



EUROPA-  
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 12.12.2014  
COM(2014) 747 final

**KOMMISSIONENS SVAR PÅ DEN EUROPÆISKE REVISIONSRETS  
SÆRBERETNING**

**"EU-FINANSIEREDE LUFTHAVNSINFRASTRUKTURER GIVER IKKE VALUTA  
FOR PENGENE"**

# KOMMISSIONENS SVAR PÅ DEN EUROPÆISKE REVISIONSRETS SÆRBERETNING "EU-FINANSIERED E LUFTHAVNSINFRASTRUKTURER GIVER IKKE VALUTA FOR PENGENE"

## RESUMÉ

III. Kommissionen anerkender Revisionsrettens konklusioner vedrørende de reviderede projekter fra perioden 2000-2006 og 2007-2013 og medgiver, at samhørighedsmidlerne til lufthavnsinfrastrukturer i disse programmeringsperioder i visse tilfælde ikke repræsenterede en effektiv udnyttelse af EU-midler. Den ønsker at understrege, at man allerede har taget ved lære af dette forløb og derfor har valgt en radikalt anderledes tilgang i lovgivningen vedrørende programmeringsperioden 2014-2020.

Den nye retlige ramme er blevet strammet med hensyn til investering i lufthavnsinfrastrukturer, således at mulighederne nu er begrænset til forbedring af infrastrukturernes miljøvenlighed og sikkerhed. Desuden følger Kommissionens tjenestegrene en snævrere kurs i forhandlingerne med særligt fokus på lufthavne, der er med i TEN-T-hovednettet.

For så vidt angår strategisk planlægning kræver den nye ramme, at der som en specifik forudsætning foreligger transportplaner på regionalt eller nationalt plan indeholdende hver sektors udførlige transportstrategi, bidraget til fuldførelsen af TEN-T-nettet samt en liste over projekter, der skal gennemføres (*projekter, der er modne og realistiske*). Kommissionen inddrager disse planer i deres helhed, før den godkender operationelle programmer med investeringer i transportsektoren.

Vedrørende større projekter har Kommissionen vedtaget delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der definerer kvalitetskontrolprocessen og de kvalitetselementer i cost-benefit-analysen, der skal overholdes i alle større projekter, såsom de primære fordele og omkostninger pr. sektor, en liste over risici, der skal tages hensyn til, præcise referenceperioder pr. sektor osv. Desuden vil der snart blive udsendt vejledning i cost-benefit-analyse med praktiske anbefalinger til bestemte sektorer og casestudier, så støttemodtagerne kan justere deres projekter i retning af bedste EU-merværdi.

Alle større projekter skal igennem en kvalitetskontrol hos Kommissionen eller en uafhængig ekspert (Jaspers eller andre enheder udpeget af medlemsstaterne og aftalt med Kommissionen), før de godkendes af Kommissionen.

IV. Kommissionen bemærker, at regionale lufthavne ofte tjener som kommunikationsmiddel i en region eller et lokalsamfund, og at de offentlige myndigheder måske ønsker at opretholde driften af lufthavnen af andre grunde end rent finansielle. Derfor opretholdes driften af offentlige transportinfrastrukturer, som ikke er rentable og kræver statsstøtte.

At Kommissionen ikke er i besiddelse af udtømmende viden om alle EU-finansierede projekter i hele EU og alle sektorer, betyder ikke, at den ikke opfylder sin lovbestemte tilsynspligt. Tværtimod udøver Kommissionen sin tilsynsfunktion – ofte ud over de lovbestemte beføjelser – gennem årlig rapportering og overvågning, tillige på projektniveau om nødvendigt, ad hoc-behandling af problemer og specifikke revisioner. Derudover har Kommissionen førhen afvist at medfinansiere regionale lufthavne, som ikke havde et oplagt forretningsgrundlag og ikke virkede berettigede i en samhørighedssammenhæng.

Kommissionen bemærker også, at samhørighedsstøttede projekter blev direkte godkendt i perioden 2000-2006, mens de i 2007-2013 kun indgik i programmer og blev godkendt individuelt, hvis der var tale om større projekter. Kommissionen gjorde i 2007-2013 en indsats for at forbedre bedømmelsen af større projekter gennem sin oprettelse af Jaspers-initiativet, som yder medlemsstaterne teknisk bistand, udarbejdelse af en omfattende vejledning i cost-benefit-analyse og anvendelse af ekstern sagkundskab i nødvendigt omfang.

