

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie przeglądu wytycznych UE z 1994 i 2005 r. w sprawie lotnictwa i portów lotniczych (opinia dodatkowa)

(2012/C 299/10)

Sprawozdawca: **Jacek KRAWCZYK**

Współsprawozdawca: **Nico WENNMACHER**

Dnia 14 lipca 2011 r. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny postanowił, zgodnie z art. 29 ust. 2 regulaminu wewnętrznego, sporządzić opinię dodatkową w sprawie

przeglądu wytycznych UE z 1994 i 2005 r. w sprawie lotnictwa i portów lotniczych.

Komisja Konsultacyjna ds. Przemian w Przemysle, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 11 czerwca 2012 r.

Na 482. sesji plenarnej w dniach 11–12 lipca 2012 r. (posiedzenie z 11 lipca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny, stosunkiem głosów 143 do 2 – 1 osoba wstrzymała się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski

1.1 Komisja Europejska planuje przegląd wytycznych z 1994 r. w sprawie stosowania artykułów 92 i 93 Traktatu WE dotyczących pomocy państwa w sektorze lotnictwa oraz wytycznych UE z 2005 r. dotyczących finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych (zwanymi dalej „wytycznymi w sprawie lotnictwa”).

1.2 Od 2005 r. miało miejsce wiele przypadków niepowiadomienia przez państwa członkowskie Komisji o przyznaniu dotacji przez porty lotnicze lub społeczności lokalne.

1.3 EKES podziela zdanie głównych zainteresowanych stron, że przegląd obecnych wytycznych w sprawie lotnictwa jest absolutnie konieczny i że w celu zapewnienia prawdziwie równych warunków konkurencji trzeba go przeprowadzić jak najszybciej. Rozwój regionalnych portów lotniczych jest ważny dla wzrostu gospodarczego i spójności terytorialnej oraz wymaga jasnych zasad dotyczących pomocy państwa.

1.4 EKES jest zdania, że konieczne jest przygotowanie opracowania, które przedstawi obecny stan rzeczy w zakresie pomocy państwa oraz podobnych praktyk z punktu widzenia wdrażania wytycznych w sprawie lotnictwa. W opracowaniu powinny zostać zawarte (oprócz analizy obecnych praktyk w tej dziedzinie) informacje dotyczące wielkości i rodzaju przyznanej pomocy, jej wpływu na realny rozwój gospodarczy oraz jej ilościowego i jakościowego wpływu na zatrudnienie.

1.5 W przedstawionych w punkcie 5 niniejszej opinii zaleceniach dotyczących wytycznych w sprawie lotnictwa Komitet:

— wskazuje na potrzebę opracowania znormalizowanych unijnych norm prawnych dla całego sektora lotnictwa, które zapobiegałyby niekontrolowanym działaniom w zakresie dotacji i zapewniłyby równe warunki konkurencji wszystkim uczestnikom rynku, także na poziomie lokalnym;

— zgadza się, że co do ogólnej zasady inwestycji prywatnych nie można uznać za pomoc państwa; jednocześnie podmiot publiczny może działać jako inwestor prywatny, jeśli inwestycja jest ekonomicznie uzasadniona;

— zaleca, by pomoc państwa na inwestycje w infrastrukturę portów lotniczych i na rozpoczynanie działalności przez linie lotnicze była możliwa tylko w ściśle określonych przypadkach i ograniczona pod względem czasu trwania i nasilenia;

— potwierdza konieczność pełnego ujawniania informacji o pomocy dostępnej portom lotniczym i przewoźnikom oraz o warunkach, na jakich pomoc ta mogła zostać wypłacona;

— wzywa do dalszego stymulowania dialogu społecznego i unikania dumpingu socjalnego w tym sektorze;

— podkreśla, jak ważne jest właściwe wdrażanie wytycznych; ogromne znaczenie ma egzekwowanie ustaleń;

— wzywa do przyjęcia długofalowej polityki dotyczącej rozwoju czy regionalnych portów lotniczych; wytyczne w sprawie lotnictwa mogą być skutecznie wdrażane tylko pod warunkiem uzgodnienia jasnych priorytetów politycznych dla rozwoju regionalnych portów lotniczych.

