



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 1.12.2011  
COM(2011) 824 окончателен

2011/0397 (COD)

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**относно наземните услуги на летищата на Съюза и за отмяна на Директива  
96/67/ЕО**

(текст от значение за ЕИП)

{SEC(2011) 1439 окончателен}

{SEC(2011) 1440 окончателен}

## ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

### 1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

#### 1.1. Общ контекст – Директива на Съвета от 1996 г.

Наземните услуги се състоят от всички наземни дейности, свързани с въздухоплаването и провеждани за отделни авиокомпании на летищата, и които са ключова функция във веригата на въздухоплаването. Наземните услуги включват следните 11 категории услуги:

- (1) наземно администриране и надзор;
- (2) обработка на пътници;
- (3) обработка на багаж;
- (4) обработка на товари и пощенски пратки;
- (5) перонно обслужване,
- (6) въздухоплавателни услуги;
- (7) обслужване с горива и масла;
- (8) обслужване на въздухоплавателни средства;
- (9) операции по време на полет и администриране на екипажа;
- (10) наземен транспорт;
- (11) услуги за снабдяване с храни (на бордния бюфет).

Ефективното предоставяне на наземни услуги е важно за летищата, авиокомпаниите и пътниците и е от ключово значение за ефективното използване на инфраструктурата за въздушен транспорт и ефективността на въздухоплавателната система като цяло.

Някои оценки относно пазара на наземни услуги: Според Комисията и оценките на заинтересованите страни, приходите от наземно обслужване (при включени всички категории) възлизат общо на 50 млрд. евро. Оценява се, че секторът осигурява заетост на най-малко 60 000 души в Европа<sup>1</sup>. Разходите, свързани с наземните услуги за авиокомпании, представляват 5 до 12 % от оперативните разходи<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Оценка от IANA (Асоциацията на независимите доставчици на наземно обслужване) за нейните членове. Не всички доставчици на наземно обслужване са членове на IANA и е възможно да има повече от 110 000 служители в областта на наземното обслужване.

<sup>2</sup> Консултации със заинтересованите страни и „Обсерватория на пазара на въздухоплаването - Годишни доклади, на разположение на адрес: [http://ec.europa.eu/transport/air/observatory\\_market/annual\\_reports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/observatory_market/annual_reports_en.htm) .

През 1996 г. Европейската общност прие Директива 96/67/ЕО на Съвета относно достъпа до пазара на наземни услуги в летищата на Общността. Директивата беше първа стъпка към постепенното отваряне и хармонизиране на достъпа до пазара на наземно обслужване.

Традиционно дейностите по наземно обслужване бяха извършвани от летищни оператори или авиокомпаниите. Днес в Европа те все повече се осигуряват от специализирани дружества. Достъпът до пазара на наземни услуги съгласно директивата се основава на следните принципи:

- Свобода за самообслужване, т.е. възможност авиокомпаниите да се самообслужват на всяко търговско летище, независимо от интензивността на въздушното движение. За четири категории услуги обаче (обработка на багаж, перонно обслужване, обслужване с горива и масла, обработка на товари и поща) държавите-членки могат да запазят правото на самообслужване за минимум двама летищни ползватели, на летища с повече от 2 милиона пътници или 50 000 тона товари годишно.
- свободата за „обслужване на трети страни“, т.е. възможност доставчиците на наземно обслужване да предоставят услуги на трети страни на летища с повече от 2 милиона пътници или 50 000 тона товари годишно. За гореспоменатите четири категории услуги обаче, които могат бъдат ограничавани, държавите-членки могат да ограничават броя на доставчиците до минимум два за всяка категория.

## **1.2. Обосновка на предложението**

Според различни оценки на Комисията за директивата, с последната са постигнати основните желани цели за либерализация на пазара на наземни услуги на летищата на ЕС: броят на доставчиците на услуги нарасна и цените на наземните услуги като цяло спаднаха. Освен това според авиокомпаниите, качеството на услугите се е повишило при по-голям избор от конкуренти.

От приемането на директивата през 1996 г., рамковите условия за наземни услуги се промениха драстично. В контекста на бързо нарастващо въздушно движение и недостиг на капацитет, въпросът за ефикасността и качеството на услугите, предоставяни на летищата, включително на наземните услуги, е обект на възобновен и повишен интерес.

Инициативата за Единно европейско небе на Европейския съюз, която цели да реформира архитектурата на европейското управление на въздушното движение, за да отговори на бъдещите нужди от капацитет и безопасност, признава значението на интегрирането на ключова инфраструктура, като летищата, в цялостна система при подход „от врата до врата“. Последните статистически данни сочат, че 70 % от закъсненията се получават от престоите за обслужване на въздухоплавателните средства на летищата. Подходът „от врата до врата“ има за цел да оптимизира и да интегрира всички етапи на полета, от летище до летище, включително наземните услуги, с оглед на повишаване на показателите по отношение на закъсненията, разходите, въздействието върху околната среда и безопасността.

Освен това, последователните кризи, които засегнаха тежко въздушния транспорт през последното десетилетие, показват, че са необходими действия. Икономическата криза

принуди както държавите-членки, така и отрасъла, да сведат до минимум разходите. Терористичните набези изискват повишени нива на сигурност и безопасност. И на последно място, но не и по важност, тежките метеорологични условия поставят необходимостта от засилено координиране на наземните операции на летищата.

Нашите консултации относно сегашната директива и оценката ни за нея (за подробности виж по-долу) показаха, че действащата понастоящем правна рамка вече не е подходяща за набелязаните цели. Установения проблем е двояк: *(i) предоставянето на наземни услуги не е достатъчно ефективно, поради съществуващите пречки за навлизането и разширяването им и ii) общото качество на наземните услуги не е в синхрон с променящите се нужди по отношение на надеждността, устойчивостта, безопасността и сигурността, както и на околната среда.*

### **1.3. Цел на предложението**

В оценката на въздействието и нейното резюме, които придружават настоящото предложение, се определят общи и конкретни цели за приемането на регламента. Главната цел е да се повиши ефективността и общото качество на наземните услуги за ползвателите (авиокомпаниите) и крайните потребители (пътниците и спедиторите) на летищата в ЕС.

Конкретните цели са следните:

- (1) да се гарантира, че авиокомпаниите имат разширен избор от решения за наземно обслужване на летищата на ЕС;
- (2) хармонизиране и изясняване на националните административни условия за навлизане на пазара (одобрения);
- (3) Осигуряване на равнопоставеност на равнище „летища“ между дружествата, извършващи наземното обслужване, работещи при различни регулаторни режими;
- (4) Повишаване на координацията между доставчиците на наземно обслужване на летището (летищните оператори като наземни координатори във въздухоплавателната мрежа на ЕС като част от подхода „от врата до врата“);
- (5) Изясняване на правната рамка за квалификацията на личния състав и прехвърлянето на персонал.

### **1.4. Съществуващи разпоредби в областта на предложението**

Предложението се отнася за приемане на регламент относно наземните услуги на летищата на ЕС. Новият регламент има за цел да замени и отмени съществуващата Директива 96/67/ЕО. Наземните услуги не се разглеждат пряко от други разпоредби.

### **1.5. Съгласуваност с политиките и целите на Европейския съюз**

Тази инициатива е едно от действията, необходими за „Единното европейско транспортно пространство“, както е описано в *Бялата книга* на Комисията: *Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите*. Тя

също така е част от пакет за летищата, определен като стратегическа инициатива в работната програма на Комисията за 2011 г.<sup>3</sup> за използване на потенциала на единния пазар за растеж.

## **2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО**

### **2.1. Консултация със заинтересованите страни**

#### *2.1.1. Методи за консултация, основни целеви сектори и общ профил на запитаните*

На изслушване, проведено на 6 април 2006 г., след писмени консултации, Комисията се консултира с всички заинтересовани страни относно различните възможности за преразглеждане на директивата.

На 24 януари 2007 г. Комисията прие доклад относно прилагането на директивата<sup>4</sup>, който потвърди, че главните цели на директивата са били постигнати, но че е имало отрицателни тенденции.

Комисията проведе консултации със заинтересованите страни относно функционирането на наземните услуги на летищата на ЕС и възможните варианти за преразглеждане на директивата от ноември 2009 г. до септември 2010 г.

На 16 ноември 2009 г. беше проведено заседание на Работната група за наземното обслужване от Секторния комитет за социален диалог (за гражданското въздухоплаване). След тази среща три от четирите ключови представители приеха съвместно изявление<sup>5</sup>, призоваващо към подобрения в сегашната система за търгове и за социална клауза относно прехвърлянето на персона в случай на частична или пълна загуба на дейност.

#### *2.1.2. Обобщение на отговорите*

Обобщение на консултацията, както и на отделните приноси, е на разположение на адрес:

[http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2010\\_02\\_12\\_directive\\_96\\_67\\_ec\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2010_02_12_directive_96_67_ec_en.htm).

Консултацията подчертават разнопосочните интереси на различните видове заинтересовани страни.

Авиокомпаниите наблегнаха на необходимостта от по-конкурентен пазар. Авиокомпаниите изразиха задоволството си от разширения по-принцип избор от

---

<sup>3</sup> COM(2010)623.

<sup>4</sup> COM(2006)821 окончателен

<sup>5</sup> Декларация от 7 април 2011 г. на професионалните асоциации на ЕС, представляващи летищата (АСІ-Еuroре), на независимите доставчици на наземно обслужване (ІАНА) и на профсъюзите (Европейската федерация на транспортните работници (ЕТF)). На разположение на адрес: <https://www.itfglobal.org/files/seealsodocs/28646/Statement%20GH%20ACI%20IANA%20ETF%2070411.pdf>.

доставчици на наземно обслужване след въвеждането на директивата, но подчертаха, че тази тенденция не се наблюдава навсякъде в Европа.

В сектор, в който стабилността на заетостта се е понижала, работниците по наземното обслужване защитиха необходимостта от разглеждане на социалните съображения (особено прехвърлянето на персонал) и изразиха загриженост относно въвеждането на твърде интензивна конкуренция, която би могла да се отрази на условията на труд.

Летищните оператори призоваха за по-добра координация на летищата и изразиха желанието си да бъдат явно признати за наземни координатори. Някои летищни оператори възразиха срещу всякакво по-нататъшно отваряне на пазара главно защото според тях това би оказало неблагоприятно въздействие върху качеството на техните летища и би увеличило разходите им.

Независимите доставчици на наземно обслужване подчертаха необходимостта от по-справедлива конкуренция между различните доставчици на наземно обслужване. По-специално те се изказаха в полза на по-високи изисквания за дейностите по наземно обслужване, извършвани от летищните оператори и авиокомпаниите.

Почти всички заинтересовани страни призовават за подобряване качеството на услугите.

## **2.2. Събиране и използване на експертни мнения**

Непрекъснатото наблюдение от страна на Комисията на прилагането на директивата за наземните услуги бе придружено от няколко външни проучвания, резултатите от които са на разположение на интернет страницата на Комисията. По-специално, вследствие на искането на Европейския парламент в неговата резолюция от 11 октомври 2007 г.<sup>6</sup>, през 2008 — 2009 г. Комисията извърши широкообхватно проучване<sup>7</sup> на прилагането и въздействието на директивата, поставящо в центъра въпроси на заетостта, безопасността и сигурността. Комисията проведе допълнително проучване относно възможно преразглеждане през 2010 г.<sup>8</sup>

## **2.3. Оценка на въздействието**

Оценката на въздействието дава преглед на различните разглеждани варианти. За да се прецени как може да бъде преработена Директива 96/67/ЕО, бяха разгледани четири пакета от политики (в допълнение към възможността за запазване на съществуващата рамка).

---

<sup>6</sup> Резолюция на Европейския парламент от 11 октомври 2007 г. относно капацитета на летищата и наземното обслужване: към по-ефективна политика. (2007/2092(INI)) на разположение на адрес: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P6-TA-2007-0433>

<sup>7</sup> „Проучване за въздействието на Директива 96/67/ЕО относно наземните услуги 1996—2007 г.“, Airport Research Center, февруари 2009 г. На разположение на адрес: [http://ec.europa.eu/transport/air/studies/doc/airports/2009\\_02\\_ground\\_handling.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air/studies/doc/airports/2009_02_ground_handling.pdf).

<sup>8</sup> „Възможно преразглеждане на Директива 96/67/ЕО достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността“, „Steer Davies gleave“, юни 2010 г. На разположение на адрес: [http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm).

Пакетът от политики PP1 би подобрил системата чрез минимални изменения на директивата и чрез предоставяне на насоки, когато това е възможно. Той включва: пълно отваряне на пазара към самообслужване, указания за изискванията за одобрение, по-ясни определения и по-подробни изисквания за разделянето на сметките, централизираната инфраструктура, договорите с подизпълнители и Комитета на ползвателите на летищата (КПЛ)<sup>9</sup>. Що се отнася да координирането на равнището на летищата, пакетът съдържа насоки за възлагане на подизпълнители и хармонизирани тръжни критерии. Пакетът също така гарантира минимална квалификация както и консултации с представители на служителите при търгове.

Пакетът от политики PP2 има за цел да подобри настоящата система чрез по-амбициозен набор от мерки. Той отваря напълно пазара на самообслужване и повишава на минимум 3 броя на доставчиците (за които има ограничение) на услуги при обслужване на трети страни на големи летища. Допълнителните мерки включват взаимно признаване на одобрения и хармонизирани тръжни критерии, подобряване на управлението на централизираната инфраструктура, правно отделяне на летищните оператори и удължен срок на търговете. Пакетът съдържа нови изисквания за възлагането на подизпълнители, определение за ролята на летищните оператори в цялостната работа (и възможни минимални изисквания), както и задължения за докладване за качеството на услугите. Включени са също минимално обучение и разрешение държавите-членки да извършват прехвърляне на персонал при същите условия за услуги, до които достъпът е ограничен.

