskningar. Kommissionen har dessutom tidigare sagt nej till samfinansiering av regionala flygplatser som saknade klara affärsmässiga förutsättningar och inte verkade motiverade i sammanhållningshänseende.

Kommissionen noterar också att den själv direkt godkände Sammanhållningsfondens projekt under perioden 2000–2006. Under perioden 2007–2013 ingick projekten däremot i programmen, och det var endast större projekt som godkändes enskilt. Under perioden 2007–2013 förbättrade kommissionen bedömningen av större projekt genom att inrätta Jaspers som ger tekniskt stöd till medlemsstaterna, utarbeta en omfattande handbok om kostnadsnyttoanalyser och vid behov använda sig av extern sakkunskap.

Under perioden 2007–2013 inkom 17 ansökningar om större flygplatsprojekt till kommissionen. Vid bedömningen ägnar kommissionen stor uppmärksamhet åt projektets totala kostnader, fördelar

och mervärde för samhället. Detta har i vissa fall lett till att projektens omfattning minskat (t.ex. Iași flygplats och Wroclaws flygplats) eller att villkor införts i beslutet om godkännande (för Gdansk flygplats på grund av planerna på att bygga en närliggande flygplats i Gdynia). Kommissionen gör alltid en noggrann kontroll av efterfrågeanalysen. I vissa fall har kommissionen uppmanat de nationella myndigheterna att ställa in projekt (t.ex. flygplatserna i Kielce och i Bialystok) på grund av otillräcklig efterfrågan och kommissionens farhågor när det gäller dessa flygplatsers ekonomiska bärkraft.

Rekommendation 2

Kommissionen håller med om att enhetlig strategisk flygplatsplanering är ett viktigt sätt att undvika felplacerad kapacitet i framtiden.

Kommissionen instämmer i rekommendationen till medlemsstaterna (om sammanhängande regionala, nationella och, där så är lämpligt och möjligt, överstatliga planer för flygplatsutveckling). Kommissionen kommer å sin sida att kontrollera genomförandet under förhandlingarna om de operativa programmen för perioden 2014–2020, genom att bedöma transportplanerna som en del av förhandsvillkoren. Se även svaret på punkterna 68–71.

Dessutom kommer kommissionen att i högre grad övervaka och bedöma i vilken mån EU:s lufttransportmarknad är kapabel att möta utmaningarna och tillvarata möjligheterna i framtiden.