

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 30.4.2008
СОМ(2008) 227 окончателен

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

**за прилагането на Регламент (ЕИО) № 95/93 относно общите правила за
разпределяне на слотовете на летищата в Общността и неговите изменения**

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

за прилагането на Регламент (ЕИО) № 95/93 относно общите правила за
разпределяне на слотовете на летищата в Общността и неговите изменения

(текст от значение за ЕИП)

Въведение

На 21 април 2004 г. Парламентът и Съветът приеха Регламент (ЕО) № 793/2004¹ за изменение на Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета за общите правила за разпределяне на слотовете в летищата в Общността („регламентът“). Измененията целяха да бъде подобро ефективно използване на оскъдния капацитет на претоварените летища в Общността, като в същото време да не се измени фундаментално съществуващата система за разпределяне на слотове. В тази връзка Регламент (ЕО) № 793/2004 въведе нови разпоредби по отношение на пазарния достъп и новите участници, прилагането и независимостта на координатора.

Наложените на държавите-членки задължения с оглед въвеждане на санкции за избягване на злоупотребите със слотове на координирани летища насърчи по-удачното използване на съществуващия капацитет. Процесът на разпределяне на слотове бе подобрен с помощта на поредица от нови или изменени разпоредби, като например новото определение за това какво е серия от слотове, по-нататъшно утвърждаване на разпоредбите „използвай, за да не изгубиш“, възможността въздушните превозвачи да препланират слотовете преди тяхното разпределяне с оглед оптимизиране на полетното разписание и повече свобода за държавите-членки да въвеждат правила и указания на местно равнище за претоварените летища, за да бъде подобро ефективно използване на оскъдния капацитет.

Въпреки тези нови разпоредби заинтересованите страни и държавите-членки считат, че редица разпоредби все още не са изцяло или напълно въведени.

Това заключение е подкрепено от доклада на Комисията относно прилагането на регламента за слотовете², в който бе отчетено, че има нужда от осигуряване на по-добро прилагане в редица области, в които заинтересованите страни са изпитали особени затруднения.

¹ Регламент (ЕО) № 793/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 г. (ОВ L 138, 30.4.2004 г., стр. 50) за изменение на Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. за общи правила за разпределяне на слотове в летищата на Общността (ОВ L 14, 22.1.1993 г.).

² COM(2007) 704 от 15.11.2007 г.

На първо място, въпреки задължението на държавите-членки да гарантират функционалната и финансова независимост на координатора на координираните летища, изглежда, че все още има случаи на неадекватно прилагане на тези изисквания в някои държави-членки, което би могло да възпрепятства работата на координатора по неутрален, недискриминационен и прозрачен начин.

На второ място, в някои държави-членки все още остават съществени проблеми с гарантиране на пълната прозрачност на информацията, притежавана от координаторите и ръководителите на графици по отношение на исторически наложилите се, исканите, разпределените и наличните слотове. Това би могло да възпрепятства по-ефективното използване на слотовете и да опорочи конкуренцията, защото не всички заинтересовани страни могат да разполагат с едно и също ниво на достъп до информацията за графика.

На трето място, въпреки че местните указания имат потенциала да позволят по-добро използване на съществуващите слотове на координираните летища, следва да се гарантира, че те са съобразени с правото на Общността.

Четвърто, на редица натоварени летища в Общността въздушните превозвачи разменят слотове срещу заплащане и други облаги. Появиха се някои съмнения по отношение на съвместимостта на подобни размени с регламента.

И накрая, съществува по-голяма необходимост от ефективно съгласуване между слотовете и плановите за полети, за да бъде избегната злоупотребата със слотове и да бъде гарантирано спазването на регламента, тъй като фактите показват, че рядко се прави систематична проверка на плановите за полети спрямо слотовете, въпреки че регламентът предвижда такава възможност.

