



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 1.12.2011  
COM(2011) 827 окончателен

2011/0391 (COD)

**Пакет за летищата**

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в  
Европейския съюз**

**(преработен текст)**

(Текст от значение за ЕИП)

{SEC(2011) 1443 окончателен}

{SEC(2011) 1444 окончателен}

## ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

### 1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

#### 1.1. Контекст

1. На летища, където търсенето на слотове за излитане и кацане от страна на въздушните превозвачи надвишава капацитета на летището, се използват механизми за разпределяне на слотовете с цел да се определи набор от правила за тази цел. За въздушния превозвач получаването на слот на дадено летище означава, че той може да използва цялата инфраструктура, необходима за изпълнението на даден полет в даден момент (писти, пътища за рулиране, местостоянки и, за пътническите полети, терминали). В зависимост от характеристиките на летището може да е необходимо разпределяне на слотове в определени часове от денонощието или през определени натоварени периоди. Целта е да се гарантира организирането на достъпа до претоварените летища съгласно справедливи, недискриминационни и прозрачни правила за разпределяне на слотове за излитане и кацане, с цел да се осигури оптимално използване на капацитета на летищата и условия за лоялна конкуренция.
2. През 1993 г. Европейската общност прие Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (наричан по-нататък „Регламент за разпределяне на слотовете“), като през 2004 г. измени редица важни точки от него. Макар че гражданското въздухоплаване по своя характер е дейност в световен мащаб, то се подчинява и на местни разпоредби; затова е важно да се отбележи, че разпределянето на слотове става по различен начин в различните части на света. В Европа Регламентът за разпределяне на слотовете се основава на глобалните насоки, съставени от Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA).
3. Основните характеристики на сега действащата схема за разпределяне на слотове са следните: държавата-членка е длъжна да обяви дадено летище за координирано, ако обстоен анализ на капацитета доказва, че капацитетът на съответното летище е определено недостатъчен<sup>1</sup>. Като следваща стъпка държавата-членка назначава координатор за летището. Той отговаря за разпределянето на слотовете и трябва да действа по неутрален, недискриминационен и прозрачен начин.
4. Слотовете се разпределят за летния или за зимния летателен сезон. Ако превозвач е използвал серия от слотове<sup>2</sup> през най-малко 80 % от времето през

---

<sup>1</sup> Летищата, на които съществува възможност за претоварване само в определени периоди, се определят като летища, управлявани по график. Процедурата на тези летища се основава на доброволно сътрудничество между въздушните превозвачи. Назначава се ръководител на графика с цел улесняване на операциите на въздушните превозвачи.

<sup>2</sup> Съгласно член 2, буква к) от Регламента за разпределяне на слотовете „серия от слотове“ означава „поне пет слота, заявявани редовно по същото време в същия ден от седмицата в същия период от графика и предоставени по този начин или, ако това не е възможно — в приблизително същото време“.

сезона, той ще има право на същата серия от слотове през съответния следващ сезон („исторически наложили се слотове“, „придобити права“ или „правилото 80-20“). Ако прагът не бъде достигнат, слотовете се връщат за разпределяне в пула от слотове. 50 % от тези слотове се разпределят най-напред между новите участници<sup>3</sup>.

5. Понастоящем има 89 напълно координирани летища, разположени в държави, в които се прилага Регламентът за разпределяне на слотовете (Европейското икономическо пространство и Швейцария). От тези летища 62 са координирани през цялата година, а 27 — сезонно. В някои от тези летища, като например London Heathrow и Paris Orly, търсенето надвишава в голяма степен капацитета по всяко време на годината, а в други капацитетът е ограничен през определени периоди на върхово натоварване. Осемнадесет държави-членки имат поне едно координирано летище и следователно трябва да назначат координатор.

## **1.2. Основания и цели на предложението**

6. Прилагането на Регламента за разпределяне на слотовете значително подобри разпределянето на слотовете на претоварените европейски летища от гледна точка на неутралността и прозрачността на процедурата, като по този начин допринесе много за създаването на вътрешния авиационен пазар. Регламентът за разпределяне на слотовете беше въведен във време, когато на европейския пазар за въздушен транспорт все още преобладаваха малко на брой традиционни национални превозвачи. В днешно време обаче конкуренцията е много по-голяма. От 1992 г. насам броят на вътрешните маршрути в ЕС се е увеличил повече от два пъти, а увеличението на полетите на дълги разстояния от европейските летища е 150 %. През 1992 г. само 93 маршрута в Европа са били обслужвани от повече от двама въздушни превозвачи. През 2010 г. тези маршрути са 479 на брой. Трябва да се запитаме дали щеше да е възможно да се постигне такъв напредък, ако нямаше система, гарантираща разпределение на слотовете на претоварените летища без всякакво неправомерно въздействие от страна на публичните органи, националните превозвачи и летищата.
7. Както беше подчертано от Евроконтрол и Международния съвет на летищата (АСИ) — Европа<sup>4</sup>, едно от основните предизвикателства, пред които е изправена Европа, е претоварването на летищата. Според дългосрочните прогнози на Евроконтрол, публикувани през декември 2010 г.<sup>5</sup>, дори при отчитане на предвидените към настоящия момент подобрения на инфраструктурата, поне 10 % от търсенето на въздушен транспорт ще остане неудовлетворено към 2030 г. поради недостатъчен капацитет. Освен това оценката на въздействието, приложена към настоящото предложение, показва, че няма вероятност сегашното положение на най-претоварените летища в

---

<sup>3</sup> Съгласно член 2, буква б) от Регламента за разпределяне на слотовете нов участник е превозвач, който има ограничено присъствие на дадено летище.

<sup>4</sup> Международен съвет на летищата — Европа ([www.aci-europe.org](http://www.aci-europe.org)).

<sup>5</sup> <http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/forecasts/Doc415-LTF10-Report-Vol1.pdf>.  
Данните в доклада на Евроконтрол се отнасят само до IFR движения на въздухоплавателни средства (извършвани по правилата за полети по прибори).

Съюза да се подобри, дори като се вземат предвид плановете за увеличаване на капацитета<sup>6</sup>.

8. С оглед на недостига на капацитет във водещи летища и неговото отражение върху мобилността на европейските граждани, решението, което явно се налага, е да се изградят нови писти и летищна инфраструктура. Въпреки това въздействието на инфраструктурата върху околната среда и териториалното устройство е повод за растяща загриженост. Освен това настоящата икономическа криза потвърждава значението на дългосрочната устойчивост на бюджетите. За решаване на проблема с претоварването следва да бъдат намерени решения, които са по-ефективни и икономични в сравнение с разширяването на материалната инфраструктура.
9. Ясно е, че механизмът за разпределяне на слотовете не може да създаде допълнителен капацитет. Нещо повече, разпределянето на слотове не може да реши многобройните трудности, дължащи се на липсата на капацитет: как, например, могат да се осигурят подходящи въздушни маршрути към регионите на Европа от летища с ограничен капацитет, или да се подобрят връзките между претоварените транспортни центрове и всички останали части на света? По-нататъшното развитие на схемите за разпределяне на слотове никога не би могло да удовлетвори тези важни потребности. Въпреки това тези схеми могат да бъдат ефективен инструмент за управление на ограничения капацитет.
10. Ето защо е необходимо да се преразгледа Регламентът за разпределяне на слотовете с цел да се определи до каква степен е възможно неговото подобряване, за да се постигне съответствие между капацитета и търсенето на въздушен транспорт във всички сектори (полети на дълги разстояния, регионални маршрути, товарни превози и др.). В Бялата книга за транспорта, публикувана през март 2011 г., се признава значението на разпределянето на слотове за създаване на интегриран и ефективен пазар с оглед постигането на Единно европейско транспортно пространство. Тази Бяла книга е част от водещата инициатива „Европа за ефективно използване на ресурсите“, предприета в рамките на стратегията „Европа 2020“. Въз основа на това Комисията планира много внимателно въвеждането на пазарни механизми за управление на използването на летищните слотове: чрез предлагане на пазарните участници (въздушните превозвачи) на стимули и предимства, които могат да повлияят благоприятно на тяхното поведение, наличният ограничен капацитет може да бъде използван от тези, които са в състояние да го използват икономически най-добре. По този начин би било възможно по-рационално използване на наличния ограничен капацитет, без да се разширява съществуващият физически капацитет.
11. Както посочи Комисията в съобщение от 2008 г.<sup>7</sup>, такъв пазар на летищни слотове (под формата на вторично търгуване) функционира от известно време на летища в Обединеното кралство. Действително слотове, налични на летище Heathrow, са изтъргувани на високи цени: през март 2008 г. беше широко

---

<sup>6</sup> Вж. таблица 1 „Прогнозно претоварване на летищата“, оценка на въздействието, придружаваша настоящото предложение, стр. 17.

<sup>7</sup> COM (2008) 227.

разпространена информация, според която Continental Airlines е платила 209 милиона щатски долара (143 милиона евро по тогавашния обменен курс) за четири двойки слотове на Heathrow.

12. През последните години беше отделено по-голямо внимание на необходимостта от подобряване на ефективността на системата за въздушен транспорт на европейско равнище. Промените, въведени в управлението на въздушното движение в Европа от 2009 г. насам в рамките на инициативата „Единно европейско небе“, сочат, че в някои отношения системата се управлява по-добре на европейско или регионално равнище. Това се вижда при създаването на функционални блокове въздушно пространство и засилването на централните функции, като например управлението на мрежата. Поради естеството на мрежата, която включва както маршрути от точка до точка, така и звездообразни маршрути, не е възможно да се избегне отражението на проблемите в една част на мрежата (например затварянето на важен възел) върху други нейни части. Този факт става още по-очевиден, когато основни части от мрежата функционират при максимален или малко под максималния капацитет, което намалява например наличния резерв за приемане на пренасочени полети. В резултат на това подобряването на ефективността на европейската система изисква също и подобряване на нейната устойчивост на кризи.

### ***1.3. Цели на предложението***

13. Главната цел е да се гарантира оптимално разпределяне и използване на летищните слотове на претоварените летища. Специфичните цели са следните:
- (1) засилване на механизмите за разпределяне и използване на слотове и гарантиране на ефективното им прилагане; и
  - (2) насърчаване на лоялната конкуренция между операторите и стимулиране на тяхната конкурентоспособност.

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

14. Предложението се отнася до изменение на Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността. Разпределянето на слотове не се урежда пряко от никоя друга разпоредба.

### ***1.5. Съгласуваност с другите политики и цели на Европейския съюз***

15. Настоящата инициатива е едно от необходимите действия за създаване на Единното европейско транспортно пространство, описано в Бялата книга на Комисията под наслов „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ [COM (2011) 144]. Тя е също част от мерките от „пакета за летищата“, определен като стратегическа инициатива в работната програма на Комисията за 2011 г. [COM (2010) 623] с оглед използване на потенциала за растеж на единния пазар.

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

### 2.1. Консултации със заинтересованите страни

16. След първата консултация със заинтересованите страни през 2007 г. и след приемането на съобщенията от 2007 г. (СОМ(2007)704) и 2008 г. (СОМ(2008)227), през септември 2010 г. Комисията започна широка обществена консултация онлайн с цел да бъде извършена оценка на действието на регламента към момента и да се получат коментари от засегнатите страни по подробен списък от мерки, които биха могли да бъдат въведени в рамките на преразглеждане на регламента. На 29 ноември 2010 г. беше организирано второ изслушване на засегнатите страни с участието на 16 държави-членки и представители на различните засегнати заинтересовани страни.
17. Обобщение на отговорите, получени при консултацията, е публикувано на уебсайта на Комисията<sup>8</sup>. В общи линии превозвачите са удовлетворени от действието на Регламента за разпределяне на слотовете в настоящия му вид; по тази причина повечето от отговорилите участници в тази група не подкрепят никакви промени. Чувствителността на въпроса, особено за въздушните превозвачи, се обяснява с факта, че схемата за разпределяне на слотове действително урежда достъпа до някои от най-търсените летища в света. Няколко въздушни превозвачи подчертават, че главният проблем е липсата на летищен капацитет и този проблем няма да се реши чрез изменение на Регламента за разпределяне на слотовете.
18. Летищата и асоциациите на летищата виждат повече необходимост от промяна и затова са по-склонни да открият полза в решенията, представени по време на консултацията. Тази констатация, макар и в по-малка степен, важи и за координаторите на слотове. Различията в мненията между държавите-членки и между другите отговорили участници са повече на брой, въпреки че тези засегнати страни по принцип подкрепят изменението на Регламента за разпределяне на слотовете.

### 2.2. Събиране и използване на експертни становища

19. Непрекъснатото наблюдение на действието на регламента от страна на Комисията беше придружено от няколко външни проучвания, резултатите от които са на разположение на уебсайта на Комисията<sup>9</sup>. По-специално Комисията реши през 2010 г. да направи задълбочен анализ на положението за периода 2006—2010 г.<sup>10</sup>. Според заключенията от това проучване, редица проблеми

---

<sup>8</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm). Обобщението се намира в точка 8 от проучването на вариантите за преразглеждане на Регламента за разпределяне на слотовете (Steer Davies Gleave, 2011 г.).

<sup>9</sup> Сред тях са: Study to assess the effects of different slot allocation schemes (Проучване за оценка на ефектите от различни схеми за разпределяне на слотове), National Economic Research Associates (NERA), 2004 г. и Study on the impact of the introduction of secondary trading at Community airports (Проучване на въздействието от въвеждането на вторично търгуване на летищата в Общността), Mott MacDonald, 2006 г. Всички споменати проучвания са публикувани на сайта [http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm).

<sup>10</sup> Вж. проучването на Steer Davies Gleave, посочено в бележка под линия 8.

пречат понастоящем на ефективното използване на капацитета на летищата в Европа.