Пакетът от политики PP2' е подобен на пакета от политики PP2, но обхваща различни мерки за определените като по-малко проблемни области. Разликата е в това, че одобрението се определя на равнището на ЕС и минималните изисквания за качество се определят на равнището на ЕС.

Пакетът от политики PP3 се стреми да подобри настоящата система с много интензивни политически мерки, осигуряващи пълно хармонизиране на правната рамка на пазара на наземни услуги: пълно отваряне на пазара на наземни услуги и еднакъв достъп до него чрез подобряване на управлението на централизираната инфраструктура, въвеждане на одобрение на равнището на ЕС, премахване на правото на летищните оператори да предоставят наземно обслужване на тяхното летище. Що се отнася до оперативното координиране, включени са изисквания за възлагане на подизпълнители, определение за ролята на летищните оператори в цялостната работа (и възможни минимални изисквания), както и задължения за докладване за качеството. В този пакет се предвижда пълното прехвърляне на персонал в рамките на тръжните процедури и лицензирането на ключови служители.

Препоръките на Комитета за оценка на въздействието (КОВ) бяха взети предвид, като основните изменения засягаха необходимостта от по-ясно определяне на проблемите, изясняването на разпоредбите за социална защита в случай на прехвърляне на служители, въвеждането на по-широк обхват от възможни варианти на политиката и по-интензивното сравняване на вариантите на политиката.

---

<sup>9</sup> Комитет на ползвателите на летището е комитетът на представителите на ползвателите на летището (т.е. авиокомпаниите), учреден на всяко летище.

На набелязаните цели, указани в оценката на въздействието, отговаря напълно само пакетът от политики РР2. Трябва да бъде осигурен подходящ баланс между социалните и икономическите последици. Този пакет от политики се явява като основа на настоящото предложение.

### **3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО**

#### **3.1. Обобщение на предложението за регламент**

*Пълно отваряне на пазара на самообслужване и увеличение на минималния брой доставчици на услуги на три, на големи летища.*

Директива 96/67/ЕО позволява държавите-членки да ограничат самообслужването или обслужването от трети страни до минимум двама доставчици за четири категории услуги. Вследствие на това на някои летища авиокомпаниите се сблъскват с ограничен избор между двама доставчици за всяка от тези услуги, а не винаги им е разрешено самообслужване.

На всеки ползвател на летището трябва да е разрешено самообслужване. Освен това, броят на одобрените доставчици на наземно обслужване за трети страни не трябва да бъде по-малък от трима доставчици на големите летища с не по-малко от 5 милиона пътници годишно или със 100 000 тона товари.

*Взаимно признаване на одобрения, при хармонизирани изисквания*

Три четвърти от държавите-членки имат действаща система за одобрение, което води до множество различни административни изисквания, които трябва да бъдат удовлетворени в ЕС от доставчиците на наземно обслужване и от самообслужващите се ползватели на летището. Взаимното признаване на националните одобрения при хармонизирани изисквания ще доведе до намаляване на административните разходи на операторите и намаляване на пречките за навлизане на пазара.

*По-добро управление на централизираните инфраструктури<sup>10</sup>*

Централизираните инфраструктури са от основно значение за качеството на наземните услуги. При липсата на ясна правна рамка, могат да възникват нарушения на конкуренцията на пазара на наземно обслужване. Предложението включва ясна правна рамка за дефиниране на централизираната инфраструктура, както и за таксите, които се събират от доставчиците на наземни услуги и от самообслужващите се авиокомпаниии за централизираната инфраструктура.

Правно отделяне на летищата и на техните дейности по наземно обслужване

Ако дадено летище е само по себе си доставчик на наземни услуги, трябва да се гарантира, че наземните услуги, предоставяни от летището, не се облагодетелстват неправомерно от дейностите по управление на летището.

---

<sup>10</sup> Централизираните инфраструктури са инфраструктури, „използвани за предоставяне на наземни услуги, чиято сложност, разходи или екологично въздействие не позволяват разделяне или дублиране“.



Настоящата система на разделяне на сметките за летищата с наземно обслужване е много трудна за следене и изглежда недостатъчна, за да гарантира лоялна конкуренция. Предложението призовава летищата да запазят техните дейности по наземно обслужване в юридическо лице, отделено от техните дейности по управление на летището.

#### *Подобрена тръжна процедура*

Сегашният период от максимум 7 години, за който бива избран даден доставчик на наземно обслужване, се счита за недостатъчен, по-специално по отношение на амортизацията на наземното оборудване. Предложението предвижда увеличаване на максималния период на десет години.

Предложението съдържа допълнителни спецификации за подробностите по процедурата за подбор на доставчици на ограничени услуги, за да се гарантира хармонизирано прилагане, както и че избраните дружества са действително тези, които са най-подходящи да извършват наземни услуги.

При подбора на доставчика за ограничени наземни услуги е необходимо да се направи консултация с Комитета на ползвателите на летището. Предложението съдържа разпоредби за процедурен правилник на Комитета на ползвателите на летището, за да се избегне всякакъв конфликт на интереси за авиокомпаниите, които също предоставят наземни услуги.

#### *Ясни правила за възлагане на подизпълнители*

Макар възлагането на подизпълнители да увеличава необходимата понякога гъвкавост на доставчиците на наземни услуги, възлагането на подизпълнители и на следващи подизпълнители може също да доведе до недостиг на капацитет и да има отрицателно въздействие върху безопасността.

Поради това предложението съдържа ясни правила за възлагането на подизпълнители, които правила позволяват на доставчиците на наземни услуги да сключват договори за подизпълнение, но ограничават сключването на такива договори от летищата и самообслужващите се авиокомпаниите до случаите на непреодолима сила, като забраняват възлагане на по-следващи подизпълнители („каскадно“ подизпълнение).

#### *Роля на управителния орган на летището в координирането на наземни услуги*

Кризата, пред която бе изправен въздушният транспорт през последната година поради неблагоприятните метеорологични условия, подчертава необходимостта от засилена координация на наземните операции на летищата. Наистина, на някои летища бе наблюдавано ниско ниво на устойчивост по отношение на кризата, а също що се отнася до предоставянето на наземни услуги. Проблемите на едно летище оказват мощно влияние върху цялостната мрежа, което прави още по-важно подобряването на нивото на устойчивост в кризисни ситуации.

Управляващият орган на летището следва да носи отговорност за правилното координиране на дейностите по наземно обслужване на своето летище. Освен това при големите летища, които са особено важни за европейската авиотранспортна мрежа, управляващият орган на летището трябва да гарантира, че тези операции се

координират посредством съвместно вземане на решения за летищата и чрез подходящ план за действие при непредвидени ситуации.

*Отговорност на летищните оператори за минималните изисквания за качество за наземни операции, които ще бъдат определени в делегиран акт*

Заниженото спрямо стандарта качество на един доставчик на наземни услуги може да пречи на летищната система в ущърб на всички заинтересовани страни в сектора на въздушния транспорт. Липсата на общи минимални стандарти за качество за всички доставчици на наземно обслужване на дадено летище беше докладвано от заинтересованите страни като недостатък на сегашната директива.

Предложението предвижда определянето на минималните стандарти за качество за извършването на наземни услуги, които трябва да бъдат изпълнени от всички доставчици на наземни услуги и от самообслужващи се ползватели на летището.

*Задължения за докладване за качеството на наземните услуги, които задължения ще бъдат дефинирани в делегиран акт*

Достатъчни, независими и централизирани данни за качеството на наземните услуги ще спомогнат за набелязването на подходящи бъдещите политически мерки. От доставчиците на наземни услуги и самообслужващите се ползватели на летището следва да се изисква да докладват за качеството на своите наземни услуги.

*Задължителна минимална квалификация на персонала*

В трудоемък сектор, като този на наземното обслужване, постоянното развиване на персонала и обучението оказват силно въздействие върху качеството на услугите. Обратното, недобре обученият персонал увеличава риска от ниско качество на услугите и по-специално може да влоши безопасността и сигурността на наземните услуги. Предложението въвежда минимални изисквания за квалификацията на всички доставчици на наземни услуги и самообслужващи се авиокомпаниите, за да се гарантира безопасността и сигурността на операциите и да се създадат условия на равнопоставеност за операторите.

*Възможност държавите-членки да налагат изискване за поемане на персонал при еднакви условия, когато има тръжна процедура*

Съгласно съдебната практика на Съда на Европейския съюз<sup>11</sup>, в момента няма неяснота по отношение на мерките, които се разрешава да бъдат вземани от държавите-членки при промяна на доставчика за наземни услуги, до които достъпът е ограничен.

Текущото на персонала в сектора на наземното обслужване е високо и изглежда от части се дължи на директивата. На доставчици, избрани чрез тръжна процедура да предоставят услуги, до които достъпът е ограничен, се разрешава да оперират само за ограничен период от време. Ето защо тръжната система изглежда насърчава текущото на персонала. Незадържането на персонала може да има вредно влияние върху качеството на наземните услуги. Поради това е целесъобразно да се изяснят

---

<sup>11</sup> Дело С-460/02, Комисията срещу Италия, решение от 9 декември 2004 г. Дело С-386/03, Комисията срещу Германия, 14 юли 2005 г.

правилата относно приемането на персонал извън приложното поле на Директива 2001/23/ЕО относно прехвърлянето на предприятия и да се даде възможност на държавите-членки да гарантират адекватна заетост и условия на труд.

### **3.2. Правно основание**

Предложението се основава на член 100 от ДФЕС.

### **3.3. Принцип на субсидиарност**

Принципът на субсидиарност се прилага, доколкото предложението не е от изключителната компетентност на ЕС.

Целите на предложението не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки, тъй като авиокомпаниите работят на единен пазар на въздухоплаването и доставчиците на наземно обслужване също оперират на европейски или международен пазар. Рамката за наземните услуги не може да бъде разглеждана на по-ниско ниво на регулиране. Всякакво отделно действие на равнището на държавите-членки би могло да накърни функционирането на вътрешния пазар.

Действия на ЕС могат да постигнат целите на предложението в по-пълна степен. Европейските правила за наземните услуги са важен придружаващ елемент към европейското законодателство, което е в основата на вътрешния пазар на въздухоплаването, тъй като една справедлива, прозрачна и недискриминационна система за осигуряване на наземни услуги е от основно значение за постигането на ефикасни, висококачествени наземни услуги с ключова функция във веригата на въздухоплаването.

Следователно предложението е в съответствие с принципа на субсидиарност.

### **3.4. Принцип на пропорционалност**

Предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност. Допълнителната тежест за икономическите оператори и националните органи са ограничени до необходимото за повишаване на ефективността и общото качество на наземните услуги. Макар че предложението включва значителни разходи, главно за подобряване на управлението на централизираната инфраструктура, правното отделяне на летищата и задълженията за докладване, очаква се те да бъдат компенсирани от придобитите значителни ползи от икономическа гледна точка и от гледна точка на качеството.

### **3.5. Избор на инструмент**

Предложеният инструмент е регламент. Другите мерки не биха били адекватни. Предвид новата необходимост от хармонизирани минимални стандарти за качество на летищата, с цел прилагане на подхода „от врата до врата“, и от допълнително хармонизиране на условията за достъп до пазара, за да се гарантира по-лоялна конкуренция на пазара на наземни услуги, гъвкавостта, осигурена през 1996 г. с избора на директива, вече не е адекватна.

Правният инструмент трябва да бъде с общо приложение.

На необходимостта от хармонизиране на пазарите на наземно обслужване на равнището на ЕС (въпрос, който беше определен като проблем) отговаря регламент. Повечето от трудностите, набелязани в сегашната правна рамка, са свързани с различията в прилагането в отделните държави-членки.

Следователно най-подходящият правен инструмент е регламент, тъй като алтернативните варианти не биха били достатъчни за постигане на предложените цели.

#### **4. ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА**

Предложението няма отражение върху бюджета на ЕС.

#### **5. НЕЗАДЪЛЖИТЕЛНИ ЕЛЕМЕНТИ**

##### **5.1. Отмяна на съществуващо законодателство**

Приемането на предложението ще доведе до отмяна на съществуващата Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г. относно достъпа до пазара на наземни услуги в летищата на Общността.

##### **5.2. Европейско икономическо пространство**

Предложеният акт урежда материя, свързана с Европейското икономическо пространство (ЕИП), поради което действието му следва да обхване ЕИП.

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**относно наземните услуги на летищата на Съюза и за отмяна на Директива  
96/67/ЕО**

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>12</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>13</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г. относно достъпа до пазара на наземни услуги в летищата на Общността<sup>14</sup> предвижда постепенно отваряне на пазара на наземни услуги.
- (2) Летищата и наземните услуги са от основно значение за правилното функциониране на въздушния транспорт и представляват ключова функция във веригата на въздухоплаването. Наземните услуги обхващат всички наземни дейности, свързани с въздухоплаването и провеждани за отделни авиокомпаниии на летищата.
- (3) В декларацията, приета на срещата на високо равнище по въпросите на въздухоплаването, проведена в Брюж през октомври 2010 г., беше призната необходимостта от реформиране на правилата на Съюза с цел стимулиране на конкурентоспособността на всяко звено от веригата на въздухоплаването (напр. летища, превозвачи, други доставчици на услуги).

