

„Големи“ данни, аналитични инструменти и тяхното въздействие върху търговските стратегии

„Големите“ данни във въздушния транспорт

Иво Емануилов, LL.M
Научен сътрудник, KU Leuven
Асоцииран експерт, Фондация ЛИБРе

<http://www.constantproject.eu>

- Аналитични инструменти, машинно самообучение и „големи“ данни: технологични основи
- Преглед на новите инициативи на европейско равнище, свързани с (достъпа до) данни в областта на транспорта
- Данните във въздушния транспорт и възникването на нови бизнес модели
- Дигитализация, суверенитет и конкурентно право: казусът с управлението на въздушното движение

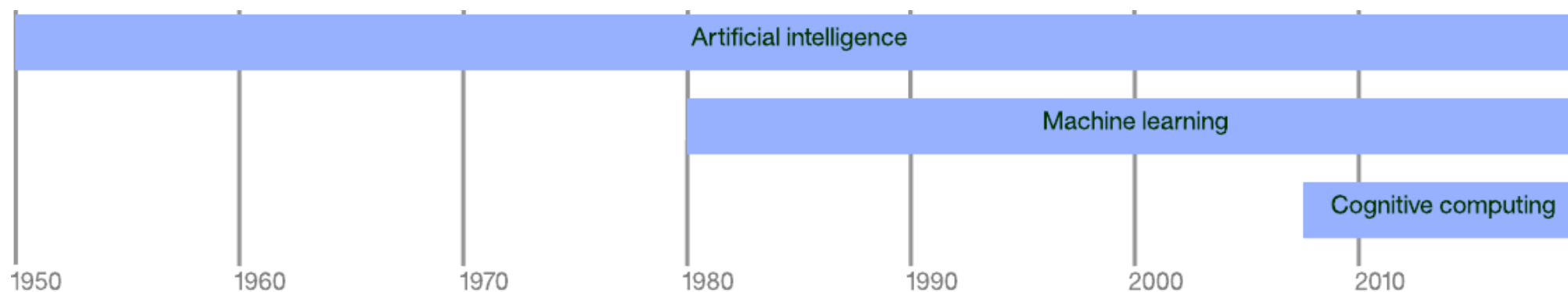


Технологични основи

Увод в аналитичните инструменти и машинното самообучение



Развитието на изкуствения интелект



Източник: [IBM](#)



- **МС** представлява възможността на компютърните системи да научават нови правила, без те да са изрично програмирани
 - *Пример за изрично програмирана система:* калкулаторът се основава на условни логически операции от типа „ако ..., то ...“ (т.е. калкулаторът е програмиран да извършва такива и само такива операции)
 - *Пример за система с машинно самообучение:* компютърна система, която е програмирана да разпознава човешки лица (напр. на летище)
- **И** двете системи използват алгоритми, но в системата с МС се използва „обучаващ“ алгоритъм, който описва как компютърът да намери най-добрия отговор спрямо дадена заявка, докато в другата система програмата задава крайна последователност от конкретни стъпки за получаването на отговора



Надзиравано МС (с учител)

- Обработени тренировъчни данни: примерен вход и очакван изход
- Алгоритъм, който се обучава въз основа на тренировъчните данни
- На така обучения модел се предоставят нови данни
- Методи:
 - Класификация - напр. куче или котка?)
 - Регресия - напр. какъв е кредитния рейтинг на даден потребител спрямо останалите?)



Ненадзиравано МС (без учител)

- Необработвани данни
- Алгоритъм, който открива организационни принципи и структура в данните
- Методи:
 - Клъстериране – групиране на обекти в клъстери спрямо тяхното подобие един на друг
 - Намаляване на мащабите – откриване на важните елементи в данните, без да се губи твърде много информация



Подсилващо МС

- Алгоритми, които имат за цел да увеличат максимално възнаграждението / целта (напр. способността за безопасно управление на автомобил), като оценят резултата от действията си (дори когато наградата може да дойде след многобройни действия)



Съобщение на ЕК: Изкуствен интелект за Европа (COM(2018) 237 final)



■ Наименованието „изкуствен интелект“

- Наименованието „ИИ“ се използва за системи, които показват интелигентно поведение, като анализират своята среда и — с известна степен на самостоятелност — предприемат действия за постигане на конкретни цели.
- Могат да бъдат изцяло софтуерни — действащи във виртуалния свят (напр. гласови асистенти, софтуер за анализ на изображения, търсачки, системи за разпознаване на глас и лица), а могат и да бъдат внедрени в хардуерни устройства (напр. усъвършенствани роботи, автономни автомобили, дроне или приложения за „интернет на нещата“)