### 2.3. *Оценка на въздействието*

20. В оценката на въздействието се прави общ преглед на различните разглеждани решения. Съдържанието на трите пакета от мерки може да бъде обобщено по следния начин.
21. Първият пакет съдържа мерки, които имат за цел да подобрят ефективността на разпределяне и използване на слотовете, без да се променя административният характер на системата. Сега действащата схема ще бъде подобрена в няколко аспекта, но без да се въвежда какъвто и да е пазарен механизъм. Поради ограничения обхват на този пакет очакваните ползи са доста скромни — 0,4 % средно годишно увеличение на броя на превозените пътници.
22. Вторият пакет включва елементите на първия, като добавя обаче още няколко допълнителни елемента, в това число пазарни механизми (изрично се предвижда възможността за вторично търгуване на слотове на цялата територия на ЕС). В него се съдържат и няколко предложения в подкрепа на конкуренцията, като например преразглеждането на правилото във връзка с новите участници и определянето на малко по-строги критерии за даване на приоритет при разпределянето на слот за следващия сезон („придобито право“). По приблизителни оценки, за периода 2012—2025 г. пакетът ще даде възможност за 1,6 % (23,8 милиона) средно годишно увеличение на броя на превозените пътници, чиста икономическа полза в размер на 5,3 милиарда евро, както и значително повишаване на заетостта (до 62 000 работни места на пълно работно време).
23. При този пакет съществува риск от отрицателни последици върху околната среда, тъй като емисиите на CO<sub>2</sub> ще се увеличат вследствие на по-големия брой полети. Все пак, като се има предвид, че от 2012 г. нататък дължащите се на въздушния транспорт емисии на CO<sub>2</sub> ще бъдат включени в общата схема за търговия с емисии, тази поредица от мерки не би трябвало да доведе до увеличение на общите емисии на CO<sub>2</sub>. Освен това, тъй като съществуващият капацитет ще се използва по-интензивно, ще се избегне въздействието върху околната среда в резултат на увеличаването на капацитета.
24. Третият пакет обхваща всички елементи на втория, но доразвива пазарния механизъм, като предвижда отнемане на слотовете, свързани с „придобити права“ или „исторически наложили се слотове“, и предлагането им на търг. Този пакет ще позволи да се увеличи броят на ползвателите на въздушен транспорт с 1,9—2 %, което ще представлява допълнително 27,3—28,7 милиона пътници годишно. Тъй като обаче става въпрос за мярка, която не е използвана досега, нейното потенциално положително въздействие следва да се оцени с оглед на риска от значително нарастване на оперативните разходи на въздушните превозвачи поради нарушаване на графиците им и на техния звездообразен модел на функциониране, който се основава на голям портфейл от слотове на претоварените летища. Поради това този пакет ще доведе до по-малки икономически ползи, а именно между 2,8 и 5 милиарда евро.

25. Като се има предвид оценката на отделните пакети от мерки въз основа на критериите за ефективност, ефикасност и съгласуваност, препоръчва се да се приложи вторият пакет, тъй като ползите от него ще бъдат значително по-големи от свързаните с него разходи.

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

#### **3.1. *Обобщение на предлаганите мерки***

##### **3.1.1. *Въвеждане на възможността за вторична търговия със слотове и засилване на конкуренцията***

26. С цел да се насърчи по-голямата мобилност на слотовете, с предложението изрично се разрешава на превозвачите да купуват и продават слотове. Подобряването на мобилността на слотовете ще помогне на въздушните превозвачи да адаптират портфейлите си съобразно своите потребности от часово планиране. Регламентът за разпределяне на слотовете вече разрешава размяната на слотове между въздушни превозвачи. В много случаи това означава размяна на наличен слот в търсено време от денонощието за „лош“ слот, т.е. слот, който е късно вечерта или рано следобед и следователно не е особено полезен. След извършване на сделката „лошият“ слот, който е имал само разменна стойност, се връща в пула. Съгласно сега действащия регламент прехвърлянето на слотове е разрешено само в много ограничен брой случаи.

27. Действащото правило по отношение на новите участници, което дава приоритет на въздушните превозвачи, разполагащи само с няколко слота на координирано летище, не даде очакваните резултати. По принцип мощният конкурент, който идва на дадено летище, трябва да си изгради устойчив портфейл от слотове, за да може реално да конкурира доминиращия превозвач на това летище (обикновено „националния“ превозвач). Съгласно действащите правила въздушните превозвачи бързо излизат извън обхвата на определението за нов участник на дадено летище, дори ако разполагат с малък брой слотове. Затова се предлага да се разшири обхватът на определението за нов участник с цел да се улесни разгръщането на сериозна конкуренция и да се намали разпокъсаността на програмите за експлоатация, настъпваща при разпределяне на слотовете на по-голям брой превозвачи, които не са в състояние да ги използват така, че устойчиво да конкурират доминиращите превозвачи.

##### **3.1.2. *Засилване на прозрачността на процедурата за разпределяне на слотове и на независимостта на координаторите на слотове***

28. Предложението съдържа редица разпоредби, които имат за цел да гарантират, че процедурата за разпределяне на слотове се провежда достатъчно прозрачно. Това е важно не само за превозвачите, които използват слотовете, но и за публичните органи, които изпълняват регулаторни функции. Това е още по-важно в рамките на система, при която е разрешено вторично търгуване.
29. Предложението ще позволи да бъдат определени по-строги критерии за независимост на координаторите по отношение на всяка заинтересована страна. В предложението се подкрепя идеята за засилване на сътрудничеството



между координаторите чрез разработване на първо време на общи проекти, свързани например с разработката на общ софтуер за разпределяне на слотове или с групиране на координационните дейности за летищата, разположени в различни държави-членки. В зависимост от постигнатия напредък, Комисията би могла да предложи впоследствие създаването на европейски координатор, отговорен за разпределянето на слотове на всички летища в Съюза.

### **3.1.3. *Интегриране на схемата за разпределяне на слотове в реформата на европейската система за управление на въздушното движение (Единно европейско небе)***

30. Предложението има за цел да помогне по-специално за засилване на управлението на мрежата за въздушен транспорт на европейско равнище, като се включи органът, отговарящ за европейската мрежа, в процедурата за разпределяне на слотове. По този начин Комисията може да поиска да се извърши анализ на капацитета на дадено летище, когато органът, отговарящ за мрежата, смята това за необходимо с цел да се гарантира съгласуваност с програмата за експлоатация на летището (вече предвидено в регламента, с който се създава функцията на орган, отговарящ за мрежата). Този анализ на капацитета следва да се извършва в съответствие със стандартите, одобрени на европейско равнище. Освен това Комисията ще може да дава на държавата-членка препоръки относно оценката на капацитета, ако управителният орган на мрежата смята, че не са взети изцяло предвид оперативните нужди на европейската мрежа. Целта на тези препоръки е да се даде възможност на държавата-членка да вземе предвид развитието на европейската мрежа и да разбере по-добре въздействието, което оказва оценката на летищния капацитет върху цялата мрежа, например от гледна точка на закъсненията.
31. С предложението се въвежда и една нова категория летище — „летище от мрежата“. Летищата от този вид не са координирани, но се считат за важни, тъй като биха могли да предложат резервни решения в случай на нарушаване на функционирането на мрежата. Затова в предложението се предвижда координаторите да събират информация относно операциите на тези летища.

### **3.1.4. *Изменение на „правилото 80-20“ и на определението за серия от слотове и използване на системата на летищни такси с оглед възпиране на закъсненията при връщане на слотове в пула***

32. С цел да се използва оптимално съществуващият капацитет предложението внася някои промени в прилаганите критерии по отношение на използването на летищни слотове с оглед предоставянето на „придобито право“. За да получи приоритет при разпределянето на слот през съответния следващ летателен сезон, въздушният превозвач трябва да е използвал най-малко 85 % от предоставената серия от слотове (вместо сегашните 80 %).
33. В допълнение минималната дължина на една серия (тоест минималният брой седмични слотове, който е необходим за получаване на приоритет при разпределянето за съответния следващ сезон) се увеличава от 5 на 15 за летния летателен сезон и на 10 за зимния летателен сезон. Увеличаването на дължината на серията от слотове ще намали раздробяването на слотовата структура на летището, тъй като късите серии, които дават право на придобити права, могат да попречат на използването на по-дълги серии от други въздушни

превозвачи. Предвидени са изключения за някои видове трафик (чартър), за да се вземат предвид характеристиките на регионалните летища.

34. С цел да се гарантира действителното използване на слотовете, резервирани преди началото на летателния сезон, в съответствие с програмата на въздушния превозвач, предложението ще даде право на летищата да използват системата на летищни такси с оглед да възпрат въздушните превозвачи от закъснения при връщането на слотове в пула. Резервирането на летищен капацитет и неизползването му впоследствие генерира разход, който в момента се поема от действащите въздушни превозвачи. С предложението се насърчава управляващият орган на летището да въведе система от такси, която да възпира поведението, водещо до по-неефикасно използване на летищния капацитет.

### **3.2. *Разпоредби, които остават непроменени***

35. Следните разпоредби са пренесени от сега действащия регламент без съществени промени: член 2, буква а), буква б), подточка і), букви д), ж), к), л), о) и п); член 3, параграфи 1, 2, 4 и 6; член 4, параграф 1, втора алинея и член 4, параграф 5; член 5, параграф 3, букви а) и г) и член 5, параграфи 4, 5 и 6; член 6, параграф 3, букви а), б) и в); член 8, параграф 1, буква а), подточки і), іі), ііі) и v) и параграф 1, буква в); член 9, параграфи 3, 6, 7 и 9; член 10, параграф 1, параграф 5, буква а), подточки і) и іі), параграф 5, букви в) и г) и параграф 6; член 12; член 13, параграф 2, втора алинея, букви б) и в), параграф 3, първа и втора алинея; член 16, параграфи 1 и 5; член 19; член 21, параграф 2 и член 21, параграф 2.

### **3.3. *Правно основание***

Член 91 отДФЕС.

### **3.4. *Принцип на субсидиарност***

36. Принципът на субсидиарност се прилага, доколкото предложението не е от изключителната компетентност на Съюза. Целите на предложението не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки поради следните причини. Хармонизирането на условията за достъп до претоварените летища в ЕС продължава да е необходимо, за да не се допусне противоречията между различните национални практики да създадат пречки на пазара на авиационни услуги. По тази причина проблемите, свързани с достъпа до претоварени летища, изискват решение на европейско равнище.
37. Целта да се гарантира функционирането на вътрешния пазар на авиационни услуги чрез намаляване на пречките пред търговията в рамките на ЕС, произтичащи от различните национални норми или практики, не би могла да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки. Поради това, в съответствие с принципа на субсидиарност и с оглед на мащаба и последиците от проблема, са необходими действия на равнището на ЕС.
38. Европейските правила във връзка с разпределението на слотове са съществено допълнение към европейското законодателство, на което се основава вътрешният пазар на авиационни услуги. Справедливата, прозрачна и

недискриминационна схема за разпределяне на капацитета на летищата, в които търсенето надвишава предлагането, е решаваща за практическото осъществяване на свободата на европейските въздушни превозвачи да предоставят въздухоплавателни услуги в рамките на ЕС, както е предвидено в приложимото законодателство на ЕС.

39. Поради това предложението е в съответствие с принципа на субсидиарност.

### **3.5. *Принцип на пропорционалност***

40. Допълнителните ограничения за икономическите оператори, за координаторите на слотове и за националните органи са ограничени до тези, които са необходими, за да се гарантира недискриминационна процедура за разпределяне на слотове и оптимално разпределение на ограничения капацитет на най-натоварените летища в Европа.

### **3.6. *Избор на инструменти***

41. Предлаган инструмент: регламент.

42. Правният инструмент следва да е с общо приложение. Той включва редица задължения, които са пряко приложими към координаторите на летища, към въздушните превозвачи, както и към управляващите органи на летищата и въздушното пространство в Европа и Комисията. Следователно най-подходящият правен инструмент е регламент, тъй като другите варианти не биха били достатъчни за постигане на предложените цели.

## **4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА**

43. Предложението няма отражение върху бюджета на ЕС.

## **5. НЕЗАДЪЛЖИТЕЛНИ ЕЛЕМЕНТИ**

### **5.1. *Опростяване***

44. Предложението опростява законодателството, тъй като преработва Регламента за разпределяне на слотовете с цел да се включат в един инструмент измененията на посочения регламент и предвидените в настоящото предложение изменения.

### **5.2. *Отмяна на съществуващо законодателство***

45. Приемането на предложението ще доведе до отмяна на съществуващия Регламент за разпределяне на слотовете.

### **5.3. *Европейско икономическо пространство***

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

↓ 95/93 (адаптиран)

Предложение за

## РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в ~~Общността~~  
 Европейския съюз

(преработен текст)

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора ~~за създаване на Европейската икономическа общност~~  
 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>11</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>12</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

↓ НОВ

- (1) Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността<sup>13</sup> е бил неколкократно и съществено изменян<sup>14</sup>. Поради по-нататъшни изменения и с оглед постигане на яснота посоченият регламент следва да бъде преработен.

<sup>11</sup> ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

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

<sup>13</sup> ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1.

<sup>14</sup> Виж приложение I.

- (2) Регламент (ЕИО) № 95/93 даде решаващ принос за създаването на вътрешния авиационен пазар и за развитието на отношенията между Европейския съюз, неговите държави-членки и трети държави, като гарантира достъп до претоварените летища в Съюза съгласно неутрални, прозрачни и недискриминационни правила.
- 

↓ 95/93 съобр. 1 (адаптиран)

- (3)  Въпреки това  ~~Съществува~~ увеличаваша се разлика между разрастването на системата на въздушен транспорт в Европа и ~~капацитетавъзможностите~~ на  някои летищни инфраструктури  ~~летищата — инфраструктура~~ да отговорят на това разрастване. Вследствие на това броят на претоварените летища в ~~Общността~~  Съюза  непрекъснато се увеличава.
- 

↓ НОВ

- (4) Създадената през 1993 г. система за разпределяне на слотове не осигурява оптимално разпределяне и използване на слотовете, а оттам и на капацитета на летищата. В контекста на нарастващото претоварване на летищата и ограниченото разработване на големи нови проекти за летищна инфраструктура, слотовете представляват оскъден ресурс. Достъпът до такива ресурси е от решаващо значение за доставката на услуги в областта на въздушния транспорт и за поддържането на ефективна конкуренция. За тази цел разпределянето и използването на слотовете може да бъде направено по-ефективно чрез въвеждане на пазарни механизми, чрез гарантиране на възможно най-бързото и прозрачно предоставяне на неизползваните слотове на разположение на заинтересованите оператори и чрез засилване на основните принципи на системата както при разпределянето и управлението, така и при използването на слотовете. Същевременно, макар че исторически наложилите се слотове задоволяват нуждата от стабилност на графика за въздушните превозвачи, при бъдещата оценка на прилагането на настоящия регламент би могло да се предвиди постепенното въвеждане на други пазарни механизми, като например отнемане на исторически наложилите се слотове и предлагането им на търг.