Целта на настоящото съобщение е да изрази становището на Комисията във връзка с гореспоменатите въпроси. Съобщението се позовава на и доразвива опита на Комисията, държавите-членки и заинтересованите лица по отношение на прилагането на изменения регламент след неговото влизане в сила на 21 април 2004 г.

1. НЕЗАВИСИМОСТ НА КООРДИНАТОРА

Член 4, параграф 2, буква б) от регламента посочва, че „държавите-членки, отговорни за координирано летище, трябва да осигурят независимостта на координатора на координирано летище като се отделят функциите на координатора от всяка една заинтересована страна. Системата на финансиране на дейностите на координатора трябва да бъде такава, че да гарантира независимия статут на координатора“.

Член 4, параграф 2, буква в) предвижда още, че държавите-членки трябва да гарантират „координаторът да действа съгласно настоящия регламент по неутрален, недискриминационен и прозрачен начин“.

Комисията счита независимостта на координатора за важна за правилното изпълнение на неговите функции в съответствие с изискванията, предвидени в член 4, параграф 2, буква в).

Комисията поддържа становището, че отделяне на функциите *inter alia* означава координаторът да действа независимо, да не получава нареждания и да няма задължение да докладва на органа, който управлява летището, на доставчици на услуги или на който и да било въздушен превозвач, опериращ от съответното летище.

Комисията също счита, че системата за финансиране на дейностите на координатора следва да бъде изградена по начин, позволяващ финансовата независимост на координатора от всяка една заинтересована страна, която е непосредствено повлияна от дейността му или е заинтересована от нея. Координаторът следва да води отделно счетоводно отчитане и бюджетиране и да не разчита единствено на управляващия летището орган, доставчици на услуги или който и да било въздушен превозвач за финансиране на своята дейност.

2. Нови участници

Член 10, параграф 6 предвижда слотовете от пула, създаден от координатора в съответствие с член 10, параграф 1, да се разпределят между заявяващите въздушни превозвачи. 50 % от тези слотове се разпределят най-напред между новите участници, съгласно определението от член 2, буква б), освен ако заявките от новите участници не са по-малко от 50 %. Координаторът проявява справедливо отношение към заявките на новите участници и останалите превозвачи съгласно периодите на координация за всеки ден от графика.

Беше повдигнат въпросът дали възложеното на координатора задължение да разпределя слотове от пула на точния принцип 50/50 съгласно член 10, параграф 6, се отнася само за първоначалното разпределяне от пула приблизително четири месеца преди началото на съответния летен или зимен летателен сезон или се прилага също и по време на самия сезон. Изтъкнато бе, че член 10, параграф 6 се отнася само за първоначалното разпределяне от пула, а след това координаторите биха могли да се опитат да осигурят широко балансирано разпределяне по свое усмотрение.

Комисията отбелязва, че регламентът не свежда обхвата на този член до първоначалното разпределяне преди всеки летателен сезон нито в член 10, параграф 6, нито в която и да било друга разпоредба. По тази причина Комисията поддържа становището, че разпоредбите от член 10, параграф 6 следва да бъдат прилагани постоянно и последователно през целия летателен сезон.

3. ПРОЗРАЧНОСТ НА ДАННИТЕ ОТ ГРАФИКА

Член 4, параграф 7 предвижда, че „всички ръководители на график и координатори си сътрудничат за установяване на противоречия в графиците“.

Член 4, параграф 8 предвижда „при поискване и в разумен срок от време координаторът представя безплатно на заинтересованите страни, и по-специално на членовете или наблюдателите на координационния комитет, в писмена форма или в друга лесно достъпна форма следната информация:

а) относно исторически наложилите се слотове, представени по компании за въздушен превоз и класирани по хронологичен ред за всички превозвачи, които използват летището;

б) относно поисканите слотове (първоначално), разпределени за всеки превозвач и класирани по хронологичен ред, за всички превозвачи;

в) относно всички разпределени слотове, както и относно висящите молби, разпределени за всеки превозвач и класирани по хронологичен ред, за всички превозвачи;

г) относно все още наличните слотове;

д) пълна и детайлизирана информация относно критериите за разпределяне на слотовете“.