■ Данните – суровината за ИИ

- ЕК предприема действия за улесняване на обмена на данни и осигуряване на достъп до повече данни с цел повторно използване
- „Обучаването на алгоритъм за задълбочено машинно самообучение да класифицира обекти работи чрез експониране на алгоритъма на голям брой обозначени примери (например изображения), които са правилно категоризирани (например снимки на самолети)“
- „След като вече са обучени, алгоритмите могат правилно да класифицират обекти, с които никога не са се сблъскали, в някои случаи дори с точност, която надвишава тази при хората“



Съобщение на ЕК: Изкуствен интелект за Европа (COM(2018) 237 final)



■ Данните – суровината за ИИ

- „Машинното самообучение, което е един от видовете ИИ, работи чрез идентифициране на модели в наличните данни и след това прилагане на извлечените знания спрямо нови данни“
- „Колкото е по-голям наборът от данни, толкова по-успешно могат да се откриват дори фини взаимовръзки между тях. Когато се стигне до използването на ИИ, средите, които са богати на данни, предлагат и повече възможности за приложение“

=> „достъпът до данни е **ключов компонент за конкурентоспособност** в сферата на ИИ, който ЕС следва да улесни“



Данните в транспорта

Инициативи и развития в областта на достъпа до данни в транспорта



Приложения на изкуствения интелект във въздушния транспорт



- Поддръжка и сервизно обслужване на въздухоплавателни средства
- Оптимизиране на споделянето на кодове (code sharing), когато две или повече авиокомпании споделят един и същ полет
- Максимално използване на карго капацитета
- Безопасност на въздушния транспорт
- Автоматизация на системите за управление на полета на безпилотни въздухоплавателни средства



Някои въпроси...

- На пазар, на който даден превозвач разполага с информация за потребителите си до степен, която им позволява да предвидят с точност максималната цена, която даден потребител би платил, следва ли да се смята, че пазарната сила на този превозвач е по-голяма?
- Способства ли агрегирането на данни от страна на обединения на превозвачите за увеличаване на тяхната пазарна сила и може ли това да доведе до създаването на нови входни бариери?
- ...



Големите данни в транспорта - ВЪЗМОЖНОСТИ



- Нови и персонализирани услуги
- Реформа на съществуващи и възникване на нови бизнес модели
- Конкуренция между различни предприятия за данни: привилегирован достъп за производители или цифрови платформи за достъп до данни



Към общо европейско пространство на данни (COM/2018/232 final)



■ ОРЗД - солидна рамка за цифрово доверие — предварително условие за устойчивото развитие на основаната на данни икономика

■ Мерки

- Предложение за преглед на Директивата относно повторната употреба на информацията в обществения сектор (Директивата относно ИОС)
- Актуализиране на препоръката относно достъпа до научна информация и нейното съхранение; и
- Насоки относно споделянето на данните от частния сектор



Към общо европейско пространство на данни (COM/2018/232 final)



- Органите от общественения сектор създават и събират огромни количества данни, представляващи ценна суровина за развитието на иновативни цифрови услуги и по-добри политики
- Прегледът на директивата относно ИОС има за цел:
 - да се увеличи наличността на данните, като се включат нови видове публични и публично финансирани данни в обхвата на директивата: i) данни, съхранявани от публични предприятия в секторите на комуналните услуги и **транспорта**, и ii) научноизследователски данни
 - да се сведе до минимум рискът от прекомерно стартово предимство, което облагодетелства големите дружества и следователно ограничава броя на потенциалните повторно употребяващи въпросните данни лица, като се изиска по-прозрачна процедура за установяване на публично-частни договорености
 - да се увеличат бизнес възможностите, като се насърчи публикуването на динамични данни и навлизането на приложни програмни интерфейси



Към общо европейско пространство на данни (COM/2018/232 final)



■ Директивата за базите данни – резултати от оценката

- правото *sui generis* системно не обхваща положения с големите масиви от данни и базите данни с единствен източник, поради което не предотвратява проблемните случаи, при които някои носители на права могат да претендират за непреки права на собственост върху цифрови данни



Към общо европейско пространство на данни (COM/2018/232 final)