- (5) Следователно е необходимо да се измени системата за разпределяне на слотове на летищата на Съюза.
- 

↓ 95/93 съобр. 2 (адаптиран)

- (6) Разпределянето на слотовете на претоварените летища следва  да продължи  да се извършва въз основа на неутрални, прозрачни и недискриминационни правила.

↓ НОВ

- (7) Сега действащата система за разпределяне на слотове следва да бъде адаптирана към развитието на пазарните механизми, използвани на някои летища с цел прехвърляне или размяна на слотове. В съобщението си до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите за прилагането на Регламент (ЕИО) № 95/93 относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността<sup>15</sup>, Комисията се ангажира да направи съответните предложения, ако стане ясно, че поради причини, свързани с конкуренцията, или други такива има необходимост съществуващото законодателство да бъде преразгледано.
- (8) Опитът показва, че вторичното търгуване на слотове, т.е. размяната на слотове срещу парична или друг вид компенсация, не разполага с еднообразна и последователна законодателна рамка, която да съдържа гаранции за прозрачност и защита на конкуренцията. Следователно е необходимо да се установи рамка за вторичната търговия със слотове в Европейския съюз.

↓ 95/93 съобр. 6

⇒ НОВ

- (9) Прозрачността на информацията представлява основен елемент за осигуряване провеждането на обективна процедура по разпределяне на слотовете. ⇒ Необходимо е да се засили тази прозрачност и да се отчете технологичният напредък. ⇐

↓ 95/93 съобр. 10 (адаптиран)

⇒ НОВ

- (10) ☒ Следва да се предвидят ☒ разпоредби, ☒ които да разрешават включването ☒ на новопоявили се участници на пазара в рамките на ~~Общността~~ ☒ Съюза ☒. ⇒ Опитът показва, че сега действащото определение на нов участник не е успяло да насърчи в пълна степен конкуренцията и че по тази причина то следва да бъде подходящо изменено. Освен това е необходимо да се води борба със злоупотребите, като се ограничи възможността даден оператор да получи статут на нов участник, ако той, заедно със своето дружество майка, собствените си дъщерни дружества или дъщерните дружества на своето дружество майка, разполага с над 10 % от общия брой слотове, разпределени във въпросния ден на конкретно летище. Също така не следва да се счита за нов участник въздушен превозвач, който е извършил прехвърляне на слотове, получени в качеството му на нов участник, с цел да може да ползва отново такъв статут. ⇐

<sup>15</sup> COM(2008) 227.

---

↓ НОВ

- (11) Следва да се премахне приоритетът, даден на въздушен превозвач, който заявява серия от слотове на летище за непрекъснато обслужване на пътници по график между това летище и регионалното летище, доколкото това положение вече е включено в обхвата на приоритета, даден на въздушен превозвач, който заявява серия от слотове за непрекъснато обслужване на пътници по график между две летища на Съюза.

---

↓ 95/93 съобр. 12 (адаптиран)

- (12) ~~Необходимо е~~  Следва  също така да се избегнат случаите, когато поради липса на свободни слотове, предимствата на либерализацията се разпределят неравномерно, а конкуренцията се нарушава.

---

↓ НОВ

- (13) Постигнатият напредък в прилагането на единното европейско небе оказва значително въздействие върху процеса на разпределяне на слотове. Налагането на схеми за ефективност, съгласно които по отношение на летищата, доставчиците на аеронавигационно обслужване и ползвателите на въздушното пространство се прилагат правила за надзор и подобряване на ефективността, както и функцията по управление на мрежата, която се основава на създаването на европейска трасова мрежа и централно управление на въздушното движение, налагат актуализиране на правилата за разпределяне на слотове. Следователно е необходимо да се създаде подходяща рамка, даваща възможност на управителния орган на мрежата, органа за преглед на ефективността и националните надзорни органи да участват в процедурата за определяне на летищния капацитет и на координационните параметри. Следва също така да се създаде нова категория летища, представляващи интерес за мрежата, за да може последната да реагира по-добре при кризисни ситуации.

- (14) Следва да се осигури по-добра съгласуваност между полетните планове и слотовете с цел по-добро използване на летищния капацитет и подобряване на точността на полетите.

---

↓ 95/93 съобр. 5 (адаптиран)

⇒ НОВ

- (15) Държавата-членка, която отговаря за  летището, управлявано по график, или за  координираното летище, трябва да определи  ръководител на графика или  координатор, чиято неутралност би трябвало да бъде безспорна. ⇒ За тази цел следва да бъде засилена ролята на координаторите. Затова следва да се предвиди независимост на координатора — в правно, организационно и финансово отношение и по отношение на вземането на решения — от всяка една

заинтересована страна, от държавата-членка и от органите, подчинени на държавата-членка. С цел да не се допусне дейността на координатора да бъде засегната от липсата на човешки, технически или финансови ресурси или експертен опит, държавите-членки следва да гарантират, че координаторът разполага с необходимите ресурси за осъществяване на дейността си. ⇐

---

↓ НОВ

- (16) Следва да се въведат допълнителни задължения за въздушните превозвачи по отношение на предоставянето на информация на координатора. Следва да бъдат предвидени допълнителни санкции в случай на пропускане на информация или предоставяне на невярна или подвеждаща информация. За летищата, които са част от мрежата, въздушните превозвачи следва да са длъжни да съобщават полетните си намерения или друга съответна информация, поискана от координатора или от ръководителя на графика.
- (17) Съюзът следва да улеснява сътрудничеството между координаторите и ръководителите на графици, за да им даде възможност да обменят добри практики, което да доведе в подходящия момент до създаването на европейски координатор.
- 

↓95/93 съобр. 4 (адаптиран)

- (18) ~~При определени условия, с цел да се улесни оперирането, е желателно дадена държава-членка да може да обяви~~ Определено летище  може да бъде обявено  за координирано, при положение че бъдат спазвани принципите на прозрачност, неутралност и липса на дискриминация  и при условията, посочени в настоящия регламент .
- 

↓95/93 съобр. 3 (адаптиран)

⇒ НОВ

- (19) ~~Спазването на принципа на неутралност се извършва по най-добър начин, когато~~ Решението за координиране дейността на дадено летище  следва да  се взема от държавата-членка, която отговаря за това летище, като това става на основата на обективни критерии. ⇒ Като се има предвид постигнатият напредък в прилагането на единното европейско небе и във функционирането на управителния орган на мрежата, е целесъобразно да се съгласуват методите за оценка на летищния капацитет, за да се осигури по-добро функциониране на европейската мрежа за управление на въздушното движение. ⇐



↓ НОВ

(20) Необходимо е да се предвиди процедура, чрез която дадена държава-членка взема решение за изменение на обявяването на дадено летище за координирано или за летище, управлявано по график, и превръщането му съответно в летище, управлявано по график, или летище без статут.

↓ 95/93 съобр. 7

~~Принципите, на които почива настоящата система за разпределяне на слотовете, биха могли да послужат като основа за настоящия регламент, при положение че тази система взема предвид развитието в областта на транспорта в Общността.~~

↓ НОВ

(21) Срокът на валидност на серия от слотове следва да бъде ограничен до периода на часово планиране, за който е предоставена серията. Приоритетът при разпределяне на серия от слотове, дори и исторически наложили се такива, следва да произтича от разпределянето или потвърждението от координатора.

↓ 95/93 съобр. 8

~~Както е предвидено в Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни маршрути на Общността<sup>16</sup>, политиката на Общността има за цел по-специално да улесни конкуренцията и да насърчава излизането на пазара. За постигането на тези цели е необходимо да се окаже решителна помощ на превозвачите, желаещи да започнат да оперират по вътрешните въздушни маршрути на Общността.~~

↓ 95/93 съобр. 9

~~Системата, прилагана понастоящем, включва придобити права.~~

↓ 95/93 съобр. 11 (адаптиран)

⇒ НОВ

(22) Необходимо е да се ~~приемат~~  запазят  специални разпоредби при определени условия за осигуряване на адекватен вътрешен въздушен транспорт за обслужване на районите на заинтересованата държава-членка  или

<sup>16</sup> ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 8.

заинтересованите държави-членки, ⇨ когато е наложено задължение за предоставяне на обществена услуга ⇨ .

↓ НОВ

- (23) Доколкото екологичните аспекти могат да бъдат взети предвид при координационните параметри и регионалното обслужване може да бъде напълно осигурено в рамките на задълженията за предоставяне на обществена услуга, опитът не е показал, че правилата на местно равнище са от полза. Освен това не може да се изключи възможността такива правила да доведат до дискриминация при разпределянето на слотовете. Ето защо следва да се ограничи възможността да се прибегва до местни правила. Всички технически, функционални, експлоатационни и екологични ограничения, които следва да се прилагат от координаторите или ръководителите на графика, следва да бъдат определени в координационните параметри. По този начин използването на местни правила би било сведено до надзор над използването на слотовете и до възможността за намаляване на дължината на серията от слотове в случаите, предвидени в настоящия регламент. С оглед да се насърчи по-доброто използване на летищния капацитет следва да бъдат засилени два основни принципа при разпределянето на слотове, а именно определянето на серията от слотове и изчисляването на исторически наложилите се слотове. Успоредно с това следва да бъде по-добре уредена гъвкавостта, предоставяна на въздушните превозвачи, с оглед да се избегнат изкривявания при прилагането на настоящия регламент в различните държави-членки. Затова следва да се насърчи по-доброто използване на летищния капацитет.
- (24) С цел да се даде възможност на въздушните превозвачи да се адаптират към извънредни ситуации, обхващащи голяма част от периода на часово планиране, като например значителен спад на трафика или икономическа криза, която се отразява сериозно върху дейността на въздушните превозвачи, следва да се разреши на Комисията да приема спешни мерки с оглед да се осигури съгласуваност на мерките, предприемани в координираните летища. Тези мерки ще позволят на въздушните превозвачи да запазят приоритета си при разпределяне на същите серии за следващия период на часово планиране, дори ако не е достигнато 85-процентното равнище.
- (25) Ролята на координационния комитет следва да се засили двойно. От една страна управителният орган на мрежата, органът за преглед на ефективността и националният надзорен орган следва да бъдат поканени да следят заседанията на комитета. От друга страна, като една от задачите си координационният комитет би могъл да прави предложения или да дава съвети на координатора и/или на държавата-членка по всички въпроси, отнасящи се до капацитета на летището, по-специално във връзка с прилагането на единното европейско небе и функционирането на европейската мрежа за управление на въздушното движение. Комитетът следва също да може да предоставя на органа за преглед на ефективността и на националния надзорен орган становища относно връзката между координационните параметри и ключовите показатели за ефективност, предложени на доставчиците на аеронавигационно обслужване.

- (26) Опитът показва, че значителен брой слотове се връщат в пула прекалено късно, за да бъдат адекватно преразпределени. Затова следва да се насърчи управляващият орган на летището да използва системата на летищните такси с цел възпиране на този вид поведение. При използването на този механизъм обаче управляващият орган на летището не следва да възпира навлизането на пазара или развитието на услугите от страна на въздушните превозвачи.

↓ 95/93 съобр. 13

~~Желателно е използването по най-добър начин на съществуващите слотове, с цел осъществяването на изложените по-горе цели.~~

↓ 95/93 съобр. 14 (адаптиран)

- (27) Желателно е третите страни да осигуряват еднакво третиране на превозвачите от ~~Общността~~  Съюза .

↓ 95/93 съобр. 15 (адаптиран)

⇒ НОВ

- (28) Прилагането на настоящия регламент не  следва да  засяга определените от Договора правила относно конкуренцията, и по-специално предвидените в членове  101,  ~~н~~  102  ~~и~~  106  от него.

↓ 95/93 съобр. 16 (адаптиран)

- (29) ~~Кралство Испания и Обединеното кралство се договориха в Лондон на 2 декември 1987 г. чрез съвместна декларация на министрите на външните работи на двете страни за прилагането на режим на засилено сътрудничество при експлоатацията на летището на Гибралтар. Прилагането на този режим все още не е започнало.~~  Министерското изявление относно летището в Гибралтар, договорено в Кордоба на 18 септември 2006 г. по време на първата министерска среща на Форума за диалог относно Гибралтар, ще замени Съвместната декларация относно летището, направена в Лондон на 2 декември 1987 г., и пълното му спазване ще се счита за спазване на декларацията от 1987 г.

↓ НОВ

- (30) С цел да се уточнят методите за извършване на проучване на капацитета и търсенето, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз. От особена важност е по време на подготвителната си работа

Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище.

- (31) При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и Съвета.
- (32) С цел гарантиране на единни 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>17</sup>.
- (33) За приемането на актове за изпълнение във връзка със създаването на европейски координатор, образеца на годишния доклад за дейността на координатора и на ръководителя на графика, и решението, че една или повече държави-членки следва да вземат мерки, за да преустановят дискриминационното поведение на трета страна по отношение на въздушните превозвачи от Съюза, следва да се използва процедурата по разглеждане.
- (34) Комисията следва да приема актове за изпълнение с незабавно приложение, в съответствие с процедурата по разглеждане, когато това се налага поради наложителни причини за спешност в надлежно обосновани случаи, свързани с необходимостта да се гарантира продължаването на исторически наложилите се слотове.

---

↓ 95/93 съобр. 17

- (35) Настоящият регламент следва да бъде преразгледан след определен период на прилагане, за да се оцени ефективността на функционирането му.

---

↓ НОВ

- (36) Тъй като целите на действието, а именно по-уеднаквено прилагане на законодателството на Съюза по отношение на слотовете, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки и следователно поради важността на трансграничното измерение на въздушнотранспортната дейност могат да бъдат постигнати по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.

