

Становище на Комитета на регионите относно „Пакет за летищата“

(2012/C 277/11)

КОМИТЕТЪТ НА РЕГИОНИТЕ

- приветства целта за създаване на необходимите условия за по-ефективно използване на съществуващата инфраструктура, но смята, че трябва да бъдат предприети допълнителни стъпки, за да може да се покрие в достатъчна степен потребността от капацитет. По-специално е важно да се разшири инфраструктурата на натоварените летища, да се отчита в по-голяма степен свободният капацитет на регионалните летища, без отлагане да се ускори създаването на единно европейско въздушно пространство и да се гарантират конкурентоспособни работни графици, включително и през нощта;
- посочва необходимостта да се подобрят интермодалните връзки на летищата с други видове транспорт. Това подобрява конкурентоспособността и гарантира достатъчно връзки на регионите с европейската и световната мрежа на въздушния транспорт;
- одобрява подхода на Европейската комисия в рамките на балансирания подход да се избира най-ефективната по отношение на разходите мярка, за да се постигнат целите за намаляване на шума, но счита, че предвиденото право на надзор на Комисията надхвърля нейните правомощия съгласно принципа на субсидиарност. Експлоатационните ограничения трябва да бъдат определяни от регионалните власти в съответствие с местната ситуация и местните особености. Допълнително право на надзор на Европейската комисия нито е необходимо, нито пропорционално;
- приветства по-нататъшното отваряне и хармонизиране на достъпа до пазара на наземно обслужване. Това води до повече конкуренция и в крайна сметка до още по-добро качество на наземните услуги, предоставяни на летищата на ЕС. За да се избегнат неблагоприятни последици за съществуващите трудови правоотношения, сигурността на въздушния транспорт и капацитета на летищата, би трябвало да е възможно да се вземат предвид по подходящ начин местните особености на летищата;
- приветства подхода на Комисията да въведе инструменти, основаващи се на пазара, за да се използва по-оптимално капацитетът на натоварените летища, но трябва да се внимава да продължи да бъде гарантирана връзката на регионите с мрежата на въздушния транспорт.

Докладчик	г-н Roland WERNER (DE/АЛДЕ), държавен секретар в Министерството на икономиката, заетостта и транспорта на федерална провинция Саксония
Отправни документи	Съобщение от Комисията до Европейския парламент, до Съвета, до Европейския икономически и социален комитет и до Комитета на регионите „Летищната политика в Европейския съюз - чрез капацитет и качество към растеж, свързаност и устойчива мобилност“ COM (2011) 823 final „Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно определянето на правила и процедури за въвеждането на свързани с шума експлоатационни ограничения на летищата в Съюза в рамките на балансирания подход и за отмяна на Директива 2002/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета“ COM (2011) 828 final „Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно наземните услуги на летищата на Съюза и за отмяна на Директива 96/67/ЕО“ COM (2011) 824 final „Предложение за Регламент на Европейския парламент и Съвета относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Европейския съюз“ (пре-работен текст) COM (2011) 827 final

I. ПОЛИТИЧЕСКИ ПРЕПОРЪКИ

КОМИТЕТЪТ НА РЕГИОНИТЕ

Общи бележки (относно COM(2011) 823 final)

1. споделя схващането, че летищата са незаменима част от модерната и ефективната транспортна мрежа. Те осигуряват важни стимули за икономическото развитие, пазара на труда и туризма в отделните региони. Едновременно с това те засилват териториалното сближаване във вътрешността на Европейския съюз;

2. споделя схващането, че все повече граждани на ЕС страдат от шума на излитащите от летищата въздухоплавателни средства, по-специално през нощта, и следователно е необходима активна стратегия за управлението на шума, с цел да се намалят нежеланите последици;

3. подкрепя целта на Европейската комисия потенциалът на въздушния транспорт, по-специално на прогнозирания му растеж, да се използва и развива по най-добрия възможен начин;

4. подчертава, че ЕС би могъл да насърчи инвестициите за модернизиране на летищната мрежа и изграждане на нови летища, най-вече посредством използването на иновационни финансови инструменти, така че да се постигне устойчив икономически растеж в ЕС и да се подобрят връзките с останалия свят;

5. споделя възгледа, че е налице несъответствие между капацитета на летищната инфраструктура и постоянно нарастващата необходимост от пътувания и транспорт. Понастоящем вече няколко европейски летища са претоварени или работят на границата на капацитета си. Не винаги може да се осигури нов

капацитет, особено в летищата, които са основни транспортни центрове, в обема, който изисква търсенето. По тази причина може да се очаква, че затрудненията с капацитета ще се задълбочат през следващите години;

6. приветства целта да се противодейства на нарастващия недостиг на капацитет и да се създадат необходимите рамкови условия за по-ефективно използване на съществуващата инфраструктура. Комитетът обаче изтъква, че предложените в пакета за летищата мерки не са достатъчни за тази цел;

7. изтъква факта, че множество регионални летища разполагат с достатъчен инфраструктурен капацитет, за да могат ефективно да облекчат летищата с недостиг на капацитет, и по този начин могат да се подобрят връзките между регионите;

8. счита, че трябва да бъдат предприети допълнителни стъпки, за да може да се покрие в достатъчна степен потребността от капацитет. По-специално е важно да се разшири инфраструктурата на натоварените летища, да се отчита в по-голяма степен свободният капацитет на регионалните летища, без отлагане да се ускори създаването на единно европейско въздушно пространство и да се гарантират конкурентоспособни работни графици, включително и през нощта. Наред с това малките регионални летища следва да получат решителна подкрепа, за да допълват по-големите и да използват максимално съществуващата инфраструктура;

9. посочва необходимостта да се подобрят интермодалните връзки на летищата с други видове транспорт. Това подобрява конкурентоспособността и гарантира достатъчно връзки на регионите с европейската и световната мрежа на въздушния транспорт;

