



Издание
на български език

Законодателство

Година 63

3 юни 2020 г.

Съдържание

II Незаконодателни актове

РЕГЛАМЕНТИ

- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/734 на Комисията от 27 май 2020 година за одобрение на изменение, което не е несъществено, в продуктовата спецификация на наименование, вписано в регистъра на защитените наименования за произход и защитените географски указания [„Rheinisches Apfelkraut“ (ЗГУ)] 1
- ★ Регламент (ЕС) 2020/735 на Комисията от 2 юни 2020 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 142/2011 по отношение на използването на месокостно брашно като гориво в горивни инсталации ⁽¹⁾ 3
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/736 на Комисията от 2 юни 2020 година за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 по отношение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана или операционни ограничения в границите на Съюза ⁽¹⁾ 7

РЕШЕНИЯ

- ★ Решение за изпълнение (ЕС) 2020/737 на Комисията от 27 май 2020 година относно приложимостта на член 34 от Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на възлагането на поръчки за дейности, свързани с предоставянето на някои пощенски услуги в Дания (нотифицирано под номер C(2020) 3335) ⁽¹⁾ 23

⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП.

II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2020/734 НА КОМИСИЯТА

от 27 май 2020 година

за одобрение на изменение, което не е несъществуващо, в продуктовата спецификация на наименование, вписано в регистъра на защитените наименования за произход и защитените географски указания [„Rheinisches Apfelkraut“ (ЗГУ)]

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 1151/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. относно схемите за качество на селскостопанските продукти и храни ⁽¹⁾, и по-специално член 52, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) В съответствие с член 53, параграф 1, първа алинея от Регламент (ЕС) № 1151/2012 Комисията разгледа заявлението на Германия за одобрение на изменение в спецификацията на защитеното географско указание „Rheinisches Apfelkraut“, регистрирано по силата на Регламент за изпълнение (ЕС) № 1378/2011 на Комисията ⁽²⁾.
- (2) Тъй като въпросното изменение не е несъществуващо по смисъла на член 53, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1151/2012, в съответствие с член 50, параграф 2, буква а) от същия регламент Комисията публикува заявлението за изменение в *Официален вестник на Европейския съюз* ⁽³⁾.
- (3) Тъй като Комисията не получи никакви възражения по член 51 от Регламент (ЕС) № 1151/2012, изменението в продуктовата спецификация следва да бъде одобрено,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Одобрява се публикуваното в *Официален вестник на Европейския съюз* изменение в продуктовата спецификация на наименованието „Rheinisches Apfelkraut“ (ЗГУ).

Член 2

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

⁽¹⁾ ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 1.

⁽²⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) № 1378/2011 на Комисията от 20 декември 2011 г. за вписване на название в Регистъра на защитените наименования за произход и защитените географски указания [Rheinisches Apfelkraut (ЗГУ)] (ОВ L 343, 23.12.2011 г., стр. 18).

⁽³⁾ ОВ С 431, 23.12.2019 г., стр. 13.

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

Съставено в Брюксел на 27 май 2020 година.

За Комисията,
от името на председателя,
Janusz WOJŚCIECHOWSKI
Член на Комисията

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2020/735 НА КОМИСИЯТА**от 2 юни 2020 г.****за изменение на Регламент (ЕС) № 142/2011 по отношение на използването на месокостно брашно като гориво в горивни инсталации****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1069/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за установяване на здравни правила относно странични животински продукти и производни продукти, предназначени за консумация от човека, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1774/2002 ⁽¹⁾, и по-специално член 15, параграф 1, буква д) и член 27, първа алинея, буква и) от него,

като има предвид, че:

