

**Становище на Комитета на регионите — „Насоки на ЕС за държавните помощи за летищата и въздушните превозвачи“**

(2014/C 114/03)

**I. ПОЛИТИЧЕСКИ ПРЕПОРЪКИ**

КОМИТЕТЪТ НА РЕГИОНИТЕ

**Общи бележки**

1. отбелязва, че в контекста на мащабния процес на модернизация на правилата за държавните помощи, който Европейската комисия започна през 2012 г. <sup>(1)</sup>, въздушният транспорт беше един от първите сектори, за който се оказа, че е необходимо актуализиране на регулаторната рамка, с която се регламентира публичното финансиране по отношение на инфраструктурите и оперативната помощ за летищата, както и по отношение на помощите за започване на дейност за въздушните превозвачи <sup>(2)</sup>;
2. посочва, че през 1994 г. <sup>(3)</sup> Европейската комисия въведе първото регламентиране на държавните помощи за сектора на гражданското въздухоплаване, след като приключи постепенното изпълнение на програмата за либерализиране на сектора на въздушния транспорт, която даде добър стимул за конкуренцията в него и по този начин създаде необходимост от намеса с цел регулиране, която да гарантира равнопоставеност на всички оператори в сектора;
3. подчертава, че консолидацията на либерализацията на въздушния транспорт през 2005 г. <sup>(4)</sup> и бързото развитие на сектора през следващите няколко години, включително появата на новия бизнес модел на нискобюджетните авиокомпани, базиращ се на малки летища, породиха необходимост от осъвременяване на съществуващата регулаторна рамка посредством нови насоки на Европейската комисия относно публичното финансиране на летищата и въздушните превозвачи, опериращи на регионалните летища;
4. отбелязва, че само за 8 години развитието на европейския пазар предопределиха радикална промяна на обема на въздушния трафик, дължаща се по-специално на експоненциалния ръст на влиянието, което нискобюджетните авиокомпани придобиха на пазара. Техният бизнес модел се базира основно на малките регионални децентрализирани летища, а не на традиционните национални летища и големи центрове;
5. изразява съгласие с Европейската комисия по повод на спешната необходимост от намеса в регулаторната рамка, с която се регламентира публичното участие в подкрепа на летищата. Тази намеса трябва да бъде съгласувана с целите на програмата за модернизация, насочена към предоставянето на държавите членки на актуализиран, стегнат и ефективен пакет за защита на конкуренцията и единния пазар за периода 2014 — 2020 г. За целта припомня препоръките, изразени в становището относно „Модернизация на държавната помощ на ЕС“ <sup>(5)</sup>;
6. изразява задоволство във връзка с общественото допитване на Европейската комисия (неговият първи етап започна на 6 юни 2011 г., а вторият етап, който тече понастоящем — на 3 юли 2013 г.), с което се цели да се съберат становищата на всички заинтересовани страни относно преразглеждането на действащата регулаторна рамка и предложението за нови насоки; подкрепя подхода на Комисията за установяване на справедлива конкуренция между различните участници в европейския въздухоплавателен сектор, независимо от модела им на експлоатация, с цел да се осигури успехът и конкурентоспособността на европейския въздухоплавателен сектор;
7. въпреки това изразява съжаление, че европейското законодателство в областта на конкуренцията, което е от компетентността единствено на Европейската комисия, и прекомерният обем от регулаторни разпоредби и актове с незадължителна юридическа сила (soft law) пречат на местните и регионалните власти да допринесат съществено в ключови сектори на регионалното и местното развитие като регионалните летища и политиките в подкрепа на регионалното развитие;

<sup>(1)</sup> COM(2012) 209 final.<sup>(2)</sup> Обществено допитване, започнало на 7 април 2011 г. и приключило на 7 юни 2011 г.<sup>(3)</sup> 94/C 350/07.<sup>(4)</sup> 2005/C 312/01.<sup>(5)</sup> CdR 1528/2012.