10. смята, че по-ефективното разпределяне на слотовете е подходяща възможност да се използва по-оптимално капацитетът на натоварените летища. Приветства подхода на Европейската комисия за тази цел да въведе инструменти, основаващи се на пазара, като трябва да се внимава да продължи да бъде гарантирана връзката на регионите с мрежата на въздушния транспорт;

11. приветства предложението да се преработят правилата и процедурите за въвеждане на свързани с шума експлоатационни ограничения. Целта да се хармонизира подходът при прилагането на балансиращия подход би трябвало да доведе в съответствие с Директива 2002/49/ЕО относно оценката и управлението на шума в околната среда от 25 юни 2002 г. до по-добро равнище на защита за засегнатите от шума на въздушния транспорт;

12. приветства целта за по-нататъшно либерализиране на пазара за наземно обслужване. Това води до повече конкуренция и в крайна сметка до още по-добро качество на услугите. За да се избегне неблагоприятно въздействие върху съществуващите условия на заетост, сигурността на въздушния транспорт и капацитета на летищата, би трябвало да е възможно на летищата да се отчитат по подходящ начин местните особености. Освен това трябва да се внимава разпоредбите да не водят до неравнопоставено третиране на предприятията за услуги. Целта на Европейската комисия за избягване на нарушенията на конкуренцията може да бъде постигната, само ако към всички заинтересовани страни се подхожда по един и същ начин;

13. изразява безпокойство във връзка с предложенията на Комисията и с още по-драстичните предложения на Съвета, съдържащи се в неговия „общ подход“, за регулиране на таксите за инфраструктурата за наземно обслужване в съответствие с разпоредбите на Директивата за летищните такси (Директива 2009/12/ЕО) и отвъд тяхното приложно поле. Тези такси обикновено съставляват много малък процент от общите летищни приходи, особено в регионалните летища, които едва покриват новия предложен праг от два милиона пътници годишно и представляват малки суми и в абсолютно изражение. Възможно е административните разходи да се окажат по-големи от евентуалните ползи, като се има предвид съществуващото задължение на летищата да налагат такива такси по обективен и прозрачен начин;

14. подчертава значимостта на общата авиация за въздушния транспорт в ЕС. Тя позволява на предприемачите, които създават богатство и заетост, да пътуват по максимално гъвкав начин и увеличава икономическата сила на периферните региони и на най-отдалечените региони. Това е особено важно, когато се обсъжда въпросът за слотовете и достъпността на летищата;

Експлоатационни ограничения, свързани с шума (относно COM(2011) 828 final)

15. приветства целта да се уточнят процедурите и правилата за въвеждане на експлоатационни ограничения, свързани с шума, и процесът на оценка да стане по-прозрачен. С това се цели да се противодейства на засега несъгласуваното прилагане на директивата в държавите членки. Освен това засегнатите от шума на въздушния транспорт получават сравнимо равнище на шумова защита. При все това Комитетът отбелязва, че проекторегламентът все още не съответства на Директива 2002/49/ЕО относно оценката и управлението на шума в околната среда, по-специално по отношение на оценката на шума и анализа на

разходната ефективност, и следователно би създал голяма административна тежест, а оттук и значителни разходи, и би отслабил одобрението на обществото за въздушния транспорт;

16. очаква, че с преобразуването на досегашната директива в регламент се повишава ефективността на мерките за шумова защита и се избягват нарушения на конкуренцията в рамките на Европейския съюз;

17. одобрява подхода на Европейската комисия в рамките на балансиращия подход да се избира най-ефективната по отношение на разходите мярка, за да се постигнат целите за намаляване на шума. При все това обаче здравето и безопасността на живеещите в близост до летищата също трябва да бъдат вземани предвид в максимална степен, което да не е само въпрос на желание. По този начин държавите членки имат възможността да съчетаят икономическите последици от мерките за шумова защита с основателната необходимост от защита на засегнатите от шума на въздушния транспорт;

18. одобрява по принцип целта да се увеличат пределно допустимите стойности за слабо съобразените въздухоплавателни средства. С това се взема предвид постигнатият технически напредък при разработването на по-тихи самолети. Комитетът обаче отбелязва, че товарните самолети по-рядко ще изпълняват строгите пределно допустими стойности в размер до 10 EPNdB (ефективно доловими шумови децибели) отколкото пътническите самолети. В резултат на това авиокомпаниите за товарен транспорт ще бъдат несъразмерно по-силно засегнати от евентуалната забрана на „слабо съобразените въздухоплавателни средства“. По тази причина Комитетът препоръчва пределно допустимата стойност да се покачи в по-малка степен в рамките на подходящ преходен период. При покачване на пределно допустимата стойност дори само до 8 EPNdB може да се очаква значително намаляване на шума;

19. смята, че е необходим независим апелативен орган на равнището на държавите членки;

20. приветства прилагането на балансиращия подход, за да се редуцира или съответно ограничи равнището на излагането на шум за засегнатите. Това осигурява на държавите членки необходимата гъвкавост при управлението на шума. При това Комитетът е съгласен с възгледа на Европейската комисия, че експлоатационните ограничения би трябвало да се прилагат само като крайна мярка;

21. подкрепя целта да се уточнят правилата за оценка на шума от въздухоплавателни средства и процесът на оценяване да стане по-прозрачен. Предвидената консултация със засегнатите от шума ще доведе до по-голямо одобрение при прилагане на мерките за намаляване на шума. Въпреки това Комитетът препоръчва на държавите членки да се предостави подходящо поле за действие при определянето на състава на предвидения в предложението за регламент „форум за техническо сътрудничество“. Доколкото в държавите членки вече са създадени подобни комисии, би трябвало да е възможно те да бъдат признати, вместо да се създават допълнителни органи;

22. смята, че споменатият в Приложение I на предложението за регламент метод за оценка на шума, който се основава на Доклад Дос 29 на Европейската конференция за гражданска авиация „Доклад относно стандартен метод за изчисляване на шумовите изолинии около гражданските летища“, не е пригоден да увеличи прозрачността на процедурата за оценка на шума. Един допълнителен метод за оценка ще доведе до това, че ще се загуби възможността за сравняване например с Директивата относно шума в околната среда или националните правила за изчисляване и ще възникне допълнителна бюрократична тежест. Следователно за оценката на шума би трябвало да се използва Директивата относно шума в околната среда (Директива 2002/49/ЕО);