- (1) С Регламент (ЕС) № 142/2011 на Комисията ⁽²⁾ се определят мерки за прилагане на установените с Регламент (ЕО) № 1069/2009 правила за общественото здраве и здравето на животните, включващи изисквания към използването на странични животински продукти и производни продукти като гориво в горивни инсталации.
- (2) Месокостното брашно (МКБ) е животински протеин, получен от преработката на материали от категория 1 или 2. През последните десетилетия МКБ беше унищожавано като отпадък чрез изгаряне или съвместно изгаряне в съответствие с член 12, буква а) или б) от Регламент (ЕО) № 1069/2009. С цел устойчиво използване на енергийните източници промишлеността разработи технология за използването на МКБ като гориво в горивните уредби в съответствие с член 12, буква д) от посочения регламент за оползотворяване на получената при изгарянето му топлинна енергия.
- (3) С член 6 от Регламент (ЕС) № 142/2011 се определят правилата за одобряване на инсталациите за изгаряне, използващи оборски тор от селскостопански животни като гориво за горене. Необходимо е да се измени посоченият член, за да бъдат включени в него правилата относно използването на МКБ като гориво за горене.
- (4) С глава V от приложение III към Регламент (ЕС) № 142/2011 се определят правилата относно видовете инсталации и горива, които могат да се използват за горене, и специфичните изисквания за определени видове инсталации. Целесъобразно е да се предвидят правила относно горивните инсталации, в които се използва МКБ като гориво за горене, включващи нормите за допустими емисии и изискванията за мониторинг. Нормите за допустими емисии и изискванията за мониторинг, приложими за горивните инсталации, използващи като гориво оборски тор от домашни птици, следва да се прилагат и за използващите МКБ като гориво горивни инсталации с обща номинална входяща топлинна мощност, непревишаваща 50 MW, за да бъдат изпълнени относимите стандарти в областта на околната среда.
- (5) Настоящият регламент не следва да засяга задълженията по Директива 2010/75/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ⁽³⁾, с която се определя всеобхватен набор от правила за комплексно предотвратяване и контрол на замърсяването, произтичащо от промишлени дейности. С посочената директива се установяват също така правила, предназначени да предотвратят или — в случаите, когато това е практически неосъществимо, да намалят емисиите във въздуха, водите и земята и да предотвратят генерирането на отпадъци, с цел постигането на висока степен на опазване на околната среда като цяло. Инсталациите, в които се преработват странични животински продукти, попадат в обхвата на горната директива, при условие че преработвателният им капацитет е над 10 тона дневно. С директивата се въвежда задължението всички инсталации, попадащи в нейния обхват, да притежават разрешително, основаващо се на най-добрите налични техники (НДНТ). Заклученията за НДНТ, които са част от референтните документи за НДНТ, публикувани от Европейската комисия, служат за отправна точка при определяне на условията на разрешителното ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 1.

⁽²⁾ Регламент (ЕС) № 142/2011 на Комисията от 25 февруари 2011 г. за прилагане на Регламент (ЕО) № 1069/2009 на Европейския парламент и на Съвета за установяване на здравни правила относно странични животински продукти и производни продукти, предназначени за консумация от човека, и за прилагане на Директива 97/78/ЕО на Съвета по отношение на някои проби и артикули, освободени от ветеринарни проверки на границата съгласно посочената директива (ОВ L 54, 26.2.2011 г., стр. 1).

⁽³⁾ Директива 2010/75/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 24 ноември 2010 г. относно емисиите от промишлеността (комплексно предотвратяване и контрол на замърсяването) (ОВ L 334, 17.12.2010 г., стр. 17).

⁽⁴⁾ Референтният документ за НДНТ за кланиците и предприятията за странични животински продукти бе приет от Европейската комисия на 15 април 2005 г. <https://eiprcb.jrc.ec.europa.eu/reference/>. Той съдържа разпоредби за изгарянето на месокостно брашно.