8. обръща внимание на Комисията върху разнородната картина на летищата в европейското пространство, по-специално положението на най-отдалечените региони, чиято изолираност и отдалеченост не позволяват на разположените там летища, независимо от осъществения трафик на пътници, да бъдат финансово жизнени или да се конкурират с другите летища в ЕС, а още по-малко да представляват заплаха за други алтернативни методи на транспорт, било то автомобилен или железопътен;

9. припомня, че в тези сектори регионалните и местните власти са основни участници в териториалните политики за развитие и растеж, отчасти посредством държавните помощи, и разполагат със задълбочени знания за местната икономика благодарение на близостта си до икономическите и социалните действащи лица. Европейското законодателство не може да ги пренебрегне, ако иска наистина да бъде в служба на регионите и на тяхното сближаване в рамките на единния пазар, както и да постигне териториално сближаване в целия ЕС;

10. припомня съдържанието на становището относно „Насоки за регионалната държавна помощ за периода 2014 — 2020 г.“<sup>(6)</sup>: в процеса на предлагане на правила за държавните помощи Европейската комисия следва да се консултира предварително и системно с Комитета на регионите (КР)<sup>(7)</sup>, за да получи необходимите елементи за изготвяне на оценка на въздействието, в съответствие с принципа на многостепенното управление<sup>(8)</sup>;

### **Ролята на публичното финансиране на инфраструктурите**

11. заедно с ЕИСК<sup>(9)</sup> припомня на Комисията, че регионалните летища заемат централно място в европейското въздухоплаване: през 2010 г. около 60% от летищата на ЕС са обслужили по-малко от един милион пътници. Поради тази причина изразява желание това централно положение да бъде отразено и в новите насоки;

12. подчертава значението на регионалните летища за насърчаването на местното развитие и подобряването на достъпността, с което се допринася за постигането на целите на териториалното сближаване, икономическия растеж и заетостта. Достъпността — например подходящите въздушни връзки — е от изключително важно значение за това и слабо населените области на ЕС, както и на най-отдалечените региони (а също и тези, които са изцяло зависими от въздушния транспорт) да могат да участват активно на единния пазар;

13. счита, че тази роля е особено значима и стратегическа най-вече в настоящия исторически момент, в който Европейският съюз полага огромни усилия за преодоляване на икономическата криза. Още с първите си проявления през 2008 г. настоящата криза породила необходимост от категорична и решителна антициклична намеса на европейските и националните публични власти в икономиката. Тази необходимост беше призната и потвърдена от Европейската комисия посредством одобрението за широко използване на дерогация 107.3 б), предвидена в Договора за функционирането на Европейския съюз<sup>(10)</sup>. В условия на икономически затруднения следователно е особено важно да се насърчава подобряването на достъпността до всички части на пазара;

14. предвид съобщението на Комисията относно европейска летищна политика, припомня значението на регионалните летища<sup>(11)</sup>, които позволяват значително да се намали все по-голямото претоварване на големите летищни центрове, представляващи сериозно бреме за местното население и за околната среда. Същевременно регионалните летища благоприятстват туризма в ЕС и улесняват достъпа на МСП до пазарите, като по този начин подобряват тяхната конкурентоспособност<sup>(12)</sup>;

15. поради това счита, че устойчивостта и ефективността на въздушния транспорт в ЕС зависят до голяма степен от наличието на подходяща инфраструктурна мрежа от малки летища;

16. споделя загрижеността на Европейската комисия<sup>(13)</sup> във връзка с нарастващите потребности от инфраструктура, продиктувани от стратегията „Европа 2020“, която изисква съвременни, подходящи и гъвкави мрежови инфраструктури в енергетиката, ИКТ и транспорта, които да могат да допринесат за превръщането на Европа в икономика, основана на знанието, с ниски нива на въглеродните емисии и голяма конкурентоспособност;

<sup>(6)</sup> CdR 2232/2012.

<sup>(7)</sup> CdR 76/2005, стр. 1.