23. смята, че предвиденото право на надзор на Европейската комисия да оценява експлоатационни ограничения преди тяхното въвеждане и съответно да ги отменя, надхвърля допустимата съгласно принципа на субсидиарност степен на правомощия на Комисията. Експлоатационните ограничения трябва да бъдат определяни от регионалните власти в съответствие с местната ситуация и местните особености. Допълнително право на надзор на Европейската комисия нито е необходимо, нито пропорционално. Освен това, така по никакъв начин не може да се допринесе за постигане на целта на регламента да се намали броят на хората, изложени на въздействието на шума от въздухоплавателни средства;

24. смята, че определението на понятията „въздухоплавателно средство“ и „слабо съобразени въздухоплавателни средства“, актуализирането на пределно допустимите стойности на шума и на процедурата на сертифициране, както и измененията на метода и техническия доклад са съществени елементи на регламента. В това отношение тези положения не са подходящи за това на Комисията да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз;

Наземни услуги (относно COM(2011) 824 final)

25. споделя схващането на Европейската комисия, че наземните услуги имат ключова роля във веригата на въздушния транспорт. Ефективните и качествените наземни услуги допринасят значително за гарантирането на действаща и конкурентоспособна система на въздушния транспорт;

26. приветства по-нататъшното отваряне и хармонизиране на достъпа до пазара на наземно обслужване. Поради това може да се очаква, че качеството на предлаганите наземни услуги по летищата на Общността ще продължи да се подобрява. Това е от полза и за авиокомпаниите, спедиторите и пътниците. За да се избегнат неблагоприятни последици за съществуващите трудови правоотношения, сигурността на въздушния транспорт и капацитета на летищата, би трябвало да е възможно да се вземат предвид по подходящ начин местните особености на летищата;

27. приветства разпоредба за прехвърляне на персонал между отделните доставчици на услуги. Във връзка с това Комитетът отправя искане да се провери дали може да се използва възможността (произтичаща непосредствено от член 4, параграф 5 на Регламент (ЕО) № 1370/2007) държавите членки да определят прехвърлянето на персонал посредством възлагащи органи без допълнителни актове за транспониране, както и във връзка с прехвърлянето на персонал дали могат да бъдат дефинирани евентуални параметри на това прехвърляне;

28. изтъква, че не всички разпоредби относно разрешителната процедура са достатъчно добре разработени. По-специално трябва да се стремим към подобрения по въпроса за определяне

на времевата последователност на отделните етапи на процедурата, като се предвиди специален режим, който ще позволи да се премахне непрактичният отлагач ефект на евентуални обжалвания и да се внесат подобрения в отговорността при провеждането на разрешителната процедура, както и в критериите за възлагане;

29. споделя виждането на Европейската комисия, че на летищата се отнежда решаваща роля за координиране на доставчиците на наземно обслужване. Комитетът обаче отбелязва, че летищата могат да изпълняват тази функция, само ако за това се осигурят необходимите законови рамкови условия в самите държави членки. Освен това тези задачи пораждат допълнителни разходи, които летищата много трудно могат да компенсират на пазара;

30. подчертава, че по-нататъшното отваряне на пазара не бива да води до отрицателни последици за сигурността на въздухоплаването. За да се гарантира високото равнище на сигурност по летищата на Общността, е необходимо на персонала да се предоставя подходящо образование и обучение;

31. смята, че е важно продължителността на обучението да бъде определена така, че да се осигурява подходящо качество на наземното обслужване. При положение, че наземното обслужване получава разрешително, което се признава във всички държави членки, Комитетът препоръчва обхватът на образованието и обучението да се определи така, че да се създадат сравними стандарти на квалификацията. Тук трябва да се взема предвид и разходната ефективност и насърчаването на заетостта;

32. установява, че възлагането на услуги на подизпълнители е запазено само за трети страни. Операторите на летища и ползвателите на летища не получават тази възможност. От гледна точка на Комитета това представлява дискриминация, която води до нарушаване на конкуренцията и е в разрез с целта на предложението за регламент да се засили конкуренцията. При спазването на прецизни правила би трябвало да се позволи предоставянето на договори на подизпълнители за всички доставчици на наземно обслужване;

Слотове (относно COM(2011) 827 final)

33. смята, че преработването на регламента оказва важен принос за по-ефективното използване на недостатъчния капацитет на инфраструктурата. С оглед на прогнозирания растеж на въздушния транспорт и летищната инфраструктура, която не нараства в същия обем, пред авиокомпаниите се поставят все повече ограничения, пречещи им да предоставят в достатъчна степен търсените транспортни услуги. Това е препятствие за икономическото развитие на въздушния транспорт, а отгук и за регионите;

34. счита че в случаите, в които към независимия надзорен орган е отправено искане да вземе решение относно размера на таксите, налагани за използване на централизираната инфраструктура, управляващият орган на централизираната инфраструктура би следвало да има право да възстановява таксите от ползвателите в първоначално предположения им размер до момента, в който независимият надзорен орган не издаде окончателното си решение. Това би намалило стимула да се отправят недобросъвестни оплаквания във връзка с решенията за размера на таксите;

35. по принцип приветства въвеждането на пазарни инструменти за предоставяне на слотове. С това се гарантира, че онези авиокомпаниии, които получат даден слот, могат да го използват по най-добрия начин. Трябва да се внимава да продължи бъде гарантирана връзката на регионите с мрежата на въздушния транспорт;

36. отбелязва, че не са посочени в достатъчна степен всички последици от търговията със слотове. По-специално Европейската комисия не споменава как търговията със слотове ще се отрази върху регионалните летища, а по този начин и върху регионалните връзки;

37. смята, че е възможно авиокомпаниите със слотове на летища, които са натоварени транспортни центрове, да ги предоставят приоритетно на транспорта на дълги разстояния. Това ще отслаби връзките на регионалните летища с транспортните центрове. Следователно Комитетът приканва да се предвидят подходящи мерки, за да се гарантира връзката на регионите със световната мрежа на въздушния транспорт;