- (6) С Директива (ЕС) 2015/2193 на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁵⁾ бяха въведени норми за допустими емисии на някои замърсители във въздуха от средни горивни инсталации, чиято обща номинална входяща топлинна мощност не превишава 50 MW, обхващащи всички видове твърди горива. Освен това в Регламент (ЕС) № 142/2011 изчерпателно се определят мерките и условията за изгаряне в такива инсталации на конкретни странични животински продукти. Мерките и условията за използване на странични животински продукти или на производни продукти, различни от оборски тор от домашни птици, като гориво в горивни инсталации обаче не бяха установени към онзи момент. Поради това е необходимо да се определят правилата и изискванията, включително конкретните норми за допустими емисии, за използването на МКБ като гориво в горивни инсталации, чиято обща номинална входяща топлинна мощност не превишава 50 MW, в контекста на очертаната със законодателството относно страничните животински продукти правна рамка.
- (7) Изискванията, установени в Регламент (ЕС) № 142/2011, следва да бъдат достатъчно строги, за да бъдат в съответствие с нормите за емисиите на другите твърди горива в Директива (ЕС) 2015/2193. Настоящият регламент също така гарантира, че възможните неблагоприятни последици за околната среда или човешкото здраве от изгарянето на МКБ не превишават произтичащите от изгарянето на отпадъци.
- (8) Нормите за допустими емисии при използването на различни материали като гориво в горивни инсталации, чиято обща номинална входяща топлинна мощност не превишава 50 MW, са установени в Директива 2010/75/ЕС, която е приложима в случай на използване на странични животински продукти и на производни продукти, включително МКБ, като гориво в такива горивни инсталации.
- (9) Поради това член 6 от Регламент (ЕС) № 142/2011 и приложение III към него следва да бъдат съответно изменени.
- (10) Настоящият регламент следва да даде възможност на компетентните органи да предоставят преходен период на съществуващите горивни инсталации, за да могат те да спазват изискванията за контролирано повишаване на температурата на отпадъчния газ, при условие че през този преходен период емисиите не представляват риск за общественото здраве и здравето на животните или за околната среда. Законодателството в областта на страничните животински продукти не изключва възможността държавите членки да прилагат относимите правила за изчисляване на нормите за допустими емисии, установени в Директива (ЕС) 2015/2193, когато МКБ се изгаря заедно с други горива или отпадъци.
- (11) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Постоянния комитет по растенията, животните, храните и фуражите,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

В член 6 от Регламент (ЕС) № 142/2011 параграф 8 се заменя със следното:

„8. По отношение на използването на оборски тор от селскостопански животни или месокостно брашно като гориво за горене, предвидено в глава V от приложение III, се прилагат следните правила в допълнение към посочените в параграф 7 от настоящия член:

- а) заявлението за одобрение, което операторът подава пред компетентния орган в съответствие с член 24, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕО) № 1069/2009, трябва да съдържа доказателства, сертифицирани от компетентния орган или професионална организация, лицензирана от компетентните органи на държавата членка, че горивната инсталация, в която като гориво се използва оборски тор от селскостопански животни или месокостно брашно, отговаря на изискванията, определени в буква Б, точка 3 за оборския тор и в буква Г за месокостно брашно, както и на изискванията, определени за двата вида горива в буква Б, точки 4 и 5 от глава V на приложение III към настоящия регламент, без да се засяга възможността компетентните органи на държавата членка да предоставят дерогация от спазването на определени разпоредби в съответствие с глава V, буква В, точка 4 от приложение III;

⁽⁵⁾ Директива (ЕС) 2015/2193 на Европейския парламент и на Съвета от 25 ноември 2015 г. за ограничаване на емисиите във въздуха на определени замърсители, изпускани от средни горивни инсталации (ОВ L 313, 28.11.2015 г., стр. 1).

- б) процедурата по одобряване, предвидена в член 44 от Регламент (ЕО) № 1069/2009, не може да бъде приключена, докато в рамките на първите шест месеца от експлоатацията на горивната инсталация компетентният орган или професионална организация, лицензирана от този орган, не направят най-малко две последователни проверки, едната от които внезапна проверка, включително за извършване на необходимите измервания на температурата и емисиите. Окончателното одобрение може да се даде, след като резултатите от тези проверки потвърдят, че са изпълнени изискванията, определени в буква Б, точки 3—5 за оборския тор и буква Г за месокостно брашно и ако е приложимо, буква В, точка 4 или буква Г, точка 5 от глава V на приложение III към настоящия регламент;
- в) не се разрешава изгарянето на месокостно брашно в горивни инсталации по букви А, Б и В от глава V на приложение III към настоящия регламент.“

Член 2

Приложение III към Регламент (ЕС) № 142/2011 се изменя в съответствие с текста в приложението към настоящия регламент.