---

<sup>17</sup> ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13.

---

↓ 95/93 (адаптиран)

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

## ☒ Приложно поле и определения ☒

### Член 1

#### Приложно поле

---

↓ 793/2004 чл. 1, т. 1  
(адаптиран)

1. Настоящият регламент се прилага за летищата на ~~Общността~~ ☒ Европейския съюз ☒.

---

↓ 95/93 (адаптиран)

2. 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 им за суверенитета над територията, на която се намира това летище.

~~3. Разпоредбите на настоящия регламент не се прилагат към летището на Гибралтар докато влезе в сила режимът, предвиден в съвместната декларация от 2 декември 1987 г. на министрите на външните работи на Испания и на Обединеното кралство. Правителствата на Испания и на Обединеното кралство ще информират Съвета за датата на това влизане в сила.~~

### Член 2

#### Определения

За целите на настоящия регламент:

---

↓ 793/2004 чл. 1, т. 2, буква а)

~~1.~~ „слот“ означава разрешението, дадено от координатора съгласно настоящия регламент за използване на пълния обем от необходимата инфраструктура на летището за извършването на въздушна транспортна услуга в координирано летище на определена дата и в определено време с цел кацане или излитане, в

съответствие с разпределението, направено ~~предоставени~~ от координатора съгласно настоящия регламент;

62. „нов участник“ означава:

ia) въздушен превозвач, който заявява слот на летището като част от серия от слотове за определен ден, при което, ако заявката на превозвача бъде удовлетворена, той ще разполага общо с по-малко от пет слота на това летище за този ден; или

↓ 793/2004 чл. 1, т. 2, буква а)  
(адаптиран)  
⇒ нов

iib) въздушен превозвач, който заявява серия от слотове за непрекъснато обслужване на пътници по график между две летища на ~~Общността~~  Европейския съюз , на които в съответния ден същата услуга за непрекъснато обслужване на пътници по график между тези летища ~~или летищни системи~~ се предлага най-много от още двама въздушни превозвачи, при което дори ако заявката на превозвача бъде удовлетворена, въздушният превозвач ще разполага с по-малко от ~~⇒ девет~~  слота за тази непрекъсната услуга на това летище за този ден. ~~###~~

~~iii) въздушен превозвач, който заявява серия от слотове на летище за непрекъснато обслужване на пътници по график между това летище и регионалното летище, като никой друг превозвач не предлага директно обслужване на пътници по график между тези летища или летищни системи за същия ден, при което ако заявката на превозвача бъде удовлетворена, въздушният превозвач ще разполага с по-малко от пет слота за тази непрекъсната услуга на това летище за този ден.~~

Въздушен превозвач,  който, заедно със своето дружество майка, собствените си дъщерни дружества или дъщерните дружества на своето дружество майка,  разполага ~~###~~ с над  10  % от общото количество  разпределени  ~~налични~~ слотове за въпросния ден на конкретно летище, ~~или над 4 % от общото количество налични слотове за този ден на летищна система, част от която се явява това летище,~~ не се смята за нов участник на това летище; ~~###~~

↓ нов

Въздушен превозвач, който е прехвърлил по смисъла на член 13 слотове, получени в качеството му на нов участник, на друг въздушен превозвач на същото летище, с цел да може да се ползва отново от статута на нов участник на същото летище, не се смята за нов участник на това летище;

---

↓ 95/93

⇒ НОВ

~~в)~~ „директна въздушна услуга“ означава авиационната услуга, осигурявана между две летища, включително междинните кацания, с едно и също въздухоплавателно средство и един и същ номер на полета;

~~г3.)~~ „период на часово планиране“ означава летният или зимният сезон, така както това е установено в часовото разписание на въздушните превозвачи ⇒ съгласно правилата и указанията, възприети от въздушния транспорт по света ⇐ ;

---

↓ 95/93 (адаптиран)

~~г4.)~~ „въздушен превозвач на ~~Общността~~  Съюза  “ означава въздушен превозвач, който притежава валиден лиценз за експлоатация, издаден от някоя от държавите-членки в съответствие с Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета;

---

↓ 793/2004 чл. 1, т. 2, буква б)  
(адаптиран)

⇒ НОВ

~~г5.)~~ ~~и)~~ „въздушен превозвач“ означава предприятие за въздушен транспорт, получило ~~валиден~~  валиден  лиценз за работа или друг еквивалентен документ най-късно до 31 януари за следващия летен сезон или до 31 август — за следващия зимен сезон; за целите на членове ~~45, 89, 8a10~~ ⇐, 11 ⇐ и ~~1013~~, определението за „въздушен превозвач“ включва и оператори на търговско въздухоплаване, ~~когато те оперират по график~~; за целите на членове 7, 17 и ~~1418~~, определението за „въздушен превозвач“ включва и всички оператори на гражданска авиация;

---

↓ 793/2004 чл. 1, т. 2, буква б)

~~г6.)~~ „група от въздушни превозвачи“ означава двама или повече въздушни превозвачи, изпълняващи съвместни операции, франчайзингови операции, споделяне на кодови обозначения с цел извършване на определена въздушна услуга;

↓ НОВ

7. „доставчик на аеронавигационно обслужване“ означава всеки доставчик на аеронавигационно обслужване по смисъла на член 2, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 549/2004<sup>18</sup>;
8. „доставчик на наземно обслужване“ означава всеки доставчик на наземно обслужване по смисъла на член [...] от Регламент № [...] (относно наземното обслужване); или всеки ползвател на летище по смисъла на член [...] от Регламент № [...] (относно наземното обслужване), който извършва самообслужване по смисъла на член [...] от Регламент № [...] (относно наземното обслужване);
9. „летище от мрежата“ означава летище, което няма проблеми с претовареността, но което при внезапно значително увеличение на трафика или при внезапно значително намаление на капацитета си би могло да окаже въздействие върху функционирането на европейската мрежа за управление на въздушното движение (наричана по-нататък „мрежата“) в съответствие с член 6 от Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета<sup>19</sup>;

↓ 793/2004 чл. 1, т. 2, буква в)

- ~~10.~~ „летище, управлявано по график“ означава летище, на което съществува възможност за претоварване в определени периоди от деня, седмицата или годината, ~~преодолимо което се допуска с решение при~~ с доброволно сътрудничество между въздушните превозвачи, ~~когато на което~~ има назначен ръководител на графика за улесняване на операциите на въздушните превозвачи, извършващи услуги или възнамеряващи да извършват услуги на това летище;

↓ 793/2004 чл. 1, т. 2, буква б)

- ~~11.~~ „координирано летище“ означава всяко летище, на което, за да може да кацне или да излети, въздушният превозвач или който и да е друг въздушен оператор трябва да е получил определен слот от координатора; изключение правят държавните полети, кацанията по спешност и хуманитарните полети;

<sup>18</sup> ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.

<sup>19</sup> ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 20.



↓ 95/93

з) ~~„система от летища“ означава две или повече летища, които функционират съвместно и обслужват един и същ град или агломерация, както е указано в приложение II към Регламент (ЕИО) № 2408/92;~~

↓ 793/2004 чл. 1, т. 2, буква в)  
(адаптиран)  
⇒ нов

№12.з) „управляващ орган на летище“ означава орган, който във връзка с други дейности или по друг начин има за задача, съгласно националните закони и разпоредби, да администрира и управлява летищните съоръжения и да координира и контролира дейностите на различните оператори, които се намират на летището ~~или в съответната летищна система;~~

№13.з) „серия от слотове“, означава поне ⇒ 15 ⇐ ~~не~~ слота ⇒ за летния период на часово планиране и 10 слота за зимния период на часово планиране, ⇐ заявявани ~~редовно~~ по същото време в същия ден от седмицата ⇒ през последователни седмици ⇐ ~~в същия период от графика~~ и предоставени ☒ от координатора ☒ ~~не~~ ☒ на ☒ та~~зи~~ ☒ основа ☒ ~~начин~~ или, ако това не е възможно — в приблизително същото време;

↓ 793/2004 чл. 1, т. 2, буква в)

№14.з) „търговско въздухоплаване“ означава сектор от общото въздухоплаване, който се отнася до експлоатацията или използването на въздухоплавателни средства от дружества за превоз на пътници и товари, като улеснение в осъществяването на тяхната търговска дейност, при което полетите на въздухоплавателните средства не се извършват за обществени цели, а пилотите трябва да имат като минимум валиден търговски лиценз за пилоти с указана категория на документа;

↓ 793/2004 чл. 1, т. 2, буква в)  
(адаптиран)  
⇒ нов

№15.з) „координационни параметри“ означава представянето с функционални термини на целия капацитет от слотове на летището, подлежащи на разпределение по време на всеки ~~координационен~~ период ☒ на часово планиране ☒, ⇒ и оперативните правила за използване на капацитета ⇐, което отразява всички технически, функционални и екологични фактори, които оказват влияние върху експлоатационните качества на летищната инфраструктура и на различните ѝ подсистеми;

↓ НОВ

16. „полетен план“ означава специфицирана информация, предоставяна на единиците за обслужване на въздушното движение във връзка с възнамеряван полет или част от полет на въздухоплавателно средство;
17. „редовна въздушна линия“ означава серия от полети, притежаващи характеристиките, определени в член 2, точка 16 от Регламент (ЕО) № 1008/2008;
18. „програмирана въздушна линия извън графика“ означава серия от полети, която не отговаря на всички условия на член 2, точка 16 от Регламент (ЕО) № 1008/2008, но която се изпълнява толкова редовно или често, че представлява установима систематична серия;
19. „управителен орган на мрежата“ означава органът, създаден съгласно член 6 от Регламент (ЕО) № 551/2004;
20. „орган за преглед на ефективността“ означава органът, създаден съгласно член 11 от Регламент (ЕО) № 549/2004;
21. „национален надзорен орган“ означава орган или органи, определен(и) или създаден(и) от държавите-членки като техен национален орган съгласно член 4 от Регламент (ЕО) № 549/2004.

↓ 95/93 (адаптиран)  
⇒ НОВ

### ⊗ Определяне на летища ⊗

#### Член 3

Условия, при които се извършва координирането ⇒ или управлението по график ⇐ на летище

↓ 793/2004 чл. 1, т. 3, буква а)  
(адаптиран)

1. ⊗ Държавите-членки не са длъжни ⊗ да определят никое летище като летище, управлявано по график, или координирано летище, освен в съответствие с разпоредбите от настоящия член.

⊗ Държавите-членки не са длъжни да определят ⊗ никое летище като координирано летище, освен в съответствие с разпоредбите на параграф 3.

↓ 95/93  
→<sub>1</sub> 793/2004 чл. 1, т. 3, буква б)

2. Дадена държава-членка въпреки това може да приеме, че независимо кое летище ще бъде смятано за →<sub>1</sub> летище, управлявано по график ←, при положение че се спазват принципите на прозрачност, неутралност и липса на дискриминация.

↓ 793/2004 чл. 1, т. 3, буква в)  
⇒ НОВ

3. Отговорната държава-членка осигурява извършването на обстоен анализ на капацитета ⇨ и търсенето ⇨ на летищата, които нямат определен статут, ⇨ на летищата от европейската мрежа за управление на въздушното движение (наричана по-нататък „мрежата“), ⇨ както и на летищата, управлявани по график, от управляващия орган на съответното летище или от друг компетентен орган в момент, когато съответната държава-членка сметне за необходимо или в срок от шест месеца:

i) след внасяне на писмено заявление от въздушни превозвачи, които представляват поне половината от операциите на летището, или от управляващия орган на летището, когато някой от тях смята, че капацитетът е недостатъчен за реалните или планирани операции през определени периоди; или

↓ 793/2004 чл. 1, т. 3, буква в)  
(адаптиран)  
⇒ НОВ

ii) след искане от страна на Комисията, по-специално ~~когато летището на практика е достъпно само за въздушни превозвачи, които имат определени слотове, или когато въздушните превозвачи, и по-специално~~ ☒ когато ☒ новите участници, срещат сериозни проблеми при кацане на и излитане от въпросното летище ⇨ или когато управителният орган на мрежата сметне това за необходимо с цел осигуряване на съгласуваност между оперативния план на летището и плана за управление на мрежата в съответствие с член 6, параграф 7 от Регламент (ЕС) № 677/2011 на Комисията<sup>20</sup> ⇨.

↓ 793/2004 чл. 1, т. 3, буква в)

Този анализ, ~~основан на общоприети методи,~~ определя недостига в капацитета като взима под внимание екологичните ограничения на въпросното летище. Анализът разглежда възможностите за преодоляване на този недостиг чрез нова или

<sup>20</sup> ОВ L 185, 15.7.2011 г., стр. 1.

модифицирана инфраструктура, промени в експлоатацията или други промени, както и сроковете за решаване на проблемите.

---

↓ НОВ

Анализът се основава на методи, създадени от Комисията чрез делегиран акт в съответствие с член 15 от настоящия регламент. В методите се вземат предвид изискванията на плана за управление на мрежата, посочени в приложение V към Регламент (ЕС) № 677/2011.

---

↓ 793/2004 чл. 1, т. 3, буква в)  
(адаптиран)  
⇒ НОВ

Анализът се актуализира, когато има позоваване на параграф ~~5б~~, ~~или~~ когато в летището има промени, оказващи сериозно влияние върху неговия капацитет и използването на този капацитет, ⇒ или по искане на координационния комитет, на държавата-членка или на Комисията ⇐. Както анализът, така и използваният метод трябва да бъдат достъпни за страните, поискали анализа, а при поискване — и за други заинтересовани страни. Анализът се предоставя същевременно и на Комисията.

---

↓ 793/2004 чл. 1, т. 3, буква г)

4. Въз основа на анализа държавата-членка провежда консултации във връзка със състоянието на капацитета на летището с управляващия орган на същото, с въздушните превозвачи, които използват редовно летището, с техните представителни организации, с представителите на общата авиация, използващи редовно летището, и с органите за контрол на въздушното движение.

---

↓ НОВ

5. Комисията може да поиска от управителния орган на мрежата да издаде становище относно начина на определяне на капацитета в зависимост от оперативните нужди на мрежата. Комисията може да отправя препоръки. Държавата-членка посочва основания за всяко решение, което не е съобразено с тези препоръки. Решението се съобщава на Комисията.