38. приветства намерението да се засили независимостта на летищния координатор. Предложението за регламент дава на авиокомпаниите възможност в бъдеще да могат да прехвърлят своите слотове и срещу парична компенсация. Прехвърлянето е обвързано със съгласието на летищния координатор и той трябва да го потвърди. Затова Комитетът смята, че е изключително важно летищният координатор да може да вземе независимо и обективно решение;

39. смята, че безплатното предоставяне на слотове, с цел само впоследствие те да могат да бъдат продадени, не е целесъобразно. Авиокомпаниите би трябвало да получават разрешение за търговия със слотове по-специално тогава, когато могат да докажат, че те и преди са използвали редовно слотовете;

40. смята, че е приемлива промяната на правилото за минимално ползване на слотовете. Тази мярка увеличава натиска за това получените слотове да се използват по-добре. Едновременно с това трябва да се гарантира, че се отчетат

извънредни обстоятелства (например стачки, вулканична пепел). Може да се очаква, че в бъдеще повече слотове ще бъдат връщани в пула или ще бъдат продавани на друга авиокомпания. Това улеснява пазарен достъп на други въздушни превозвачи до натоварени летища;

41. приветства възможността посредством системата за летищни такси летищата да могат да отнемат възможно най-рано неизползвани и съответно резервирани слотове. Това гарантира, че слотовете няма да бъдат блокирани, а ще могат да бъдат използвани от други авиокомпани;

42. признава значението на разпоредбата за „местните правила“ като гаранция, че регулаторната рамка ще осигурява достатъчна гъвкавост в онези региони и летища в тях, в които са налице специфични условия, изискващи съответно внимание. При подобни обстоятелства е необходимо да има участие на регионите, за да се осигури оптимално и ефективно използване на капацитета на отделните летища;

43. счита, че предложеното право на Европейската комисия да посочва летищата, които ще бъдат категоризирани като „летище от мрежата“, въз основа на което тя може да поиска от държавите членки да третират отделни летища по специфичен начин и отделно от останалите, превишава нейните правомощия съгласно принципа на субсидиарност;

44. изразява загриженост по отношение на въвеждането от Европейската комисия на понятието „управителен орган на мрежата“, по-специално във връзка с предложеното предоставяне на значителни и широки правомощия на този орган, в отсъствието на ясно определение на правилата за неговото управление.

II. ПРЕПОРЪКИ ЗА ИЗМЕНЕНИЯ

Изменение 1

Експлоатационни ограничения, свързани с шума (относно COM(2011) 828 final)

Член 2

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
(4) „слабо съобразено въздухоплавателно средство“ означава гражданско въздухоплавателно средство, което отговаря на граничните стойности за сертифициране в том 1, част II, глава 3 от приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване (наричана по-долу „Чикагската конвенция“) с кумулативен марж по-малък от 10 EPNdB (ефективно доловими шумови децибели), като кумулативният марж е изразената в EPNdB стойност, получена чрез сумиране на индивидуалните маржове (т.е. разликите между сертифицираното ниво на шума и максимално допустимото ниво на шума) във всяка от трите референтни точки за измерване на шума, определени в том 1, част II, глава 4 от приложение 16 към Чикагската конвенция;	(4) „слабо съобразено въздухоплавателно средство“ означава гражданско въздухоплавателно средство, което отговаря на граничните стойности за сертифициране в том 1, част II, глава 3 от приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване (наричана по-долу „Чикагската конвенция“) с кумулативен марж по-малък от 10 EPNdB (ефективно доловими шумови децибели) <u>за преходен период от 4 години и след това кумулативен марж по-малък от 10 EPNdB</u> , като кумулативният марж е изразената в EPNdB стойност, получена чрез сумиране на индивидуалните маржове (т.е. разликите между сертифицираното ниво на шума и максимално допустимото ниво на шума) във всяка от трите референтни точки за измерване на шума, определени в том 1, част II, глава 4 от приложение 16 към Чикагската конвенция;

Изложение на мотивите

- 1 Товарните самолети покриват много по-рядко изискването за предложената в предложението за регламент пределно допустима стойност от 10 EPNdB, отколкото пътническите самолети. Следователно авиокомпаниите за товарен транспорт са несъразмерно по-силно засегнати от евентуална забрана на „слабо съобразените въздухоплавателни средства“.
- 2 С въвеждането на подходящ преходен период авиокомпаниите получават възможността да могат да планират и осъществяват евентуално необходимото модернизиране на своя авиофлот в съответствие с икономическите условия.

Изменение 2*Експлоатационни ограничения, свързани с шума (относно COM(2011) 828 final)*

Член 10

Проектостановище	Изменение
1. При поискване от държава-членка или по своя собствена инициатива и без да се засягат текущите процедури за обжалване, Комисията може да извърши надзор над решение за експлоатационно ограничение преди неговото прилагане. Когато Комисията констатира, че решението не отговаря на изискванията, определени в настоящия регламент, или по друг начин противоречи на правото на Съюза, тя може временно да преустанови решението.	1. При поискване от държава-членка или по своя собствена инициатива и без да се засягат текущите процедури за обжалване, Комисията може да извърши надзор над решение за експлоатационно ограничение преди неговото прилагане. Когато Комисията констатира, че решението не отговаря на изискванията, определени в настоящия регламент, или по друг начин противоречи на правото на Съюза, тя може временно да преустанови решението.
2. Компетентните органи предоставят на Комисията информацията, която доказва съответствието с настоящия регламент.	2. Компетентните органи предоставят на Комисията информацията, която доказва съответствието с настоящия регламент.
3. Комисията взема решение дали съответният компетентен орган може да въведе експлоатационното ограничение в съответствие с процедурата по консултиране, установена в член 13, параграф 2, като по-специално отчита критериите в приложение II. Комисията уведомява за решението си Съвета и съответната държава-членка.	3. Комисията взема решение дали съответният компетентен орган може да въведе експлоатационното ограничение в съответствие с процедурата по консултиране, установена в член 13, параграф 2, като по-специално отчита критериите в приложение II. Комисията уведомява за решението си Съвета и съответната държава-членка.
4. Ако Комисията не вземе решение в срок от шест месеца, след като получи информацията по параграф 2, компетентният орган може да приложи планираното решение за оперативно ограничение.	4. Ако Комисията не вземе решение в срок от шест месеца, след като получи информацията по параграф 2, компетентният орган може да приложи планираното решение за оперативно ограничение.