<sup>(8)</sup> Вж. CdR 2232/2012, параграфи 18-20.

<sup>(9)</sup> 2012/C 299/10.

<sup>(10)</sup> Вж. Мерките, приети от Европейската комисия в отговор на икономическата и финансовата криза, считано от 2008 г.: [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/temporary.html](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/temporary.html).

<sup>(11)</sup> COM(2011) 823 final.

<sup>(12)</sup> COM(2006) 819 final.

<sup>(13)</sup> SEC(2011) 391 final.

17. изразява съгласие и с мнението, че пазарът невинаги е в състояние да предостави инфраструктурите, от които Европа има нужда, и че без публична намеса много от инвестициите, необходими за постигането на целите на европейската стратегия, няма да могат да бъдат направени или ще бъдат отложени за периода след 2020 г.;

18. приветства призива на Комисията за увеличаване на инвестициите на ЕС в инфраструктурата. Комисията оценява средствата, необходими за удовлетворяване на текущите потребности от транспорт през периода 2010 — 2020 г., на над 1,5 трилиона EUR, като подчертава силната корелация между географската достъпност и икономическия растеж на регионите;

19. отбелязва принципите, изработени от съдебната практика на Съда на ЕС във връзка с делото Лайпциг/Хале<sup>(14)</sup>, но подчертава специфичните обстоятелства, довели до тяхната поява. Поради това призовава Комисията да отчита в своите насоки голямото многообразие от публични намеси в подкрепа на инфраструктурите. Нерядко за да се гарантира успехът на по-големи инфраструктурни проекти като летищата, независимо дали крайната им употреба е с търговска цел или не, е жизнено необходимо в допълнение към частния капитал да има и елемент на участие на публичния сектор;

20. счита, че абсолютният брой на пътниците следва да се възприема като подходящ критерий за оценка на потенциалната рентабилност на дадено летище като инфраструктурен обект и за класифицирането му само като общо правило. Призовава за по-гъвкаво формулиране на правилата за съвместимост, така че да може да се вземе под внимание спецификата на всеки отделен случай;

21. посочва, че в настоящия момент на излизане на ЕС от кризата би било целесъобразно да се отдава приоритет на положителните въздействия на публичното финансиране на инфраструктурите върху сближаването, растежа и заетостта, и в процеса на оценка те да се отчитат по подходящ начин заедно с правилата за конкуренцията;

22. отбелязва принципа за поведението на икономическите оператори в условията на пазарна икономика, който Комисията използва като критерий; изразява обаче загриженост във връзка с резултатите от прилагането на този принцип по отношение на инфраструктурите, в които ролята на държавата е исторически и институционално незаменима. Предвид размерите на необходимите инвестиции и невъзможността разходите за реинвестиране да се прехвърлят изцяло върху ползвателите на инфраструктурата, голяма част от инвестициите в инфраструктурите са по принцип непосилни за частните инвеститори. Допускането, че държавата може да бъде уподобена на частен оператор и да не се ръководи от каквито и да било социални, политическо-регионални или секторни съображения е далеч от реалността и заплашва общото благо, ако се прилага по отношение на териториалните инфраструктурни проекти, които са основна част от задачата на публичните власти;

23. призовава Комисията да отчете факта, че публичните намеси за изграждане и разширяване на инфраструктурата<sup>(15)</sup>, както и тези, които имат за цел да компенсират ограничената достъпност на жителите, често представляват автентични мерки на икономическата политика и поради това не са държавни помощи, а мерки от общ интерес. Поради това настоятелно призовава Комисията да продължи да модернизира правилата за държавните помощи, като отчита надлежно базисните принципи, които са в основата на публичната политика и на институционалната роля на държавата; посочва, че летищата, също като пътищата и железниците, изпълняват функцията на публична инфраструктура;

#### **Малки и микро летища, които не са обхванати от правилата за държавните помощи**

24. настоятелно призовава Комисията да продължи модернизирането в посока на истинско опростяване, като насочва усилията към обстоятелства и събития, които нарушават конкуренцията и представляват реална заплаха за целостта на единния пазар;

