



Съвет на  
Европейския съюз

Брюксел, 9 юни 2017 г.  
(OR. en)

10146/17  
ADD 2

---

---

Междуетноститутуционално досие:  
2017/0116 (COD)

---

---

AVIATION 85  
CODEC 1023  
IA 105

### ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

---

От: Генералния секретар на Европейската комисия,  
подписано от г-н Jordi AYET PUIGARNAU, директор

Дата на получаване: 8 юни 2017 г.

До: Г-н Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на  
Европейския съюз

---

№ док. Ком.: SWD(2017) 183 final

---

Относно: РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА ОБОБЩЕНА  
ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО придружаващ предложение за  
РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за  
защита на конкуренцията във въздушния транспорт и за отмяна на  
Регламент (ЕО) № 868/2004

---

Приложено се изпраща на делегациите документ SWD(2017) 183 final.

---

Приложение: SWD(2017) 183 final

Брюксел, 8.6.2017 г.  
SWD(2017) 183 final

**РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА**

**ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО**

*придружаващ*

предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**за защита на конкуренцията във въздушния транспорт и за отмяна на  
Регламент (ЕО) № 868/2004**

{COM(2017) 289 final}  
{SWD(2017) 182 final}

<b>Обобщение</b>
Оценка на въздействието на преразглеждането на Регламент (ЕО) № 868/2004.
<b>А. Необходимост от действия</b>
<b>В какво се изразява проблемът и защо той е проблем на равнището на ЕС?</b>
Засилената конкуренция в световен мащаб, съчетана с преобладаваща липса на достатъчно правила за лоялна конкуренция на многостранно и двустранно равнище, предизвиква опасения относно предполагаеми дискриминационни практики и селективни субсидии, произхождащи от трети държави. Съществуващите инструменти на ЕС не са подходящи за целите на разследването и предотвратяването на подобни практики.
<b>Какви цели се преследват?</b>
Основната цел на политиката е да се осигури лоялна конкуренция между въздушните превозвачи чрез ефективна защита на европейските въздушни превозвачи от нелоялни практики на трети държави и на субекти от трети държави.
<b>Каква е добавената стойност от действия на равнището на ЕС (субсидиарност)?</b>
Изменения на Регламент (ЕО) № 868/2004 могат да бъдат направени единствено на равнището на ЕС. Новият основен елемент от предложението за регламент е действие в случаи на „нарушаване на приложимите международни задължения“. Правата спрямо трети държави по силата на споразумения, по които Съюзът е страна, не могат да бъдат упражнявани самостоятелно от отделните държави членки.
<b>Б. Решения</b>
<b>Какви са различните варианти за постигане на целите? Има ли предпочитан вариант сред тях? Ако няма такъв, каква е причината за това?</b>
А) Базов сценарий: без промяна в политиката. Б) Засилени международни усилия в световен мащаб, целящи многостранна правна рамка за лоялна конкуренция във въздухоплаването и включване на разширени клаузи за лоялна конкуренция в споразуменията за авиационни услуги (CAU). В) Значителни промени в режима, предвиден в Регламент (ЕО) № 868/2004, който следва да бъде заменен с нов, всеобхватен и ефективен правен инструмент на ЕС. Г) Замяна на Регламент (ЕО) № 868/2004 с нов, по-ефективен правен инструмент на ЕС в съчетание със засилване на международните усилия в световен мащаб и включване в CAU на клаузи за лоялна конкуренция (предпочитан вариант).
<b>Каква позиция застъпват различните заинтересовани страни? Кой подкрепя отделните варианти?</b>
Съветът, Европейският парламент, някои въздушни превозвачи от Съюза и синдикални организации подкрепят замяната на Регламент (ЕО) № 868/2004 с един по-ефективен инструмент.
<b>В. Въздействие на предпочитания вариант</b>
<b>Какви са предимствата на предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — на основните варианти)?</b>
Най-голямо положително въздействие се очаква от предпочитания вариант Г. Увеличавайки приходите, добавената стойност на комбинираните действия на ЕС на всички нива би следвало да бъде от полза за сектора на въздушния транспорт в ЕС. Това би следвало също така да допринесе за увеличаване на заетостта във въздушните превозвачи от Съюза, летищата и свързаните икономически сектори.
<b>Какви са разходите за предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — за основните варианти)?</b>
Разходите, направени за разглеждане на жалби и за дипломатически преговори, се очаква да бъдат компенсирани от положителното въздействие върху авиацията и икономиката на ЕС.
<b>Какво е въздействието върху МСП и конкурентоспособността?</b>
Като цяло няма значително пряко въздействие върху МСП; въздействието върху конкурентоспособността на авиокомпаниите от ЕС е положително.
<b>Ще има ли значително отражение върху националните бюджети и администрации?</b>
Не.
<b>Ще има ли други значителни въздействия?</b>
Запазването на конкуренцията в дългосрочен план следва да гарантира достъпността и качеството на авиационните услуги.
<b>Пропорционалност</b>
Предпочитаният вариант на политика не надхвърля необходимите мерки за постигане на поставените цели.

**Г. Последващи действия**

**Кога ще се извърши преглед на политиката?**

Оценка ще бъде направена пет години след влизането в сила на новите правила.