Изложение на мотивите

- 1 Експлоатационните ограничения би трябвало, както досега, да могат да бъдат определяни единствено от държавите членки. Съветът вече се произнесе по този въпрос и заличи съответния член в предложението на Комисията. Горепосоченото заличаване е освен това в съответствие с параграф 23 на настоящото проектостановище.
- 2 Сегашната формулировка на член 10 би могла да постави под съмнение местните споразумения за посредничество. Тези споразумения между летищата, съответния регион и гражданите често биват постигнати след години трудни и изтощителни преговори. Германският и австрийският Бундесрат, Френският сенат и Първата камера в Нидерландия заключиха, че правото на надзор на Комисията по член 10 е в нарушение на принципа на Европейския съюз за субсидиарността.

Изменение 3*Експлоатационни ограничения, свързани с шума (относно COM(2011) 828 final)*

Член 11

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 12 във връзка със:	На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 12 във връзка със:
(а) измененията на определенията на въздухоплавателни средства в член 2, точка 3 и на слабо съобразени въздухоплавателни средства в член 2, точка 4;	(а) измененията на определенията на въздухоплавателни средства в член 2, точка 3 и на слабо съобразени въздухоплавателни средства в член 2, точка 4;

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
б) измененията и актуализациите на стандартите за сертифициране на шума, предвидени в член 4 и член 8; и на процедурата за сертифициране, предвидена в член 6, параграф 1;	б) измененията и актуализациите на стандартите за сертифициране на шума, предвидени в член 4 и член 8; и на процедурата за сертифициране, предвидена в член 6, параграф 1;
(в) измененията на метода и техническия доклад, определени в приложение I.	(в) измененията на метода и техническия доклад, определени в приложение I.

Изложение на мотивите

Определението на понятията „въздухоплавателно средство“ и „слабо съобразени въздухоплавателни средства“, промяната на пределните стойности на шума и на процедурата на сертифициране, както и измененията на метода и техническия доклад са съществени елементи на регламента. В това отношение тези положения не са подходящи за това на Европейската комисия да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Изменение 4

Експлоатационни ограничения, свързани с шума (относно COM(2011) 828 final)

Член 12

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
1. Правомощията за приемане на делегирани актове се предоставят на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.	1. Правомощията за приемане на делегирани актове се предоставят на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Делегирането на правомощия по член 11 се дава за неопределен период от време, считано от датата на влизане в сила на настоящия регламент.	2. Делегирането на правомощия по член 11 се дава за неопределен период от време, считано от датата на влизане в сила на настоящия регламент.
3. Делегирането на правомощия по член 11 може да бъде оттеглено от Европейския парламент или от Съвета. С оттеглянето се прекратява делегирането на правомощия, посочено в това решение. 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 валидността на делегираните актове, които вече са в сила.	3. Делегирането на правомощия по член 11 може да бъде оттеглено от Европейския парламент или от Съвета. С оттеглянето се прекратява делегирането на правомощия, посочено в това решение. 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 валидността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията уведомява едновременно Европейския парламент и Съвета за него.	4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията уведомява едновременно Европейския парламент и Съвета за него.
5. Делегиран акт, приет съгласно член 11, влиза в сила само в случай, че нито Европейският парламент, нито Съветът са повдигнали възражения в срок от два месеца от уведомлението до тях за съответния акт, или ако преди този срок Европейският парламент и Съветът съвместно са уведомили Комисията, че са решили да не повдигат възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.	5. Делегиран акт, приет съгласно член 11, влиза в сила само в случай, че нито Европейският парламент, нито Съветът са повдигнали възражения в срок от два месеца от уведомлението до тях за съответния акт, или ако преди този срок Европейският парламент и Съветът съвместно са уведомили Комисията, че са решили да не повдигат възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Изложение на мотивите

Изменение 3 и изменение 4 са пряко свързани. Предложеното заличаване на член 11 обуславя заличаване на член 12.

Изменение 5

Наземни услуги (относно COM(2011) 824 final)

Член 13

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
<p>Член 13</p> <p><i>Островни летища</i></p> <p>При избора на доставчици на наземно обслужване на летище, предвиден в членове 7—10, дадена държава-членка може да разшири обхвата на задължението за обществена услуга върху други летища в същата държава-членка, при условие че:</p> <p>а) тези летища са разположени на острови в същия географски регион и</p> <p>б) всяко от тези летища има обем на трафика, не по-малък от 100 000 превозени пътници годишно;</p> <p>в) и това разширяване на обхвата е одобрено от Комисията.</p> <p>Решението за одобряване на разширяването на обхвата е акт за изпълнение, който се приема в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 43, параграф 2. Настоящата разпоредба не засяга правилата на ЕС за държавните помощи.</p>	<p>Член 13</p> <p><i>Островни летища</i></p> <p>При избора на доставчици на наземно обслужване на летище, предвиден в членове 7—10, дадена държава-членка може да разшири обхвата на задължението за обществена услуга върху други летища в същата държава-членка, при условие че:</p> <p>а) тези летища са разположени на острови в същия географски регион и</p> <p>б) всяко от тези летища има обем на трафика, не по-малък от 100 000 превозени пътници годишно;</p> <p>в) и това разширяване на обхвата е одобрено от Комисията.</p> <p><u>По отношение на островните летища, когато липсва икономически интерес за предприятията или въздушните превозвачи да предоставят услугите, предвидени в член 6, параграф 2, задължението за осигуряването на тези услуги, които са жизненоважни за доброто функциониране на инфраструктурата, може да бъде поето от летищните оператори.</u></p> <p>Решението за одобряване на разширяването на обхвата е акт за изпълнение, който се приема в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 43, параграф 2. Настоящата разпоредба не засяга правилата на ЕС за държавните помощи.</p>