■ Данните от частния сектор

■ Споделяне на данни между предприятия

- Данните могат да бъдат употребявани повторно, без да се губи от тяхното качество и, в много случаи, без да се губи конкурентното предимство, тъй като едни и същи данни могат да укрепят или напълно да подобрят различни продукти или услуги
- Насърчаване на договорености с други дружества с цел максимално оползотворяване на данните от възможно най-голям брой търговски участници

■ Принципи при договорни споразумения

- Прозрачност
- Създаване на споделена стойност
- Взаимно зачитане на търговските интереси
- Осигуряване на ненарушавана конкуренция
- Свеждане до минимум на блокирането на данни



Към общо европейско пространство на данни (COM/2018/232 final)



■ Споделяне на данни при отношения между предприятия и правителството

■ Ключови принципи

- Пропорционалност при употребата на данни от частния сектор
- Ограничаване на целите
- „Ненанасяне на вреда“
- Условия за повторната употреба на данните
- Смекчаване на ограниченията на данните от частния сектор
- Прозрачност и участие на обществото



Дигитализация, суверенитет и конкурентно право: казусът с управлението на въздушното движение

Управлението на въздушното движение в Единното европейско небе - нова мишена за конкурентното право



Управлението на въздушното движение: Единно европейско небе (SES)



- Развитие под въздействието на фактори от политически, законодателен и технологичен характер
- Приватизацията на традиционни държавни функции от страна на частноправни организации, които предоставят услуги и инфраструктура
 - Публични функции се изпълняват от страна на индустрията
 - Организации на публичното право започват да извършват икономически дейности
 - Нарастващо значение на дроновете
 - Системи за управление на въздушното движение на безпилотните въздухоплавателни средства
- УВД: конкурентна дейност от глобален мащаб, навлизане на технологични компании



- Чикагската конвенция за международното гражданско въздухоплаване и държавният суверенитет
 - Чл. 1: *„Договарящите държави признават, че всяка държава има пълен и изключителен суверенитет над въздушното пространство над своята територия“*
 - Чл. 28: *„Всяка договаряща държава се задължава, доколкото сметне това за практически осъществимо: а) да предостави на своята територия ... радиоуслуги, метеорологическо обслужване, както и други аеронавигационни средства за облекчаване на международното въздухоплаване в съответствие със стандартите и практиката, които са препоръчани или установени към даден момент от тази конвенция“*
 - Чл. 15: *тези услуги могат да бъдат финансирани посредством налагането на такси за използването на средства за обслужване на въздушното движение от въздухоплавателните средства в съответствие с принципите на ИКАО и в границите на конвенцията*
- Държавите предоставят аеронавигационно обслужване на въздушното пространство над тяхна територия посредством доставчиците на такова обслужване (ANSP)



- Преход от част от държавната администрация към преобразуване в дружества, някои от тях напълно или частично приватизирани
- Създаването на Евроконтрол
 - Решение на някои европейски държави да изпълняват тези държавни функции относно предоставянето на аеронавигационно обслужване по централизиран начин
 - Евроконтрол като междуправителствена международна организация
 - 41 държави членки; ЕС е подписал протокол за присъединяване, който обаче още не е влязъл в сила
 - Исторически ролята на Евроконтрол като регулатор за безопасността на въздушния транспорт е иззета от ЕААБ (EASA) по отношение на държавите членки на ЕС и макар и формално тя да се отнася с пълна сила по отношение на държавите, които не са в ЕС, на практика тази роля е значително редуцирана



- Аеронавигационното обслужване остава до голяма степен зависимо от наземна технологична инфраструктура, но: навлизане на нови участници (напр. Inmarsat/Aireon)
- Инициативи за реорганизиране на въздушното пространство, но... монополизирано и организирано в рамките на държавните граници
 - Фрагментация на предоставяните услуги,
 - Използване на остарели технологии,
 - Липса на оперативна съвместимост и
 - Липса на оптимален иновационен цикъл



- 1980: критики към доставчиците на аеронавигационно обслужване
 - Липса на ценова ефективност
 - Непредоставяне на необходимия капацитет
 - Липса на подходящи инвестиции в нови технологии
- 1999: SES
 - Цел: преодоляване на проблемите, свързани с УВД чрез „смекчаване“ на държавните структури чрез:
 - въвеждане на икономическа регулация,
 - оперативна съвместимост и
 - интеграция на въздушното пространство.
 - По-късно постепенно се въвежда и целта за либерализация



