КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 25.6.2008
SEC(2008) 2094

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

Обобщение на оценката на въздействието на предложението за преразглеждане на законодателството за Единното европейско небе

{COM(2008) 388 окончателен}
{SEC(2008) 2093}

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

Обобщение на оценката на въздействието на предложението за преразглеждане на законодателството за Единното европейско небе

Оценката на въздействието на преразглеждането на законодателството за Единното европейско небе (ЕЕН)[1] (2008/TREN/030) следва препоръките на два основни подготвителни доклада: докладът на Групата на високо равнище за бъдещата регулаторна рамка за авиацията (юли 2007 г.) и докладът на Комисията за преглед на ефективността на работата „Оценка на въздействието на инициативата Единно европейско небе върху работата на управлението на въздушното движение (УВД)[2]“ (декември 2006 г.). Предложенията във връзка с Единното европейско небе представляват неделима част от по-голям пакет, заедно с други два елемента: 1) разширяване на компетенцията на EASA (Европейска агенция за авиационна безопасност) в сферата на управлението на въздушния транспорт и аеронавигационното обслужване (АНО) и 2) одобрение на Генералния план за SESAR[3]. Поради тяхното специфично естество, предложенията във връзка с SESAR и EASA ще бъдат предмет на отделни оценки.

Предложенията за Единно европейско небе II не въвеждат ново законодателство, а по-скоро **консолидират** предишния пакет Единно европейско небе I и **добавят** една цялостна рамка, обвързана с повишаване на ефективността. Тази рамка ще укрепи мрежовия подход и ще въведе екологичните показатели като нова област.

Какъв е проблемът?

Сегашната ни система за управление на въздушното движение (УВД) **почти е достигнала пределните си възможности** и има нужда от подобрение. Има неефикасност по отношение на разходите и капацитета, а УВД не ограничава въздействието на авиацията върху околната среда. Системата все още е **фрагментирана** от националните граници, липсва добра координация на мрежата и ефективно използване на въздушното пространство. Тези проблеми водят до общи допълнителни разходи от 3 милиарда EUR годишно.

Неоптималното определяне на маршрути (**неефикасност на полетите**) води не само до загуба на време и пари, но и до ненужен разход на гориво и емисии. В същото време до

---

1 Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе,
Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе,
Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе,
Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение.

2 Списъкът с използваните съкращения в текста се намира в **приложение 1**.

3 SESAR представлява изследователски проект в областта на управлението на въздушното движение в единното европейско небе, чиято цел е да модернизира системата УВД както в технологичен аспект, така и оперативно. Повече информация можете да намерите на следната страница в интернет: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/sesame/index_en.htm и http://www.sesar-consortium.aero/.

2020 г. се очаква трафикът да се удвои, а в някои райони дори да се утрои до обем, чието безопасно обслужване ще изиска голямо усилие от страна на съществуващата технология и организация. Увеличеното натоварване от своя страна води до неудовлетворено търсене, намалена конкурентоспособност и неосъществен икономически потенциал както за операторите на въздухоплавателни средства, така и за икономиката като цяло.

Кои са основните причини за проблема?

1. **Липса на мрежов подход:** въздушните маршрути исторически са предопределени като функция от потребностите на националните въздушни превозвачи или отразяват мрежата от традиционни радионавигационни средства. И докато навигационните технологии и потребностите на ползвателите на въздушното пространство са се изменили съществено, трасовата мрежа не е отразила тези промени. Като насочват трафика, заплащащ такси за обслужване, през предварително определени територии, маршрутите определят приходите на доставчиците на услуги, а националният подход доведе до това, че трансграничната ефикасност на полетите придоби второстепенно значение при разработването на трасовата мрежа. Положението е допълнително усложнено от недостатъчно оптималното сътрудничество между гражданската и военната авиация.

2. **Недостатъчен надзор върху естествените монополи:** управлението на въздушния транспорт е преди всичко естествен монопол (поради технически ограничения и намалени инвестиционни разходи във всеки блок въздушно пространство има по един доставчик на услугата), което е пречка пред постигането на ефикасност чрез конкуренция. Тази система и съответният механизъм за пълно възстановяване на разходите не стимулират доставчиците на услуги да подобрят предлаганите от тях услуги на клиентите (например на ползвателите на въздушното пространство). Вместо това тя допринася за отношението „живей и остави и другите да си живеят“.

3. **Управление:** въпреки че законодателството за Единното европейско небе постави управлението на въздушното движение в компетенцията на Общността, съществените задължения бяха оставени в правомощията на националните власти. Някои елементи от системата останаха също в правомощията на междуправителствени структури с минимални изпълнителни правомощия. Сегашните институционални разпоредби за УВД не съответстват на развитието на бранша (корпоративно преструктуриране, приватизация и т.н.) и изискват ясно отделяне на определянето на политики и законотворчеството от надзорните функции и предоставянето на обслужване.

Какви са основните цели на политиката?

Първостепенната цел на преразглеждането на законодателството за Единното европейско небе е да бъде гарантирано ефективното предоставяне на инфраструктура от системата УВД на авиационния бранш и други ползватели, така че да бъдат постигнати целите от Лисабон. Ефективността трябва да е съсредоточена в четири основни области — ефективност на разходите, ефикасност на полетите, капацитет/закъснения и безопасност. Опазването на околната среда ще бъде добавено като изрична цел в преразгледания пакет, като основна тема при предоставянето на услугата и критерий при разработването на трасовата мрежа.

Кои са основните инструменти за постигане на целите на политиката?

Предложенията целят подобряване функционирането на системата УВД. Това ще бъде осигурено постепенно чрез **регулаторна** рамка с определяне на цели. **Мрежовият подход** ще бъде засилен, за да бъдат решени местните проблеми, които имат ефект върху системата като цяло. Би следвало да се разгледа възможността за **отделяне** на услугите, където това е възможно, с оглед въвеждане на конкуренция на пазара. Тази работна рамка би следвало да гарантира по-ефикасното интегриране на предоставянето на обслужване във функционалните блокове въздушно пространство.