I perioden 2007-2013 modtog Kommissionen ansøgning om 17 større lufthavnsprojekter. Under bedømmelsen ser Kommissionen meget nøje på spørgsmålet om projektets samlede omkostning, fordele og merværdi for samfundet. Dette resulterede i enkelte tilfælde i f.eks. indskrænkning af projekterne (f.eks. Iasi lufthavn og Wrocław lufthavn) og tilføjelse af betingelser for godkendelse (af Gdansk lufthavn so følge af byggeplaner for nabolufthavnen i Gdynia). Kommissionen kontrollerede altid nøje behovsanalysen. I visse tilfælde opfordrede Kommissionen de nationale myndigheder til at opgive et projekt (f.eks. lufthavnene i Kielce og Białystok) på grund af utilstrækkelig efterspørgsel og Kommissionens bekymringer for disse lufthavnes rentabilitet.

V.

i) Kommissionen accepterer anbefalingen og vil efterkomme den under forhandlingerne om operationelle programmer i perioden 2014-2020. Kommissionens tjenestegrenes tilgang under forhandlingerne er, at EU-støtte til lufthavnsinfrastruktur især er rettet mod lufthavne i TEN-T-hovednettet. Kommissionen kræver også, at de udførlige transportmasterplaner danner grundlag for transportinvesteringsprioriteterne. Alle investeringer bør bidrage til at nå målene for den pågældende prioritetsakse, og prioriteterne i enhver lufthavn skal i særlig grad underlægges en forudgående detaljeret vurdering af rentabilitet og konkurrence (f.eks. om private erhvervsdrivende kunne finansiere investeringen). Endelig bør investeringerne underbygges af plausible resultater opnået ved den påkrævede gennemførlighedsundersøgelse og en positiv cost-benefit-analyse.

ii) Kommissionen er enig i betydningen af en sammenhængende strategisk lufthavnsplanlægning som et middel til at undgå fejlanbragt kapacitet i fremtiden.

Kommissionen er enig i den anbefaling, der er rettet mod medlemsstaterne (sammenhængende regionale, nationale og i relevant og nødvendigt omfang overnationale planer for lufthavnsudvikling). Kommissionen vil på sin side kontrollere gennemførelsen under forhandlingerne om operationelle programmer i perioden 2014-2020 gennem vurdering af transportplaner i forbindelse med opfyldelsen af forudsætningerne. Se også svar på punkt 68-71.

På et andet plan vil Kommissionen intensivere overvågningen og vurderingen af EU's lufttransportmarkeds evne til fremover at klare udfordringer og udnytte muligheder.

## **INDLEDNING**

1. Eurocontrols seneste undersøgelse "Challenges of Growth 2013" bekræfter den kapacitetsudfordring, der er fundet i tidligere undersøgelser.

I det mest sandsynlige scenarie (med begrænset kapacitet) vil der være 50 % flere flyvninger i 2035 end i 2012. Næsten to millioner flyvninger vil ikke få plads (12 % af den samlede rejseefterspørgsel) på grund af begrænsede lufthavnsudvidelsesplaner. Det svarer til, at ca. 120 mio. passagerer ikke vil kunne købe en returflyvning (i alt 240 mio. passagerer om året).

Inden 2035 vil over 20 lufthavne desuden blive drevet ved fuld eller næsten fuld kapacitet sammenlignet med kun tre i 2012 (hotspots i bl.a. Spanien og Grækenland).

Denne undersøgelse viser, at fejlanbragt kapacitet kan diskuteres yderligere, og at der i løbet af de næste 20 år vil opstå kapacitetsmangel i Europa set på baggrund af de nyligt fremsendte lufthavnsudvidelsesplaner.

Kilde: Undersøgelsen "Challenges of Growth 2013" findes på: <https://www.eurocontrol.int/articles/challenges-growth>.