2. Wprowadzenie

2.1 W minionych dwóch dziesięcioleciach europejski transport lotniczy uległ wielu przekształceniom, głównie z powodu liberalizacji rynku i związanego z tym pojawienia się tanich przewoźników. Jednolity rynek lotniczy umożliwił większej liczbie Europejczyków dostęp do transportu lotniczego dzięki

pojawieniu się nowych linii lotniczych, nowych regionalnych portów lotniczych i niskich opłat za przelot, zarazem miały one wpływać na zatrudnienie i stosunki pracy w sektorze.

2.2 W 1994 r. w kontekście liberalizacji rynku usług transportu lotniczego Komisja przyjęła pierwsze wytyczne UE w sprawie sektora lotnictwa, które zawierały postanowienia dotyczące oceny pomocy socjalnej i restrukturyzacyjnej dla linii lotniczych w celu ustanowienia równych reguł gry dla wszystkich przewoźników lotniczych. W 2005 r. zostały one uzupełnione wytycznymi dotyczącymi publicznego finansowania portów lotniczych i rozpoczynania działalności przez przedsiębiorstwa lotnicze oferujące przeloty z regionalnych portów lotniczych.

2.3 Komisja Europejska planuje przegląd wytycznych z 1994 r. w sprawie stosowania artykułów 92 i 93 Traktatu WE dotyczących pomocy państwa w sektorze lotnictwa oraz wytycznych UE z 2005 r. dotyczących finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych.

2.4 Szereg europejskich przewoźników sieciowych (z których większość jest członkami Stowarzyszenia Europejskich Linii Lotniczych – AEA) stwierdza, że w ostatnich latach ma do czynienia z nowym rodzajem konkurencji ze strony przewoźników, którzy są w stanie uzyskiwać znaczne środki finansowe od lokalnych społeczności i portów lotniczych. Przewoźnicy skupieni w AEA są zdania, że dotacje te są niezgodne z prawem i stanowią rażący przykład pomocy państwa prowadzącej do poważnego zakłócenia konkurencji na europejskim rynku przewoźników lotniczych.

2.5 Zdaniem Zrzeszenia Europejskich Przewoźników Niskokosztowych (ELFAA) nasilona konsolidacja wśród przewoźników sieciowych z naciskiem na korzystanie z ich węzłów lotniczych (hubów) spowodowała, że zmniejszyły się możliwości dla regionalnych portów lotniczych i regionów, które pragną zwiększyć liczbę bezpośrednich połączeń między punktami docelowymi. W wielu przypadkach tani przewoźnicy stanowią jedyną perspektywę wzrostu dla regionalnych portów lotniczych na rynku europejskim. Niedawne rozszerzenie UE otworzyło nowe możliwości rynkowe i wiele z tych rynków jest w znacznym stopniu uzależnionych od modelu biznesowego opartego na niskich cenach biletów, jeśli chodzi o rozwój i utrzymanie przepływu ruchu lotniczego. Zdaniem ELFAA szlaki te są ważne pod względem społecznym i gospodarczym w kontekście spójności i rozwoju regionalnego w UE.

2.6 Od 2005 r. miało miejsce wiele przypadków niepowiadomienia przez państwa członkowskie Komisji o przyznaniu dotacji przez porty lotnicze lub społeczności lokalne; wytyczne dotyczące lotnictwa z 2005 r. nie okazały się wystarczającą wskazówką do tworzenia krajowych systemów ściśle określających, na jakich warunkach pomoc może być przyznawana, oraz – co być może jeszcze gorsze – w tych kilku przypadkach, gdy powiadomiono o dotacjach i spowodowało to rozpoczęcie formalnej procedury przez Komisję, proces podejmowania decyzji był w najlepszym przypadku powolny i wiele spraw pozostało bez rozwiązania. Przyczyniło się to do powstania pewnego poczucia bezkarności i leseferyzmu.

2.7 Do pojmowania portu lotniczego jako ekonomicznego stymulatora rozwoju gospodarczego w danym regionie przyczyniło się rosnące bezpośrednio (finansowe) wycofywanie się państwa, które ceduje na regiony i inne władze lokalne obowiązek nadzorowania tej niezbędnej infrastruktury, zarządzania nią i jej finansowania. Władze regionalne w coraz większym stopniu postrzegają lotniska jako jedno z ważnych narzędzi rozwoju lokalnej gospodarki.