Комисията счита, че прозрачността на информацията е важна за гарантиране на обективна процедура за разпределяне на слотове и за гарантиране спазването на изискванията на член 4, параграф 2, буква в) от координатора при изпълнение на неговите задължения. В тази връзка Комисията призовава държавите-членки да гарантират пълното спазване на изискванията на член 4, параграф 8 от координаторите.

Предвид факта, че слотовете са нужни на един въздушен превозвач в началото и края на даден полет между координирани летища, а графици следва да бъдат последователни, за да бъде гарантирано ефективното използване на летището и въздушното пространство, ползата от данните от графици, посочени в член 4, параграф 8, до голяма степен зависи от сътрудничеството между ръководителите на графици и координаторите, както е посочено в параграф 7 от цитирания член.

Комисията припомня, че европейските координатори заедно съставиха обединена база данни, която съдържа данни за всички разпределени от тях слотове. Данните се осигуряват от почти всички координатори и ръководители на графици и са достъпни безплатно онлайн за всички въздушни превозвачи. Ползата от базата данни зависи от точните, пълни и актуализирани данни. Ето защо правилното осигуряване на данните за графици от координаторите и ръководителите на графици в базата данни е от изключително значение и е необходимо за улесняване на ефективното сътрудничество между участниците, като така допринася за изпълнението на техните задължения съгласно член 4, параграф 7 и параграф 8.

Поради тази причина Комисията призовава държавите-членки да насърчават всички координатори и ръководители на графици да подават данни за своите графици в обединената база данни.

4. МЕСТНИ УКАЗАНИЯ

Член 8, параграф 5 от регламента предвижда „освен това, координаторът взема под внимание допълнителните правила и указания, възприети от въздушния транспорт по света или в рамките на Общността, както и местните указания, предложени от координационния комитет и одобрени от държавата-членка или от друг компетентен орган, отговорен за съответното летище, при условие че тези правила и указания не нарушават независимия статут на координатора, съответстват на законите на Общността и целят да подобрят ефикасното използване на капацитета на летището. Тези правила се съобщават на Комисията от съответната държава-членка“.

Член 5, параграфи 1 и 3 предвижда също, че местните указания се предлагат от координационния комитет по молба на неговите членове и в съответствие с неговите процедурни правила, както е предвидено в член 5, параграф 3.

Както е посочено изрично в член 5, параграф 1, буква а) от регламента, местните указания могат да вземат предвид възможните екологични съображения, включително такива, свързани с шума. Всички оперативни ограничения на базата на подобни съображения обаче трябва да са съобразени с правото на Общността.

Комисията счита, че те конкретно следва да са съобразени с член 9, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 2408/92 относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността³, който изисква *inter alia* ограниченията да не бъдат недискриминационни по отношение на националност или идентификация на въздушен превозвач и да не накърняват прекалено конкуренцията между въздушните превозвачи.

Освен това оперативните ограничения, целящи намаляване на шума, следва да са съобразени и с Директива 2002/30/ЕО относно установяването на правила и процедури за въвеждането на експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата на Общността⁴.

³ Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността (ОВ L 240, 24.8.1992 г.).

⁴ Директива 2002/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно установяването на правила и процедури за въвеждането на експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата на Общността (ОВ L 85, 23.8.2002 г., стр. 40).

5. РАЗМЯНА НА СЛОТОВЕ

Член 8а, параграф 1, буква в) от регламента посочва, че „слотовете могат да се разменят един за друг между въздушните превозвачи“.

Когато няма прозрачен пазар за оскъдния ресурс на слотовете на натоварените летища, въздушните превозвачи, които разполагат с тях, често не осъзнават или не са изправени пред пълните разходи за пропуснати ползи във връзка с притежаваните от тях слотове. В резултат на това даден въздушен превозвач може да задържи един слот, дори когато неговата пазарна цена надвишава значително стойността, която въздушният превозвач получава от задържането и използването на слота.