---

↓ 793/2004 чл. 1, т. 3, буква г)  
⇒ НОВ

~~5б~~. При наличие на проблеми с капацитета през поне един период от графика държавите-членки вземат мерки летището да се определи като координирано за съответните периоди, само ако:

- а) недостигът е от толкова сериозно естество, че не могат да се избегнат сериозни закъснения на летището, и
- б) няма възможност проблемите да се решат в кратък срок.

~~6~~7. Чрез дерогация от параграф ~~5~~6, буква б), държавите-членки могат, при изключителни обстоятелства, да определят като координирани летищата, засегнати за съответния период ⇨, който може да бъде по-къс от един период на планиране ⇩.

↓ НОВ

Чрез дерогация от параграфи 3, 4, 5 и 6, държавите-членки могат, при спешни ситуации, да определят като координирани летищата, засегнати за съответния период.

8. Ако актуализираният анализ на капацитета и търсенето на дадено координирано или управлявано по график летище показва, че на летището е достигнат капацитет, който е достатъчен за реално извършваните или предвидените дейности, държавата-членка, след консултация с посочените в параграф 4 органи, променя неговия статут на управлявано по график летище или на летище без статут.

↓ 95/93

→<sub>1</sub> 793/2004 чл. 1, т. 3, буква д)

→<sub>1</sub> 7. ← Когато на определено летище, което е обявено като →<sub>1</sub> координирано летище ←, бъде достигнат капацитет, който е достатъчен за реално извършваните или предвидените дейности, неговият статут на напълно координирано летище се отменя.

↓ НОВ

9. По искане на Комисията, която може да действа по собствена инициатива или по инициатива на управителния орган на мрежата, и след консултация с посочените в параграф 4 органи, държавата-членка взема мерки дадено летище без статут да бъде определено като летище от мрежата. Решението се съобщава на Комисията. Ако Комисията сметне, че летището вече не е от интерес за мрежата, държавата-членка, след консултация с посочените в параграф 4 органи, променя статута му на летище без статут.

10. Ако бъде взето решение съгласно параграфи 6, 8 или 9, държавата-членка го съобщава на посочените в параграф 4 органи не по-късно от 1 април за зимния период на часово планиране и не по-късно от 1 септември за летния период на часово планиране.

↓ 793/2004 чл. 1, т. 5  
⇒ НОВ

Член ~~6~~ 4

**Координационни параметри**

1. На координирано ~~⇒ или управлявано по график~~ ⇐ летище отговорната държава-членка трябва да осигури определяне на ⇐ координационните ⇐ параметрите ~~за разпределение на слотовете~~ два пъти годишно като взема предвид всички съответни технически, функционални ⇐, експлоатационни ⇐ и екологични ограничения, както и промените в тях. ⇐ Тези ограничения се съобщават на Комисията. Комисията проучва ограниченията, при необходимост — с помощта на управителния орган на мрежата, и издава препоръки, които държавата-членка взема предвид преди определянето на координационните параметри. ⇐

Тази дейност се основава на обективния анализ на възможностите за обслужване на въздушното движение като се взимат предвид различните видове движение в рамките на летището, претовареността на въздушното пространство, която може да настъпи по време на координационния период и състоянието на капацитета.

~~32.~~ Определянето на параметрите и на използваната методология, както и на промените в тях се обсъждат подробно в координационния комитет с оглед на увеличаването на капацитета и броя на наличните слотове за разпределение, преди да се ~~предприеме~~ вземе окончателното ~~обезпечение на~~ решение за ⇐ координационните ⇐ параметрите ~~за разпределение на слотовете~~. При поискване всички съответни документи се представят на заинтересованите страни.

↓ НОВ

3. Определянето на координационни параметри не трябва да засяга неутралния и недискриминационен характер на разпределянето на слотовете.

↓ 793/2004 чл. 1, т. 5  
⇒ НОВ

4. Параметрите се съобщават на летищния координатор достатъчно време преди ~~извършването на началното разпределение~~ ⇐ първоначалното подаване ⇐ на ~~слотовете~~ ~~местата~~, за целите на конференциите за определяне на графика.

~~25.~~ За целите на дейността, предвидена в параграф 1, когато държавата-членка не изпълни задължението си, съответните координационни времеви периоди се определят от координатора след консултация с координационния комитет и в съответствие с установения капацитет.

---

↓ 95/93 (адаптиран)

**☒ Организиране на дейностите по координиране, управление по график и събиране на данни ☒**

Член ~~4~~ 5

---

↓ 793/2004 чл. 1, т. 4, буква а)

**Ръководителят на графици и координаторът**

---

↓ 793/2004 чл. 1, т. 4, буква б)  
(адаптиран)  
⇒ НОВ

1. Държавите-членки, отговорни за летище, управлявано по график, или за координирано летище, ⇒ които са част от мрежата, ⇐ осигуряват назначаването на квалифицирано физическо или юридическо лице ~~съответно~~ за ръководител на графика или координатор на летището след консултация с въздушните превозвачи, които използват редовно летището, с техните представителни организации и с управляващия орган на летището и координационния комитет, където има такъв. Ръководител на графика или координатор на летището може да бъде назначен за повече от едно летище.

---

↓ НОВ

2. Държавите-членки насърчават тясното сътрудничество между координаторите и ръководителите на графика с цел разработването на общи проекти на европейско равнище. В зависимост от хода на тези проекти, постигнатия напредък при прилагането на единното европейско небе и резултатите от посочения в член 21 доклад за оценка, Комисията приема мерки за изпълнение, свързани със създаването на европейски координатор. Тези мерки за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2. Принципите, уреждащи независимостта на координатора в параграф 3 от настоящия член, се прилагат *mutatis mutandis* по отношение на европейския координатор.

↓ 793/2004 чл. 1, т. 4, буква б)  
(адаптиран)  
⇒ НОВ

23. Държавите-членки, отговорни за летище, управлявано по график, или за координирано летище, осигуряват:

- а) че ръководителят на графика на летище, управлявано по график, действа в съответствие с настоящия регламент по независим, неутрален, недискриминационен и прозрачен начин;
- б)  че  ~~независимостта на~~ координаторът на координирано летище  е независим в правно и организационно отношение и по отношение на вземането на решения  ~~като се отделят функциите на координатора~~ от всяка една заинтересована страна,  от държавата-членка и от органите, подчинени на държавата-членка; това включва:

↓ НОВ

i) в правно отношение — че съществените функции на координатора, състоящи се в разпределянето на слотове по справедлив и недискриминационен начин, се възлагат на физическо или юридическо лице, което не е доставчик на услуги на летището, въздушен превозвач, опериращ от летището, или управляващ орган на въпросното летище;

ii) в организационно отношение и по отношение на вземането на решения — че координаторът действа независимо от държавата-членка, управляващия орган на летището, доставчиците на услуги, въздушните превозвачи, опериращи от въпросното летище, не получава нареждания от тях и не е длъжен им докладва, с изключение на държавата-членка, не е част от структури, които отговарят пряко или непряко за ежедневно им управление, и разполага с ефективни правомощия за вземане на решения по отношение на активите, необходими за изпълнение на функциите му. Държавите-членки гарантират, че професионалните интереси на координатора се отчитат по начин, осигуряващ способността му да действа независимо;

↓ 793/2004 чл. 1, т. 4, буква б)  
(адаптиран)

в)  че  Системата на финансиране на дейностите на координатора ~~трябва да бъде такава, че да~~  е в състояние да  гарантира независимия статут на координатора;

г) че координаторът ~~не~~ действа съгласно настоящия регламент по неутрален, недискриминационен и прозрачен начин.



↓ НОВ

Финансирането, предвидено в буква в), се осигурява от въздушните превозвачи, които извършват дейност на координираните летища, и от летищата, по такъв начин, че да се гарантира справедливото разпределение на финансовата тежест между всички заинтересовани страни и да не се допусне финансирането да зависи основно от една заинтересована страна. Държавите-членки гарантират, че координаторът разполага непрекъснато с необходимите финансови, човешки, технически и материални ресурси, както и с необходимия експертен опит за осъществяване на дейността си;

↓ 793/2004 чл. 1, т. 4, буква б)  
(адаптиран)

34. Ръководителят на графика и координаторът участват, в ~~разрешенията от~~  съответствие с  ~~правотозаконите~~ на ~~Общността~~  Съюза  ~~в международни~~  провежданите на международно равнище  конференции за координация на графика на въздушните превозвачи.

↓ 793/2004 чл. 1, т. 4, буква б)  
⇒ НОВ

45. Ръководителят на графика консултира въздушните превозвачи и препоръчва алтернативни часове на пристигане и/или заминаване в случаи, когато е възможно да се получи претоварване.

56. Координаторът е единственото лице, отговорно за разпределяне на слотовете. Той разпределя слотовете съгласно разпоредбите на настоящия регламент, като предвижда възможност за предоставяне на слотове извън работното време при спешни случаи.

67. Ръководителят на графика следи за спазването на определения график при операциите на въздушните превозвачи.

Координаторът следи за спазването на определените слотове при операциите на въздушните превозвачи. Тези проверки се извършват заедно с управляващия орган на летището и с органите за контрол на въздушното движение, като се взема предвид времето и други необходими параметри за съответното летище.

7. Всички ръководители на график и координатори си сътрудничат за установяване на противоречия в графиците ⇒ и за насърчаване на въздушните превозвачи да ги решат ⇐ .

↓ 793/2004 чл. 1, т. 4, буква б)  
(адаптиран)  
⇒ НОВ

Член 6

☒ **Прозрачност на дейностите по координиране и управление по график** ☒

1. ⇒ В края на всеки период на часово планиране ⇐ ~~При поискване~~ координаторът ⇐ или ръководителят на графика ⇐ представя на заинтересованите държави-членки и на Комисията ~~единен~~ отчет за дейността, ⇒ в който се описва общото положение при разпределянето на слотове и/или управлението по график. В доклада се разглежда ⇐ ~~посочен~~, по-специално, ~~прилагането~~ ~~на членове~~ ☒ на член ☒ ⇒ 9, параграф 5 и членове ⇐ ~~8~~ ~~13~~ и ~~14~~ ~~18~~, както и евентуалните оплаквания, подадени в координационния комитет във връзка с ~~прилагането~~ ~~на членове~~ ~~8~~ ~~9~~ и 10, и мерките, взети за тяхното разрешаване. ⇒ В доклада се включват също резултатите от анкета, проведена сред заинтересованите страни, относно качеството на услугите, предоставяни от координатора. ⇐

↓ НОВ

2. Комисията може да приеме образец на доклада за дейността, посочен в параграф 1. Този акт за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2.

↓ 95/93  
→<sub>1</sub> 793/2004 чл. 1, т. 4, буква в)

→<sub>1</sub> ~~8. При поискване и в разумен срок от време координаторът представя безплатно на заинтересованите страни, и по-специално на членовете и наблюдателите на координационния комитет, в приемна форма или в друга лесно достъпна форма следната информация: ←~~

↓ НОВ

3. Координаторът поддържа актуализирана електронна база данни с безплатен достъп, съдържаща следната информация:

---

↓ 95/93

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

---

↓ 95/93 (адаптиран)

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

---

↓ 95/93

⇒ НОВ

- в) всички разпределени слотове, както и висящите молби, разпределени за всеки превозвач и класирани по хронологичен ред, за всички превозвачи;
- г) все още наличните слотове ⇒ за всеки вид ограничение, взето предвид в координационните параметри. Базата данни трябва да дава възможност на въздушните превозвачи да проверяват наличността на слотове, отговарящи на техните заявки ⇐;

---

↓ НОВ

- д) прехвърлените или разменени слотове, за които се посочва идентичността на участващите въздушни превозвачи и дали прехвърлянето или размяната са извършени чрез парична или друг вид компенсация. Ежегодно се публикуват обобщени данни относно паричните компенсации;

---

↓ 95/93

⇒ НОВ

- е) пълна и детайлизирана информация относно ~~критериите за разпределение на слотовете~~ ⇒ координационните параметри ⇐.

---

↓ НОВ

Тази информация се актуализира редовно. В края на всеки сезон координаторът гарантира публикуване на доклада за дейността, посочен в параграф 1.

4. Координаторът гарантира съхраняване на данните и достъп до тях в продължение на най-малко 5 последователни еквивалентни периода на часово планиране.

↓ 793/2004 чл. 1, т. 4, буква г)

~~9. Информацията, предвидена в параграф 8, се представя най-късно по време на съответните съобщения за планиране на графика или в удобно време по време на или след съобщението. При поискване координаторът представя тази информация в обобщен вид. За представянето на тази обобщена информация може да се събира такава, съответстваща на разходите.~~

↓ 793/2004 чл. 1, т. 4, буква д)  
(адаптиран)  
⇒ нов

~~105.~~ Когато има съответни и общоприети стандарти за  формат на  информацията по отношение на графици, ръководителят на графика, координаторът и въздушните превозвачи ги прилагат при условие, че те съответстват на правото на ~~Общността~~  Съюза .

↓ 793/2004 чл. 1, т. 5  
(адаптиран)  
⇒ нов

## Член 7

### Информация за ръководителите на графици и координаторите

1. Въздушните превозвачи, които оперират или възнамеряват да оперират на летища ~~⇒~~ от мрежата, на летища,  управлявани ~~поот~~ график, или на координирани летища, представят ~~съответно~~ на ръководителя на графика или на координатора цялата съответна информация, поискана от тях.  При настъпване на промяна в тази информация въздушните превозвачи уведомяват за промяната ръководителя на графика и координатора в най-кратък срок.  Цялата съответна информация се представя във формата и в срока, определени от ръководителя на графика или от координатора. В частност, в момента на заявката за отпускане на слот въздушният превозвач уведомява координатора за това, дали ще се възползва от статута на нов участник по отношение на исканите ~~места~~ слотове съгласно член 2, точка 2).