Изложение на мотивите

В член 13 на предложението, който се отнася до възможността за разширяване на задължението за предоставяне на обществена услуга върху островните летища, следва да се добави, че по отношение на островните летища операторите са задължени да предоставят услугите, предвидени в член 5, параграф 2 на предложението, т.е. обслужването на багаж, обслужването на перона, обслужването с горива и масла и обслужването на товари и пощенски пратки. Когато предоставянето на тези услуги не е икономически рентабилно и поради тази причина никое предприятие не проявява интерес към тях, нито самите въздушни превозвачи са заинтересовани да ги осигуряват, операторът на летището следва да поеме задължението да предоставя тези услуги, като има предвид жизненоважния характер на тази инфраструктура не само за осигуряването на достъпност и свързаност между острова – който не разполага със сравними алтернативни средства – и външния свят, но и защото тя е необходима за предоставянето на основни публични услуги, като спешна медицинска помощ, противопожарни услуги, наблюдение и спасителни операции в морето и други услуги, които се извършват от тези летища посредством въздухоплавателни средства (хеликоптери) и не могат да бъдат осигурени по друг начин (например неосигуряване на гориво).

Изменение 6

Наземни услуги (относно COM(2011) 824 final)

Член 28, параграф 6

Проектостановище	Изменение
<p>Когато Комитетът на ползвателите на летището не е съгласен с такса, определена от управляващия орган на летището или, когато е уместно, управляващия орган на централизираната инфраструктура, той може да поиска независимият надзорен орган на съответната държава-членка да вземе решение относно размера на таксата.</p>	<p>Когато Комитетът на ползвателите на летището не е съгласен с такса <u>за централизирана инфраструктура</u>, определена от управляващия орган на летището или, когато е уместно, управляващия орган на централизираната инфраструктура, той може да поиска независимият надзорен орган на съответната държава-членка да <u>разгледа обосновката на решението</u> вземе решение относно размера на таксата.</p>

Изложение на мотивите

С настоящото предложение всъщност се въвежда подробна процедура за обжалване в случай на несъгласие с таксите, което може да доведе до значителни разходи, както във финансово отношение, така и по отношение на необходимото време за управление. В някои летища, чиито приходи от такси за наземно обслужване възлизат на по-малко от 1 % от общите приходи този подход е непропорционален.

Изменение 7

Наземни услуги (относно COM(2011) 824 final)

Член 28 – нов параграф 8

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
	<p><u>Член 28 – Такси за централизираните инфраструктури и инсталациите (нов параграф 8)</u> <u>В случаите, в които към независим надзорен орган е отправено искане да вземе решение относно размера на таксата за наземно обслужване в съответствие с параграф 6 от настоящия член, управляващият орган на инфраструктурата си запазва правото да възстановява таксата за използването на въпросната инфраструктура в първоначално предложения ѝ размер до момента, в който независимият надзорен орган не издаде окончателното си решение. Ако независимият надзорен орган определи, че размерът на оспорваните такси е бил прекомерен, управляващият орган на инфраструктурата възстановява сумата от превишението по възстановяването на таксите на ползвателите на дадената инфраструктура.</u></p>

Изложение на мотивите

За да се избегне появата на ситуация, в която се отправят недобросъвестни оплаквания с единствената цел да се отложи прилагането на дадена такса до момента на постигане на решение във връзка с несъгласие от страна на ползвателите, е важно летишните власти да могат да възстановяват таксите на първоначално предложеното им равнище в момента, в който са били определени. Този въпрос е важен за регионалните летища, чиито доход от невъздухоплавателни услуги често е ограничен, особено ако в тези летища преобладават превозвачи, които налагат правилото за „един куфар“. Това би бил един неутрален от приходна гледна точка метод за стимулиране на сътрудничеството в летишната индустрия, подобно на системата от такси, които използват летищата, за да насърчават авиокомпаниите да връщат ненужни или резервирани слотове.

Изменение 8

Наземни услуги (относно COM(2011) 824 final)

Член 32, параграф 3

Проектостановище	Изменение
<p>Доставчиците на наземно обслужване и самообслужващите се ползватели на летището спазват тези минимални стандарти за качество. Освен това ползвателите на летището и доставчиците на наземно обслужване спазват минималните стандарти за качество в договорните си взаимоотношения.</p>	<p>Доставчиците на наземно обслужване и самообслужващите се ползватели на летището спазват тези минимални стандарти за качество. Освен това ползвателите на летището и доставчиците на наземно обслужване спазват минималните стандарти за качество в договорните си взаимоотношения.</p> <p><u>Летищният оператор има право да налага минималните стандарти за качество. Преприетите мерки трябва да бъдат прозрачни, пропорционални и недискриминационни.</u></p>

Изложение на мотивите

С оглед на значението на наземното обслужване за безпроблемното функциониране на летищата, са необходими целесъобразни и пропорционални мерки за прилагане, за да се гарантира спазване на минималните стандарти.