6. I sin hvidbog fra 2011 om den europæiske transportpolitik vurderer Kommissionen, at trængselsproblemerne giver anledning til bekymring. Den bekræftede endvidere, at "lufthavnenes ydeevne skal optimeres og om nødvendigt udvides for at imødegå det voksende behov for rejser". [Insert footnote: Hvidbog, 2011, En køreplan for et fælles europæisk transportområde, pkt. 28,

findes på: [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/;ELX\\_SESSIONID=HjP8JnxMmKkbg0nMHrxTqR3DX1042Lqfy2gdgLbQLf5rnTVZwSq6!1996567712?uri=CELEX:52011DC0144](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/;ELX_SESSIONID=HjP8JnxMmKkbg0nMHrxTqR3DX1042Lqfy2gdgLbQLf5rnTVZwSq6!1996567712?uri=CELEX:52011DC0144)].

I sin meddelelse fra 2011, der ledsagede lufthavnspakken, bekræftede Kommissionen, at trængsel i lufthavnene er et problem for Europa. Hvis der mangler kapacitet på jorden, vil det desuden være en trussel mod selve det fælles europæiske luftrum. Samtidig står Europas luftfartssektor over for skærpet konkurrence og et skifte på det globale flytrafikmarked i retning af regioner som Asien-Stillehavet, Mellemøsten og Latinamerika, som truer Europas privilegerede placering som knudepunkt i det globale rutenet og de fordele med hensyn til forbindelser, som denne placering giver. [Insert footnote: "2011 Communication on Airport policy in the EU" findes på: [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/airports/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/airports/index_en.htm)].

## **REVISIONENS OMFANG OG REVISIONSMETODEN**

21.

Første afsnit: Selv om der har været et opsving i luftfarten i EU27 siden 2010, mener Kommissionen ikke, at der har været en generel vækst i luftfarten i perioden 2007-2013. De gennemsnitlige tal for hele EU kan ikke alene afspejle den varierende udvikling i luftfarten i de enkelte medlemsstater. I 2010 oplevede 21 medlemsstater en stigning og seks et fald i passagertallene, i 2011 oplevede 25 en stigning og to et fald, i 2012 oplevede 18 en stigning og ni et fald, og i 2013 oplevede 21 medlemsstater en stigning og seks et fald. Udsvingene mellem stigning og fald i de seneste år har været betydelige i Spanien, Italien og Grækenland, og de økonomiske trængsler i alle tre lande er velkendte. Eurostats data for 2013 bekræfter, at passagertallene i Grækenland og Spanien ikke er nået op på niveauet fra før krisen.

Andet afsnit: Kommissionen mener ikke, der er nogen klar udviklingstendens i lufttransport af passagerer i de reviderede medlemsstater. I årene 2007-2013 faldt lufttransporten i Grækenland med 3,3 % og i Spanien med 3,5 %. I Spanien faldt passagerflytrafikken i 2008, 2009, 2012 og 2013, i Grækenland faldt den i 2008, 2009, 2010 og 2012, og i Italien faldt den i 2008, 2009, 2012 og 2013.

Tredje afsnit: Kommissionen bemærker, at økonomien i EU27 enten har været stagnerende eller i recession siden 2007 med undtagelse af 2010 og 2011. Nogle af de reviderede medlemsstater oplever drastiske fald i BNP: Grækenland befinder sig i recession på sjette år i træk, og Italien og Spanien var i recession i fire ud af seks år. Derfor mener Kommissionen, at krisen har en alvorlig og varig indvirkning på luftfarten.

## **BEMÆRKNINGER**

Fælles svar på punkt 28 og 30.

Lufthavne er infrastrukturer med lang levetid. Kommissionen mener, at lufthavnens anvendelsesgrad bør kontrolleres gennem investeringernes fulde levetid, for at man kan vurdere, om disse har nået fuld driftsmæssig udnyttelse. Desuden ville opførelse af lufthavnsinfrastruktur i faser for at komme tæt på eller lige over benchmarket – om end det ville være ideelt – i praksis betyde, at der konstant skulle arbejdes i lufthavnen, hvilket kræver særlig tilrettelæggelse og skaber forstyrrelser i driften og den service, der leveres af lufthavnen.

37. Kommissionen mener, det er vanskeligt at identificere en tendens i passagertallene i perioden 2007-2013, som Retten anvender som grundlag for sin omberegning af omkostningen pr. ekstra passager. Kommissionen mener derfor, at en vurdering ud fra milepæle og midtvejsevaluering ville danne et passende grundlag for vurderingen af projekternes omkostningseffektivitet. Se også Kommissionens svar på punkt 21.

Fælles svar på punkt 40-43.