---

<sup>12</sup> ОВ С ..., ... г., стр. ....

<sup>13</sup> ОВ С ..., ... г., стр. ....

<sup>14</sup> ОВ L 272, 25.10.1996 г., стр. 36.

- (4) Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство“<sup>15</sup> определя подобряването на достъпа до пазара и предоставянето на качествени услуги на летищата като жизненоважно за качеството на живот на гражданите и като главно действие за постигането на единно европейско транспортно пространство.
- (5) Последващото постепенно отваряне на пазара на наземно обслужване и въвеждането на хармонизирани изисквания за предоставянето на наземни услуги вероятно ще повишат ефективността и общото качество на наземните услуги за авиокомпаниите, както и за пътниците и спедиторите. Това следва да подобри общо качеството на летищните операции.
- (6) Предвид новата необходимост от минимални хармонизирани стандарти за качество на летищата с цел прилагане на подхода „от врата до врата“, за да бъде реализирано „Единното европейско небе“, и предвид необходимостта от по-нататъшно хармонизиране с цел пълно използване на предимствата на постепенното отваряне на пазара на наземно обслужване, изразено в повишаване на качеството и ефективността на наземните услуги, Директива 96/67/ЕО, следва да бъде заменена с регламент.
- (7) Свободният достъп до пазара на наземно обслужване е съвместим с ефективната работа на летищата на Съюза, при условие че са предвидени съответни гаранции. Свободният достъп до пазара на наземно обслужване трябва да бъде въведен постепенно и да бъде приведен към изискванията на сектора.
- (8) Постепенното отваряне на пазара съгласно Директива 96/67/ЕО вече постигна положителни резултати, изразяващи се като повишена ефективност и качество. Следователно е уместно да бъде предприето по-нататъшно постепенно отваряне.
- (9) На всеки ползвател на летище трябва да е разрешено самообслужване. В същото време е необходимо да се поддържа ясно и ограничително определение за самообслужването, за да се избегнат злоупотреби и отрицателни въздействия върху пазара на обслужване на трети страни.
- (10) За някои категории наземни услуги достъпът до пазара може да се натъкне на трудности, свързани с безопасността, сигурността, и недостига на капацитет и разполагаемо пространство. Поради това следва да бъде възможно ограничаването на броя на одобрените доставчици на такива наземни услуги.
- (11) В някои случаи трудностите, свързани с безопасността, сигурността и недостига на капацитет и разполагаемо пространство може да са такива, че да могат да оправдаят допълнителни ограничения върху достъпа до пазара или самообслужването, при условие че тези ограничения са уместни, обективни, прозрачни и недискриминационни. В такива случаи държавите-членки трябва да имат право да искат освобождаване от разпоредбите на въпросния регламент.
- (12) Целта на тези освобождавания следва да бъде предоставяне на възможност летищните органи да преодолеят или поне да намалят тези трудности. Такива освобождавания следва да бъдат одобрявани от Комисията.

---

<sup>15</sup> COM(2011) 144 окончателно.

- (13) Ако трябва да се поддържа ефективна и лоялна конкуренция, когато броят на доставчиците на наземни услуги е ограничен, въпросните доставчици трябва да бъдат избирани в съответствие с открита, прозрачна и недискриминационна тръжна процедура. Подробностите относно такава процедура следва да бъдат уточнени допълнително.
- (14) При избора на доставчици на наземни услуги следва да има допитване до ползвателите на летището, тъй като качеството и цената на наземното обслужване засягат последните в най-голяма степен.
- (15) Ето защо е необходимо да се организират представяне на ползвателите на летището и допитване до тях, по-специално, ако се избират одобрени доставчици на наземни услуги.
- (16) В контекста на подбора на доставчици на наземни услуги на дадено летище трябва да бъде възможно при определени обстоятелства и при специални условия задължението за обществена услуга да бъде разширявано и за други летища в същият географски регион на въпросната държава-членка.
- (17) Има неяснота по отношение на това дали държавите-членки могат да изискват приемането на персонал при смяна на доставчик на наземни услуги, достъпът до които е ограничен. Незадържането на персонала може да има вредно влияние върху качеството на наземните услуги. Поради това е целесъобразно да се изяснят правилата относно приемането на персонал извън приложното поле на Директива 2001/23/ЕО относно прехвърлянето на предприятия, давайки възможност на държавите-членки да гарантират адекватна заетост и условия на труд.
- (18) С цел да се осигури правилното и гладко функциониране на операциите по въздушния транспорт на летищата, да се гарантира безопасността и сигурността в летищните сгради, както и да бъде опазвана околната среда и да се осигури спазване на приложимите социални разпоредби и правила, предоставянето на наземни услуги следва да бъде предмет на съответстващо одобрение. Като се има предвид, че в момента в повечето държави-членки съществуват системи за одобряване на предоставянето на наземни услуги, но тези системи са много различни, трябва да бъде въведена хармонизирана система за одобрение.
- (19) За да се гарантира, че всички доставчици на услуги и самообслужващи се ползватели на летищата разполагат с достатъчна икономическа стабилност, добра репутация, достатъчно застрахователно покритие и подходяща компетентност относно операциите по наземно обслужване и летищната среда, и с цел да бъдат установени условия на равнопоставеност, предоставянето на одобрение трябва да бъде обект на минимални изисквания.
- (20) Откритият достъп до летищната централизирана инфраструктура и ясната правна рамка за дефиниране на централизираната инфраструктура са от основно значение за ефективното предоставяне на наземни услуги. Трябва обаче да бъде възможно да се събира такса за централизираната инфраструктура.
- (21) Таксите трябва да бъдат недискриминационни, а изчисляването — прозрачно. Таксите не трябва да надхвърлят необходимото за покриване на разходите за

предоставяне на централизираната инфраструктура, включително разумна възвръщаемост на активите.

- (22) Управляващият орган на летището и/или всеки друг управляващ орган на централизираната инфраструктура на това летище следва да се консултират редовно с ползвателите на летището относно дефинирането на инфраструктурата и на нивото на таксите.
- (23) Самият управляващ орган на летището може да предоставя също и наземни услуги. Тъй като в същото време, чрез своето решение, управляващият орган на летището може да упражнява значително влияние върху конкуренцията между доставчиците на наземни услуги, трябва да се изисква летищата да запазват своите наземни услуги в юридическо лице, отделно от юридическото лице за управление на инфраструктурата.
- (24) С цел летищата да могат да изпълняват своите функции по управление на инфраструктурата и да се гарантира безопасността и сигурността в сградите на летището, както и да се осигури устойчивост на наземните услуги също и в кризисни ситуации, управляващият орган на летището следва да бъде отговорен за правилното координиране на дейностите по наземно обслужване на летището. Управляващият орган на летището трябва да докладва относно координирането на летищните дейности по наземното обслужване на органа за преглед на ефективността на Евроконтрол с оглед на общата оптимизация.
- (25) Управляващият орган на летището, публичен орган или друг орган за контролиране на летището, трябва да имат също така правомощия да определят необходимите правила за правилното функциониране на летищната инфраструктура.
- (26) Необходимо е да бъдат определени задължителни минимални стандарти за качество, на които доставчиците на наземни услуги и самообслужващите се ползватели на летището да отговарят, за да се гарантира общото качество на обслужване и да се създадат условия на равнопоставеност между доставчиците на услуги.
- (27) С оглед подобряване на резултатите в цялата верига на въздухоплаването и прилагане на подхода „от врата до врата“, доставчиците на наземни услуги и самообслужващите се ползватели на летището трябва да докладват на Комисията за резултатите си.
- (28) В трудоемък сектор, като този на наземното обслужване, постоянното развиване на персонала и обучението оказват силно въздействие върху качеството на услугите. Ето защо трябва да бъдат определени минимални изисквания за квалификация, за да се гарантира качеството на операциите по отношение на надеждността, устойчивостта, безопасността и сигурността, както и да се създадат условия на равнопоставеност на операторите.
- (29) Възлагането на подизпълнители увеличава гъвкавостта на доставчиците на наземни услуги. Въпреки това възлагането на подизпълнители и на по-следващи подизпълнители може да доведе до недостиг на капацитет и да има отрицателно въздействие върху безопасността и сигурността. Следователно възлагането на



подизпълнители трябва да бъде ограничено, а правилата за възлагане на подизпълнители — изяснени.

- (30) Правата, признати по силата на настоящия регламент, следва да бъдат в сила само за доставчици на наземни услуги от трети държави или самообслужващи се ползватели на летището от трети държави, при условия на строга реципрочност. Когато няма такава реципрочност, Комисията следва да бъде оправомощена да решава, че дадена държава-членка или държави-членки следва да отменят въпросните права по отношение на такива доставчици или ползватели.
- (31) Държавите-членки следва да запазят правото да гарантират подходящо ниво на социална защита за персонала за предприятията, предоставящи неземни услуги.
- (32) С цел да се гарантира, че действат хармонизирани застрахователни изисквания за доставчиците на наземни услуги и самообслужващите се ползватели на летището, на Комисията следва да бъдат делегирани правомощия да приема актове в съответствие с член 290 от Договора по отношение на застрахователните изисквания за доставчиците на наземни услуги и самообслужващите се ползватели на летището. За да се гарантира, че във връзка с минималните стандарти за качество за наземните услуги и във връзка със задълженията за докладване от доставчиците на наземни услуги или от самообслужващите се ползватели на летището са в сила хармонизирани и надлежно осъвременявани задължения, на Комисията следва да бъдат делегирани правомощия да приема актове в съответствие с член 290 от Договора по отношение на спецификациите за минималните стандарти за качество на наземните услуги и по отношение на спецификациите за съдържанието и разпространяването на задължения за докладване на доставчиците на наземни услуги и самообслужващите се ползватели на летището. От особено значение е Комисията да проведе подходящи консултации по време на подготвителната си работа, включително на експертно равнище и посредством специалния Секторен комитет за социален диалог, създаден съгласно Решение 98/500/ЕО.
- (33) При подготвянето и съставянето на делегирани актове, Комисията следва да осигури своевременно и подходящо предаване на съответните документи едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
- (34) С цел гарантиране на еднообразни условия за прилагането на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията<sup>16</sup>.
- (35) За приемане на решения за изпълнение относно освобождаванията във връзка със степента на отваряне на пазара за наземни услуги за трети страни и за самообслужващи се авиокомпании следва да бъде използвана процедурата по консултиране, тъй като тези актове са с ограничен обхват.

---

<sup>16</sup> ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13.

- (36) Процедурата по консултиране следва да бъде използвана също и за приемане на решения за изпълнение във връзка с разширяването от страна на държавите-членки на задължението за обществена услуга върху островно летище, предвид това че тези актове са с ограничен обхват.
- (37) Процедурата по разглеждане следва да се използва за приемане на решения за изпълнение във връзка с пълното или частично отменяне на правото на достъп на доставчиците на наземни услуги и ползвателите на летището от трета държава до пазара на наземно обслужване на територията на държавите-членки.
- (38) Тъй като целта на настоящия регламент, а именно по-еднородното прилагане на законодателството на Съюза по отношение на наземните услуги, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки поради международния характер на въздушния превоз и следователно може по-добре да бъде постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, формулиран в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, определен в горепосочения член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.
- (39) Министерската декларация за летището в Гибралтар, приета в Кордоба на 18 септември 2006 г. по време на първата среща на ниво министри на Форума за диалог относно Гибралтар, ще замени Съвместната декларация за летището в Гибралтар, направена в Лондон на 2 декември 1987 г., и пълното ѝ спазване ще се счита за спазване на декларацията от 1987 г.
- (40) Следователно Директива 96/67/ЕО следва да бъде отменена.

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

## **Глава I — Обхват и определения**

### *Член 1 Обхват*

Настоящият регламент се прилага за всички летища, намиращи се на територията на държава-членка, предмет на разпоредбите на Договора и отворени за търговски трафик.

Прилагането на настоящия регламент по отношение на летището на Гибралтар се извършва, без да се засягат правните позиции на Кралство Испания и Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия по отношение на спора за суверенитета над територията, на която се намира това летище.

### *Член 2 Определения*

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- а) „летище“ означава всяка земна площ, специално пригодена за излитане, кацане и маневри на въздухоплатателни средства, включително и допълнителните инсталации, които тези операции могат да включват с цел улесняване на въздушния трафик и обслужването, включително инсталации, нужни за подпомагане на търговските въздушни услуги;
- б) „управляващ орган на летище“ означава всеки орган, който, във връзка с другите дейности или не, има за своя цел по силата на националното законодателство или нормативна уредба администрацията и управлението на инфраструктурите на летището, както и съгласуването и контрола на дейностите на различните оператори, представени на съответното летище;
- в) „ползвател на летище“ означава всяко физическо или юридическо лице, отговарящо за превоза на пътници, поща и/или товари по въздух до или от съответното летище;
- г) „наземно обслужване“ означава услугите, предоставяни на ползвателите на летището, както са описани в приложението;
- д) „самообслужване“ означава ситуация, при която ползвател на летището пряко предоставя на себе си една или повече категории наземно обслужване и не сключва договор под какъвто и да е вид с трета страна за предоставянето на такива услуги; за целите на това определение ползвателите на летището не се считат за трети страни помежду си, когато:
- един от тях притежава мажоритарен дял от другия; или
  - една единствена структура има мажоритарен дял във всеки от тях;
- е) „доставчик на наземно обслужване“ означава всяко физическо или юридическо лице, което доставя на трети страни една или повече категории наземно обслужване;
- ж) „централизирана инфраструктура“ означава конкретните инсталации и/или съоръжения на дадено летище, които по технически, екологични, свързани с разходите или свързани с капацитета причини не могат да бъдат разделени или дублирани и чието наличие е съществено важно и необходимо за функционирането на последващото наземно обслужване;
- з) „възлагане на подизпълнител“ означава сключването на договор от доставчик на наземно обслужване в качеството му на главен изпълнител, или по изключение от самообслужващ се ползвател на летището, с трета страна, наречена „подизпълнител“, съгласно който подизпълнителят е длъжен да извършва една или повече категории (или подкатегории) наземно обслужване;
- и) „одобрение“ означава одобрение, издадено от компетентния орган на предприятие, с което се разрешава на предприятието да извършва посоченото в одобрението наземно обслужване;
- й) „независим надзорен орган“ означава органът, посочен в член 11 от Директива 2009/12/ЕО.