- Два законодателни пакета: SES I и SES II
- Компетентност за ЕС в областта на УВД, поддръжката се осъществява от SESAR
- Оценка:
 - Нито един от двата пакета не постига напълно целите си
 - Концепцията за функционални блокове въздушно пространство и нейния провал
 - Идея да се намали фрагментацията посредством възлагане на задължения на ДЧ да създадат общи блокове въздушно пространство, в които да интегрират различни инфраструктурни и оперативни аспекти на аеронавигационното обслужване
 - Дългосрочна цел: установяване само на един доставчик на такова обслужване
 - Нежелание на ДЧ да продължат интеграцията в тази посока



- Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 216/2008 в областта на летищата, управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване
- Подкрепа от Европейския парламент, но остава блокирано в Съвета заради спор относно статуса на Гибралтар
- Основни моменти:
 - Преместване на „центъра на гравитация“ на УВД сектора от водеща роля на държавата към частни инициативи с цел подготовка за либерализация.
 - Насърчаване на заинтересованите лица от индустрията да си сътрудничат посредством индустриални партньорства с цел подпомагане на имплементацията на ЕЕН, конкретно ФБВП и подобряване на производителността на УВД мрежата в Европа
- ЕС основава новата си визия за SES на принципите на пълна дигитализация, индустриални партньорства и новата архитектура на европейското въздушно пространство



- Богата практика в либерализацията на редица сектори в последните 20 години и секторна регулация от страна на ЕК (железопътен транспорт, електронни съобщения, пощенски услуги и др.)
- Две ключови характеристики:
 - Засилено секторно законодателство
 - Променяща се роля на публичните услуги
- Либерализацията в авиационния сектор
 - Започва през 1987 г.
 - Свързана с традиционните национални превозвачи и появата на нискобюджетни превозвачи
- **SES I: целта на пакета от мерки не е либерализация** на УВД, изтъквайки **премахването на фрагментацията** на европейското въздушно пространство като единствена цел



- Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: Ускоряване на осъществяването на инициативата „Единно европейско небе“ (COM/2013/0408 final):
 - Въвеждането на пазарни механизми, където това е възможно, е в пълно съответствие с това, което се прави в другите европейски инфраструктурни отрасли, било чрез конкуренция в рамките на пазара или чрез конкуренция за пазара, в рамките на тръжни процедури, предоставящи ограничени по време концесии.
 - Постепенното отваряне на помощните услуги (метеорологичното обслужване, аеронавигационната информация, комуникационното и навигационното обслужване или обслужването по надзора) за конкуренция не само ще предостави нови възможности за стопанска дейност в отрасъла за УВД и извън него, но и ще позволи по-бързото и не толкова скъпо внедряване на нови технологии.
 - Според най-консервативната оценка въз основа на неотдавнашния опит, могат да се очакват икономии от около 20 % по отношение на помощните услуги



Либерализацията на УВД: прилики с други мрежови индустрии



- ДЧ не са склонни да прехвърлят определени правомощия на ЕС, така че процесът е силно политически, включващ компромисни решения, които не винаги са оптимални или последователни
- При липсата на финансови ресурси, сравними с тези на държавите-членки, предпочитаният вариант за намеса на ЕС е управлението чрез регулиране вместо финансиране на предоставянето на услугата от ЕС
- Процесът на либерализация е постепенен и включва широкообхватно вторично законодателство
- Доводът за естествения монопол на действащия оператор е оспорен; либерализацията заменя публичните монополи / държавни функции
- На мястото на предоставянето на обществени услуги възникват права на достъп за трети лица
- Специалните и изключителните права са оттеглени (специалните и изключителните права са определени в Директивата за прозрачността)
- Либерализацията създава необходимостта от дефиниране на някои форми на услуги, предоставяни в обществен интерес и задължения за обществена услуга (PSO)



Либерализацията на УВД: специфики (1)



■ УВД традиционно се смята за упражняване на публична власт

- Функции, които са тясно свързани с държавния суверенитет (също поради нуждата от координация с отбранителните сили и държавното въздухоплаване)
- Потенциалното значение на конкурентното право за пазара на УВД е посочвано изключително рядко
- Практика на ЕСJ в периода 1976-2007 г.
 - Case 29/76 LTU v. EUROCONTROL, Joined Cases 9 and 10/77 Bavaria Fluggesellschaft, SAT Fluggesellschaft v. EUROCONTROL C-364/92, SELEX Sistemi Integrati SpA v. Commission of the European Communities and EUROCONTROL C-113/07 P
 - Акцент върху неикономическият характер на определени дейности на Евроконтрол
 - Дейностите на Евроконтрол са свързани с упражняването на публична власт по контрол и надзор над въздушното пространство, които са типични за орган на публична власт