25. изразява съгласие по повод необходимостта от правила, гарантиращи равнопоставеност в Европейското икономическо пространство на всички предприятия в сектора на въздушния транспорт, които да намалят до минимум изкривяващата публичната намеса и да предотвратят съревнованията по отпускане на субсидии между държавите членки;

<sup>(14)</sup> Решение на Съда на ЕС от 19 декември 2012 г. — *Mitteldeutsche Flughafen AG, Flughafen Leipzig/Halle GmbH*/Европейска комисия, Федерална република Германия, *Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen ev.*

<sup>(15)</sup> 94/C 350/07, стр. 1.

26. счита обаче, че усилията на Комисията трябва да бъдат насочени към големите летища и че подкрепата за малките летища със среден годишен трафик под 300 000 пътници трябва да бъдат извън приложното поле на държавните помощи, тъй като тази подкрепа не може да окаже въздействие върху търговията между държавите членки, поради факта че такива летища са структурно неспособни да покрият оперативните и капиталовите разходи. Подчертава, че Комисията вече призна за подходящ праг от 300 000 пътници в рамките на Решението от 20 декември 2011 г. относно прилагането на член 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес; тя обаче ограничи този праг до въздушните връзки с островите и пристанищата и определи по-нисък такъв за свързаните с летищата УОИИ. С оглед на това отправя искане към Комисията да възприеме по-съгласуван и опростен подход към праговете в различните правни основания и съответно да измени предложението за нови насоки, по-конкретно параграф 80, точка 1 и параграф 80, точка 2 относно класификацията на летищата, параграф 92 относно интензитета на помощта, в който следва да се предвиди създаването на отделна категория за летищата под 300 000 пътници, както и член 2, параграф 1, буква д) от решението;

27. приветства вниманието, което Комисията обръща на летищата с много намален от гледна точка на годишния пътничопоток капацитет, като признава структурната неспособност на тези летища и в по-общ план на онези, които обслужват до пет милиона пътници годишно, да покриват капиталовите и оперативните разходи без публично финансиране. Същевременно изразява съжаление, че не открива подобни съображения и следствия от тях във връзка с критериите за съвместимост на помощите за тези летища <sup>(16)</sup>;

28. подчертава по-специално, че тези летища се отличават с:

— ограничени поток от пътници;

— затруднени достъп до регионите, в които са разположени летищата, по причини, свързани с тяхната отдалеченост, релефа или липсата на инфраструктури за алтернативна връзка с околните територии;

— малки размери на обслужваните райони и произтичащи от това ограничени перспективи за развитие.

Тези характеристики ги правят изцяло местни и лишени от трансгранична привлекателност;

29. посочва, че в редица случаи става въпрос за малки летища, които, от гледна точка на капацитета за превоз, е много трудно или невъзможно да бъдат заменени от алтернативни летища или от други обществени транспортни средства: евентуалното преразпределяне на пътниците от първите не би оказало никакво въздействие върху обема на трафика на вторите;

30. ето защо отбелязва, че финансирането на такива летища не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз, тъй като не може да наруши конкуренцията и да даде отражение върху търговията между държавите членки, и поради това не би следвало да се включва в приложното поле на новите насоки;

31. предлага <sup>(17)</sup> преходният период от максимум десет години, по време на който Европейската комисия счита държавните помощи за функционирането на летищата за съвместими с договорите, да се прилага само по отношение на летищата с годишен трафик над един милион пътници. Предложената забрана не би следвало да води до масово затваряне на по-малки летища. Предлага също в таблицата за таваните на инвестиционните помощи категорията на летищата, обслужващи по-малко от 1 милион пътници, да бъде обозначена като обслужваща между 300 000 и 1 милион пътници годишно;

32. споделя мнението на Комисията, че следва да се избягва дублирането на нерентабилните летища и създаването на излишен капацитет, но смята, че когато няма правни предпоставки финансирането да се счита за държавна помощ, какъвто е случаят с малките летища от местно значение, подобни препоръки не бива да бъдат предмет на правилата за държавните помощи, с които се цели да се защити балансът в конкуренцията между държавите членки, а не да се оцени качеството на решенията, вземани от правителствата в областта на публичните разходи;

<sup>(16)</sup> Вж. параграф 80, точка 1 и параграф 92 от Предложението за съобщение на Комисията – „Насоки за държавните помощи за летищата и въздушните превозвачи“ (2013 г.).