I forbindelse med bedømmelse af større projekter inden for samhørighedspolitikken forstår Kommissionen rentabilitet som et projekts kapacitet til at generere tilstrækkelige indtægter til at dække driftsomkostninger hvert driftsår og ikke kapacitet til at generere overskud. Selv om EU-støtten naturligvis ideelt set bør gives til rentable infrastrukturer, sker det, at nogle transportinfrastrukturer er tabsgivende på trods af indtægter, og i sådanne tilfælde bygger beslutningen om at yde EU-støtte på, hvorvidt projektet er samfundsøkonomisk ønskværdigt (dvs. medfører flere fordele end omkostninger).

45. Regionale lufthavne kan tjene som kommunikationsmiddel i en region eller et lokalsamfund, og de offentlige myndigheder ønsker måske at opretholde driften af lufthavnen af andre grunde end rent finansielle. Derfor opretholdes driften af offentlige transportinfrastrukturer, som ikke er rentable og kræver statsstøtte.

50. Fra 2007 til 2013 faldt passagerflytrafikken i Spanien med ca. 3,5 % og i Grækenland med 3,3 %. Kommissionen mener, at de reviderede lufthavne fulgte denne tendens, og bemærkede også et fald i trafikken, der følger udviklingen i den spanske og den græske økonomi, som næsten uden afbrydelse har været i recession siden 2007.

Se også Kommissionens svar på punkt 21.

#### Fælles svar fra Kommissionen på punkt 53-55

Den definition på en lufthavns opland, som Kommissionen benytter ved vedtagelse af statsstøtteafgørelser, er i almindelighed "en geografisk markedsafgrænsning, som normalt fastsættes til 100 km eller 60 minutters rejse med bil, bus, tog eller højhastighedstog. En given lufthavns opland kan dog være forskelligt herfra, og det kan være nødvendigt at tage hensyn til den konkrete lufthavns særlige forhold; oplandets størrelse og form varierer fra lufthavn til lufthavn og er afhængig af lufthavnens karakteristika, herunder dens forretningsmodel og beliggenhed og til, hvilke destinationer den har forbindelse til". Grænsen på 100 km (200 km, hvis der findes en højhastighedsjernbanelinje) er ligeledes defineret i TEN-T-forordningens artikel 24 om fastlæggelse af kriterier for lufttransportinfrastrukturkomponenter. Som Retten nævner, drog Kommissionens tjenestegrene i deres nylige undersøgelse af adgangen til passagerflyvninger i Europa deres konklusioner på baggrund af et opland på 90 minutters rejsetid til lufthavnene. Kommissionen mener, at der ved vurderingen af et opland også skal tages hensyn til andre elementer såsom lufthavnens forretningsmodel, antal og type befløjne destinationer, tilgængelig lufthavnskapacitet i andre lufthavne, offentlige transportforbindelser, tidsfølsomme rejsende, og hvorvidt lufthavnen primært betjener fastboende eller besøgende i området.

Regionale lufthavne beflyver ofte ikke de samme destinationer med samme frekvens som nabolufthavnene og slet ikke som medlemstatens hovedlufthavn.

Fælles svar på punkt 61-63.

Hvad angår strategisk planlægning, er dette aspekt radikalt ændret for perioden 2014-2020, idet den retlige ramme kræver opfyldelse af bestemte forudsætninger i transportsektoren, hvilket fordrer, at der udarbejdes en specifik overordnet transportplan eller ramme på nationalt eller regionalt plan forud for godkendelse af støtte til operationelle programmer. Transportplanen skal indeholde bidraget til det fælles europæiske transportområde, TEN-T-hovednettet og de omfattende TEN-T-net, hvor investeringerne fra EFRU og Samhørighedsfonden placeres, samt en række modne og realistiske projekter, der kan gennemføres i de operationelle programmer.

Operationelle programmer skal indeholde en analyse af situationen og de specifikke behov på tidspunktet for programmeringen samt en forbindelse til de planlagte foranstaltninger. Som sådan anser Kommissionen dem for planlægningsdokumenter i forbindelse med foranstaltninger, der medfinansieres af EU.

Fælles svar på punkt 66 og 67.