Изменение 9

Наземни услуги (относно COM(2011) 824 final)

Член 35

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
1. Без да се засягат параграфи 2, 3 и 4, доставчиците на наземно обслужване могат да наемат подизпълнители.	1. Без да се засягат параграфи 2, 3 и 4 , доставчиците на наземно обслужване <u>и самообслужващите се ползватели</u> могат да наемат подизпълнители.
2. Самообслужващите се ползватели на летището могат да възлагат на подизпълнител услугите по наземно обслужване, само когато временно не са в състояние да извършват самообслужване поради непреодолима сила.	2. Самообслужващите се ползватели на летището могат да възлагат на подизпълнител услугите по наземно обслужване, само когато временно не са в състояние да извършват самообслужване поради непреодолима сила.
3. Подизпълнителите не могат да възлагат на подизпълнител услугите по наземно обслужване.	3.2. Подизпълнителите не могат да възлагат на подизпълнител услугите по наземно обслужване.
4. Доставчиците на наземно обслужване по член 11, параграф 1 не могат да възлагат на подизпълнител услугите по наземно обслужване, освен ако временно не са в състояние да предоставят тези услуги поради непреодолима сила.	4. Доставчиците на наземно обслужване по член 11, параграф 1 не могат да възлагат на подизпълнител услугите по наземно обслужване, освен ако временно не са в състояние да предоставят тези услуги поради непреодолима сила.
5. Всеки доставчик на наземно обслужване и самообслужващ се ползвател на летището, който използва един или повече подизпълнители, гарантира, че подизпълнителите спазват задълженията, които имат доставчиците на наземно обслужване съгласно настоящия регламент.	5.3. Всеки доставчик на наземно обслужване и самообслужващ се ползвател на летището, който използва един или повече подизпълнители, гарантира, че подизпълнителите спазват задълженията, които имат доставчиците на наземно обслужване съгласно настоящия регламент.
6. Всеки доставчик на наземно обслужване и самообслужващ се ползвател на летището, който използва един или повече подизпълнители, съобщава на управляващия орган на летището името и дейностите на съответния подизпълнител.	<u>4. Възлагането на подизпълнители е възможно единствено за изпълнители, които са доказали своята квалификация и надеждност.</u>
7. Когато доставчик на наземно обслужване кандидатства за разрешение за предоставяне на услуги по наземно обслужване съгласно процедурата за подбор, установена в член 7, той посочва броя, дейностите и имената на подизпълнителите, които възнамерява да използва.	<u>5. Възлагащият орган може да ограничи броя на подизпълнителите, когато това е необходимо на основание наличност на площ и капацитет.</u>
6. Всеки доставчик на наземно обслужване и самообслужващ се ползвател на летището, който използва един или повече подизпълнители, съобщава на управляващия орган на летището името и дейностите на съответния подизпълнител.	6. Всеки доставчик на наземно обслужване и самообслужващ се ползвател на летището, който използва един или повече подизпълнители, съобщава на управляващия орган на летището името и дейностите на съответния подизпълнител.
7. Когато доставчик на наземно обслужване кандидатства за разрешение за предоставяне на услуги по наземно обслужване съгласно процедурата за подбор, установена в член 7, той посочва броя, дейностите и имената на подизпълнителите, които възнамерява да използва.	7. Когато доставчик на наземно обслужване кандидатства за разрешение за предоставяне на услуги по наземно обслужване съгласно процедурата за подбор, установена в член 7, той посочва броя, дейностите и имената на подизпълнителите, които възнамерява да използва.

Изложение на мотивите

1. Забраната за летищата и ползвателите на летища да възлагат на подизпълнители извършването на услуги води до дискриминацията им спрямо останалите доставчици на услуги по наземно обслужване и нарушава конкуренцията. Това не е съгласувано с целта на предложението за регламент да се засили конкуренцията.
2. Изискванията за качество и надеждност на услугите трябва да се изпълняват в еднаква степен както от подизпълнителите, така и от възложителите. Освен това на летищата следва да се позволи да ограничават броя на подизпълнителите, когато това е необходимо поради наличната площ.

Изменение 10*Разпределяне на слотове (относно COM(2011) 827 final)*

Член 3, параграф 3, точка ii

Проектостановище	Изменение
ii) след искане от страна на Комисията, 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.	ii) след искане от страна на Комисията, 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 мрежата летището и плана за управление на летището мрежата в съответствие с член 6, параграф 7 от Регламент (ЕС) № 677/2011 на Комисията.

Изложение на мотивите

Управителният орган на мрежата следва да играе ролята на координатор на равнището на мрежата, а не да дава насоки на местно равнище. Всяко летище отговаря за собствения си оперативен план, а не управителният орган на мрежата.

Изменение 11*Разпределяне на слотове (относно COM (2011) 827 final)*

Член 3, параграф 9

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
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.	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.

Изложение на мотивите

Определението за „летище от мрежата“ в настоящите предложения на ЕК е много широко и предоставя правомощия на Комисията да взема субективни решения за това дали дадено летище оказва „въздействие върху функционирането на европейската мрежа за управление на въздушното движение“. По-конкретно, съществува по-голяма вероятност регионалните летища да усетят „внезапно и значително увеличение на трафика“, така че понятието за „летище от мрежата“ и свързаните с него задължения следва да се премахнат или поне да бъдат по-строго определени. Няма основание този параграф да бъде включен, тъй като понятието „летище от мрежата“ не се отнася за този регламент.

Изменение 12*Разпределяне на слотове (относно COM (2011) 827 final)*

Член 3, параграф 10

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
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.	Ако бъде взето решение съгласно параграфи 6 или 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.

Изложение на мотивите

Вж. изменение 11.

Изменение 13

Разпределяне на слотове (относно COM (2011) 827 final)

Член 5, параграф 1

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
<p>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.</p>	<p>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.</p>

Изложение на мотивите

Държавите членки, а не Европейската комисия, са отговорни за всички свои летища, без значение дали са летища, управлявани по график или координирани летища.