## Глава II — Общи предварителни изисквания

### Член 3

#### *Управляващ орган на летището*

1. Когато едно летище се управлява и експлоатира не от един орган, а от няколко отделни органа, всеки от тези органи се счита за част от управляващия орган на летището за целите на настоящия регламент.
2. Когато за няколко летища е създаден само един управляващ орган на летището, всяко от тези летища се счита за отделно за целите на настоящия регламент.

### Член 4

#### *Комитет на ползвателите на летището*

1. Всяко засегнато летище създава комитет, съставен от представители на ползвателите на летището или на организациите, представляващи ползвателите на летището („Комитет на ползвателите на летището“).
2. Всички ползватели на летището имат право да участват в работата на Комитета на ползвателите на летището или, ако желаят, да бъдат представлявани в него от организация, определена за тази цел. Ако са представлявани от такава организация обаче, тази организация не предоставя наземно обслужване на засегнатото летище.
3. Комитетът на ползвателите на летището приема в писмен вид свой процедурен правилник, включително свой правилник за гласуване.

Правилникът за гласуване включва специфични разпоредби относно начините за избягване на всякакъв конфликт на интереси в Комитета на ползвателите на летището, произтичащ от присъствието на ползватели на летището, които доставят наземно обслужване на засегнатото летище. По-специално когато се провежда консултация с Комитета на ползвателите на летището в хода на процедурата за подбор в съответствие с членове 8 и 9, ползвателите на летището, които кандидатстват за разрешение да предоставят една или повече услуги по наземно обслужване на трети страни, нямат право да гласуват.

4. Тежестта на гласовете в рамките на Комитета на ползвателите на летището е такава, че:
  - а) независимо от годишния обем на трафика, осъществяван от един ползвател на летището на дадено летище, неговият дял от правата на глас не надвишава 49 % от общия брой гласове;
  - б) дялът от правата на глас, който имат самообслужващите се ползватели на летището, не надвишава една трета от общия брой гласове.

5. Управляващият орган на летището осигурява секретариата на Комитета на ползвателите на летището.

Ако управляващият орган на летището откаже да осигурява секретариата или Комитетът на ползвателите на летището не приема това осигуряване на секретариата, управляващият орган на летището определя друг субект, който трябва да бъде приет от Комитета на ползвателите на летището. Секретариатът на Комитета на ползвателите на летището води и поддържа списък на ползвателите на летището или техните представители, които са част от Комитета на ползвателите на летището.

6. Секретариатът на Комитета на ползвателите на летището води протокол на всяко заседание на Комитета на ползвателите на летището. Тези протоколи отразяват вярно становищата и резултатите от гласуването по време на заседанията.

## **Глава III — Отваряне на пазара на наземни услуги**

### **РАЗДЕЛ 1 САМООБСЛУЖВАНЕ**

#### *Член 5 Самообслужване*

Всички ползватели на летището имат право да извършват самообслужване.

### **РАЗДЕЛ 2 НАЗЕМНО ОБСЛУЖВАНЕ ЗА ТРЕТИ СТРАНИ**

#### *Член 6 Наземно обслужване за трети страни*

1. Доставчиците на наземно обслужване имат свободен достъп до пазара за предоставяне на наземно обслужване на трети страни на всяко летище, чийто годишен трафик е бил не по-малко от 2 милиона превозени пътници или 50 000 тона товари поне през предходните три години.
2. За летищата, посочени в параграф 1, държавите – членки могат да ограничават броя на доставчиците, на които е разрешено да предоставят следните категории наземно обслужване:
  - а) обработка на багажи;
  - б) перонно обслужване;
  - в) обслужване с горива и масла;
  - г) обработка на товари и поща по отношение на физическата обработка на товари и поща, независимо дали пристигащи, заминаващи или

прехвърляни, между въздушния терминал и въздухоплавателното средство.

Държавите-членки обаче не ограничават този брой под двама доставчици за всяка категория наземно обслужване или, за летищата, чийто годишен трафик е бил не по-малко от 5 милиона превозени пътници или 100 000 тона товари поне през предходните три години — под трима доставчици за всяка категория наземно обслужване.

3. На летищата, на които броят на доставчиците е ограничен до двама или повече доставчици в съответствие с параграф 2 от настоящия член или член 14, параграф 1, букви а) и в), поне един от одобрените доставчици не може да е пряко или косвено контролиран от:
- а) управляващия орган на летището;
  - б) който и да е ползвател на летището, който е превозил повече от 25 % от пътниците или товарите, отчетени от летището през предходната на тази година, в която са избрани доставчиците;
  - в) орган, който пряко или косвено контролира или е контролиран от управляващия орган на летището, посочен в буква а), или който и да е ползвател, посочен в буква б).

Съгласно тълкуването от Съда на Европейския съюз контролът се придобива посредством права, договори или по друг начин, които самостоятелно или в комбинация, като се вземат предвид релевантните фактически и правни обстоятелства, предоставят възможността за упражняване на решаващо влияние по отношение на доставчика.

4. Когато броят на одобрените доставчици е ограничен съгласно параграф 2, държавите-членки не могат да пречат на ползвател на летище, независимо каква част от летището му е разпределена, да има ефективен избор при условията, посочени в параграфи 2 и 3, по отношение на всяка категория наземно обслужване, която е обект на ограничение, между поне:
- двама доставчици на наземно обслужване, или
  - трима доставчици на наземно обслужване за летищата, чийто годишен трафик е бил не по-малко от 5 милиона превозени пътници или 100 000 тона товари поне през предходните три години.
5. Когато дадено летище достигне един от праговете за превоз на товари, посочени в настоящия член, без да е достигнало съответния праг за превозени пътници, настоящият регламент не се прилага за категориите наземно обслужване, запазени изключително за пътници.
6. Всяко летище, чийто годишен трафик в продължение на поне три последователни години е бил не по-малко от 2 милиона превозени пътници или 50 000 тона товари и чийто годишен трафик впоследствие спадне под прага от 2 милиона превозени пътници или 50 000 тона товари, държи пазара си отворен

за доставчици на обслужване за трети страни поне през първите три години, следващи годината, в която е настъпило спадането под прага.

7. Всяко летище, чийто годишен трафик в продължение на три последователни години е бил не по-малко от 5 милиона превозени пътници или 100 000 тона товари и чийто годишен трафик спадне под прага от 5 милиона превозени пътници или 100 000 тона товари, държи пазара си отворен за доставчици на обслужване за трети страни поне през първите три години, следващи годината, в която е настъпило спадането под прага.

#### *Член 7* *Избор на доставчици*

1. Доставчиците, които имат разрешение да предоставят наземно обслужване на летища, на които техният брой е ограничен съгласно член 6 или член 14, се избират в съответствие с прозрачна, открита и недискриминационна тръжна процедура.
2. Възлагащият орган е:
  - а) управляващият орган на летището, при условие че той:
    - не предоставя подобно наземно обслужване, и
    - няма пряк или косвен контрол над предприятие, което предоставя подобно обслужване; и
    - не участва по никакъв начин в подобно предприятие;
  - б) във всички останали случаи — компетентен орган, който е независим от управляващия орган на летището.
3. Комитетът на ползвателите на летището няма достъп до предложенията на кандидатите на нито един етап от процедурата за подбор. Управляващият орган на летището няма достъп до предложенията на кандидатите на нито един етап от процедурата за подбор, ако той не е възлагащият орган.
4. След като е уведомила Комисията, засегнатата държава-членка може да включи в тръжните спецификации задължение за извършване на обществена услуга от страна на доставчиците на наземно обслужване по отношение на летищата, обслужващи периферни или развиващи се региони, които са част от територията на държавата-членка, в които доставчиците не са склонни да предоставят наземно обслужване без публична подкрепа (т.е. изключителни права или компенсационни плащания), но където летищата са от жизненоважно значение за засегнатата държава-членка по отношение на достъпността. Настоящата разпоредба не засяга правилата на ЕС за държавните помощи.
5. Поканата за участие в търг се обявява и публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.
6. Подборът на доставчиците от възлагащия орган се провежда на два етапа:

- а) квалификационна процедура с цел проучване на пригодността на кандидатите, и
- б) процедура по възлагане с цел избор на одобрен(и) доставчик(ци).

#### *Член 8*

#### *Квалификационна процедура*

1. При квалификационната процедура възлагащият орган проверява дали кандидатите отговарят на известен брой минимални критерии. Възлагащият орган установява тези минимални критерии, след като се консултира с Комитета на ползвателите на летището и с управляващия орган на летището, ако последният е различен от възлагащия орган.
2. Минималните критерии включват следното:
  - а) кандидатът притежава валидно одобрение, издадено в съответствие с глава IV „Процедури за одобрение“;
  - б) кандидатът доказва способността си и поема писмено задължение да прилага съответните разпоредби и правила, включително приложимото трудово законодателство, приложимите колективни трудови договори, правилата за поведение на летището и изискванията за качество на летището.
3. Възлагащият орган включва в кратък списък кандидатите, които отговарят на критериите на квалификационната процедура.

#### *Член 9*

#### *Процедура по възлагане*

1. При процедурата по възлагане възлагащият орган избира доставчик от включените в краткия списък кандидати и предоставя разрешението на този доставчик, след като се консултира с Комитета на ползвателите на летището и с управляващия орган на летището, ако последният е различен от възлагащия орган.
2. Изборът на доставчик, на когото да се предостави разрешението, се извършва въз основа на сравняване на предложенията на кандидатите със списък от критерии за възлагане. Критериите за възлагане са адекватни, обективни, прозрачни и недискриминационни. Възлагащият орган определя тези критерии за възлагане, след като се консултира с Комитета на ползвателите на летището и с управляващия орган на летището, ако последният е различен от възлагащия орган.
3. Критериите за възлагане включват следното:
  - а) последователност и правдоподобност на бизнес плана, оценен въз основа на примерни разходни сметки;



- б) ниво на качество на операциите, оценено въз основа на представително разписание на полетите, в това число, когато е уместно, ефективно използване на персонала и оборудването, краен срок за приемане на багажи и товари, срокове за доставка на багажи и товари и максимални срокове за междуполетно обслужване;
  - в) адекватност на материалните ресурси от гледна точка на наличност на оборудването и екологосъобразност на оборудването;
  - г) адекватност на човешките ресурси от гледна точка на опит на работниците и адекватност на програмата за обучение/квалификация;
  - д) качество на информационните и комуникационните технологии;
  - е) качество на организационното планиране;
  - ж) екологични показатели.
4. Относителната тежест на критериите за възлагане се посочва в поканата за участие в търг и в съответната документация. За всеки критерий за възлагане се прилага диапазон от точки с подходящи максимални разлики. Възлагащият орган може да определи минимален брой точки, които трябва да получи успешният кандидат по отношение на някои специфични критерии за възлагане. Определянето на минимален брой точки е недискриминационно и се обявява ясно в поканата за участие в търг и в съответната документация. Възлагащият орган не може да премахва нито един от критериите за възлагане, не може да добавя други или да подразделя критериите, определени първоначално в поканата за участие в търг.
5. Разрешението за предоставяне на наземно обслужване на съответното летище се дава на кандидата, който е получил най-голям брой точки и същевременно отговаря на изискването за евентуален минимален брой точки по някои критерии за възлагане.
6. При процедурата за възлагане не се провеждат консултации с ползватели на летището, които кандидатстват за предоставяне на обслужване на трети страни или извършват самообслужване.
7. Възлагащият орган гарантира публично оповестяване на решението за възлагане и основанията за него.

#### *Член 10*

##### *Период на подбора и прекратяване на дейността*

1. На доставчиците на наземно обслужване се предоставя разрешение за минимален период от седем години и максимален период от десет години, освен в случаите на освобождавания от откриването за самообслужване и наземно обслужване на трети страни, предвидени в член 14, параграф 1. Точният период, за който се предоставя разрешение на доставчиците, и датата за започване на операциите се посочват ясно в поканата за участие в търг.