↓ 793/2004 чл. 1, т. 5  
(адаптиран)  
⇒ нов

За всички останали летища, които нямат определено ~~предназначение~~ статут,  въздушните превозвачи, които оперират или възнамеряват да оперират на летището,  управляващият орган на летището , доставчиците на наземно обслужване и доставчиците на аеронавигационно обслужване  ~~предоставя~~

☒ предоставят ☒ , по искане от страна на координатора, всяка информация за планираните услуги на въздушните превозвачи, с която ~~разполага~~ ☒ разполагат ☒ ~~управляващият орган на летището.~~

↓ НОВ

При поискване от управителния орган на мрежата ръководителят на графика или координаторът му предоставят цялата информация, посочена в настоящия параграф.

↓ 793/2004 чл. 1, т. 5

⇒ НОВ

2. Когато въздушният превозвач не представи информацията, предвидена в параграф 1, и не успее да докаже по убедителен начин наличието на смекчаващи обстоятелства, или когато същият представи невярна или подвеждаща информация, координаторът не взема под внимание заявката за ~~местослот/ове~~ на този превозвач, във връзка с ~~кой~~то/ито не е предоставена информация или е предоставена невярна или подвеждаща информация. ⇒ Той отнема сериите от слотове, ако вече са предоставени, и/или препоръчва прилагането на санкции от компетентния орган съгласно националното право. ⇐ Координаторът дава на въздушния превозвач възможност да представи своите наблюдения.

3. Ръководителят на графика или координаторът, управляващият орган на летището и органите за контрол на въздушното движение обменят цялата информация, която им е необходима за упражняване на съответните им задължения, включително данни за полети и слотове ⇒ , по-специално с оглед да се гарантира прилагането на член 17⇐.

↓ 793/2004 чл. 1, т. 5  
(адаптиран)  
⇒ НОВ

## Член ~~5~~ 8

### Координационен комитет

1. Отговорната държава-членка осигурява създаването на координационен комитет за всяко координирано летище. Координационният комитет може да отговаря за повече от едно летище. Членството в този комитет е отворено най-малко за въздушните превозвачи, използващи редовно въпросното/ите летище/а, за техните представителни организации, за управляващия орган на въпросното летище, за съответните органи на контрол на въздушното движение, ~~и~~ за представителите на общата авиация, използващи редовно летището ⇒ , за управителния орган на мрежата, за органа за преглед на ефективността и за националния надзорен орган на съответната държава-членка ⇐.

↓ 793/2004 чл. 1, т. 5  
⇒ НОВ

Задачите на координационния комитет са:

- a) да прави предложения за и да консултира координатора и/или държавата-членка относно:
- i) възможностите за увеличаване на капацитета на летището, определен~~и~~ съгласно член 3, или за подобряване на използването му;
  - ii) координационните параметри, които трябва да се определят съгласно член ~~64~~;
  - iii) методите за следене на използването на разпределените слотове;
  - iv) местните указания ~~за разпределение на слотовете и за следене на използването на разпределените слотове, вземайки предвид, inter alia, възможните екологични съображения,~~ предвидени в член ~~89~~, параграф ~~58~~;
  - v) ⇒ факторите, засягащи ⇐ ~~подобряване на характерните~~ условията на движение на въпросното летище;
  - vi) сериозните проблеми, на които се натъкват новите участници, съгласно предвиденото в член ~~109~~, параграф ~~96~~;
  - vii) всички въпроси, свързани с капацитета на летището ⇒ , по-специално във връзка с прилагането на единното европейско небе и функционирането на мрежата ⇐;

↓ НОВ

- b) да предоставя на органа за преглед на ефективността и на националния надзорен орган становища относно връзката между координационните параметри и ключовите показатели за ефективност, предложени на доставчиците на аеронавигационно обслужване, както са определени в Регламент (ЕС) № 691/2010 на Комисията;

↓ 793/2004 чл. 1, т. 5  
⇒ НОВ

- ~~6b)~~ да служи като посредник между всички засегнати страни при наличие на оплаквания във връзка с разпределението на слотовете съгласно предвиденото в член ~~119~~.

2. Представителите на държавите-членки и координаторът са поканени на срещите на координационния комитет като наблюдатели. ⇨ По свое искане Комисията може да присъства на тези срещи. ⇩

3. Координационният комитет подготвя писмени процедурни правила, които обхващат *inter alia*, участието, избора, честотата на срещите, и използвания/ите език/ци.

Всеки член на организационния комитет може да предлага местни указания съгласно предвиденото в член ~~8~~9, параграф ~~5~~8. По искане на координатора координационният комитет обсъжда предложените местни указания ~~за разпределяне на слотовете, както и тези, предложени за следене на използването на разпределените слотове~~. Докладът за разискванията на координационния комитет се представя на заинтересованата държава-членка с указание за съответните становища, изразени в комитета. ⇨ Този доклад се предава също и на органа за преглед на ефективността и на управителния орган на мрежата. ⇩

↓ 95/93 (адаптиран)

## ⊗ Разпределяне на слотове ⊗

↓ 793/2004 чл. 1, т. 6

⇨ НОВ

### Член ~~10~~9

#### Пул от слотове

1. Координаторът организира пул, включващ всички слотове, ~~които не са разпределени въз основа на член 8, параграф 2 и член 8, параграф 4~~. В пула се включва целият нов капацитет от слотове, определен съгласно член 3, параграф 3.

~~2. Предоставянето на серия от слотове на даден въздушен превозвач за извършване на въздушни услуги по график или на програмирани услуги извън графика не дава право на този въздушен превозвач върху същата серия от слотове през следващия еквивалентен период от графика, ако въздушният превозвач не може да докаже убедително на координатора, че същите са били използвани от съответния въздушен превозвач при освобождаването им от координатора поне през 80 % от времето на периода от графика, за който са били предоставени.~~

~~6~~2. Без да се засягат разпоредбите на член ~~8~~10, параграфи ~~2~~2 ⇨ и ~~3~~3 ⇩ от настоящия регламент, и без да се засягат разпоредбите на член 19, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 1008/2008, слотовете от пула се разпределят между заявяващите въздушни превозвачи. 50 % от тези слотове се разпределят най-напред между новите участници, освен ако заявките от новите участници не са по-малко от 50 %. ⇨ Предимството, дадено на новите участници, се спазва през целия период на часово планиране. ⇩

Координаторът проявява справедливо отношение към заявките на новите участници и останалите превозвачи съгласно периодите на координация за всеки ден от графика.

По отношение на заявките от нови участници с предимство се ползват въздушните превозвачи със статут на нови участници съгласно член 2, ~~точка б) и буква б)~~ ~~или член 2, буква б), i) и iii).~~

↓ 793/2004 чл. 1, т. 5  
(адаптиран)

3. Без да се засягат разпоредбите на член 10, параграф 2, в случай, когато не всички заявки за слотове могат да бъдат удовлетворени по задоволителен за съответния превозвач начин, се дава предпочитание на търговските въздушни услуги, и по-специално на  въздушните  услуги ~~не~~ по график и на програмираните въздушни услуги извън графика. При наличие на конкуриращи се заявки от една и съща категория услуги, приоритетни са целогодишните операции.

↓ 793/2004 чл. 1, т. 6  
⇒ НОВ

~~74.~~ Нов участник, на който е предложена серия от слотове в разстояние на един час преди или след заявеното време, но който е отказал това предложение, губи статута си на нов участник за ~~същата~~ ~~ответния~~ ⇒ серия по време на ~~периода~~ от графика.

~~85.~~ В случай на услуги, предлагани от група въздушни превозвачи, ~~достатъчно е~~ само един от участниците в групата ~~може~~ да кандидатства за исканите слотове. ~~Въздушният~~ ~~Превозвачът~~, извършващ такава услуга, поема отговорност да удовлетвори необходимите експлоатационни критерии, за да ⇒ се ползва с приоритета ⇐ ~~запази~~ ~~историческия си приоритет~~, предвиден в член ~~810~~, параграф 2.

↓ 793/2004 чл. 1, т. 6  
(адаптиран)  
⇒ НОВ

Слотовете, предоставени на един въздушен превозвач, могат да се използват от друг въздушен превозвач или от други въздушни превозвачи, ~~които участват в съвместни~~ ~~операции~~ ⇒ които са част от група въздушни превозвачи ⇐, при условие че общият полет е обозначен с кода на въздушния превозвач, на когото са предоставени слотовете, с цел координация и наблюдение. При прекъсване на тези операции, слотовете, използвани по такъв начин, остават у въздушния превозвач, на когото са били предоставени първоначално. ~~Въздушните превозвачи, участващи в съвместни~~ ~~операции, уведомяват координаторите за подробностите във връзка с т~~ Тези операции  се съобщават на координатора от въздушните превозвачи, които са част от групата,  ~~преди започване на същите~~ ⇒ и могат да започнат едва след изрично потвърждение от координатора ⇐.



---

↓ НОВ

Когато серия от слотове, предоставена на даден въздушен превозвач, се използва от друг въздушен превозвач извън условията на настоящия параграф, координаторът отнема серията и я връща в пула, след като е изслушал съответните превозвачи.

---

↓ 793/2004 чл. 1, т. 6

96. Ако новите участници продължават да изпитват сериозни проблеми, държавата-членка има грижата да свика събрание на координационния комитет на летището. Целта на събранието е да се проучат възможностите за справяне със ситуацията. На събранието трябва да се покани Комисията.

---

↓ 793/2004 чл. 1, т. 5

67. При невъзможност за предоставяне на заявен слот, координаторът уведомява заявяващия въздушен превозвач за причините за отказа, като му посочва най-близкия алтернативен слот.

---

↓ 793/2004 чл. 1, т. 5  
(адаптиран)  
⇒ НОВ

58. Освен това, координаторът взема под внимание допълнителните ~~правила и~~ указания, възприети от въздушния транспорт ~~но-света или~~ в рамките на ~~Общността~~  Съюза или  в световен мащаб, както и местните указания, предложени от координационния комитет и одобрени от държавата-членка или от друг компетентен орган, отговорен за съответното летище, при условие че тези ~~правила и~~ указания не нарушават независимия статут на координатора, съответстват на ~~правото законите~~ на ~~Общността~~  Съюза, ~~целта~~ ~~е~~ ~~да~~ ~~подобрят~~ ~~ефективното~~ ~~използване~~ на капацитета на летищата ~~и~~ ~~и~~ ~~са~~ ~~били~~ ~~съобщени~~ ~~предварително~~ ~~на~~ ~~Комисията~~ ~~и~~ ~~одобрени~~ ~~от~~ ~~нея~~ ~~.~~ ~~Тези~~ ~~правила~~ ~~се~~ ~~съобщават~~ ~~на~~ ~~Комисията~~ ~~от~~ ~~съответната~~ ~~държава-членка~~.

---

↓ НОВ

Местните указания могат да се отнасят само до надзора над използването на разпределените слотове или до промяната на определението на серията от слотове с цел намаляване на нейната дължина на по-малко от 10 слота за зимния период на часово планиране или на по-малко от 15 слота за летния период на часово планиране, но в никакъв случай на по-малко от 5 слота. Намаляването на дължината на серията от слотове е приложимо само на летища, на които търсенето на въздушни услуги има силно сезонен характер.

↓ 793/2004 чл. 1, т. 5  
(адаптиран)

~~79.~~ Освен планираното разпределение на слотове за периода на графика, координаторът се стреми да удовлетвори заявки за единични слотове с кратко предизвестие за всички видове авиация, включително обща авиация. За целта могат да се използват слотовете от пула ~~по член 10~~, останали свободни след разпределението между заявяващите въздушни превозвачи, както и слотовете, предоставяни с кратко предизвестие.

Член ~~8~~10

Исторически наложили се  ~~Процес на разпределение на слотовете~~

↓ 793/2004 чл. 1, т. 5

1. Сериите от слотове от наличния пул се разпределят сред превозвачите-заявители под формата на разрешения за използване на инфраструктурата на летището за кацане и излитане през периода от графика, за който същите са подали заявка. При изтичането на този срок слотовете се връщат в наличния пул съгласно предвиденото в разпоредбите на член ~~10~~9.

↓ 793/2004 чл. 1, т. 5  
(адаптиран)  
⇒ НОВ

2. Без ~~накърняване на~~ да се засягат членове 7, ~~8а и 9~~, ~~10, параграф 1~~, ~~12, 13~~ и ~~член 14~~17, ~~параграф 1 от настоящия член не се прилага~~ ⇒ се дава приоритет на съответния въздушен превозвач за разпределяне на същата серия от слотове през следващия равностоен период от графика, ако бъде заявена от този превозвач в срока, предвиден по член 7, параграф 1, ⇐ когато са изпълнени следните условия:

- а) серия от слотове се използва от  същия  въздушен превозвач за извършване на въздушни услуги по график или на програмирани услуги извън графика, и
- б) този въздушен превозвач може да докаже по убедителен начин на координатора, че въпросната серия от слотове е била използвана при освобождаването ѝ от координатора поне през ~~80~~ ⇒ 85 ⇐ % от времето през периода от графика, за който е била предоставена.

~~В този случай тази серия от слотове дава право на въпросния въздушен превозвач на същата серия от слотове през следващия равностоен период от графика, ако бъде заявена от този превозвач в срока, предвиден по член 7, параграф 1.~~

~~43.~~ Преразпределение на времето на серия от слотове, преди да бъдат разпределени останалите слотове от пула по член 9 сред другите кандидатстващи въздушни

превозвачи, се допуска само по функционални съображения ⇨, например промени в типа на използваното въздухоплавателно средство или в маршрута, обслужван от въздушния превозвач ⇨ ~~или ако това ще доведе до подобряване на разпределението на времето на слотовете на кандидатстващите въздушни превозвачи в сравнение с първоначално заявените времена.~~ То не може да влезе в сила без изрично потвърждение от координатора.

↓ 793/2004 чл. 1, т. 6

⇨ НОВ

34. Слотите, предоставени на даден въздушен превозвач до 31 януари за следващия летен сезон или до 31 август за следващия зимен сезон, но които са върнати на координатора за преразпределение преди тези дати, не се вземат предвид при пресмятане на използването ⇨, при условие че оставащите разпределени слотове представляват серия по смисъла на член 2, точка 13 ⇨.

↓ НОВ

Слотите, които съвпадат с официални празнични дни, се включват в серията за следващия сезон, без да е необходима обосновка на неизползването им.