2.8 W omawianym sektorze Komisja otrzymała do chwili obecnej znaczną liczbę skarg od dawnych przewoźników narodowych przeciw tanim liniom i odwrotnie. Od 2005 r. liczba powiadomień przekazanych Komisji jest stosunkowo niska w porównaniu z ogromnym rozwojem regionalnych portów lotniczych w UE.

2.9 Główne wyniki publicznych konsultacji przeprowadzonych przez Komisję to:

- potrzeba uproszczenia i zwiększenia przejrzystości wytycznych;
- poparcie dla silniejszego egzekwowania przepisów dotyczących pomocy państwa w przypadku przedsiębiorstw i portów lotniczych;
- nowa kategoria przepisów służących uniknięciu zakłóceń konkurencji między portami lotniczymi usytuowanymi na tym samym obszarze ciężenia;
- większa jasność i przewidywalność zasad dotyczących pomocy inwestycyjnej (jasna definicja parametrów finansowych).

2.10 EKES podziela zdanie głównych zainteresowanych stron, że przegląd obecnych wytycznych dla lotnictwa jest absolutnie konieczny i że w celu zapewnienia prawdziwie równych warunków konkurencji trzeba go przeprowadzić jak najszybciej. Rozwój lotnisk regionalnych jest ważny dla wzrostu gospodarczego i spójności terytorialnej oraz wymaga jasnych zasad dotyczących pomocy państwa.

2.11 EKES jest zdania, że konieczne jest przygotowanie opracowania, które przedstawi obecny stan rzeczy w zakresie pomocy państwa oraz podobnych praktyk z punktu widzenia wdrażania wytycznych w sprawie lotnictwa. W szczególności w celu oceny, czy i w jakim zakresie obecne praktyki zakłócają uczciwą konkurencję między portami lotniczymi i między liniami lotniczymi. W ramach tej analizy powinny zostać przedstawione szczegółowe informacje na temat wielkości i rodzaju udzielonej pomocy, jej wpływu na faktyczny rozwój gospodarczy lub wydajność oraz jej jakościowego i ilościowego wpływu na zatrudnienie.

2.12 Obecny kryzys gospodarczy na świecie oraz w szczególności rosnąca presja budżetowa w UE i państwach członkowskich mogą postawić pod znakiem zapytania obecną politykę pomocy państwa dla rozwoju regionalnych portów lotniczych. Trzeba lepiej zbadać, w jakim zakresie obecny model gospodarczy regionalnego portu lotniczego jest możliwy do utrzymania w dłuższym okresie. Jak pokazują obecne dyskusje dotyczące wieloletnich ram finansowych na lata 2014–2020, wielkim wyzwaniem jest robić więcej w UE, mając mniej pieniędzy. Jest jasne, że dotyczy to także omawianej tu tematyki.

3. Rynek

3.1 W państwach członkowskich UE istnieje ok. 460 portów lotniczych wykorzystywanych do zarobkowego transportu lotniczego. W 2010 r. ok. 60 % portów lotniczych w UE obsłużyło mniej niż 1 mln pasażerów.

3.2 W ostatnich latach rynek transportu lotniczego uległ ogromnym przeobrażeniom: tani przewoźnicy stworzyli nowe i kompleksowe modele biznesowe związane z regionalnymi portami lotniczymi oraz zyskali znaczny udział w rynku. Jednocześnie prawie wszyscy dawni przewoźnicy krajowi przeszli proces restrukturyzacji i skonsolidowali swoją obecność w Europie.

3.3 W 2005 r. udział tanich przewoźników w rynku wewnątrz europejskim wynosił 25 %, a w 2010 r. wzrósł do 39 %. Jeśli uwzględnić jedynie przewozy bezpośrednie typu *point to point*, udział ten wzrasta do 43 %. W latach 2008–2010 tradycyjne sieciowe linie lotnicze – członkowie AEA – odnotowały znaczne straty w odniesieniu do połączeń wewnątrz europejskich i pomimo pozytywnych wyników w zakresie połączeń długodystansowych (1 mld EUR w 2008 r., 100 mln EUR w 2009 r. i 1,1 mld EUR w 2010 r.) łączny EBIT był ujemny ze względu na negatywny wynik na krótkodystansowych trasach europejskich.