2. Доставчикът на наземно обслужване започва да предоставя услуги в срок от един месец от датата за започване, посочена в поканата за участие в търг. В надлежно обосновани случаи възлагащият орган може, по искане на доставчика на наземно обслужване и след консултация с Комитета на ползвателите на летището, да удължи този срок за максимум шест месеца. След изтичане на посочения срок действието на разрешението се прекратява.
3. Възлагащият орган предприема действия преди края на периода на разрешението и гарантира, че на всеки доставчик, избран след нова покана за участие в търг, се предоставя разрешение да започне операции в деня, следващ последния ден от периода на разрешението на предишния(те) избран(и) доставчик(ци).
4. Когато доставчикът на наземно обслужване прекрати дейността си преди края на периода, за който е получил разрешение, доставчикът се замества въз основа на процедурата за подбор, описана в членове 7, 8, 9 и настоящия член. Всеки доставчик, който прекратява дейността си, уведомява за това съответния възлагач орган с достатъчен срок на предизвестие преди възнамеряваното прекратяване на дейността, но най-малко шест месеца преди да напусне летището. На доставчика могат да бъдат наложени финансови санкции, ако не уведоми възлагащия орган с достатъчен срок на предизвестие, освен ако доставчикът може да се позове на непреодолима сила.
5. Когато даден доставчик прекрати дейността си преди края на периода, за който е получил разрешение, и не даде достатъчно време на възлагащия орган за избор на нов доставчик преди да напусне летището, в резултат на което възникне временен монопол за някои услуги по наземно обслужване на това летище, държавата-членка разрешава на доставчик на наземно обслужване да предоставя услуги по наземно обслужване на същото летище за ограничен период от време, ненадвишаващ десет месеца, без да прилага процедурата за подбор, установена в членове 7, 8, 9 и настоящия член.

Ако държавата-членка не може да намери доставчик на наземно обслужване за този ограничен период от време, тя регулира цените на онези услуги, за които съществува временен монопол, докато друг доставчик на наземно обслужване започне да предоставя услуги по наземно обслужване на летището.
6. Възлагащият орган уведомява Комитета на ползвателите на летището и, ако е приложимо, управляващия орган на летището за решенията, взети съгласно членове 7, 8 и 9 и съгласно настоящия член.
7. Членове 7, 8 и 9, както и разпоредбите на настоящия член не се прилагат по отношение на възлагането на обществени поръчки и концесии, които се уреждат от други разпоредби на правото на Съюза.

## Член 11

### *Управляващият орган на летището като доставчик на наземно обслужване*

1. Когато броят на доставчиците на наземно обслужване е ограничен в съответствие с член 6, самият управляващ орган на летището може да предоставя услуги по наземно обслужване, без да подлежи на процедурата за подбор, установена в членове 7—10. По същия начин той може, без да следва посочената процедура, да разреши на предприятие да предоставя услуги по наземно обслужване на съответното летище:
  - а) ако той контролира предприятието пряко или косвено;
  - б) ако предприятието го контролира пряко или косвено.
2. Когато управляващ орган на летище, който предоставя услуги по наземно обслужване в съответствие с параграф 1, вече не отговаря на условията по параграф 1, този доставчик може да продължи да предоставя услуги по наземно обслужване в продължение на пет години, без да подлежи на процедурата за подбор, установена в членове 7—10. В края на петгодишния период доставчикът уведомява съответния възлагащ орган с достатъчен срок на предизвестие, но най-малко шест месеца преди изтичане на петгодишния период. На доставчика могат да бъдат наложени финансови санкции, ако не уведоми възлагащия орган с достатъчен срок на предизвестие, освен ако доставчикът може да се позове на непреодолима сила. Ако доставчикът прекрати дейността си преди края на петгодишния период, се прилага член 10, параграфи 4 и 5.

## Член 12

### *Гарантиране на правата на работниците и служителите при прехвърляне на персонал за услугите, подлежащи на ограничения за достъп до пазара*

1. Настоящият член се прилага само за услугите по наземно обслужване, за които съответната държава-членка е ограничила броя на доставчиците в съответствие с член 6 или член 14.
2. Когато след процедурата за подбор, установена в членове 7—10, даден доставчик на услуги по наземно обслужване, посочени в параграф 1, изгуби разрешението си за предоставяне на тези услуги, държавите-членки могат да изискат от доставчика(ците) на наземно обслужване, предоставящ(и) впоследствие тези услуги, да предостави(ят) на персонала, нает преди това за тези услуги, същите права, на които персоналет би имал право в случай на прехвърляне по смисъла на Директива 2001/23/ЕО на Съвета<sup>17</sup>.
3. Държавите-членки ограничават изискването по параграф 2 до работниците и служителите на предишния доставчик, които са заети в предоставянето на

---

<sup>17</sup> Директива 2001/23/ЕО на Съвета от 12 март 2001 г. относно сближаването на законодателствата на държавите-членки във връзка с гарантирането на правата на работниците и служителите при прехвърляне на предприятия, стопански дейности или части от предприятия или стопански дейности, ОВ L 82, 22.3.2001 г., стр. 16.

услуги, за които предишният доставчик е изгубил разрешение, и които доброволно приемат да бъдат наети от новия доставчик(ци).

4. Държавите-членки ограничават изискването по параграф 2 по такъв начин, че да е пропорционално на обема дейност, действително прехвърлен на другия доставчик(ци).
5. Когато държава-членка налага посоченото в параграф 2 изискване, в тръжната документация за процедурата за подбор, установена в членове 7—10, се включва списък на засегнатия персонал и се посочват съответните подробности относно договорните права на работниците и служителите и условията, при които те се смятат за свързани с въпросните услуги.
6. Когато доставчик на наземно обслужване престане да предоставя на ползвател на летището услуги по наземно обслужване, съставляващи значителна част от дейността по наземно обслужване на този доставчик, в случаите, необхванати от параграф 2, или когато самообслужващ се ползвател на летището реши да престане да извършва самообслужване, държавите-членки могат да изискат от доставчика(ците) на наземно обслужване или самообслужващия се ползвател на летището, предоставящ(и) впоследствие тези услуги, да предостави(ят) на персонала, нает преди това за тези услуги, същите права, на които персоналят би имал право в случай на прехвърляне по смисъла на Директива 2001/23/ЕО на Съвета.
7. Държавите-членки ограничават изискването по параграф 6 до работниците и служителите на предишния доставчик, които са заети в предоставянето на услуги по наземно обслужване, чието извършване се прекратява от предишния доставчик, и които доброволно приемат да бъдат наети от новия доставчик(ци) или самообслужващ се ползвател на летището.
8. Държавите-членки ограничават изискването по параграф 6 до работниците и служителите на самообслужващия се ползвател на летището, които са заети в предоставянето на услуги по наземно обслужване, за които самообслужващият се ползвател на летището решава да прекрати самообслужването, и които доброволно приемат да бъдат наети от новия доставчик(ци) или самообслужващ се ползвател на летището.
9. Държавите-членки ограничават изискването по параграф 6 по такъв начин, че да е пропорционално на обема дейност, действително прехвърлен на другия доставчик или самообслужващ се ползвател на летището.
10. Държавите-членки могат да възложат на социалните партньори на съответното ниво да определят чрез преговори и споразумения практическите мерки във връзка с прилагането на настоящия член.
11. Държавите-членки уведомяват Комисията за всички мерки, предприети в съответствие с настоящия член.

*Член 13*  
*Островни летища*

При избора на доставчици на наземно обслужване на летище, предвиден в членове 7—10, дадена държава-членка може да разшири обхвата на задължението за обществена услуга върху други летища в същата държава-членка, при условие че:

- а) тези летища са разположени на острови в същия географски регион; и
- б) всяко от тези летища има обем на трафика, не по-малък от 100 000 превозени пътници годишно;
- в) и това разширяване на обхвата е одобрено от Комисията.

Решението за одобряване на разширяването на обхвата е акт за изпълнение, който се приема в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 43, параграф 2. Настоящата разпоредба не засяга правилата на ЕС за държавните помощи.

**РАЗДЕЛ 3    ОСВОБОЖДАВАНИЯ ВЪВ ВРЪЗКА СЪС САМООБСЛУЖВАНЕ И  
НАЗЕМНО ОБСЛУЖВАНЕ НА ТРЕТИ СТРАНИ**

*Член 14*  
*Освобождания*

1. Когато специфични ограничения на наличното пространство или капацитет на дадено летище, произтичащи по-специално от претоварването и степента на използване на площта, правят невъзможно отварянето на пазара и/или извършването на самообслужване в степента, предвидена в настоящия регламент, съответната държава-членка може да реши:

- а) да ограничи до не по-малко от двама доставчици броя на доставчиците за една или повече категории наземно обслужване, различни от посочените в член 6, параграф 2, в цялото летище или част от него, при което се прилага член 6, параграф 3;
- б) да запази за един-единствен доставчик една или повече категории наземно обслужване, посочени в член 6, параграф 2, за летищата, чийто годишен трафик е не по-малко от 2 милиона превозени пътници или 50 000 тона товари годишно;
- в) да ограничи до един или двама доставчици една или повече категории наземно обслужване, посочени в член 6, параграф 2, за летищата, чийто годишен трафик е не по-малко от 5 милиона превозени пътници или 100 000 тона товари годишно, при което в случай на ограничение до двама доставчици се прилага член 6, параграф 3;
- г) да запази самообслужването, посочено в член 5, за ограничен брой ползватели на летището, при условие, че тези ползватели са избрани въз основа на адекватни, обективни, прозрачни и недискриминационни критерии.

2. Всички освобождавания съгласно параграф 1:
  - а) определят категорията или категориите наземно обслужване, за които се предоставя освобождаването, и специфичните ограничения на наличното пространство или капацитет, които го оправдават;
  - б) се придружават от план за подходящите мерки за преодоляване на ограниченията.
3. Освобождаванията:
  - а) не предизвикат изкривявания на конкуренцията между доставчиците на наземно обслужване и/или самообслужващите се ползватели на летището;
  - б) не се простират повече, отколкото е необходимо.
4. Държавите-членки уведомяват Комисията, поне шест месеца преди да влязат в сила, за всички освобождавания, които възнамеряват да предоставят съгласно параграф 1, и за основанията, които ги мотивират.
5. След получаване Комисията публикува обобщение на решенията за освобождаване, за които е получила уведомление, в *Официален вестник на Европейския съюз* и поканва заинтересованите страни да представят коментари.
6. Комисията разглежда задълбочено решенията за освобождаване, за които е получила уведомление от държавите-членки. За тази цел Комисията прави подробен анализ на ситуацията и проучване на подходящите мерки, за които е получила уведомление от държавата-членка, за да провери съществуването на твърдяните ограничения и невъзможността за отваряне на пазара и/или извършване на самообслужване в степента, предвидена в настоящия регламент.
7. В допълнение на това проучване и след консултиране със засегнатата държава-членка, Комисията може да одобри решението на държавата-членка или да се противопостави, ако счита, че съществуването на твърдяните ограничения не е доказано или че те не са достатъчно сериозни, за да оправдават освобождаването. След консултиране със заинтересованата държава-членка Комисията може също да изиска от държавата-членка да измени обхвата на освобождаването или да го ограничи до онези части на летището, в които е доказано, че съществуват твърдяните ограничения.
8. Решението на Комисията се взема не по-късно от шест месеца след пълното уведомление от държавата-членка и се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.
9. Решенията за изпълнение, посочени в параграфи 7 и 8 от настоящия член, се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 43, параграф 2.
10. Продължителността на освобождаванията, предоставени от държавите-членки съгласно параграф 1, не може да надвишава три години, с изключение на освобождаванията, предоставени съгласно параграф 1, букви б) и в). Не по-късно от шест месеца преди края на посочения период държавата-членка

приема ново решение по всяко искане за освобождаване, което също се подчинява на разпоредбите на настоящия член.

11. Продължителността на освобождаванията, предоставени от държавите-членки съгласно параграф 1, букви б) и в), не може да надвишава две години. Въпреки това дадена държава-членка може, в съответствие с посочените в параграф 1 съображения, да поиска този период да бъде удължен еднократно с две години. Комисията взема решение по такова искане. Решението за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 43, параграф 2.

#### Член 15

##### *Консултации с доставчиците на наземно обслужване и ползвателите на летището*

Управляващият орган на летището организира процедура за консултация по прилагането на настоящия регламент между управляващия орган на летището, Комитета на ползвателите на летището и предприятията, предоставящи наземно обслужване. Тази консултация обхваща, *inter alia*, цената на услугите по наземно обслужване, за които е предоставено освобождаване съгласно член 14, параграф 1, букви б) и в), и организацията на предоставянето на посочените услуги. Консултационната среща се провежда поне веднъж годишно. Управляващият орган на летището изготвя протокол на срещата, който се изпраща на Комисията по нейно искане.

## Глава IV — Процедури за одобрение

#### Член 16

##### *Изискване за получаване на съответното одобрение, признато във всички държави-членки на ЕС*

1. На летища, чийто годишен трафик е бил не по-малко от 2 милиона превозени пътници или 50 000 тона товари в продължение на поне три последователни години, нито едно предприятие няма право да предоставя услуги по наземно обслужване, било като доставчик на наземно обслужване или като самообслужващ се ползвател, освен когато е получило съответното одобрение. Предприятие, което отговаря на изискванията на настоящата глава, има право да получи одобрение.
2. Всяка държава-членка определя компетентен орган („одобряващ орган“), независим от който и да е управляващ орган на летището, който да отговаря за издаването на одобрения за предоставяне на наземно обслужване.
3. Одобряващият орган не издава одобрения и не запазва действието им, ако не е спазено някое от изискванията на настоящата глава.

*Член 17*  
*Условия за издаване на одобрение*

1. Одобряващият орган на държава-членка издава одобрение на дадено предприятие, при условие че:
  - а) предприятието е установено и регистрирано в държава-членка;
  - б) дружествената структура на предприятието позволява на одобряващия орган да приложи разпоредбите на настоящата глава;
  - в) предприятието отговаря на финансовите условия, посочени в член 18;
  - г) предприятието отговаря на доказателството за добра репутация, посочено в член 19.
  - д) предприятието отговаря на изискването за квалификация на персонала, посочено в член 20;
  - е) предприятието отговаря на изискванията по отношение на ръководството за работа, посочено в член 21;
  - ж) предприятието отговаря на застрахователните изисквания, посочени в член 22;
2. Параграф 1, букви а), в) и г) не се прилагат за самообслужващи се ползватели на летището, които не предоставят услуги по наземно обслужване на трети страни. Ползвателите на летището, които са получили одобрение за самообслужване, нямат право да предоставят обслужване на трети страни въз основа на това одобрение.
3. Предприятие, което кандидатства за одобрение или е получило такова, спазва националните разпоредби във връзка със социалната защита, опазването на околната среда и сигурността на летищата на всички държави-членки, в които извършва дейност.