↓ 793/2004 чл. 1, т. 6  
(адаптиран)

⇨ НОВ

45. Ако не може да се докаже ~~80~~ ⇨ 85 ⇨ % използване на сериите от слотове, ⇨ приоритетът, предвиден в параграф 2, не се предоставя ⇨ ~~всички слотове от съответната серия се включват в нула от слотове,~~ освен ако неизползването им не бъде оправдано поради някоя от следните причини:

- а) непредвидими и неизбежни обстоятелства извън контрола на въздушния превозвач, които водят до:
  - i) задържане на земята на типа въздухоплавателно средство, обичайно използвано за въпросната въздушна услуга;
  - ii) ⇨ пълно или частично ⇨ закриване на летище или на въздушно пространство;
  - iii) сериозно нарушаване на операциите на засегнатите летища, включително на тези серии от слотове на други летища от ~~Общността~~ ☒ Съюза ☒, свързани с маршрутите, повлияни от това нарушение, през съществена част от съответния период от графика;
- б) прекъсване на въздушните услуги поради действие, чиято цел е била да засегне тези услуги ⇨, например в случай на стачка ⇨, и което поражда практическа

и/или техническа невъзможност за въздушния превозвач да осъществи планираните операции;

- в) ~~сериозни~~ ~~финансови~~ ~~затруднения~~ ~~за~~ конкретен въздушен превозвач на ~~Общността~~  Съюза  , като следствие от която е отпуснат временен лиценз от лицензиращите органи за периода на финансовата реорганизация на въздушния превозвач съгласно член 9, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1008/2008;
- г) съдебна процедура във връзка с прилагането ~~на~~ ~~член 12~~ на член 12 за маршрути, върху които са наложени задължения за обществени услуги съгласно член ~~4~~16 от Регламент (ЕО) № 1008/2008, водещи до временно прекратяване на обслужването на тези маршрути.

---

↓ НОВ

Оперативната забрана в Европейския съюз, приета съгласно Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията<sup>21</sup>, не се приема като основание за неизползването на серията от слотове по смисъла на настоящия параграф.

---

↓ 793/2004 чл. 1, т. 6

~~56.~~ По искане на държава-членка или по собствена инициатива Комисията разглежда прилагането на параграф ~~45~~ от координатора на летищете, което попада в обхвата на настоящия регламент.

Тя взема решение в двумесечен срок от получаване на искането съгласно процедурата по разглеждане, предвидена в член ~~13~~16, параграф 2.

---

↓ НОВ

7. Когато условията, посочени в параграф 2, букви а) и б), не са изпълнени, Комисията може въпреки това да реши да бъде предоставен приоритет на въздушните превозвачи за разпределяне на същите серии през следващия период от графика, ако това е обосновано от наложителни причини за спешност, свързани с извънредни обстоятелства, които изискват съгласуваност при прилагането на мерките, предприемани на тези летища. Комисията приема необходимите мерки, чието прилагане не надхвърля продължителността на един период на часово планиране. Тя приема тези актове за изпълнение с незабавно приложение в съответствие с процедурата, посочена в член 16, параграф 3.

---

<sup>21</sup> ОВ L 84, 23.3.2006 г., стр. 14.

Член 8б

**Изключване на искове за обезщетение**

8. ⇒ Приоритетът за ⇐ ~~Правото върху~~ серия от слотове, ~~предвидено~~ ⇨ предвиден ⇨ в ~~член 8~~ параграф 2 от настоящия член, не може да служи за основание на искове за обезщетение във връзка с ограниченията и лишенията, наложени върху ⇨ този приоритет ⇐ ~~това право~~ съгласно правото на ~~Общността~~ ⇨ Съюза ⇨, особено по отношение на прилагането на правилата от Договора, които се отнасят за въздушния транспорт.

Член 11

**Резервиране на слотове**

1. Управляващият орган на координирано летище може да вземе решение да използва системата на летищните такси с оглед да възпре въздушните превозвачи от закъснения при връщането на слотове в пула, посочен в член 9, и да им вмени отговорност за това, че са резервирали летищната инфраструктура, без да я използват. Спазват се следните принципи:

а) преди вземане на решението се спазва процедурата, предвидена в член 6 от Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>22</sup>. Провежда се консултация и с координатора. За координираните летища, които не са обхванати от член 1, параграф 2 от Директива 2009/12/ЕО, управляващият орган на летището се консултира с координационния комитет и с координатора;

б) решението не засяга недискриминационния и прозрачен характер на процеса на разпределяне на слотове и на системата на летищните такси;

в) решението не възпира навлизането на пазара или развитието на услугите от страна на въздушните превозвачи и се ограничава до покриване на разходите, направени от летището за резервиране на летищния капацитет, съответстващ на слотовете, които са останали неизползвани;

г) не се носи отговорност за резервиране без последващо използване на летищната инфраструктура за предоставени слотове, които са върнати в пула до 31 януари за следващия летен период на часово планиране или до 31 август за следващия зимен период на часово планиране, за слотовете, които съвпадат с официални празнични дни

<sup>22</sup> ОВ L 70, 14.3.2009 г., стр. 11.

и са върнати в пула преди тези дати, както и за слотовете, чието неизползване може да бъде обосновано въз основа на член 10, параграф 5;

д) решението се съобщава на координатора, на заинтересованите страни и на Комисията най-малко шест месеца преди началото на съответния период на часово планиране.

2. Координаторът съобщава на управляващия орган на летището цялата информация, необходима за прилагане на решението, посочено в параграф 1.

↓ 793/2004 чл. 1, т. 5

### Член ~~9~~12

#### Задължения за обществени услуги

1. Когато върху даден маршрут са наложени задължения за обществени услуги съгласно член 16 от Регламент (ЕО) № 1008/2008, държавата-членка може да запази на координирано летище необходимите слотове за операциите, предвидени по този маршрут. Ако запазените слотове за маршрута не се използват, те се предоставят на друг въздушен превозвач, който е заинтересован да обслужва маршрута в съответствие със задълженията за обществени услуги съгласно параграф 2. Ако никой друг превозвач няма интерес да обслужва маршрута, а заинтересованата държава-членка не обяви покана за търг съгласно член 16, параграф 10, член 17, параграфи 3—7 и член 18, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1008/2008, слотовете се запазват за друг маршрут при задълженията за обществени услуги или се връщат в пула.

↓ 793/2004 чл. 1, т. 5  
(адаптиран)

2. Тръжната процедура, установена в член 16, параграф 9, член 17, параграф 3, член 17, параграф 7 и член 18, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1008/2008, се прилага по отношение на използването на слотовете от параграф 1  от настоящия член,  ако има повече от един въздушен превозвач ~~на Общността~~  на Съюза , заинтересован да обслужва маршрута, който не е успял да получи слотове в рамките на един час преди или един час след времето, поискано от координатора.

---

↓ 793/2004 чл. 1, т. 5  
(адаптиран)

## ⊗ Мобилност на слотовете ⊗

Член ~~8а~~ 13

### Мобилност ⊗ Прехвърляне и размяна ⊗ на слотове

---

↓ 793/2004 чл. 1, т. 5  
⇒ НОВ

1. Слотовете могат:

- a) да се прехвърлят от въздушния превозвач от един маршрут или вид услуга към друг маршрут или вид услуга, предлагани от същия въздушен превозвач;
- b) да се прехвърлят ⇒ между двама въздушни превозвачи, със или без парична или друг вид компенсация; ⇐
  - ~~i) между основни и дъщерни дружества, както и между дъщерните дружества на едно и също основно дружество;~~
  - ~~ii) като част от контрола, придобит върху капитала на въздушен превозвач;~~
  - ~~iii) при пълно или частично поглъщане, когато слотовете са пряко свързани с поглъщания въздушен превозвач;~~
- v) да се разменят един за друг между въздушните превозвачи ⇒ , със или без парична или друг вид компенсация ⇐.

---

↓ НОВ

2. Държавата-членка създава прозрачна рамка, която дава възможност за контакти между въздушните превозвачи, заинтересовани от прехвърлянето или размяната на слотове при спазване на правото на Съюза.

---

↓ 793/2004 чл. 1, т. 5  
(адаптиран)  
⇒ НОВ

2 Прехвърлянето и размяната, предвидени в параграф 1, се съобщават на координатора и не могат да се извършат без изричното му одобрение. Координаторът отказва да

одобри прехвърляне или размяна, които не отговарят на изискванията на настоящия регламент, както и такива, за които координаторът не е убеден, че:

- а) няма да навредят на летищните операции като има предвид техническите, функционалните ⇨ , експлоатационните ⇐ и екологичните ограничения;
- б) са спазени ограниченията, наложени по член 912;
- в) прехвърлянето на слотове не попада в обхвата на параграф 3 ☒ от настоящия член ☒.

↓ НОВ

Въздушните превозвачи съобщават на координатора подробни данни относно евентуалната парична или друг вид компенсация за прехвърлянето или размяната, посочени в параграф 1, букви б) и в). Подробните данни относно компенсацията, придружаваща прехвърлянето или размяната, са поверителни и координаторът ги разкрива само на държавата-членка, в която се намира летището, или на Комисията, по тяхно искане. Прехвърлянето и размяната не могат да бъдат подчинени на условия, имащи за цел да ограничат възможността на въздушния превозвач, който желае да получи слотове, да се конкурира с въздушния превозвач, който прехвърля или разменя тези слотове.

↓ 793/2004 чл. 1, т. 5

3. Слотовете, предоставени на нов участник съгласно определението от член 2, точка 2, не могат да се прехвърлят съгласно предвиденото в параграф 1, буква б) от настоящия член за срок от два еквивалентни периода от графика, освен в случай на законно одобрено поглъщане на дейностите на банкрутирало предприятие.

Слотовете, предоставени на нов участник съгласно определението от член ~~2~~, ~~точка ~~б~~, ~~ii~~ 2~~, буква б) ~~и iii~~, не могат да се прехвърлят към друг маршрут съгласно предвиденото в параграф 1, буква а) на настоящия член за срок от два еквивалентни периода от графика, освен ако новият участник не се ползва със същия приоритет по новия маршрут, както по първоначалния маршрут.

Слотовете, предоставени на нов участник съгласно определението от член 2, ~~точка ~~б~~ 2~~, не могат да се разменят съгласно предвиденото в параграф 1, буква в) от настоящия член за срок от два еквивалентни периода от графика, освен с цел да се подобри разпределението на времето на слотовете за тези услуги спрямо първоначално заявените времена.



↓ 793/2004 чл. 1, т. 5  
(адаптиран)  
⇒ НОВ

#### Член 14

⊗ Разпоредби, свързани с конкурентното право ⊗

Настоящият регламент не засяга правомощията на публичните органи ~~да изнекват~~ ⇒ да одобряват ⇐ прехвърляне на слотове между въздушните превозвачи и да дават указания за разпределението на същите съгласно националните закони за конкуренцията или членове ~~81 или 82~~ ⊗ 101, 102 ⊗ ⇐ или 106 ⇐ от Договора или Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета<sup>23</sup>. ~~Тези прехвърляния са допустими само, ако те не включват нарична компенсация.~~

↓ 545/2009 чл. 1, параграф 1

#### Член 10а

~~За целите на член 12, параграф 2 координаторите приемат, че за летния период на часово планиране 2010 г. въздушните превозвачи имат право на серните от слотове, които са им били разпределени в началото на летния период на часово планиране на 2009 г. в съответствие с настоящия регламент.~~

↓ НОВ

### **Делегирани актове и комитет**

#### Член 15

##### **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 член 3, параграф 3 *in fine*, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от влизането в сила на настоящия регламент.

<sup>23</sup> ОВ L 24, 29.1.2004 г., стр. 1.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 3, параграф 3 *in fine*, 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. Делегираните актове, посочени в член 3, параграф 3 *in fine*, влизат в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два 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.

↓ 793/2004 чл. 1, т. 9  
(адаптиран)

#### Член 16

#### ☒ Процедура на ☒ Комитета

↓ 793/2004 чл. 1, т. 9  
(адаптиран)  
⇒ нов

1. Комисията се подпомага от комитет. ⇒ Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011. ⇐

2. ~~При ☒ При ☒~~ позоваване на настоящия параграф ~~се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 година, относно установяването на процедури за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията, като се взимат предвид разпоредбите на член 8 от него~~ ⇒ се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011<sup>24</sup> ⇐.

~~Периодът, посочен в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.~~

<sup>24</sup> ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13.

---

↓ НОВ

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 мнозинство от две трети от членовете на комитета поиска това.

3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 8 от Регламент (ЕС) № 182/2011 във връзка с член 5 от него.

---

↓ 793/2004 чл. 1, т. 9

34. Комисията може да се консултира с комитета и по всеки друг въпрос, отнасящ се до прилагането на настоящия регламент.

~~4. Комисията приема свой процедурен правилник.~~

---

↓ 793/2004 чл. 1, т. 9  
(адаптиран)  
⇒ НОВ

## ⊗ Мерки за прилагане ⊗

### Член 17

#### ⊗ Съгласуваност между слотовете и полетните планове ⊗

1. ⇒ При представяне на полетен план от въздушния превозвач, в плана се съдържа позоваване на предоставения слот. Управителният орган на мрежата отхвърля ~~Компетентните органи за управление на въздушното движение могат да отхвърлят~~ плана за полети на въздушен превозвач, който възнамерява да каца на или да излита от координирано летище по време на периодите, през които летището е координирано, без да му е предоставен слот от координатора. ⇒ Счита се, че операторите на търговско въздухоплаване не разполагат със слот, ако се налага да оперират извън предвидения в слота часови интервал и ако закъснението не се дължи на аеронавигационното обслужване. ⇐

---

↓ НОВ

2. Държавата-членка приема необходимите мерки за обмен на информация между координатора, управителния орган на мрежата, доставчиците на аеронавигационно обслужване и управляващия орган на летището.