Либерализацията на УВД: специфики (2)

- УВД традиционно се смята за упражняване на публична власт
 - Правото на ЕС посочва в някои актове публичния характер на дейностите по УВД
 - **Регламент 551/2004 за въздушното пространство:** в рамките на суверенитета, прогласен с чл. 1 от Чикагската конвенция, държавите-членки на Общността, като прилагат съответните международни конвенции, упражняват *пълномощията на публичен орган при управление на въздушното движение*
 - **Съобщение на Комисията за прилагането на правилата на ЕС към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес:** „от съдебната практика на Съда следва, че *член 107 от Договора не се прилага, когато държавата действа „при упражняване на публична власт“ (20) или когато органи, свързани с държавата, действат „в качеството си на публични органи“ (21).* Може да се смята, че даден субект действа при *упражняване на публична власт, когато въпросната дейност е задача, която е част от основните функции на държавата или е свързана с тези функции по естеството си, целта си и правилата, на които подлежи (22).* Като цяло, освен ако държавите-членки не са решили да въведат пазарни механизми, дейностите, които по същество са част от прерогативите на официалната власт и се извършват от държавата, не представляват икономически дейности. **Примери за това са дейностите, свързани с: безопасността и контрола на въздухоплаването“ (2012)**



Либерализацията на УВД: специфики (3)



■ УВД: естествен монопол

- Монополите могат да възникнат естествено, когато икономите от мащаба създават обстоятелства, при които една фирма може да достави целия пазар на по-ниска цена от две или повече фирми.
- Пред-либерализационната УВД индустрия е комбинация от правен и естествен монопол поради факта, че не е технически оправдано да има повече от един доставчик за един блок въздушно пространство

■ Евроконтрол като историческо предприятие

- Междуправителствена организация на международното публично право
- Някои от услугите, които ЕК може да иска да либерализира, се предоставят от Евроконтрол или са планирани в контекста на организацията
- ЕС трябва да преговаря и с организация, която има по-широко участие на ДЧ спрямо ЕС
- ЕС е подписал Протокол за присъединяване към Евроконтрол: съгласно чл. 18 от Виенската конвенция за правото на договорите ЕС трябва „да се въздържа от действия, които биха лишили договора от неговия обект и неговата цел“ (пример с INMARSAT, която е била в сходна ситуация преди приватизирането на част от дейностите ѝ)



Либерализацията на УВД: специфики (4)



- Необичаен начин на приватизация на определени елементи от предоставянето на услуги по УВД
 - Липса на цялостен подход
 - Липса на единно становище какво следва да остане в публичния контекст като упражняване на публична власт
 - Създаване на квази-приватизация чрез въвеждането на елементи на „управление от индустрията“ – предоставяне на власт за вземане на решения по отношение на публични функции
 - Припокриване и смесване на публично и частно управление без ясно разделяне на отговорността и отчетността
 - Нарастваща правна несигурност



Либерализацията на УВД: специфики (5)

- Приложимост на режима за услуги от общ интерес (УОИ) / услуги от общ икономически интерес (УОИИ)
 - Определянето на такива услуги е често срещана особеност на секторната либерализация в ЕС
 - Няма единна дефиниция на УОИИ: „Следва да се приеме, че в общностното право и за целите на прилагането на правилата за конкуренция от Договора за ЕО *не съществува нито ясно и точно законово определение на понятието за задача за УОИИ, нито установена правна концепция*, която да определи окончателно условията, които трябва да бъдат изпълнени, за да може дадена държава-членка с право да се позове на наличието и защитата на задача за УОИИ“ (Case T-289/03, §165).
 - ЕК дефинира ОУИИ като „*икономически дейности, даващи резултати от полза за цялото общество, които без публична намеса не биха били предоставени от пазара* (или биха били предоставени при различни условия по отношение на качеството, безопасността, достъпността, равното третиране или универсалния достъп). ЗОУ се налага на доставчика посредством възлагане и въз основа на критерий за общ интерес, с който се гарантира, че услугата се предоставя при условия, позволяващи му да изпълнява задачата си“ (Съобщение, COM/2011/0900 окончателен, Рамка за качеството за услугите от общ интерес в Европа)
 - Изключителното в случая с УВД е, че директен контрол върху доставчиците на услуги и мрежи може да се упражнява от страна на институции на Съюза – пример: мрежовия мениджър