Изменение 14

Разпределяне на слотове (относно COM (2011) 827 final)

Член 6

Текст, предложен от Комисията	Изменение
<p>Член 6</p> <p><i>Прозрачност на дейностите по координиране и управление по график</i></p> <p>1. В края на всеки период на часово планиране координаторът или ръководителят на графика представя на заинтересованите държави членки и на Комисията отчет за дейността, в който се описва общото положение при разпределянето на слотове и/или управлението по график. В доклада се разглежда, по-специално, член 9, параграф 5 и членове <u>13</u> и <u>18</u>, както и евентуалните оплаквания, подадени в координационния комитет във връзка с прилагането на членове <u>9</u> и <u>10</u>, 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.</p> <p>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.</p> <p>3. Координаторът поддържа актуализирана електронна база данни с безплатен достъп, съдържаща следната информация:</p>	<p>Член 6</p> <p><i>Прозрачност на дейностите по координиране и управление по график</i></p> <p>1. В края на всеки период на часово планиране координаторът или ръководителят на графика представя на заинтересованите държави членки и на Комисията отчет за дейността, в който се описва общото положение при разпределянето на слотове и/или управлението по график. В доклада се разглежда, по-специално, член 9, параграф 5 и членове <u>13</u> и <u>18</u>, както и евентуалните оплаквания, подадени в координационния комитет във връзка с прилагането на членове <u>9</u> и <u>10</u>, 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.</p> <p>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.</p> <p>3. Координаторът поддържа актуализирана електронна база данни с безплатен достъп <u>за всички заинтересовани лица</u>, съдържаща следната информация:</p>

Изложение на мотивите

По отношение на прозрачността на информацията и достъпа до нея, в член 6 от предложението се предвижда координаторът да поддържа електронна база данни с безплатна информация. Необходимо е изрично да се добави, че тази информация следва да бъде на разположение на всеки, а не само на летищата и въздушните

превозвачи. В предишния регламент (ЕИО) № 95/93 тази информация беше ограничена до „заинтересованите страни (въздушните превозвачи), и по-специално (...) членовете и наблюдателите на координационния комитет“, като другите заинтересовани страни, като териториалните администрации, нямаха достъп до нея. Това вече е коригирано в предложението (вж. последния заличен параграф на страница 33 от COM 827); въпреки това настояваме изрично да се посочи, че информацията от базите данни следва се предоставя на всяко заинтересовано лице (местни администрации, университетски изследователски центрове и дори консултанти, работещи за подобряването на публичните политики и предприемаческите инициативи). Подобно отваряне по никакъв начин няма да наруши правилата за свободната конкуренция, нито ще засегне фирмената тайна на стратегиите на предприятията, тъй като цялата тази информация предварително е предоставена на разположение на въздушните превозвачи. От друга страна, информационните и комуникационните технологии позволяват тази информация да се съхранява и предоставя незабавно на всяко заинтересовано лице, безплатно или на пренебрежимо ниска цена. Затова тази информация трябва да бъде на разположение на обществеността, тъй като представлява ценен инструмент не само за подобряване на прозрачността на процедурите за разпределение на слотовете, но и за по-доброто програмиране и планиране в отрасъла като цяло (хотели, ресторанти, развлечения) и улеснява координираното упражняване на административните правомощия, например планиране на кампании за насърчаване на туризма от регионалните власти, стратегии за договаряне с оператори, притежаващи контролни пакети и др.

Изменение 15

Разпределяне на слотове (относно COM (2011) 827 final)

Член 7, параграф 1

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
Въздушните превозвачи, които оперират или възнамеряват да оперират на летища от мрежата, на летища, управлявани по от 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 слотове съгласно член 2, точка 2).	Въздушните превозвачи, които оперират или възнамеряват да оперират на летища от мрежата , на летища, управлявани по от 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 слотове съгласно член 2, точка 2).

Изложение на мотивите

Вж. изменение 11.

Изменение 16

Разпределяне на слотове (относно COM (2011) 827 final)

Член 8, параграф 1

Текст, предложен от Комисията	Изменение
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, 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.	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, за националния надзорен орган на съответната държава-членка. <u>В случаи, когато това е обосновано, представителите на общините или регионите, в които се намира летището, могат да бъдат поканени да участват в координационния комитет.</u>

Изложение на мотивите

Искането в координационния комитет да бъдат включени и представители на местното самоуправление (общините и регионите) не е целесъобразно. Държавите членки вече са задължени за изпращат в този орган представители на националните надзорни органи. Участие следва да е възможно единствено в случаите, когато това се налага от особени обстоятелства.

Изменение 17

Разпределяне на слотове (относно СОМ (2011) 827 final)

Член 9, параграф 8

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
Освен това, координаторът взема под внимание допълнителните указания, възприети от въздушния транспорт по света или в рамките на 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 указания не нарушават независимия статут на координатора, съответстват на правото на Съюза, целят да подобрят ефективното използване на капацитета на летищата и са били съобщени предварително на Комисията и одобрени от нея.	Освен това, координаторът взема под внимание допълнителните указания, възприети от въздушния транспорт по света или в рамките на 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 указания не нарушават независимия статут на координатора, съответстват на правото на Съюза, <u>целят да подобрят ефективното използване на капацитета на летищата и са били съобщени предварително на Комисията и одобрени от нея. Местните правила се отнасят за разпределянето и следенето на слотовете. Те могат да се прилагат в случаите, когато резултатите и производителността могат да бъдат подобрени чрез прилагане на правила на местно равнище; те трябва да са прозрачни и недискриминационни.</u>

Изложение на мотивите

Местните правила съществуват и са жизненоважни за отчитането на съществуващите в някои местни летища специфични/местни обстоятелства (например околна среда, достъпност, географско разнообразие, специални метеорологични условия). Както трябва да се отчита местната ситуация и специфика, когато се обмислят експлоатационните ограничения по отношение на шума, при разпределянето на слотовете трябва да се отчитат и специфичните обстоятелства като гаранция, че регулаторната рамка ще е достатъчно гъвкава, за да може действително да осигури оптимално и ефективно използване на капацитета в отделните летища.

Изменение 18

Разпределяне на слотове (относно СОМ (2011) 827 final)

Член 12, параграф 1

Текст, предложен от Комисията	Изменение на КР
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.	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. <u>Държавите членки следва да обръщат специално внимание на въздушните маршрути, свързващи острови с тяхната територия.</u> 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.

Изложение на мотивите

Не са необходими по-строги разпоредби за резервиране. Досегашният проект за регламент вече предоставя на държавите членки достатъчни права за резервиране. Доколкото не е налице задължение за обществена услуга, за островните летища също не следва да се предвиждат възможности за резервиране, за да не се ограничава излишно конкуренцията.

Брюксел, 19 юли 2012 г.

Председател
на Комитета на регионите
Mercedes BRESSO