3.4 Na podstawie obecnych trendów i planów wymiany floty lotniczej ELFAA przewiduje, że do 2020 r. udział tanich przewoźników w wewnątrz europejskich pasażerskich przewozach lotniczych wzrośnie do 45–53 %. W przypadku połączeń bezpośrednich prognozuje się, że udział rynkowy tanich połączeń wzrośnie do 50–60 %. W czasie ostatniego kryzysu tani przewoźnicy nie ponosili strat w takim samym stopniu jak przewoźnicy sieciowi.

3.5 Tani przewoźnicy są zdecydowanie dominującymi podmiotami w regionalnych, bezpośrednich, połączeniach. W kategorii tanich przewoźników trzej przewoźnicy mają ponad 52-procentowy udział w tym rynku, podczas gdy trzej największe przewoźnicy sieciowi to jedynie 22 % rynku wewnętrznej sieci lotniczej. Jeśli powiązać zarówno: a) rosnący udział tanich przewoźników na trasach wewnątrz europejskich, jak i b) rosnący udział regionalnych bezpośrednich tras *point-to-point* względem tradycyjnych połączeń między węzłami lotniczymi *hub-to-hub*, można wysunąć wniosek, że obecnie oferta jest szersza niż kiedyś, ale część tego wzrostu (tzn. połączenia *point-to-point*) wynika z działań ograniczonej liczby konkurentów.

3.6 Z wyjątkiem głównych europejskich węzłów lotniczych i największych regionalnych portów lotniczych wielu europejskich regionalnych portów lotniczych nie można uznać za ekonomicznie opłacalne, jeśli wziąć pod uwagę rzeczywisty koszt infrastruktury. Liczne małe regionalne porty lotnicze nie są w stanie ponosić kosztów związanych z infrastrukturą, które są finansowane z innych środków dostępnych na poziomie regionalnym. Wiele portów lotniczych trzeba byłoby po prostu zamknąć, gdyby musiały one ponosić faktyczny koszt infrastruktury.

3.7 Trzeba pamiętać, że Europa w nadchodzących latach będzie musiała zmierzyć się z niedoborem przepustowości portów lotniczych. Analiza Eurocontrol z 2008 r. „Challenges of growth” oraz wydana niedawno prognoza długoterminowa (2010 r.) podkreślają niedobór przepustowości, jaki pojawi się na europejskich lotniskach w związku z przewidywanym

wzrostem ruchu lotniczego do 2030 r. (16,9 mln przelotów, czyli 1,8 razy więcej niż w 2009 r.). Z tych wiarygodnych raportów wynika, że pomimo planowanego wzrostu przepustowości europejskiej sieci lotnisk o 41 % do 2030 r., 10 % wszystkich lotów nie będzie mogło zostać obsłużonych ze względu na niewystarczającą przepustowość portów lotniczych.

3.8 Choć zewnętrzne finansowanie infrastruktury zazwyczaj nie ma kluczowego znaczenia dla dużych portów lotniczych, jest ono niezbędne dla wielu regionalnych portów lotniczych, które nie mają korzyści skali i przychodów komercyjnych pozwalających uzyskać marżę konieczną do sfinansowania infrastruktury.

3.9 Nowy rynek połączeń *point-to-point* jest zarówno szansą, jak i powodem do zaniepokojenia dla niektórych regionalnych portów lotniczych ze względu na dużą zmienność rynku. Zwłaszcza tani przewoźnicy są w stanie w bardzo krótkim czasie przenosić swe samoloty i załogi po całej Europie, zależnie od gospodarczego potencjału nowej trasy do innego portu lotniczego. Stabilność i przewidywalność dochodów tych portów lotniczych stoi pod znakiem zapytania.

3.10 Pomoc państwa na rozpoczęcie działalności udzielana zgodnie z obecnymi wytycznymi spowodowała „wyścig inwestycyjny” między różnymi regionami rozwijającymi swe porty regionalne, bardzo często także z wykorzystaniem środków z UE. Jeśli regionalny port lotniczy znajdzie się w trudnej sytuacji finansowej, region ubiega się o dalszą pomoc, posilując się argumentem, że regionalny port lotniczy nie jest w pełni wykorzystywany i stanowi niezbędny koszt dla lokalnej społeczności.