I henhold til systemet med delt forvaltning deles beføjelserne mellem Kommissionen og medlemsstaterne, idet sidstnævnte er ansvarlige for den daglige forvaltning, mens Kommissionen er ansvarlig for tilsyn og overvågning på programniveau og ikke på projektniveau. Det betyder, at Kommissionen hverken formodes at kunne eller kan basere sin overvågning af projektgennemførelsens overensstemmelse på detaljerede oplysninger om hvert enkelt projekt, idet der hvert år medfinansieres tusindvis af projekter gennem samhørighedspolitikken.

## **KONKLUSIONER OG ANBEFALINGER**

Fælles svar på punkt 68-71.

Kommissionen anerkender Revisionsrettens konklusioner vedrørende de reviderede projekter fra perioden 2000-2006 og 2007-2013 og medgiver, at samhørighedsmidlerne til lufthavnsinfrastrukturer i disse programmeringsperioder i visse tilfælde ikke repræsenterede en effektiv udnyttelse af EU-midler. Den ønsker at understrege, at man allerede har taget ved lære af dette forløb og derfor har valgt en radikalt anderledes tilgang i lovgivningen vedrørende programmeringsperioden 2014-2020.

Den nye retlige ramme er blevet strammet med hensyn til investering i lufthavnsinfrastrukturer, således at mulighederne nu er begrænset til forbedring af infrastrukturernes miljøvenlighed og sikkerhed. Desuden følger Kommissionens tjenestegrene en snævrere kurs i forhandlingerne med særligt fokus på lufthavne, der er med i TEN-T-hovednettet.

For så vidt angår strategisk planlægning kræver den nye ramme, at der som en specifik forudsætning foreligger transportplaner på regionalt eller nationalt plan indeholdende hver sektors udførlige transportstrategi, bidraget til fuldførelsen af TEN-T-nettet samt en liste over projekter, der skal gennemføres (*projekter, der er modne og realistiske*). Kommissionen inddrager disse planer i deres helhed, før den godkender operationelle programmer med investeringer i transportsektoren.

Vedrørende større projekter har Kommissionen vedtaget delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der definerer kvalitetskontrolprocessen og de kvalitetslementer i cost-benefit-analysen, der skal overholdes i alle større projekter, såsom de primære fordele og omkostninger pr. sektor, en liste over risici, der skal tages hensyn til, præcise referenceperioder pr. sektor osv. Desuden vil der snart blive udsendt vejledning i cost-benefit-analyse med praktiske anbefalinger til bestemte sektorer og casestudier, så støttemodtagerne kan justere deres projekter i retning af bedste EU-merværdi.

Alle større projekter skal igennem en kvalitetskontrol hos Kommissionen eller en uafhængig ekspert (Jaspers eller andre enheder udpeget af medlemsstaterne og aftalt med Kommissionen), før de godkendes af Kommissionen.

69.

Første afsnit: Kommissionen mener, at lufthavnens anvendelsesgrad bør kontrolleres gennem investeringernes fulde levetid, for at man kan vurdere, om disse har nået fuld driftsmæssig udnyttelse.

70. Regionale lufthavne kan tjene som kommunikationsmiddel i en region eller et lokalsamfund, og de offentlige myndigheder ønsker måske at opretholde driften af lufthavnen af andre grunde end rent finansielle. Derfor opretholder man sommetider driften af offentlige transportinfrastrukturer, som ikke er rentable og kræver statsstøtte.

Anbefaling 1

Kommissionen accepterer anbefalingen og vil efterkomme den under forhandlingerne om operationelle programmer i perioden 2014-2020. Kommissionens tjenestegrenes fremgangsmåde under forhandlingerne er, at EU-støtte til lufthavnsinfrastruktur især er rettet mod lufthavne i TEN-T-hovednettet. Kommissionen kræver også, at de udførlige transportmasterplaner danner grundlag for transportinvesteringsprioriteterne. Alle investeringer bør bidrage til at nå målene for den pågældende prioritetsakse, og prioriteterne i enhver lufthavn skal i særlig grad underlægges en forudgående detaljeret vurdering af rentabilitet og konkurrence (f.eks. om private erhvervsdrivende kunne finansiere investeringen). Endelig bør investeringerne underbygges af plausible resultater opnået ved den påkrævede gennemførlighedsundersøgelse og en positiv cost-benefit-analyse.