Либерализацията на УВД: специфики (6)



- Приложимост на режима за услуги от общ интерес (УОИ) / услуги от общ икономически интерес (УОИИ)
 - Функциите на мрежовия мениджър са дефинирани като УОИ с Регламент (ЕС) № 677/2011 на Комисията от 7 юли 2011 година за определяне на подробни правила за прилагане на мрежовите функции за управление на въздушното движение (УВД) и за изменение на Регламент (ЕС) № 691/2010, както и от съобр. 9 на Предложението за Регламент SES 2+:
 - *Мрежовите функции следва да бъдат „услуги от общ интерес“, които се извършват за европейската авиационна мрежа и допринасят за устойчивото развитие на системата за въздушен транспорт чрез гарантиране на необходимото ниво на ефективност, съвместимост и координиране на дейностите, включително дейностите за осигуряване на оптимално използване на оскъдните [да се четат – ограничените, бел. И.Е.] ресурси.*
 - УОИ може да се предоставя от държава, няколко държави или дори от ЕС



Либерализацията на УВД: специфики (7)



■ Правна несигурност

- Три правопорядъка на различно йерархично ниво, които се отнасят до аеронавигационното обслужване:
 - **Международно публично право** - Чикагска конвенция за международно гражданско въздухоплаване, Конвенциите за Евроконтрол и свързани актове
 - **Право на ЕС** - актовете, свързани със SES
 - **Националното право на ДЧ**
- Припокриване и дублиране между разпоредбите на МПП и правото на ЕС
- Неяснота относно правното основание на различните дейности
- Допълнително усложнение произтича от факта, че дейностите, свързани с УВД, далеч не са безспорно единствено дейности, свързани с упражняването на прерогативите на държавата (напр. безопасност, сигурност, координация с отбранителните сили и др.)
- Неясно е по отношение на кои точно дейности следва да се прилага конкурентното право. Някои от тези услуги се предоставят на ЕС и ЕС+ ниво. Връзката с чл. 106ДФЕС?



- Липсват индикации от страна на ДЧ относно това, кои дейности смятат да запазят в рамките на упражняването на публични функции
- Функциите на мрежовия мениджър: монополистичен характер
 - В случай на предоставяне на централизирани функции по УВД от един от доставчиците на услуги по РВД, това би довело до нарушаване на конкуренцията
 - Рискове от създаване на нови монополи чрез концепцията за централизирани услуги
 - Установяването на Евроконтрол като независим доставчик на услуги под формата на индустриално партньорство би довело до създаването на картел, а не на пазар



- Зараждане на нови пазари, свързани с трансфера на радарни данни и обучение, както и възникването на нови глобални доставчици на инфраструктура
- Доставчиците на аеронавигационно обслужване осъществяват дейността си в условията на вертикални и хоризонтални обединения, участват в съвместни предприятия и глобални бизнес дейности, сътрудничат си с производители на технологични продукти и доставчици на дигитални услуги и др.



Предложението за Регламент SES 2+ и либерализацията

- Чл. 10.1: Държавите членки предприемат всички необходими мерки, за да гарантират, че съгласно настоящия параграф *доставчиците на помощни услуги могат да се конкурират* на територията на Съюза на базата на равностойни, недискриминационни и прозрачни условия при предоставянето на тези услуги.
- Чл. 10.5: Помощните услуги, свързани с дейността на Европейската мрежа за управление на въздушното движение могат да се предоставят централизирано от управителния орган на мрежата. Те могат да се предоставят и на база изключителни права от доставчик на аеронавигационно обслужване или сдружение на такива доставчици, по-специално когато става дума за предоставяне на инфраструктура за УВД. Комисията определя условията за подбора на доставчици или техни сдружения въз основа на професионалния им капацитет и способността да осигуряват обслужване по безпристрастен и икономически ефективен начин, и прави цялостна оценка на прогнозните разходи и ползи от централизираното предоставяне на помощни услуги.



- Целите на конкурентното право - Case C-8/08 T-Mobile Netherlands and joined Cases C-501/06 P, C-513/06 P, C-515/06 P, C-519/06 P GlaxoSmithKline, Case C-52/09 TeliaSonera
 - Защита на интересите на отделните конкуренти и потребители;
 - Защита на структурата на пазара;
 - Защита на конкуренцията като такава;
 - Предотвратяване на нарушаването на конкуренцията в ущърб на обществения интерес, отделните предприятия и потребителите
- Традиционна *ex post* роля на конкурентното право, освен в случаите на сливания и придобивания



■ Роля за ЕК при възникването на нови пазари?