<sup>(17)</sup> Пак там, стр. 102.

**Услуги от общ икономически интерес**

33. отбелязва, че Комисията разглежда изграждането и поддържането на летища като специален случай, при който може да бъде предоставена компенсацията, която се дължи за изпълнението на задълженията за предоставяне на услуга от общ интерес, но счита, че обхватът на прилагане е твърде тесен;
34. е на мнение, че е основателно да се разгледа въпросът за поддържането на летища и извън областите, които без летища биха били до такава степен изолирани от останалата част на ЕС, че тяхното социално и икономическо развитие би било поставено под въпрос;
35. обръща внимание на факта, че по принцип държавите членки и техните регионални и местни органи разполагат с автономия при определянето на задачите от общ икономически интерес и че Комисията може да извършва проверки само при наличието на явни грешки;
36. е на мнение, че изграждането и поддържането на летище съответства в най-голяма степен на услуга от общ интерес, най-вече когато по този начин се подобрява регион със слаба инфраструктура, като му се позволява изобщо да има перспектива за развитие;
37. счита за необходимо да се прилага на практика политика на сътрудничество между трансграничните европейски региони от гледна точка на координация и/или изграждане на летища с местно значение, които да обслужват региони в повече от една държава;

**Помощи за инвестициите в летища, обслужващи между 300 000 и 1 милион пътници**

38. отбелязва, че Европейската комисия признава, че наличието на помощи за функционирането на малките регионални летища зависи до голяма степен от тяхната неспособност да покриват собствените си оперативни разходи. Комисията смята също, че е възможно за период от максимум десет години тези региони да се насърчат да преминат към по-пазарно ориентиран стил на управление, който ще им даде възможност да генерират достатъчно средства за покриването на оперативните си разходи;
39. силно се съмнява, че такъв преход може да се осъществи преди трафикът да надхвърли 1 милион пътници годишно, и смята, че поради пазарните характеристики на малките регионални летища още по-малко вероятно е това да се случи по време на предвидения от Комисията период от 10 години;
40. по принцип е съгласен с насочения към пазара подход на Европейската комисия, при който публичните средства се отпускат въз основа на ефективни летищни модели, като се избягва дублирането на неефективни летища и се запазва конкуренцията между летищата и въздушните превозвачи;
41. въпреки това счита, че методът, по който Комисията възнамерява да постигне тези цели, е неподходящ. При него се игнорира фактът, че пазарната динамика варира много в зависимост от размерите и характеристиките на летищата и че предприятията, които управляват летищата, само на пръв поглед функционират на един и същи пазар;
42. обръща внимание на заключенията на Международния съвет на летищата (ACI) <sup>(18)</sup> в един неотдавнашен анализ, според които 80% от летищните разходи са фиксирани и не зависят от трафика на пътници, а се дължат както на инфраструктурите, така и на оперативните разходи, и до голяма степен се определят от задълженията по обезпечаване на сигурност. Поради това разходите за пътник на малко летище са много по-големи отколкото за пътник на голямо летище, което може да разпредели фиксираните разходи върху по-голям брой пътници. Това съществено затруднява постигането на рентабилност;
43. освен това подчертава, че малките летища имат структурни конкурентни недостатъци, които им пречат да компенсират своите фиксирани разходи с търговска дейност, тясно свързана с броя на преминаващите пътници или с повишаване на летищните такси, заплащани от въздушните превозвачи. Този втори подход би намалил още повече привлекателността на летищата, които и без това са ошетени от малките размери на обслужваните райони и недостатъчните връзки, и би накарал въздушните превозвачи да се насочат към по-големите летища;
44. освен това подчертава, че голяма част от малките летища, обслужващи между 300 000 и 1 милион пътници годишно, имат тенденцията да си останат малки поради не особено благоприятните характеристики на териториите, на които са разположени (острови, планини, децентрализация, недостиг на инфраструктури, ограничени интермодални връзки и др.). Това е така независимо от факта, че имат 20% дял <sup>(19)</sup> от основната и обща мрежа ТЕМ-Т и изпълняват основна роля с оглед на бъдещето на трансевропейските мрежи и постигането на целите на стратегията „Европа 2020“ в областта на свързаността;