*Член 18*  
*Финансови условия за издаване на одобрение*

1. Предприятие, което кандидатства за одобрение, не се намира в производство по неплатежоспособност или друго подобно производство или в несъстоятелност.
2. Одобряващият орган прави задълбочена оценка дали предприятие, което кандидатства за одобрение, може да докаже, че:
  - а) е в състояние да изпълни по всяко време своите настоящи и потенциални задължения, определени чрез реалистични предвиждания, за период от 24 месеца от началото на дейността; и
  - б) може да посрещне постоянните и оперативни разходи по дейностите от своя бизнес план, определени чрез реалистични предвиждания, за период



от три месеца от началото на дейността, без да взема предвид какъвто и да е приход от тези дейности.

3. За целите на оценката, посочена в параграф 1, всеки кандидат представя заверения си счетоводен отчет за двете предходни финансови години.
4. За целите на оценката, посочена в параграф 2, всеки кандидат представя бизнес план най-малко за първите три години от дейността. В бизнес плана се посочват подробно и финансовите връзки на кандидата с други търговски дейности, в които той участва пряко или чрез свързани предприятия. Кандидатът представя и цялата информация от значение, по-специално следните данни:
  - а) прогнозен счетоводен баланс, включително отчет за приходите и разходите, за следващите три години;
  - б) разчети за прогнозираните парични потоци и ликвидни планове за първите три години от дейността.
  - в) подробна информация за финансирането на закупуването/лизинга на оборудване, включително, в случай на лизинг, условията на всеки договор, ако е приложимо.

#### *Член 19*

#### *Доказателство за добра репутация*

1. Предприятие, което кандидатства за одобрение, представя доказателство за платени данъци и осигурителни вноски през последната година в държавите-членки, в които извършва дейност, или, в случай че не извършва дейност в Съюза — в своята държава по произход.
2. Предприятието представя също доказателство, че лицата, които постоянно и ефективно ще ръководят дейностите на предприятието, се ползват с добра репутация и че не са били обявявани в несъстоятелност. Одобряващият орган приема, по отношение на граждани на държавите-членки, представянето на документи, издадени от компетентните органи в държавата-членка, където е установено и регистрирано предприятието, или държавата-членка, където съответното лице има постоянно местожителство, като достатъчно доказателство, че тези изисквания са изпълнени.
3. Когато държавата-членка, където е установено и регистрирано предприятието, или държавата-членка, където съответното лице има постоянно местожителство, не издава документите, посочени в параграф 2, тези документи се заменят с клетвена декларация, или, в държави-членки, където не се правят клетвени декларации — с тържествена декларация на заинтересованото лице пред компетентен съдебен или административен орган, или, ако е уместно, пред нотариус или квалифициран професионален орган на държавата-членка, където е установено и регистрирано предприятието, или държавата-членка, където съответното лице има постоянно местожителство. Този орган, нотариус или квалифициран професионален орган издава

атестация, удостоверяваща автентичността на клетвената или тържествената декларация.

#### *Член 20*

##### *Квалификация на персонала*

Предприятие, което кандидатства за одобрение, доказва, че неговите работници и служители притежават необходимата квалификация, професионален опит и трудов стаж за изпълнение на дейността, за която кандидатства.

#### *Член 21*

##### *Ръководство за работа*

Предприятие, което кандидатства за одобрение, осигурява ръководство за работа за съответните дейности, което съдържа следната информация:

- а) организационна схема, ръководен персонал, описание на отговорностите и задълженията, отчетност;
- б) способност за безопасно извършване на дейността в условията на летищата;
- в) политика по отношение на оборудването;
- г) изисквания към квалификацията на персонала и съответните изисквания за обучение и план за обучение;
- д) процедури за управление на сигурността и качеството;
- е) стандартни процедури по обслужване, включително координация с ползвателите на летището и управляващите органи на летището, координация на дейностите и специфични процедури по обслужване във връзка със специфични клиенти;
- ж) политика за реагиране при аварийни ситуации;
- з) процедури за управление на сигурността.

#### *Член 22*

##### *Застрахователни изисквания*

1. Доставчиците на наземно обслужване и самообслужващите се ползватели на летища в Съюза застраховат отговорността си във връзка с наземното обслужване за щети, причинени на територията на държава-членка и за които съществува право на обезщетение.
2. На Комисията се предоставя правомощието да определя допълнителни подробности относно застрахователните изисквания и минималните суми чрез делегиран акт в съответствие с член 42.

*Член 23*  
*Валидност на одобрението*

1. Одобрението е валидно за срок от пет години.
2. Одобрението е валидно за категориите и/или подкатегиите, посочени в него.
3. Доставчикът на наземно обслужване трябва да може по всяко време да докаже при поискване от страна на компетентния одобряващ орган, че спазва всички изисквания на настоящата глава.
4. Одобряващият орган наблюдава спазването на изискванията на настоящата глава. При всички случаи той прави преглед на спазването на тези изисквания в следните случаи:
  - а) при опасения за евентуален проблем; или
  - б) по искане на одобряващ орган от друга държава-членка; или
  - в) по искане на Комисията.
5. Одобрението се представя отново за ново одобрение, когато дадено предприятие за наземно обслужване:
  - а) не е започнало дейността си в срок от дванадесет месеца от издаването на одобрение; или
  - б) е спряло дейността си за повече от дванадесет месеца.
6. Предприятието за наземно обслужване уведомява одобряващия орган:
  - а) преди всяка съществена промяна в мащаба на дейността си;
  - б) в случай че срещу предприятието започне процедура по неплатежоспособност.

*Член 24*  
*Отнемане на одобрението*

1. Одобряващият орган може по всяко време да отнеме одобрението, ако доставчикът на наземно обслужване или самообслужващият се ползвател на летището не отговаря, поради собствени действия, на критериите, установени в настоящата глава. Основанията за отмяна се съобщават на съответния доставчик или самообслужващ се ползвател на летището и на одобряващите органи в другите държави-членки.
2. Одобряващият орган отнема одобрението, ако доставчикът на наземно обслужване съзнателно или поради небрежност предоставя на одобряващия орган невярна информация по важен въпрос.

*Член 25*  
*Решения по одобренията*

1. Одобряващият орган взема решение по заявление колкото е възможно по-бързо, но не по-късно от два месеца след представянето на цялата необходима информация, като отчита всички налични данни. Решението се съобщава на заявителя и на одобряващите органи в другите държави-членки. При отказ се посочват причините за това.
2. Одобрението може да бъде отказано само ако доставчикът на наземно обслужване или самообслужващият се ползвател на летището не отговаря, поради собствени действия, на критериите, посочени в настоящата глава.
3. Процедурите по предоставяне и отнемане на одобрения се оповестяват публично от одобряващия орган, който информира Комисията за това.

*Член 26*  
*Взаимно признаване на одобрения*

Одобрението, издадено в държава-членка в съответствие с настоящата глава, разрешава на съответния оператор да предоставя наземно обслужване, като доставчик на наземно обслужване или като самообслужващ се ползвател на летището, във всички държави-членки при спазване на посочените в одобрението условия и без да се засягат ограниченията за достъп до пазара в съответствие с членове 6 и 14.

## **Глава V — Задължение за управляващите органи на летището и на централизираната инфраструктура**

*Член 27*  
*Достъп до централизираните инфраструктури и инсталациите*

1. Настоящият член се прилага само по отношение на летища, чийто годишен трафик е бил не по-малко от 2 милиона превозени пътници или 50 000 тона товари поне през предходните три години.
2. Управляващият орган на летището публикува списък на централизираните инфраструктури на летището.
3. Управлението на централизираните инфраструктури може да бъде запазено за управляващия орган на летището или за друг орган, който може да задължи доставчиците на наземно обслужване и самообслужващите се ползватели на летището да използват тези инфраструктури. Управлението на тези инфраструктури се извършва по прозрачен, обективен и недискриминационен начин.
4. Управляващият орган на летището или, когато е целесъобразно, публичният орган или който и да е друг орган, който контролира управляващия орган на летището, взема решение на обективна основа и след консултация с Комитета

на ползвателите на летището и с предприятията, предоставящи услуги по наземно обслужване на летището, кои инфраструктури да бъдат централизирани. Управляващият орган на летището или, когато е целесъобразно, публичният орган или който и да е друг орган, който контролира управляващия орган на летището, гарантира, че всяка инфраструктура или инсталация, попадаща в обхвата на определението за „централизирана инфраструктура“, се определя като такава и че спрямо тази инфраструктура или инсталация се спазват изискванията на настоящата глава.

5. Когато Комитетът на ползвателите на летището не е съгласен с решението на управляващия орган на летището да бъде или да не бъде централизирана дадена инфраструктура или със степента на централизация, той може да поиска независимият надзорен орган на съответната държава-членка да реши дали съответната инфраструктура следва да бъде централизирана или не и до каква степен.
6. Доставчиците на наземно обслужване и самообслужващите се ползватели на летището имат свободен достъп до летищните инфраструктури, централизираните инфраструктури и летищните инсталации в степента, която е необходима, за да могат да изпълняват дейностите си. Управляващият орган на летището или, когато е уместно, управляващият орган на централизираната инфраструктура или, когато е уместно, публичният орган или който и да е друг орган, който контролира управляващия орган на летището или, когато е уместно, управляващия орган на централизираната инфраструктура може да обвърже този достъп с условия, които са адекватни, обективни, прозрачни и недискриминационни.
7. Наличното пространство за наземно обслужване на дадено летище се разпределя между различните доставчици на наземно обслужване и самообслужващи се ползватели на летището, включително новите участници, в степента, необходима за упражняването на правата им и за осигуряване на ефективна и лоялна конкуренция въз основа на адекватни, обективни, прозрачни и недискриминационни правила и критерии.
8. Ако решение относно обхвата на централизираната структура бъде отнесено за решаване от независимия надзорен орган в съответствие с параграф 5 от настоящия член, прилага се процедурата по член 6 от Директива 2009/12/ЕО.

#### *Член 28*

##### *Такси за централизираните инфраструктури и инсталациите*

1. Настоящият член се прилага само по отношение на летища, чийто годишен трафик е бил не по-малко от 2 милиона превозени пътници или 50 000 тона товари поне през предходните три години.
2. Когато използването на централизираните инфраструктури или летищните инсталации подлежи на заплащане на такса, управляващият орган на летището или, когато е уместно, управляващият орган на централизираната инфраструктура гарантира, че размерът на таксата се определя въз основа на адекватни, обективни, прозрачни и недискриминационни критерии.

3. Управляващият орган на летището или, когато е уместно, управляващият орган на централизираната инфраструктура има право да си възстанови разходите и да получи разумна възвръщаемост на активите от събираните такси. Таксите представляват възнаграждение за услуга.
4. Всички такси, посочени в параграф 1, се определят на равнището на отделното летище след консултация с Комитета на ползвателите на летището и с предприятията, предоставящи услуги по наземно обслужване на летището. Управляващият орган на летището или, когато е уместно, управляващият орган на централизираната инфраструктура ежегодно предоставя на Комитета на ползвателите на летището и на предприятията, предоставящи услуги по наземно обслужване на летището, информацията относно компонентите, които служат за основа при определяне на таксите. Информацията включва най-малко следното:
  - а) списък на различните услуги и инфраструктура, предоставяни в замяна на събираните такси;
  - б) методиката, използвана за определяне на таксите;
  - в) цялостната структура на разходите по отношение на съоръженията и услугите, за които се отнасят таксите;
  - г) приходите от различните такси, общите разходи за включените в тях услуги и възвръщаемостта на активите;
  - д) всякакво финансиране от публични органи за съоръженията и услугите, за които се отнасят таксите;
  - е) прогнозирания резултат от евентуални големи предвиждани инвестиции с оглед на тяхното въздействие върху капацитета на летището.
5. Управляващият орган на летището публикува размерите на таксите, включително подробен списък на предоставяните услуги, така че да покаже, че всички такси, събирани за предоставянето на централизирана инфраструктура, пространство за наземно обслужване и основни услуги, свързани с предоставянето на услуги по наземно обслужване, се използват изключително за възстановяване на всички или на част от свързаните разходи. Когато е уместно, управителният орган на централизираната инфраструктура съобщава на управляващия орган на летището размерите на таксите, включително подробен списък на предоставяните услуги.
6. Когато Комитетът на ползвателите на летището не е съгласен с такса, определена от управляващия орган на летището или, когато е уместно, управляващия орган на централизираната инфраструктура, той може да поиска независимият надзорен орган на съответната държава-членка да вземе решение относно размера на таксата.
7. Ако решение относно размерите на таксите бъде отнесено за решаване от независимия надзорен орган в съответствие с параграф 6 от настоящия член, прилага се процедурата по член 6 от Директива 2009/12/ЕО.

*Член 29*  
*Правно отделяне*

1. Ако предоставя наземно обслужване на трети страни на летища, чийто годишен трафик е бил не по-малко от 2 милиона превозени пътници или 50 000 тона товари поне през предходните три години, управляващият орган на летището или управляващият орган на централизираната инфраструктура учредява отделен правен субект за предоставянето на тези услуги по наземно обслужване.