4. Uwagi szczegółowe

4.1 W długim okresie sektor lotniczy jest bardzo mało rentowny, a przy tym już teraz podlega bardzo dużej konkurencji. W takim otoczeniu nawet małe dotacje mogą mieć wpływ na konkurencję, zatem kwestią tą trzeba zajmować się bardzo ostrożnie.

4.2 Główne pytanie brzmi: jakie powinniśmy przyjąć podejście do opracowywania nowych wytycznych w sprawie lotnictwa? Jest kilka możliwości.

4.2.1 Zdaniem ELFAA uwolnienie potencjału regionalnych portów lotniczych ma kluczowe znaczenie dla kontynuacji procesu spójności terytorialnej i rozwoju regionalnego w UE oraz rozładowania nadmiernego zagęszczenia ruchu w węzłach lotniczych sieciowych linii lotniczych. Rozwój regionalnych portów lotniczych oznacza wzrost zatrudnienia, większe możliwości dla przedsiębiorstw na obszarach peryferyjnych UE, mniejsze emisje w związku z bezpośrednimi połączeniami międzyregionalnymi zamiast lotów z przesiadką w węzłach lotniczych oraz mniejsze emisje z transportu lądowego w związku z korzystaniem przez pasażerów z lotnisk lokalnych. Rozwojowi regionalnych portów lotniczych powinny, zdaniem ELFAA, sprzyjać elastyczne wytyczne w sprawie pomocy państwa, które skupiają się na teście prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej, a nie na sztywnych zasadach uniemożliwiających wzrost tam, gdzie jest na niego zapotrzebowanie.

4.2.2 Zdaniem AEA nowe wytyczne powinny mieć na celu ochronę wszystkich aktywnych przewoźników w sektorze przed dyskryminacyjną i niejasną pomocą finansową dla linii lotniczych ze strony regionalnych portów lotniczych lub lokalnych

społeczności. Taka pomoc powinna być możliwa tylko w ściśle określonych przypadkach i ograniczona pod względem czasu trwania i nasilenia. Ponadto pomoc taka mogłaby być przyznawana tylko na zasadzie jednostkowej z uwzględnieniem zasad przejrzystości, równego traktowania i niedyskryminacji poszczególnych operatorów.

4.2.3 Zdaniem ACI Europe (Międzynarodowej Rady Portów Lotniczych w Europie) przy ocenie środków z zakresu pomocy państwa należy kierować się przede wszystkim tym, czy może dojść do zakłócenia konkurencji przez lotnisko pod względem wielkości ruchu.

4.2.3.1 Wyłączenie portów lotniczych kategorii D (do 1 mln pasażerów): powszechnie uznaje się, że porty lotnicze poniżej pewnego progu zazwyczaj nie są rentowne i mogą wymagać finansowania ze środków publicznych. Ponadto te małe porty lotnicze często zapewniają terytorialną łączność regionów i konurbacji i zazwyczaj nie wpływają niekorzystnie na warunki rynkowe w UE ze względu na ograniczoną wielkość ruchu. Dlatego też zdaniem ACI wykorzystanie środków publicznych na rozwój nowej infrastruktury i nowych tras powinno być możliwe bez wcześniejszego powiadomienia. Jednakże wszelkie finansowanie publiczne powinno ustawać z chwilą osiągnięcia progu miliona pasażerów.

4.2.3.2 Finansowanie infrastruktury ze środków publicznych i finansowanie pomocy na rozpoczęcie działalności przez porty lotnicze obsługujące powyżej jednego miliona pasażerów musi przejść test inwestora prywatnego i być dostosowane do konkretnych potrzeb sektora lotnictwa.

4.3 EKES zgadza się z przedstawionym przez Komisję poglądem, że w odniesieniu do przeglądu ogólnego podejścia do pomocy państwa objętej zakresem wytycznych na poparcie zasługują następujące zasady:

- nie powinno dochodzić do zakłóceń konkurencji;
- należy poprawić rozwój i dostępność regionów dzięki dalszemu sprzyjaniu regionalnemu transportowi lotniczemu;
- należy unikać powielania nierentownych portów lotniczych;
- należy unikać tworzenia i utrzymywania nadmiernej przepustowości.

4.4 Trzeba promować rozwój portów lotniczych, które są w stanie pokrywać koszty swego działania, oraz większe zaangażowanie inwestorów prywatnych; z drugiej strony EKES rozumie i popiera potrzebę istnienia obowiązku świadczenia usługi publicznej w odniesieniu do przewozów lotniczych realizowanych w interesie gospodarczym, zwłaszcza gdy chodzi o połączenia z regionami oddalonymi i wyspami.