<sup>(18)</sup> Летища и държавни помощи: Как да се защитят рътът и конкурентоспособността, ACI, 2013 г.

<sup>(19)</sup> Пак там.

45. подчертава, че според неотдавнашни анализи <sup>(20)</sup> общият обем на загубите на тези летища, обслужващи по-малко от 1 милион пътници годишно, е 445 милиона EUR, а приносът им, изразяващ се в увеличаване на БВП на ЕС, възлиза на 16,15 милиарда EUR годишно, като те осигуряват и 265 000 работни места;
46. поради това счита, че новите насоки не бива да забраняват помощите за функциониране на летищата с трафик под 1 милион пътници годишно, както и на летищата в най-отдалечените региони, дори след изтичането на период от максимум 10 години. Тези помощи са единственият инструмент за смекчаване на изкривяванията, дължащи се на гореупоменатите структурни недостатъци, и са напълно оправдани от положителните следствия, които генерират;
47. призовава Комисията да признае, че ползата, която публичната помощ за малките регионални летища носи на гражданите на ЕС, има превес над съображенията от чисто финансов и икономически характер;
48. припомня на Комисията основните положителните следствия от съществуването на голяма мрежа от малки регионални летища: увеличаване не само на националната, но и на транснационалната мобилност поради по-големия конкурентен натиск върху тарифите на въздушния транспорт и намаляването на разходите; консолидиране на социалното, културното и териториалното сближаване в ЕС;
49. е съгласен, че е необходимо да се упражнява контрол, така че държавните помощи за малките летища да не се превръщат в кръстосани субсидии за различни бенефициери от летищните инфраструктури;
50. предлага изтичането на преходния период да се възприеме като средносрочен преглед, който не изключва възможността помощта за функционирането да се предоставя и след преходния период, ако съответните условия все още са налице. Освен това предлага, в съответствие с това, което е предвидено за инвестиционните помощи, помощите за функционирането да бъдат пропорционални на капацитета на летищата и евентуалните стъпки за повишаване на ефективността на тяхното управление, като това не може и не бива да се обвързва твърдо с дела от 10% годишно, който се отпуска за всички летища, без да се прави разлика.
51. счита, че максималният срок от 24 месеца за създаване на нови маршрути не бива да се разбира като непрекъснат, тъй като бизнес моделът на сезонните полети, които често са свързани с туризма, е много разпространен на малките регионални летища;

#### **Помощи за инвестициите в летища**

52. е обезпокоен от факта, че предложеното от Комисията стриктно обвързване на квотите за държавните помощи за инвестиции в тези летища с размерите на тези летища не отчита спецификите на отделните случаи и поради това призовава Комисията, в съответствие със своята досегашна практика при вземането на решения, да отпуска финансовите помощи гъвкаво в случаите, когато дадено летище обслужва обща цел (по-специално транспортни връзки, регионално развитие), дава основания да се очаква рентабилност в дългосрочен план, предвид прогнозите за трафика и въз основа на бизнес план, и гарантира недискриминационен достъп на пътниците и въздушните превозвачи; счита също за неподходящо предложението за обвързване на държавните помощи за инвестиции в тези летища, за които има таван от 25%, с връщане на помощта, в случай че инвестицията се окаже успешна; предлага таванът от 25% да не се обвързва напълно с формата на подлежащия на възстановяване аванс;