Това от своя страна означава, че броят слотове, предложени както на новите участници, така и на такива, които вече разполагат със слотове, но желаят да добавят обслужване, може да е по-малък, отколкото ако слотовете не бяха задържани. На фона на тази ситуация изглежда, че прилагането на регламента все още не е довело до най-ефективното използване на слотовете.

Комисията обаче отчита, че размяната на слотове срещу заплащане и други облаги, по-често цитирано като вторично търгуване, е факт на редица натоварени летища в Общността. Това има определени предимства, по-специално позволява генерирането на допълнително обслужване по конкретни маршрути.

Текстът на настоящия регламент не казва нищо по въпроса с размяната на слотове срещу заплащане и други облаги, за да бъде отразена разликата в стойността на слотовете по различно време на деня и други фактори. Предвид факта, че не съществува ясна и изрична забрана на подобни размени, Комисията не възнамерява да стартира процедури за нарушение срещу държави-членки, в които стават подобни размени по прозрачен начин и при спазване на всички административни изисквания за разпределяне на слотовете, предвидени в приложимото законодателство.

Ако стане ясно, че поради причини, свързани с конкуренцията или други такива има необходимост съществуващото законодателство да бъде преразгледано, Комисията ще направи съответното предложение.

6. СЪГЛАСУВАНЕ МЕЖДУ СЛОТОВЕТЕ И ПЛАНОВЕТЕ ЗА ПОЛЕТИ

Член 14, параграф 1 от регламента предвижда, че „компетентните органи за управление на въздушното движение могат да отхвърлят плана за полети на въздушен превозвач, който възнамерява да каца на или да излети от координирано летище по време на периодите, през които летището е координирано, без да му е предоставен слот от координатора“.

Опитът показва, че органите за управление на въздушното движение рядко правят систематична и последователна проверка на плановите за полети спрямо слотовете на летищата, и по-специално тези слотове, разпределени на авиацията с общо предназначение.

Както е посочено в „План за действие относно капацитета, ефективността и безопасността на летищата в Европа“⁵, правилото за прилагане във връзка с управлението на потоците въздушно движение, което се предвижда да бъде прието от Комисията през 2008 г. на базата на член 9 от Регламент (ЕО) № 551/2004 относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе⁶, ще предостави механизъм, целящ увеличаване на съгласуването между слотовете и плановете за полети.

Ефективното съгласуване между искането на единични слотове и плановете за полети става все по-важно конкретно за полетите на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията, които по определение оперират нередовни полети, често попадащи извън групата на разпределените слотове или дори без да е получен предварително слот от пула. В резултат на това тези единични полети могат да окажат влияние върху правилното функциониране на координираните летища, където има тенденция слотовете да отразяват плановете за полети, а от въздушните превозвачи се изисква да оперират съгласно разпределените им слотове.

Заклучения

Комисията се надява настоящото съобщение да насърчи по-добро използване на оскъдния капацитет на координираните летища в Общността.

Комисията ще продължи да наблюдава действието на регламента и ще се съсредоточи върху гарантиране на правилното прилагане на регламента от държавите-членки.

С оглед на това наблюдение Комисията ще разгледа необходимостта от предложение за изменение на регламента.

Комисията ще продължи да благоприятства включването на заинтересованите страни и държавите-членки в по-нататъшното развитие на ситуацията във връзка с разпределянето на слотове. В този смисъл Общностната обсерватория на летищата, която ще бъде създадена през идните месеци, ще послужи като форум, където всички квалифицирани страни ще могат да се занимават ефективно с въпросите, свързани със слотовете.

⁵ COM(2006) 819 от 24.1.2004 г.

⁶ Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (ОВ L 96 от 31.3.2004 г., стр. 20).