Този правен субект е независим по отношение на юридическата си форма, организацията си и вземането на решения от който и да е субект, свързан с управлението на летищната инфраструктура, когато управляващият орган на летището предоставя наземно обслужване на трети страни, и от който и да е субект, свързан с централизираната инфраструктура, когато управляващият орган на централизираната инфраструктура предоставя наземно обслужване на трети страни.

2. На летища, чийто годишен трафик е бил не по-малко от 2 милиона превозени пътници или 50 000 тона товари поне през предходните три години, лицата, отговарящи за управлението на летищната инфраструктура или управлението на централизираната инфраструктура, не могат да участват пряко или непряко в дружествените структури на независимия субект, който предоставя наземно обслужване.
3. Посоченият в параграф 1 правен субект, който предоставя наземно обслужване, не може да получава финансово кръстосано субсидиране от въздухоплавателни дейности, свързани с управлението на летищната инфраструктура, в случаите, когато управляващият орган на летището предоставя наземно обслужване, или от въздухоплавателни дейности, свързани с управлението на централизираната инфраструктура, в случаите, когато управляващият орган на централизираната инфраструктура предоставя наземно обслужване, което би позволило на предоставящия наземно обслужване правен субект да намали цените, които начислява за своите услуги по наземно обслужване на трети страни.
4. За целите на настоящия член „въздухоплавателни дейности“ на управляващия орган на летището означава всяка дейност, извършвана от управляващия орган на летището на съответното летище, която е свързана с предоставянето на услуги или инфраструктури на ползвателите на летището, доставчиците на наземно обслужване при тяхната въздушнотранспортна дейност или използващите летището пътници, като например налагане на летищни такси, разпределяне на инфраструктури и инсталации, мерки за сигурност и безопасност на летището. Невъздухоплавателните дейности включват дейности, свързани с недвижими имоти, или всякакви дейности в друг сектор, различен от въздушния транспорт.
5. В края на всяка финансова година независим одитор проверява положението и декларира публично, че не е извършвано финансово кръстосано субсидиране. Когато предоставящият наземно обслужване правен субект получава кръстосано субсидиране от невъздухоплавателни дейности, субектът, управляващ летищната инфраструктура, или субектът, управляващ

централизираната инфраструктура, доказва, че това е в съответствие с параграф 3.

## **Глава VI — Координация на дейностите и качество**

### *Член 30*

*Ролята на управляващия орган на летището за координация на наземното обслужване*

1. Управляващият орган на летището отговаря за добрата координация на дейностите по наземно обслужване на летището, за което отговаря. Като наземен координатор, управляващият орган на летището гарантира по-специално, че операциите на доставчиците на наземно обслужване и самообслужващите се ползватели на летището са в съответствие с правилата за поведение на летището, определени в член 31.
2. Освен това на летищата, чийто годишен трафик е бил не по-малко от 5 милиона превозени пътници или 100 000 тона товари в продължение на поне три последователни години:
  - а) операциите на доставчиците на наземно обслужване и самообслужващите се ползватели на летището са в съответствие с минималните стандарти за качество, посочени в член 32;
  - б) управляващият орган на летището гарантира, че операциите на доставчиците на наземно обслужване и самообслужващите се ползватели на летището се координират чрез съвместно вземане на решения за летищата (CDM) и чрез подходящ план за извънредни случаи.
3. Разпоредбите на настоящия член не засягат правилата на ЕС за конкуренцията.
4. Управляващият орган на летището представя на органа за преглед на ефективността към Евроконтрол годишен доклад относно прилагането на мерките, представени в параграф 2. Органът за преглед на ефективността представя на Комисията консолидиран доклад.
5. Управляващият орган на летището докладва на националния одобряващ орган за всички проблеми с доставчиците на наземно обслужване или самообслужващите се ползватели на летището, за което отговаря.

### *Член 31*

#### *Правила за поведение*

1. За целите на настоящия член „правила за поведение“ включва всички правила, определени от управляващия орган на летището, от публичен орган или от всеки друг орган, който контролира летището с цел доброто функциониране на последното.
2. Управляващият орган на летището, публичен орган или всеки друг орган, който контролира летището, могат да установяват правила за поведение.



3. Правилата за поведение отговарят на следните принципи:
  - а) те се прилагат по недискриминационен начин спрямо различните доставчици на наземно обслужване и ползватели на летището;
  - б) те се отнасят към посочената цел;
  - в) те не следва, на практика, да намаляват достъпа до пазара или свободата на самообслужване до степен под предвидената в настоящия регламент.
4. Държава-членка може, когато е подходящо, по предложение от управляващия орган на летището:
  - а) да забрани на доставчик на наземно обслужване или на самообслужващ се ползвател на летището предоставянето на наземно обслужване или извършването на самообслужване, ако този доставчик или ползвател не спазва правилата за поведение;
  - б) да изиска от доставчиците на наземно обслужване на дадено летище да участват по лоялен и недискриминационен начин при изпълнение на задълженията за обществена услуга съгласно националното законодателство и регламентация, включително задължението за предоставяне на непрекъснато обслужване.

### *Член 32*

#### *Минимални стандарти за качество*

1. За целите на настоящия член „минимални стандарти за качество“ означава изисквания за минимално равнище на качество на услугите по наземно обслужване.
2. На летища, чийто годишен трафик е бил не по-малко от 5 милиона превозени пътници или 100 000 тона товари поне през предходните три години, управляващият орган на летището или, когато е подходящо, публичният орган или всеки друг орган, който контролира летището, определят минимални стандарти за качество за изпълнението на услугите по наземно обслужване.
3. Доставчиците на наземно обслужване и самообслужващите се ползватели на летището спазват тези минимални стандарти за качество. Освен това ползвателите на летището и доставчиците на наземно обслужване спазват минималните стандарти за качество в договорните си взаимоотношения.
4. Минималните стандарти за качество обхващат по-специално следните области: оперативна ефективност, обучение, предоставяне на информация и оказване на помощ на пътниците, по-специално както е посочено в регламенти (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета<sup>18</sup> и (ЕО) № 1107/2006 на

---

<sup>18</sup> ОВ L 46, 17.2.2004 г., стр. 1.

Европейския парламент и на Съвета<sup>19</sup>, съвместно вземане на решения (CDM), безопасност, сигурност, мерки при извънредни случаи, както и околна среда.

5. Минималните стандарти за качество са справедливи, прозрачни, недискриминационни и не засягат приложимото законодателство на Съюза, включително регламенти (ЕО) № 261/2004 и (ЕО) № 1107/2006. Те са последователни, пропорционални и значими по отношение на качеството на летищните операции. В това отношение надлежно се отчита качеството на митническите, свързаните със сигурността на летището и имиграционните процедури.
6. Минималните стандарти за качество съответстват на спецификациите, определени от Комисията. На Комисията се предоставя правомощието да приема посочените спецификации чрез делегирани актове в съответствие с член 42.
7. Преди установяването на тези стандарти управляващият орган на летището се консултира с Комитета на ползвателите на летището и с доставчиците на наземно обслужване.

#### *Член 33*

##### *Задължения за докладване относно ефективността на наземното обслужване*

1. На летища, чийто годишен трафик е бил не по-малко от 5 милиона превозени пътници или 100 000 тона товари в продължение на поне три последователни години, доставчиците на наземно обслужване и самообслужващите се ползватели на летището докладват на Комисията относно оперативната си ефективност.
2. На Комисията се предоставя правомощието да приема подробни спецификации относно съдържанието и разпространението на задълженията за докладване чрез делегиран акт в съответствие с член 42.

#### *Член 34*

##### *Обучение*

1. Доставчиците на наземно обслужване и самообслужващите се ползватели на летището гарантират, че всички техни работници и служители, заети в предоставянето на услуги по наземно обслужване, включително ръководният персонал и извършващите надзор, редовно посещават специфично и периодично обучение, за да бъдат в състояние да изпълняват възложените им задачи.
2. Всеки работник или служител, зает в предоставянето на услуги по наземно обслужване, посещава поне двудневно обучение, свързано с възложените му задачи. Всеки работник или служител посещава съответното обучение при

---

<sup>19</sup> ОВ L 204, 26.7.2006 г., стр. 1.

започването на нова работа или при възлагането на нова задача на работника или служителя.

3. Когато е уместно за съответната дейност по наземно обслужване, обучението обхваща поне:
- а) сигурност, включително контрол на сигурността, сигурност на операциите, оборудване за сигурност и управление на заплахите за сигурността;
  - б) опасни товари;
  - в) безопасност на съоръженията за излитане и кацане, включително принципи на безопасността, норми за безопасност, опасности, човешки фактори, маркировка и сигнализация на съоръженията за излитане и кацане, аварийни ситуации, предотвратяване на щети, причинени от чужди обекти, лична защита, произшествия, инциденти и ситуации, близки до инциденти, надзор на безопасността на съоръженията за излитане и кацане;
  - г) обучение на водачи в зоната на съоръженията за излитане и кацане, включително общи отговорности и процедури (процедури при намалена видимост), оборудване на мобилните средства, правила на летището и разположение на зоните за движение и маневриране;
  - д) експлоатация и управление на наземното оборудване за обслужване (GSE), включително поддръжка и експлоатация на GSE;
  - е) контрол на натоварването, включително обща компетентност и познания по маса и центровка, конструктивни ограничения за натоварването на въздухоплавателните средства, устройства за комплектоване на товарите, товарене в насипно състояние, лист на затоварването, центровъчни таблици/графики, доклад за инструкциите за натоварване (LIR), съобщения при товарене и контрол на натоварването на опасни товари;
  - ж) функционално обучение по обслужване на пътниците, включително обучение във връзка с мостичите за качване на пътниците на борда и предоставянето на информация и оказването на помощ на пътниците в съответствие с регламенти (ЕО) № 261/2004 и (ЕО) № 1107/2006;
  - з) функционално обучение по обработка на багаж;
  - и) обучение по обслужване и затоварване на въздухоплавателни средства;
  - й) наземно движение на въздухоплавателни средства, включително операции при наземното движение на въздухоплавателни средства, експлоатация на оборудването, процедури за свързване на оборудване към въздухоплавателните средства и разединяването му от тях, ръчно подавани сигнали при наземно движение на въздухоплавателни средства, водене на въздухоплавателните средства и помощ при наземно движение на въздухоплавателни средства;

- к) обработка на товари и поща, включително приложимите забрани и ограничения върху търговията със стоки;
  - л) обучение по координиране на междуполетното обслужване на въздухоплавателни средства;
  - м) околна среда, включително контрол на разливите, управление на източването и изхвърляне на отпадъците;
  - н) мерки при аварийни ситуации и управление при извънредни случаи;
  - о) системи за докладване;
  - п) контрол на качеството при възлагане на външен изпълнител.
4. Всеки доставчик на наземно обслужване и самообслужващ се ползвател на летище докладва ежегодно на управляващия орган на летището относно спазването на задължението си за обучение.

#### *Член 35*

##### *Възлагане на подизпълнител*

1. Без да се засягат параграфи 2, 3 и 4, доставчиците на наземно обслужване могат да наемат подизпълнители.
2. Самообслужващите се ползватели на летището могат да възлагат на подизпълнител услугите по наземно обслужване само когато временно не са в състояние да извършват самообслужване поради непреодолима сила.
3. Подизпълнителите не могат да възлагат на подизпълнител услугите по наземно обслужване.
4. Доставчиците на наземно обслужване по член 11, параграф 1 не могат да възлагат на подизпълнител услугите по наземно обслужване, освен ако временно не са в състояние да предоставят тези услуги поради непреодолима сила.
5. Всеки доставчик на наземно обслужване и самообслужващ се ползвател на летището, който използва един или повече подизпълнители, гарантира, че подизпълнителите спазват задълженията, които имат доставчиците на наземно обслужване съгласно настоящия регламент.
6. Всеки доставчик на наземно обслужване и самообслужващ се ползвател на летището, който използва един или повече подизпълнители, съобщава на управляващия орган на летището името и дейностите на съответния подизпълнител.
7. Когато доставчик на наземно обслужване кандидатства за разрешение за предоставяне на услуги по наземно обслужване съгласно процедурата за подбор, установена в член 7, той посочва броя, дейностите и имената на подизпълнителите, които възнамерява да използва.

## Глава VII — Международни отношения

### Член 36

#### Отношения с трети държави

1. Без да се засягат международните ангажименти на Съюза, Комисията може да реши, в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 43, параграф 3, държава-членка или държави-членки да вземат мерки, включително пълното или частично преустановяване на правото на достъп до пазара на наземно обслужване на нейна територия, по отношение на доставчиците на наземно обслужване и самообслужващите се ползватели на летището от съответната трета държава, с оглед да се преустанови дискриминационното поведение на съответната трета държава, когато стане видно, че по отношение на достъпа до пазара на наземно обслужване или самообслужване третата държава:
  - а) не осигурява, де юре и де факто, на доставчиците на наземно обслужване или на самообслужващите се ползватели на летището от дадена държава-членка третиране, сравнимо с това, предоставяно от държавата-членка спрямо доставчиците на наземно обслужване и самообслужващите се ползватели от тази трета държава на нейните летища; или
  - б) осигурява, де юре и де факто, на доставчиците на наземно обслужване или на самообслужващите се ползватели на летището от дадена държава-членка по-неблагоприятно третиране от това, което предоставя на собствените си доставчици на наземно обслужване или самообслужващи се ползватели на летището; или
  - в) осигурява на доставчиците на наземно обслужване или на самообслужващите се ползватели на летището от други трети държави по-добро третиране, отколкото на доставчиците на наземно обслужване или на самообслужващите се ползватели на летището от държава-членка.
2. За доставчик на наземно обслужване или самообслужващ се ползвател на летище от трета държава се счита юридическо или физическо лице, учредено в съответствие със законите на третата държава, което има седалище, адрес на управление или основно място на стопанска дейност на територията на същата трета държава.
3. Съюзът и/или държавите-членки гарантират, че по отношение на правата за достъп до пазара в трети държави не се допуска дискриминация между ползвателите на летища от Съюза, предоставящи наземно обслужване на трети страни, и други доставчици от Съюза, предоставящи наземно обслужване.