- Делото *Bulk Oil (Zug) AG v. Sun International Limited and Sun Oil Trading Company Case 174/85 (1986) ECR 559*: съдът изглежда склонен да разшири съдебната преценка за намеса на ДЧ на пазара и до относимите политики на ДЧ

■ Позицията в SES 1

- „Осигуряването на аеронавигационно обслужване, както се предвижда от настоящия регламент, е свързано с **упражняване на пълномощия от обществен орган, които нямат икономически характер**, който да оправдае прилагането на правилата на Договора за конкуренцията“ (Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 година за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (Регламент за осигуряване на обслужване))



Приложимост на конкурентното право

- Доставчиците на услуги имат поведение на „предприятия“
- Динамиката на либерализацията и технологичното развитие в сектора приближават сектора до конкурентното право: либерализирането на някои от услугите и възникването на нови, глобални участници на пазара (конвергенция между доставчици на аеронавигационно обслужване и технологични компании)

Понятия за „предприятие“ и „икономическа дейност“

- Делото Höfner (СЕО): предприятието „обхваща всеки субект, който осъществява икономическа дейност, независимо от правния статут на предприятието и начина, по който то се финансира“.
- Делото Glöckner (СЕО): „икономическата дейност“ е „всяка дейност, състояща се в предлагане на стоки и услуги на даден пазар“.

На това основание както държавата, така и публичните органи биха могли да бъдат предприятия сами по себе си



- Две основни категории са изключени от обхвата на „предприятията“:
 - Упражняването на прерогативи на държавата
 - Дейности, основани на солидарност.
 - Първата категория е относима към УВД: всяко образование, било то публично или частно, което не е ангажирано с икономическа дейност, а упражняване на държавни прерогативи, не попада в обхвата на правилата на конкурентното право
- ЕК: въпросът дали съществува пазар за определени услуги може да зависи от начина, по който тези услуги са организирани във въпросната държава-членка (Съобщение на Комисията за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес, т. 12)



- Конкурентното право би могло да се прилага по отношение на УВД дотолкова, доколкото прерогативите на държавата не надделяват над него
 - Обхват на „основните функции на държавата“
 - Трудности при правната квалификация на дейностите
 - Дадена дейност е икономическа или неикономическа, а в случай, че е икономическа, се прилага правото на конкуренцията
 - Основният тест е все още *Höfner* и основният въпрос, който трябва да се разгледа е дали въпросните дейности, свързани с УВД, представляват услуги, предлагани на пазар.
 - Фактът, че правото на извършване на определена дейност е било получено в рамките на тръжна процедура, вероятно ще наклони преценката в посока на установяването на съществуването на пазар, например (конкуренция на или за пазара), и следователно намиране на икономическа дейност
 - Евроконтрол, държавните доставчици на аеронавигационно обслужване, частните фирми, търговските асоциации, смесените дружества и партньорствата със или без юридическа правосубектност могат да представляват предприятия, в случай че се установи, че извършват икономическа дейност. В тези случаи спрямо тях ще се прилага конкурентното право



■ Ново разбиране за ролята за Евроконтрол

- Паралелните правни основания, произтичащи от международното публично право и правото на ЕС, дават път на ново разбиране.
- По времето на решенията на CEO по делата SAT и SELEX правните основания за дейностите на Евроконтрол произтичат от Конвенциите на Евроконтрол.
- Днес обаче редица от тях са дублирани в правото на ЕС, а нови дейности на организацията могат да доведат до квалифицирането ѝ като предприятие (напр. въвеждането на принципа „потребителят плаща“ и дейностите по консултации и обучение в областта на УВД)

■ В някои случаи, ако правната квалификация на дейностите на доставчиците на аеронавигационно обслужване се промени в посока, че те не упражняват публична власт, възможно е същите да бъдат възприети като публични предприятия, които извършват тези дейности на основание специални права и/или УОИИ