5. Zalecenia

5.1 EKES wskazuje na potrzebę opracowania znormalizowanych unijnych norm prawnych dla całego sektora lotnictwa, które zapobiegałyby niekontrolowanym działaniom w zakresie dotacji i zapewniłyby równe warunki konkurencji dla wszystkich uczestników rynku, także na poziomie lokalnym.

5.2 Zgodnie z ogólną zasadą, inwestycji prywatnych nie można uznać za pomoc państwa. Jednocześnie podmiot publiczny może działać jako inwestor prywatny, jeśli inwestycja jest ekonomicznie uzasadniona.

5.3 Nowe wytyczne, które ma zaproponować Komisja, powinny mieć na celu ochronę wszystkich przewoźników i portów lotniczych przed dyskryminacyjną, niejasną i zakłócającą konkurencją pomocą finansową ze strony samorządów regionalnych lub portów lotniczych. Finansowanie ze środków publicznych nie może zakłócać konkurencji ani między portami lotniczymi ani między przewoźnikami. EKES nie sądzi, by wyłączenia grupowe dla określonej kategorii portów lub przedsiębiorstw lotniczych były konieczne w celu wzmocnienia rozwoju regionalnego.

5.3.1 Pomoc państwa na inwestycje w infrastrukturę portów lotniczych i na rozpoczynanie działalności przez linie lotnicze powinna być możliwa tylko w ściśle określonych przypadkach i ograniczona pod względem czasu trwania i nasilenia. Ponadto powinna być przyznawana tylko w wyjątkowych okolicznościach z należytym uwzględnieniem zasad przejrzystości, równego traktowania i niedyskryminacji.

5.3.2 Jeśli chodzi o przejrzystość, warunki, na jakich pomoc publiczna jest przyznawana, powinny być podawane do publicznej wiadomości. Należy w pełni ujawniać informacje o pomocy dostępnej portom lotniczym i przewoźnikom oraz o warunkach, na jakich pomoc ta mogła zostać udzielona.

5.3.3 Nowe wytyczne powinny obejmować jasny i prosty zestaw zasad służących osiągnięciu pewności prawa w europejskim sektorze lotnictwa. EKES pragnie podkreślić znaczenie właściwego wdrażania wytycznych; ogromne znaczenie ma egzekwowanie ustaleń.

5.4 Nowe wytyczne muszą uwzględniać interesy pracowników i podróżnych. Jako że zasoby ludzkie mają kluczowy wpływ na jakość systemu transportu lotniczego, zrównoważona branża lotnictwa cywilnego musi oferować zatrudnienie wysokiej jakości i dobre warunki pracy. W związku z tym ważne jest, by pobudzać dialog społeczny i unikać dumpingu socjalnego w tym sektorze.

5.5 EKES wzywa do przyjęcia długofalowej polityki dotyczącej rozwoju czy regionalnych portów lotniczych. Wytyczne w sprawie lotnictwa mogą być skutecznie wdrażane tylko pod warunkiem uzgodnienia jasnych priorytetów politycznych dla rozwoju regionalnych portów lotniczych. Zadaniem Komisji będzie opracowanie takiego programu politycznego bez dalszej zwłoki.

5.6 EKES wzywa państwa członkowskie do silnego poparcia i zaangażowania się na rzecz przygotowania i wdrożenia nowych wytycznych. Przypadki udzielenia pomocy państwa muszą być zgłaszane.

5.7 Należy w dalszym ciągu badać i w pełni wdrażać wydajną współmodalność transportu kolejowego i lotniczego, po to by otworzyć pewne obszary i sprostać wymogom ochrony środowiska.

5.8 Jest to szczególnie istotne w związku z rozdziałem funduszy UE w nowych wieloletnich ramach finansowych. Aby osiągnąć więcej, mając mniejszy budżet, trzeba mieć wyznaczone jasne priorytety. Rozwój regionalny jest bardzo ważny, ale nie powinien nadal być uzasadnieniem dla rozwoju portów lotniczych, gdy nie ma możliwości stworzenia wystarczającego popytu.

Bruksela, 11 lipca 2012 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Staffan NILSSON