↓ 793/2004 чл. 1, т. 9  
⇒ НОВ

Член ~~14~~18

Изпълнение

21. Координаторът отнема сериите слотове, предоставени условно на въздушен превозвач, който е в процес на установяване, и ги връща в пула от слотове на 31 януари за следващия летен сезон или на 31 август за следващия зимен сезон, ако до тази дата предприятието не е получило лиценз за дейност или равностоен документ или ако компетентният лицензиращ орган не заяви, че има вероятност да бъде издаден лиценз за дейност или равностоен документ преди началото на съответния период от графика. ⇒ Компетентните лицензиращи органи редовно предоставят актуализирана информация на координатора и отговарят на неговите искания в разумни срокове. ⇐

~~3. Координаторът отнема и връща в пула сериите от слотове на въздушен превозвач, получени чрез размяна по член 9, параграф 1, буква в), ако те не се използват по предназначение.~~

42. Въздушен превозвач, който многократно ⇒ или ⇐ ~~н~~ умишлено извършва въздушни услуги във време, различаващо се съществено от предоставения му слот като част от серия от слотове, или който използва слотовете по начин, съществено различаващ се от начина, указан по време на разпределението ~~като по този начин нанася щети на летнището или на операциите, свързани с въздушното движение~~, губи ⇒ приоритета ⇐ ~~статута~~ си, предвиден в член 810, параграф 2. Координаторът може да реши да отнеме от въздушния превозвач съответната серия от слотове за останалата част от периода на графика и да ги върне в пула, след като е изслушал въздушния превозвач и му е изпратил еднократно предупреждение. ⇒ Ако въздушният превозвач поиска равностойни слотове, координаторът не е длъжен да му ги предостави. ⇐

↓ НОВ

Държавата-членка осигурява координаторът да въведе ефективна система за надзор на прилагането на настоящия параграф.

↓ 793/2004 чл. 1, т. 9  
⇒ НОВ

53. Държавите-членки осигуряват наличието ⇒ и прилагането ⇐ на ефективни, пропорционални и разубеждаващи санкции ~~или еквивалентни мерки~~ за справяне с:

— многократно ⇒ или ⇐ ~~н~~ умишлено извършване на въздушни услуги ⇒ без съответния въздушен слот или ⇐ във време, различаващо се съществено от предоставените слотове или използване на слотовете по начин, съществено различаващ

се от начина, указан по време на разпределението, ~~когато е това се нанасят щети на летището или на операциите, свързани с въздушното движение.~~

---

↓ НОВ

— връщането на слотове след 31 януари за следващия летен сезон или след 31 август за следващия зимен сезон или задържането на неизползвани слотове, като при санкцията следва да се има предвид евентуалното използване на механизма, предвиден в член 11;

— отказа да се предостави на координатора или на ръководителя на графика информацията, предвидена в членове 7 и 13, или предоставянето на невярна или подвеждаща информация.

Координаторът се уведомява надлежно за прилагането на тези санкции.

---

↓ 793/2004 чл. 1, т. 9

⇒ НОВ

~~64.~~ Без да се засягат разпоредбите на член 10, параграф ~~45~~, в случаите, когато въздушният превозвач не може да постигне ~~⇒ 85 ⇐ 80~~ % степен на използване съгласно определението от член ~~810~~, параграф 2, координаторът може да реши да отнеме от въздушния превозвач съответната серия от слотове за останалата част от периода на графика и да я върне в пула, след като е изслушал заинтересования въздушен превозвач.

Без да се засягат разпоредбите на член 10, параграф ~~45~~, ако след изтичане на ~~⇒ 15 ⇐ 20~~ % от периода на валидност на серията, не са използвани никакви слотове от тази серия, координаторът поставя съответната серия от слотове в пула за останалата част от периода на графика ~~може да реши да отнеме от въздушния превозвач съответната серия от слотове за останалата част от периода на графика и да ги върне в пула~~, след като е изслушал заинтересования въздушен превозвач. ~~⇒ Координаторът може да реши да отнеме серията от слотове преди изтичане на 15 % от периода на валидност на серията, ако превозвачът не покаже, че има намерение да ги използва. ⇐~~

---

↓ 793/2004 чл. 1, т. 7

*Член ~~11~~19*

### **Жалби и право на обжалване**

1. Без да се засяга правото на обжалване съгласно националното право, жалбите във връзка с прилагането на ~~членове~~ членове 7, параграф 2, ~~членове 8, 8а и 109, 10, 13 и 17,~~ както и член ~~14~~18, параграфи ~~от 1 до 4 и 6~~ 1, 2 и 4 се внасят в координационния комитет. В едномесечен срок от внасянето на жалбата комитетът разглежда въпроса и, ако може, прави предложения към координатора за решаване на проблема. Ако жалбата не може

да бъде удовлетворена, отговорната държава-членка може в двумесечен срок да осигури посредничеството на представителна организация на въздушните превозвачи или летищата или на трета страна.

2. Държавите-членки вземат съответни мерки съгласно националните закони, за да защитят координаторите от искове за щети, свързани с техните функции по настоящия регламент, с изключение на случаите на груба небрежност или умишлено нарушение.

↓ 95/93

Член ~~12~~20

↓ 793/2004 чл. 1, т. 8  
(адаптиран)  
⇒ НОВ

### Отношения с трети страни

1.  Съгласно процедурата, предвидена в член 16, параграф 2, Комисията може да реши държава-членка или държави-членки да вземат мерки,   включително отнемането на слотове,   по отношение на въздушен превозвач или въздушни превозвачи от трета страна, за да преустановят дискриминационното поведение на съответната трета страна  ~~в~~ случаите, когато по отношение на разпределението и използването на слотове на нейните летища, третата страна:

- a) не проявява към въздушните превозвачи на ~~Общността~~  Съюза  такова отношение, каквото настоящият регламент предвижда да се проявява към въздушните превозвачи от съответната страна, или
- б) не проявява към въздушните превозвачи на ~~Общността~~  Съюза  *de facto* национално отношение, или
- в) проявява към въздушните превозвачи от трети страни по-благоприятно отношение от отношението, проявено към превозвачите на ~~Общността~~  Съюза  и.

~~съгласно процедурата, предвидена в член 16, параграф 2, Комисията може да реши държава-членка или държави-членки да вземат мерки, включително да прекратят напълно или частично прилагането на настоящия регламент по отношение на въздушен превозвач или въздушни превозвачи от трета страна, за да преустановят дискриминационното поведение на съответната трета страна.~~

---

↓ 95/93 (адаптиран)

2. Държавите-членки информират Комисията за всяка сериозна трудност, която въздушните превозвачи на ~~Общността~~ ☒ Съюза ☒ са срещнали де юре или де факто при получаване на слотове на летища на трети страни.

### ☒ **Заключителни разпоредби** ☒

---

↓ 793/2004 чл. 1, т. 10

⇒ НОВ

Член ~~14~~ 21

#### **Отчет и сътрудничество**

1. Комисията представя отчет на Европейския парламент и на Съвета за действието на настоящия регламент в срок от ~~три~~ ⇒ четири ⇐ години от датата на влизането му в сила. В този отчет се разглежда по-конкретно действието на членове ~~8, 9 и 10~~ ⇒, 11 ⇐ и 13.

2. Държавите-членки и Комисията си сътрудничат в прилагането на настоящия регламент, особено по отношение на събирането на информация за отчета, предвиден в параграф 1.



Член 22

**Отмяна**

Регламент (ЕИО) № 95/93 се отменя.

Позоваванията на отменения регламент се считат за позовавания на настоящия регламент и се четат съгласно таблицата на съответствието в приложение II.

---

↓ 95/93 (адаптиран)

Член ~~23~~

**Влизане в сила**

Настоящият регламент влиза в сила на  първия ден от втория период на часово планиране, който започва след  ~~тридесетия ден след~~ публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

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 I**

### **Отмененият регламент и списък на неговите последователни изменения**

Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета	(ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1)
Регламент (ЕО) № 894/2002 на Европейския парламент и на Съвета	(ОВ L 142, 31.5.2002 г., стр. 3)
Регламент (ЕО) № 1554/2003 на Европейския парламент и на Съвета	(ОВ L 221, 4.9.2003 г., стр. 1)
Регламент (ЕО) № 793/2004 на Европейския парламент и на Съвета	(ОВ L 138, 30.4.2004 г., стр. 50)
Регламент (ЕО) № 545/2009 на Европейския парламент и на Съвета	(ОВ L 167, 29.6.2009 г., стр. 24)

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

**ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО**

Регламент (ЕИО) № 95/93	Настоящият регламент
Член 1, параграфи 1 и 2	Член 1, параграфи 1 и 2
Член 1, параграф 3	—
Член 2, буква а)	Член 2, точка 1
Член 2, буква б)	Член 2, точка 2
Член 2, буква в)	—
Член 2, буква г)	Член 2, точка 3
Член 2, буква д)	Член 2, точка 4
Член 2, буква е), подточка і)	Член 2, точка 5
Член 2, буква е), подточка ii)	Член 2, точка 6
—	Член 2, точка 7
—	Член 2, точка 8
—	Член 2, точка 9
Член 2, буква ж)	Член 2, точка 11
Член 2, буква з)	—
Член 2, буква и)	Член 2, точка 10
Член 2, буква й)	Член 2, точка 12
Член 2, буква к)	Член 2, точка 13
Член 2, буква л)	Член 2, точка 14
Член 2, буква м)	Член 2, точка 15
—	Член 2, точка 16
—	Член 2, точка 17
—	Член 2, точка 18
—	Член 2, точка 19

—	Член 2, точка 20
—	Член 2, точка 21
Член 3, параграф 1	Член 3, параграф 1
Член 3, параграф 2	Член 3, параграф 2
Член 3, параграф 3	Член 3, параграф 3
Член 3, параграф 4	Член 3, параграф 4
—	Член 3, параграф 5
Член 3, параграф 5	Член 3, параграф 6
Член 3, параграф 6	Член 3, параграф 7
Член 3, параграф 7	Член 3, параграф 8
—	Член 3, параграф 9
—	Член 3, параграф 10
Член 4, параграф 1	Член 5, параграф 1
—	Член 5, параграф 2
Член 4, параграф 2, буква а)	Член 5, параграф 3, буква а)
Член 4, параграф 2, буква б), първо изречение	Член 5, параграф 3, буква б)
—	Член 5, параграф 3, буква б), подточка і)
—	Член 5, параграф 3, буква б), подточка іі)
Член 4, параграф 2, буква б), второ изречение	Член 5, параграф 3, буква в)
Член 4, параграф 2, буква в)	Член 5, параграф 3, буква г)
—	Член 5, параграф 3, <i>in fine</i>
Член 4, параграф 3	Член 5, параграф 4
Член 4, параграф 4	Член 5, параграф 5
Член 4, параграф 5	Член 5, параграф 6
Член 4, параграф 6	Член 5, параграф 7
Член 4, параграф 7	Член 5, параграф 7 и член 6, параграф 1

—	Член 6, параграф 2
Член 4, параграф 8	Член 6, параграф 3
—	Член 6, параграф 4
Член 4, параграф 9	—
Член 4, параграф 10	Член 6, параграф 5
Член 5, параграф 1, първа алинея	Член 8, параграф 1, първа алинея
Член 5, параграф 1, буква а)	Член 8, параграф 1, буква а)
—	Член 8, параграф 1, буква б)
Член 5, параграф 1, буква б)	Член 8, параграф 1, буква в)
Член 5, параграф 2	Член 8, параграф 2
Член 5, параграф 3	Член 8, параграф 3
Член 6, параграф 1	Член 4, параграф 1
Член 6, параграф 2	Член 4, параграф 5
Член 6, параграф 3	Член 4, параграф 2
—	Член 4, параграф 3
Член 6, параграф 1, <i>in fine</i>	Член 4, параграф 4
Член 7	Член 7
Член 8, параграф 1	Член 10, параграф 1
Член 8, параграф 2, първа алинея, уводно изречение	Член 10, параграф 2, уводно изречение
Член 8, параграф 2, първа алинея, първо и второ тире	Член 10, параграф 2, букви а) и б)
Член 8, параграф 2, втора алинея	—
Член 8, параграф 3	Член 9, параграф 3
Член 8, параграф 4	Член 10, параграф 5
Член 8, параграф 5	Член 9, параграф 8, първа алинея
—	Член 9, параграф 8, втора алинея
Член 8, параграф 6	Член 9, параграф 7

Член 8, параграф 7	Член 9, параграф 9
—	Член 11
Член 8а	Член 13
Член 8а, параграф 1	Член 13, параграф 1
—	Член 13, параграф 2, първа алинея
Член 8а, параграф 2	Член 13, параграф 2, втора алинея
—	Член 13, параграф 2, <i>in fine</i>
Член 8а, параграф 3	Член 13, параграф 3
Член 8б, първо изречение	Член 10, параграф 7
Член 8б, второ изречение	Член 14
Член 8б, трето изречение	—
Член 9	Член 12
Член 10, параграф 1	Член 9, параграф 1
Член 10, параграф 2	—
Член 10, параграф 3	Член 10, параграф 4
Член 10, параграф 4, буква а), първо, второ и трето тире	Член 10, параграф 5, буква а), подточки i), ii) и iii)
Член 10, параграф 4, букви б), в) и г)	Член 10, параграф 5, букви б), в) и г)
—	Член 10, параграф 5, <i>in fine</i>
Член 10, параграф 5	Член 10, параграф 7
—	Член 10, параграф 6
Член 10, параграф 6	Член 9, параграф 3
Член 10, параграф 7	Член 9, параграф 4
Член 10, параграф 8	Член 9, параграф 5
Член 10, параграф 9	Член 9, параграф 6
Член 10а	—
Член 11	Член 19

Член 12	Член 20
Член 13, параграфи 1 и 2	Член 16, параграфи 1 и 2
—	Член 16, параграф 3
Член 13, параграф 3	Член 16, параграф 4
Член 13, параграф 4	—
—	Член 15
Член 14, параграф 1	Член 17, параграф 1
—	Член 17, параграф 2
Член 14, параграф 2	Член 18, параграф 1
Член 14, параграф 3	—
Член 14, параграф 4	Член 18, параграф 2
Член 14, параграф 5	Член 18, параграф 3
Член 14, параграф 6, букви а) и б)	Член 18, параграф 4, първа и втора алинея
Член 14а	Член 21
—	Член 22
Член 15	Член 23
—	Приложение I
—	Приложение II

---