



**Pressmeddelande
För omedelbar spridning
Luxemburg den 16 december**

EU-finansierade investeringar i flygplatser ger dålig valuta för pengarna, säger EU:s revisorer

I en rapport som offentliggörs i dag visar Europeiska revisionsrätten att EU-finansierade investeringar i flygplatser inte har lett till de förväntade resultaten utan gett dålig valuta för pengarna. På grund av otillräcklig planering och bristfälliga prognoser gick finansiering till en del flygplatser som låg alldeles för nära varandra och en del byggprojekt var alltför stora för det antal flygplan och passagerare som de gällde, säger EU:s revisorer.

”Vi konstaterade att en del flygplatser inte var lönsamma på lång sikt; en del underutnyttjades och en del utnyttjades inte alls”, kommenterade George Pufan, den ansvarige ledamoten vid revisionsrätten. “Lufttrafiken i Europa väntas bli dubbelt så stor till 2030. Om Europa ska kunna tillgodose denna nya efterfrågan måste både kommissionen och medlemsstaterna ha bättre metoder för att investera i flygplatser och endast finansiera sådana som är lönsamma och där det finns ett verkligt investeringsbehov.”

EU:s revisorer granskade investeringsprojekt på 20 flygplatser – i Estland, Grekland, Italien, Polen och Spanien – som fick mer än 600 miljoner euro i EU-medel mellan 2000 och 2013. Revisorerna konstaterade att endast hälften av flygplatserna kunde visa att det fanns ett behov av EU-finansierade investeringar, att den finansierade infrastrukturen ofta underutnyttjades och att investeringar värda cirka 38 miljoner euro inte utnyttjades alls.

Endast på hälften av de granskade flygplatserna ökade passagerarantalet och för mer än hälften av dem var prognoserna för att öka lufttrafiken alldeles för optimistiska. I Córdoba till exempel reste färre än 7 000 passagerare 2013 mot de prognosticerade 179 000. På de flesta flygplatserna fanns det dessutom få bevis på en förbättrad kundservice eller på regionala socioekonomiska fördelar, till exempel att nya jobb hade skapats.

Sju av flygplatserna, främst de med färre än 100 000 passagerare per år, är inte ekonomiskt självbärande och kommer att få kämpa om de ska fortsätta att vara i drift utan ytterligare offentliga medel. I Grekland till exempel ställdes Kastorias intäkter på 176 000 euro under perioden 2005–2012 helt i skuggan av de 7,7 miljoner euro som det kostade att hålla flygplatsen öppen under samma period. Revisorerna konstaterade att ytterligare 16,5 miljoner euro hade investerats i en utbyggnad av Kastorias start- och landningsbana som aldrig har använts för den typ av flygplan som den byggdes för. Det kan inte anses vara ett ändamålsenligt utnyttjande av offentliga medel.

Revisorerna konstaterade att på de flesta av de granskade flygplatserna förekom förseningar i uppförandet och leveransen av infrastruktur med en genomsnittlig försening på nästan två år. Nära hälften av flygplatserna hade kostnadsöverskridanden, vilket innebar att medlemsstaterna måste betala nästan 100 miljoner euro mer från sina nationella budgetar än vad som ursprungligen var planerat.

Revisorerna konstaterade att finansieringen inte samordnades på ett bra sätt av medlemsstaterna. Estland, Grekland, Italien och Spanien till exempel hade ingen strategisk långsiktig utvecklingsplan för sina flygplatser. Dessutom övervakades inte finansieringen tillräckligt av kommissionen, som i allmänhet inte vet vilka flygplatser som får finansiering och vilka belopp det gäller. Det gör att den inte har en fullständig bild av alla EU-investeringar som går till flygplatser och det begränsar dess möjligheter att övervaka och se till att politiken utformas och genomförs korrekt.

Avsikten med detta pressmeddelande är att presentera huvudbudskapen i Europeiska revisionsrättens särskilda rapport. Hela rapporten finns på www.eca.europa.eu.

ECA Press

Damijan Fišer – Pressekreterare

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxemburg

T: +352 4398-45410

M: +352 621552224

E: press@eca.europa.eu

@EUAuditorsECA

Youtube: [EUAuditorsECA](https://www.youtube.com/EUAuditorsECA)

eca.europa.eu

Meddelande till redaktörerna

Europeiska revisionsrättens särskilda rapporter offentliggörs under hela året. I dem presenteras resultatet av utvalda revisioner av särskilda budgetområden eller förvaltningsteman i EU.

I särskild rapport nr 21/2014 **EU-finansierad flygplatsinfrastruktur: dålig valuta för pengarna** analyserar vi EU-finansierade investeringar i flygplatsinfrastruktur och undersöker om det fanns ett påvisat behov av investeringarna, om byggarbetena blev klara i tid och inom budgeten och om den nya eller uppgraderade infrastrukturen utnyttjades fullt ut. Vi genomförde granskningen mellan maj 2013 och oktober 2014 och bedömde då även om investeringarna ledde till högre passagerarantal och en förbättrad kundservice och om de finansierade flygplatserna var ekonomiskt bärkraftiga.

EU anslog cirka 4,5 miljarder euro under programperioderna 2000–2013 till flygplatsinfrastruktur via Eruf, Sammanhållningsfonden och transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Mer än 2,8 miljarder euro kom från Eruf och Sammanhållningsfonden, och 75 % av dem investerades i Grekland, Italien, Polen och Spanien.

Vår granskning gällde 20 EU-finansierade flygplatser i fem medlemsstater (två i Estland, tre i Grekland, fem i Italien, två i Polen och åtta i Spanien). Dessa flygplatser fick en total EU-finansiering på 666 miljoner euro under programperioderna 2000–2006 och 2007–2013 via Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) och Sammanhållningsfonden, varav vi granskade 460 miljoner euro.

EU-revisorernas slutsatser:

EU-finansierade investeringar i flygplatser gav dålig valuta för pengarna. Alltför många flygplatser, som ofta låg mycket nära varandra, fick finansiering och i många fall var den EU-finansierade infrastrukturen överdimensionerad. Endast hälften av de granskade flygplatserna lyckades öka passagerarantalet. Förbättringar av kundservicen varken mättes eller påvisades.

EU-revisorernas rekommendationer:

- **Kommissionen** bör under programperioden 2014–2020 se till att medlemsstaterna endast beviljar EU-finansiering till flygplatsinfrastruktur till flygplatser som är ekonomiskt bärkraftiga och för vilka investeringsbehoven har bedömts och påvisats ordentligt. Det bör ingå i kommissionens godkännande och övervakning av operativa program.
- **Medlemsstaterna** bör ha sammanhängande regionala, nationella eller överstatliga planer för flygplatsutveckling för att undvika överkapacitet, överlappning och investeringar i flygplatsinfrastruktur som inte är samordnade.

I sitt svar, som bifogas rapporten, försäkrar kommissionen att den har dragit lärdom av sina erfarenheter. Därför har den infört en radikalt annorlunda strategi i den aktuella lagstiftningen för programperioden 2014–2020.