## Глава VIII — Задължения за докладване и наблюдение

### Член 37

#### *Задължения на държавите-членки за докладване*

1. Преди 1 юли всяка година държавите-членки изпращат на Комисията списък на летищата, спрямо които се прилага поне едно от ограниченията за достъп до пазара на наземно обслужване, предвидени в член 6, параграф 2 или член 14.
2. Преди 1 юли всяка година държавите-членки представят на Комисията списък на доставчиците на наземно обслужване и самообслужващите се ползватели на летища, одобрени от държавата-членка в съответствие с глава IV „Процедури за одобрение“.

### Член 38

#### *Публикуване на списъци на летищата*

Най-късно до края на всяка година Комисията публикува в *Официален вестник на Европейския съюз* следната информация:

- а) списък на летищата на Съюза, чийто годишен трафик е бил не по-малко от 5 милиона превозени пътници или 100 000 тона товари поне през предходните три години;
- б) списък на летищата на Съюза, чийто годишен трафик е бил не по-малко от 2 милиона превозени пътници или 50 000 тона товари поне през предходните три години;
- в) списък на летищата на Съюза, отворени за търговски трафик;
- г) списък на летищата, които са предмет на ограничения в съответствие с член 6, параграф 2 или член 14;
- д) списък на доставчиците на наземно обслужване и самообслужващите се ползватели на летища, одобрени в съответствие с глава IV „Процедури за одобрение“.

### Член 39

#### *Оценка и информационен доклад*

1. Комисията представя на Европейския парламент и Съвета доклад относно прилагането на настоящия регламент не по-късно от 5 години след датата на прилагането му. В доклада се оценяват по-специално всички значителни въздействия върху качеството на услугите по наземно обслужване, заетостта и условията на труд. В доклада се включва следният набор от показатели и критерии за извадка от летища:

- а) среден брой на доставчиците на наземно обслужване на летищата в Съюза за 11-те категории услуги;
  - б) брой на самообслужващите се ползватели на летища на всяко летище в Съюза за 11-те категории услуги;
  - в) брой на летищата, където броят на доставчиците на наземно обслужване е ограничен, и стойност на ограничението(-ята);
  - г) брой на дружествата, одобрени от една държава-членка и извършващи дейност в друга държава-членка;
  - д) мнение на заинтересованите страни относно системата на одобрение (критерии за одобрение, проблеми, свързани с прилагането, цена и т.н.);
  - е) брой на доставчиците на наземно обслужване и самообслужващите се ползватели на летища, извършващи дейност в Съюза (общо);
  - ж) ценова система и система на управление за централизираните инфраструктури на всяко летище;
  - з) пазарен дял на управляващия орган на летището в дейността по наземно обслужване на всяко летище за 11-те категории услуги;
  - и) пазарен дял на ползвателите на летища, предоставящи обслужване на трети страни на всяко летище за всички категории услуги;
  - й) инциденти в областта на безопасността, свързани с услуги по наземно обслужване;
  - к) мнение на заинтересованите страни относно качеството на наземно обслужване на летищата от гледна точка на компетентност на персонала, околна среда, сигурност и координация на дейностите (съвместно вземане на решения (CDM), мерки при извънредни случаи, обучение в контекста на летищата, възлагане на подизпълнител);
  - л) минимални стандарти за качество за предприятията по наземно обслужване;
  - м) характеристики на обучението;
  - н) прехвърляне на работници и служители и неговото въздействие върху защитата им;
  - о) заетост и условия на труд в сектора на наземното обслужване.
2. Комисията и държавите-членки си сътрудничат при събирането на информация за доклада, посочен в параграф 1.
3. Въз основа на този доклад Комисията може да реши дали е необходимо преразглеждане на настоящия регламент.

## Глава IX — Социална защита

### Член 40

#### *Социална защита*

Без да се засяга прилагането на настоящия регламент и при спазване на другите разпоредби на правото на Съюза, държавите-членки могат да предприемат необходимите мерки за гарантиране на защита на правата на работниците.

## Глава X — Обжалване на решения или индивидуални мерки

### Член 41

#### *Право на обжалване*

1. Държавите-членки или, където е подходящо, управляващите органи на летищата гарантират, че всяка страна с легитимен интерес има право на обжалване на решения или индивидуални мерки, приети съгласно член 6, параграф 2 (наземно обслужване за трети страни), членове 7—10 (процедура за подбор), член 13 (островни летища), членове 23 и 24 (решения за одобрение), член 27 (достъп до централизирани инфраструктури и инсталации), член 28 (такси за централизирани инфраструктури и инсталации), член 31 (правила за поведение) и член 32 (минимални стандарти за качество).
2. Жалбата може да бъде подадена до национално съдилище или публичен орган, различен от управляващия орган на летището и, където е подходящо, независим от публичния орган, който контролира управляващия орган на летището. Където това е посочено в настоящия регламент, жалбата се подава до независимия надзорен орган.

## Глава XI — Разпоредби относно изпълнителните и делегираните правомощия

### Член 42

#### *Упражняване на делегирането*

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в членове 22, 32 и 33, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от датата на влизане в сила на настоящия регламент.
3. Делегирането на правомощия, посочено в членове 22, 32 и 33, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в



решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно членове 22, 32 и 33, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от 2 месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

#### *Член 43*

##### *Процедура на комитета*

1. Комисията се подпомага от комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Когато становището на комитета трябва да бъде получено чрез писмена процедура, тази процедура се прекратява без резултат, когато в рамките на определения срок за предаване на становището председателят на комитета вземе такова решение или обикновено мнозинство от членовете на комитета поиска това.
3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Когато становището на комитета трябва да бъде получено чрез писмена процедура, тази процедура се прекратява без резултат, когато в рамките на определения срок за предаване на становището председателят на комитета вземе такова решение или обикновено мнозинство от членовете на комитета поиска това.

## **Глава XII — Заключителни разпоредби**

#### *Член 44*

##### *Отмяна*

Директива 96/67/ЕО се отменя, считано от датата на прилагане на настоящия регламент.

Позоваванията на отменената директива се считат за позовавания на настоящия регламент.

*Член 45*  
*Преходни разпоредби*

1. Доставчиците, избрани в съответствие с член 11 от Директива 96/67/ЕО преди датата на прилагане на настоящия регламент, продължават да се ползват с разрешение по условията на Директива 96/67/ЕО до изтичането на първоначално предвидения период на подбора.
2. На летища, където са избрани само по двама доставчици за всяка категория услуги съгласно член 6, параграф 2 от Директива 96/67/ЕО, а трябва да се избера най-малко трима доставчици съгласно член 6, параграф 2 от настоящия регламент, се организира процедура за подбор в съответствие с членове 7—13 от настоящия регламент, за да бъде избран третият доставчик и той да може да започне дейност не по-късно от една година след датата на прилагане на настоящия регламент.
3. Одобренията, издадени в съответствие с член 14 от Директива 96/67/ЕО, продължават да са в сила до изтичането им, но във всеки случай не повече от две години след датата на прилагане на настоящия регламент.
4. Когато бъде издадено одобрение на предприятие в съответствие с настоящия регламент, в срок от два месеца предприятието подава искане за отмяна на всички негови одобрения, издадени в съответствие с член 14 от Директива 96/67/ЕО. Ако обаче одобрението, издадено в съответствие с член 14 от Директива 96/67/ЕО, предстои да изтече в срок от два месеца след издаването на новото одобрение в съответствие с настоящия регламент, предприятието не е длъжно да подаде искане за отмяна.
5. Член 26 от настоящия регламент не се прилага по отношение на одобрения, издадени в съответствие с член 14 от Директива 96/67/ЕО.

*Член 46*  
*Влизане в сила и прилагане*

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент се прилага от XX.XX.20XX г. [18 месеца след датата на приемане].

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Европейския парламент*  
*Председател*

*За Съвета*  
*Председател*

## **ПРИЛОЖЕНИЕ**

### **СПИСЪК НА КАТЕГОРИИТЕ НАЗЕМНО ОБСЛУЖВАНЕ**

1. Наземното администриране и надзор обхващат следните подкатегории:
  - 1.1. представителство и услуги по връзка с местните власти или който и да е друг орган, плащания за сметка на ползвателя на летището и осигуряване на офис пространство за неговите представители;
  - 1.2. контрол на натоварването, съобщения и телекомуникации;
  - 1.3. работа с устройствата за комплектоване на товари и тяхното съхранение и администриране;
  - 1.4. всякакви други услуги по надзор преди, по време на и след полет и всякакви други административни услуги, поискани от ползвателя на летището.
2. Обслужването на пътниците включва предоставянето на всякакъв вид информация и помощ — включително информацията и помощта, предвидени в рамките на съответното законодателство на ЕС относно правата на пътниците — на пристигащите, заминаващите, трансферните или транзитните пътници, включително проверка на билети и пътнически документи, регистриране на багаж и отнасянето му до зоната за сортиране.
3. Обработката на багажа се състои от обработка на багажа в зоната за сортиране, неговото сортиране, подготвянето му за заминаване, натоварването и разтоварването му от устройствата, предназначени за придвижването му от въздухоплавателното средство до зоната за сортиране и обратно, както и транспортирането на багажа от зоната за сортиране до зоната за получаване на багажа.
4. Обработката на товари и поща обхваща следните подкатегории:
  - 4.1. за товари: физическа обработка на товарите за износ, трансфер и внос, обработка на свързаните документи, митнически процедури и прилагане на евентуални процедури за сигурност, договорени между страните или изисквани от обстоятелствата;
  - 4.2. за поща: физическа обработка на пристигаща и заминаваща поща, обработка на свързаните документи и прилагане на евентуални процедури за сигурност, договорени между страните или изисквани от обстоятелствата.
5. Перонното обслужване обхваща следните подкатегории:
  - 5.1. диспечерско обслужване на въздухоплавателното средство на земята при пристигане и заминаване;
  - 5.2. помощ за паркиране на въздухоплавателното средство и предоставяне на подходяща техника;

- 5.3. комуникация между въздухоплавателното средство и доставчика на услуги в зоната на съоръженията за излитане и кацане;
- 5.4. товарене и разтоварване на въздухоплавателното средство, включително предоставяне и работа с подходящите средства, както и транспорт на екипажа и пътниците между въздухоплавателното средство и терминала и транспорт на багажа между въздухоплавателното средство и терминала;
- 5.5. предоставяне и работа с подходящи устройства за пускане на двигателите;
- 5.6. придвижване на въздухоплавателното средство при пристигане и заминаване, както и предоставяне и работа с подходящи устройства;
- 5.7. транспортиране, натоварване и разтоварване на храна и напитки във или от въздухоплавателното средство.
6. Обслужването на въздухоплавателното средство обхваща следните подкатегории:
  - 6.1. външно и вътрешно почистване на въздухоплавателното средство, обслужване на санитарните възли и зареждане с вода;
  - 6.2. охлаждане и отопляване на салона, отстраняване на снега и леда, обработка на въздухоплавателното средство против обледеняване;
  - 6.3. преустройство на салона с необходимото салонно оборудване, съхраняване на това оборудване.
7. Обслужването с горива и масла обхваща следните подкатегории:
  - 7.1. организация и изпълнение на операциите по зареждане и източване на горивото, включително съхраняване на горивото (също и в близост до летището), и контрол на качеството и количеството на доставките на гориво;
  - 7.2. дозареждане с масла и други течности.
8. Техническото обслужване на въздухоплавателното средство обхваща следните подкатегории:
  - 8.1. планово предполетно техническо обслужване;
  - 8.2. непланово техническо обслужване, заявено от ползвателя на летището;
  - 8.3. организация и снабдяване с резервни части и подходящо оборудване;
  - 8.4. заявка за или резервация на подходящо място за паркиране и/или хангарно място.
9. Полетните операции и администрирането на екипажите обхваща следните подкатегории:
  - 9.1. подготовка на полета на отправното летище или на който и да е друг пункт;

- 9.2. съдействие по време на полет, включително пренасочване, ако е нужно;
- 9.3. следполетни действия;
- 9.4. администриране на екипажите.
- 10. Наземният транспорт обхваща следните подкатегории:
  - 10.1. организация и изпълнение на транспорт на екипажи, пътници, багажи, товари и поща между различните терминали на едно и също летище, но без да се включва същият транспорт между въздухоплавателното средство и всяка друга точка в периметъра на същото летище;
  - 10.2. всякакъв специален транспорт, заявен от ползвателя на летището.
- 11. Обслужването на бордния бюфет обхваща следните подкатегории:
  - 11.1. връзка с доставчиците и с административното ръководство;
  - 11.2. съхраняване на храна и напитки и на оборудването, нужно за тяхното приготвяне;
  - 11.3. почистване на това оборудване;
  - 11.4. подготовка и доставка на оборудване, както и доставка на храни и стоки за бара.