- Възникване на пазарна сила в резултат на секторни политики
 - Пазарна сила: възможността на едно предприятие да изключи от пазара или значително да навреди на конкурентите си
 - УВД индустрията се характеризира с комбинация от правен и естествен монопол.
 - Доставчиците на аеронавигационно обслужване на различни ДЧ са защитени от правно гарантиран монопол по отношение на въздушното пространство над тяхната територия
- 5 големи доставчика в ЕС: DFS (Германия), DSNA (Франция), ENAIRE (Испания), ENAV (Италия) и NATS (Великобритания)
 - Около 60% от трафика изход-до-изход
 - Над 50% оперативна отговорност за целия европейски въздушен трафик



- По-голяма лобистка сила за някои доставчици
- Публично-частни партньорства (напр. участие в SESAR)
 - Практиката на СЕС по чл. 106 ДФЕС показва, че Съдът трайно приема, че делегирането, което води до нарушаване на правилата на конкуренцията от страна на предприятията, е незаконно
 - Индустриални партньорства – в предложението за Регламент SES 2+ те са посочени като средство за увеличаване на гъвкавостта на ФБВП – могат да бъдат сметнати за предприятия за целите на конкурентното право.
 - Необходимо ли е по законодателен път да се уреждат партньорства, които са договорни по същество?
- УВД се характеризира с висока степен на технологична сложност -> комплексната експертиза, която в мнозинството случаи се притежава от историческото предприятие, създава високи входни бариери



■ УВД е мрежова индустрия

- Мрежови ефекти, които увеличават пазарната сила
- Една платформа или мрежа е толкова по-ценна, колкото повече потребители има

■ Дигиталната трансформация на УВД

- Нови източници на пазарна сила: права на интелектуална собственост, права върху данни, монопол върху набори от данни
- Бизнес моделът на УВД вече се основава на данни, а новите технологични възможности позволяват да се събират данни по-ефективно, да се обработват значително повече данни, да се използват технологии за разпознаване на модели, за да се подобри безопасността
- Трансформация на помощните услуги: инфраструктури, базирани на отдалечено наблюдение от космоса; възникване на глобални доставчици на инфраструктура, потенциално в контекста на IoT (UTM)
- Новите технологии укрепват мрежовите характеристики на УВД, което увеличава пазарната сила



Конкурентноправна оценка на SES (10)

Господстващо положение

- Господстващо е положението на икономическа сила, с която се ползва дадено предприятие, което му позволява да предотврати поддържането на ефективна конкуренция на съответния пазар, като му предоставя възможността да се държи в значителна степен независимо от неговите конкуренти
- Съществува само спрямо определен пазар, а не по принцип (Case 6/72 *Euroemballage Corp and Continental Can Co Inc v. Commission* (1973) ECR 215)
- Господстващото положение не е забранено от чл. 102 ДФЕС, но злоупотребата с него е забранена
- При либерализирането на УВД ЕК следва да държи сметка и за появата на предприятия с господстващо положение.
- Тази връзка е изследвана от СЕО/СЕС в рамката на чл. 106 ДФЕС в контекста на законността на актове на държавата, които потенциално може да доведат до злоупотреби с господстващо положение



Съгласувани практики

- Практиката по чл. 101 ДФЕС показва, че всеки икономически оператор трябва самостоятелно да определя своята политика на пазара
- Доколко приложима е тази концепция към УВД?
- Понастоящем има заинтересовани страни от сектора, които са създали различни стратегически съюзи, заемат ключови стратегически позиции, изпълняват обществени задачи и влияят върху бъдещите договорености и пазарни структури чрез различни канали.
- Интензивните хоризонтални и вертикални механизми за сътрудничество между заинтересованите страни от индустрията, които в редица случаи също са действителни и / или потенциални конкуренти, предоставят възможности за обмен на информация и стратегии за привеждане в съответствие (срв. Предложението за Регламент SES 2+)



Заклучение



This project is implemented with the financial support of the Training of National Judges Programme of the European Union under Grant Agreement No. SI2.763330-HT.5232

- Ценността на принципа за правна сигурност: правните норми да са известни, ясни, точни, стабилни, сигурни и предсказуеми по отношение на тяхното въздействие върху обществените отношения
- Ясно разграничение на правните основания в йерархичните правопорядъци, които се прилагат към въздушния транспорт като международна дейност
- Дигиталните предизвикателства във въздушния транспорт – необходимост от нови умения както от страна на законодателя, така и от страна на регулаторите





Благодарим за вниманието!



Legal notice: The contents of this presentation are the sole responsibility of the authors and the implementing beneficiary - LIBRe Foundation, and can in no way be taken to reflect the views of the European Commission. More information for LIBRe Foundation or contact details, can be found at <http://libresearchgroup.org>