53. обръща внимание на резултатите от анализа на сектора <sup>(21)</sup>, от които става ясно, че летищата успяват да постигнат конкурентни икономии от мащаба само след като преминат прага от 5 милиона пътници годишно. Както признава самата Европейска комисия, летищата с капацитет между 3 и 5 милиона пътници годишно невината успяват да покрият всичките си разходи;

#### **Финансиране на интермодалността на летищата**

54. подкрепя насърчаването на планове за превръщане на съществуващите летищни инфраструктури в регионални центрове, което трябва да се координира с развитието на регионалната интермодалност на транспорта; съгласен е с оценката, изразена в Бялата книга за транспортната политика от 2011 г. <sup>(22)</sup>, че е спешно необходимо Съюзът да предприеме възможно най-бързо мерки в подкрепа на интермодалната интеграция на видовете транспорт и особено на комбинирането на железопътния и въздушния транспорт, и приканва Комисията да модернизира държавните помощи, така че новите правила да благоприятстват публичните мерки за коригиране на тези опасни недостатъци на инфраструктурата и на модалната разпокъсаност на системата на въздушния транспорт, считайки ги за неразделна част от публичната политика в подкрепа на мобилността на европейските граждани;

<sup>(20)</sup> Пак там.

<sup>(21)</sup> Пак там.

<sup>(22)</sup> COM(2011) 144 final.

**Предизвикателството на световната конкуренция**

55. припомня основната роля на въздухоплаването в европейската икономика както по отношение на гражданите, така и по отношение на предприятията в ЕС. То осигурява над 5 милиона работни места и допринася с 365 милиарда EUR (2,4% от европейския БВП), като по този начин осигурява съществен принос за икономическия растеж, заетостта, туризма, контактите между хората, регионалното и социалното сближаване в ЕС и продължава да бъде от основно значение за свързването на Европа с останалата част на света;

56. изразява съгласие с мнението, че конкуренцията не бива да се нарушава от некоректни практики както в рамките на ЕС, така и извън него. Призовава Комисията да направи така, че усилията за изграждане на вътрешния пазар да не ограничат капацитета на ЕС за справяне с предизвикателствата на конкуренцията на световния пазар от страна на държави, които днес са сред нашите основни конкуренти и по отношение на които Комисията е регистрирала обезпокоителна тенденция за загуба на конкурентоспособност на европейското въздухоплаване<sup>(23)</sup>;

57. счита, че конкуренцията за нови маршрути не се ограничава до Европа, а е глобална. За да могат периферните региони да станат или да продължат да бъдат икономически конкурентоспособни, е необходимо да се оказва подкрепа за подобряване на свързаността, за да се поделят рисковете, свързани с откриването на нови маршрути. Такива връзки извън територията на ЕС стават все по-важни за поддръжката и развитието на връзките със съществуващите и нововъзникващите пазари, както и с оглед на преките икономически ползи, които могат да донесат, и, при определени условия, също могат да бъдат подпомагани.

58. и че европейското въздухоплаване не може да бъде конкурентоспособно в световен план, ако се пренебрегват огромните публични средства, които Съединените щати, Азия и Близкият Изток продължават да влагат в летищните инфраструктури и въздушните превозвачи, поставяйки ЕС в положение на рискован конкурентен недостатък. Процесът на модернизиране не може да игнорира този сценарий и днес ЕС не може да си позволи да запази рестриктивен подход, по-специално по отношение на публичните помощи за инфраструктурите, който може допълнително да влоши конкурентоспособността на европейското въздухоплаване и на цялата икономика на ЕС.

Брюксел, 28 ноември 2013 г.

*Председател*  
*на Комитета на регионите*  
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO

<sup>(23)</sup> COM(2012) 556 final.