72. Den definition på en lufthavns opland, som Kommissionen benytter ved vedtagelse af statsstøtteafgørelser, er i almindelighed "en geografisk markedsafgrænsning, som normalt fastsættes til 100 km eller 60 minutters rejse med bil, bus, tog eller højhastighedstog. En given lufthavns opland kan dog være forskelligt herfra, og det kan være nødvendigt at tage hensyn til den konkrete lufthavns særlige forhold; oplandets størrelse og form varierer fra lufthavn til lufthavn og er afhængig af lufthavnens karakteristika, herunder dens forretningsmodel og beliggenhed og til, hvilke destinationer den har forbindelse til". Grænsen på 100 km (200 km, hvis der findes en højhastighedsjernbanelinje) er ligeledes defineret i TEN-T-forordningens artikel 24 om fastlæggelse af kriterier for lufttransportinfrastrukturkomponenter. Som Retten nævner, drog Kommissionens tjenestegrene i deres nylige undersøgelse af adgangen til passagerflyvninger i Europa deres konklusioner på baggrund af et opland på 90 minutters rejsetid til lufthavnene. Kommissionen mener, at der ved vurderingen af et opland også skal tages hensyn til andre elementer såsom lufthavnens forretningsmodel, antal og type befløjne destinationer, tilgængelig lufthavnskapacitet i andre lufthavne, offentlige transportforbindelser, tidsfølsomme rejsende, og hvorvidt lufthavnen primært betjener fastboende eller besøgende i området.

Regionale lufthavne beflyver ofte ikke de samme destinationer med samme frekvens som nabolufthavnene og slet ikke som medlemsstatens hovedlufthavn.

At Kommissionen ikke er i besiddelse af udtømmende viden om alle EU-finansierede projekter i hele EU og alle sektorer, betyder ikke, at den ikke opfylder sin lovbestemte tilsynspligt. Tværtimod udøver Kommissionen sin tilsynsfunktion – ofte ud over de lovbestemte beføjelser – gennem årlig rapportering og overvågning, tillige på projektniveau om nødvendigt, ad hoc-behandling af problemer og specifikke revisioner. Derudover har Kommissionen førhen afvist at medfinansiere regionale lufthavne, som ikke havde et oplagt forretningsgrundlag og ikke virkede berettigede i en samhørighedssammenhæng.

Kommissionen bemærker også, at samhørighedsstøttede projekter blev direkte godkendt i perioden 2000-2006, mens de i 2007-2013 kun indgik i programmer og blev godkendt individuelt, hvis der var tale om større projekter. Kommissionen gjorde i 2007-2013 en indsats for at forbedre bedømmelsen af større projekter gennem sin oprettelse af Jaspers-initiativet, som yder medlemsstaterne teknisk bistand, udarbejdelse af en omfattende vejledning i cost-benefit-analyse og anvendelse af ekstern sagkundskab i nødvendigt omfang.

I perioden 2007-2013 modtog Kommissionen ansøgning om 17 større lufthavnsprojekter. Under bedømmelsen ser Kommissionen meget nøje på spørgsmålet om projektets samlede omkostning, fordele og merværdi for samfundet. Dette resulterede i enkelte tilfælde i f.eks. indskrænkning af projekterne (f.eks. Iasi lufthavn og Wrocław lufthavn) og tilføjelse af betingelser for godkendelse (af Gdansk lufthavn på grund af byggeplaner for nabolufthavnen i Gdynia). Kommissionen kontrollerede altid nøje behovsanalysen. I visse tilfælde opfordrede Kommissionen de nationale myndigheder til at opgive et projekt (f.eks. lufthavnene i Kielce og Białystok) på grund af utilstrækkelig efterspørgsel og Kommissionens bekymringer for disse lufthavnes rentabilitet.

## Anbefaling 2

Kommissionen er enig i betydningen af en sammenhængende strategisk lufthavnsplanlægning som et middel til at undgå fejlanbragt kapacitet i fremtiden.

Kommissionen er enig i den anbefaling, der er rettet mod medlemsstaterne (sammenhængende regionale, nationale og i relevant og nødvendigt omfang overnationale planer for lufthavnsudvikling). Kommissionen vil på sin side kontrollere gennemførelsen under forhandlingerne om operationelle programmer i perioden 2014-2020 gennem vurdering af transportplaner i forbindelse med opfyldelsen af forudsætningerne. Se også svar på punkt 68-71.

På et andet plan vil Kommissionen intensivere overvågningen og vurderingen af EU's lufttransportmarkeds evne til fremover at klare udfordringer og udnytte muligheder.