Член 3

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на 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 2 юни 2020 г.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ

В глава V на приложение III към Регламент (ЕС) № 142/2011 се добавя следната буква Г:

„Г. Горивни инсталации, в които като гориво за горене се използва месокостно брашно

1. Тип инсталация:

Горивни инсталации, чиято обща номинална входяща топлинна мощност не превишава 50 MW.

2. Изходен материал:

Месокостно брашно от категория 1 и категория 2 за използване като гориво за горене в съответствие с изискванията по точка 3 самостоятелно или в смес от месокостно брашно, топени мазнини и оборски тор.

3. Специфични изисквания за месокостно брашно, използвано като гориво за горене:

а) месокоското брашно се съхранява на безопасно място в затворена зона за съхранение в горивната инсталация, защитена срещу достъп на животни, и не се изпраща до друго местоназначение, освен разрешено от компетентния орган в случай на авария или необичайни условия на експлоатация;

б) горивната инсталация трябва да бъде оборудвана с:

i) автоматична или непрекъсната система за управление на горивото, която вкарва горивото директно в горивната камера без последваща обработка;

ii) спомагателна горелка, която трябва да бъде използвана по време на операциите по пускане и спиране, за да се гарантира, че изискванията за температурата, посочени в раздел 2(2) от глава IV, се спазват по всяко време при тези операции, докато има неизгорели материали в горивната камера.

4. Методика:

Горивните инсталации, в които като гориво се използват материали от категория 1 или 2 от месокостно брашно, трябва да отговарят на общите изисквания, определени в глава IV, и на специфичните изисквания, определени в буква Б, точки 4 и 5 от настоящата глава.

5. Дерогация и преходен период:

Компетентният орган на държавата членка, отговарящ за околната среда, може чрез дерогация от точка 3, буква б), подточка ii) да предостави на горивни инсталации, които са в експлоатация към 3 юни 2020 г., допълнителен период от най-много 4 години, за да бъдат приведени в съответствие с глава IV, раздел 2, точка 2, втора алинея.“

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2020/736 НА КОМИСИЯТА**от 2 юни 2020 година****за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 по отношение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана или операционни ограничения в границите на Съюза****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ от 14 декември 2005 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, и за информиране на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на опериращите въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО, и по-специално член 4, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) С Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията ⁽²⁾ бе установен списъкът на въздушните превозвачи, на които е наложена оперативна забрана в границите на Съюза.
- (2) Някои държави членки и Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз („Агенцията“) съобщиха на Комисията информация в съответствие с член 4, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 2111/2005, която е от значение за актуализирането на този списък. Информация от значение постъпи и от трети държави и международни организации. Въз основа на постъпилата информация списъкът следва да бъде актуализиран.
- (3) Комисията информира всички засегнати въздушни превозвачи — пряко или чрез органите, отговарящи за регулаторния надзор върху тях — за най-важните факти и съображения, на които се основава решението да им се наложи оперативна забрана в границите на Съюза или да се изменят условията на оперативна забрана, наложена на въздушен превозвач, включен в списъка в приложение А или Б към Регламент (ЕО) № 474/2006.
- (4) Комисията предостави възможност на засегнатите въздушни превозвачи да прегледат всички значими документи, да представят писмени коментари и да направят устно изложение пред Комисията и комитета, създаден с Регламент (ЕО) № 2111/2005 („Комитет на ЕС за авиационна безопасност“).
- (5) Комисията информира Комитета на ЕС за авиационна безопасност за продължаващите съвместни консултации, които се провеждат съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005 и Регламент (ЕО) № 473/2006 на Комисията ⁽³⁾ с компетентните органи и въздушните превозвачи на Армения, Конго (Бразавил), Демократична република Конго, Доминиканската република, Екваториална Гвинея, Казахстан, Киргизстан, Либия, Непал и Сиера Леоне. Комисията информира Комитета на ЕС за авиационна безопасност и за състоянието на авиационната безопасност в Ангола, Беларус, Индонезия, Нигерия и Русия.
- (6) Агенцията информира Комисията и Комитета на ЕС за авиационна безопасност относно техническите оценки, извършени за целите на първоначалната оценка и непрекъснатото наблюдение на разрешенията на операторите от трети държави (ОТД), издадени по силата на Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ ОВ L 344, 27.12.2005 г., стр. 15.

⁽²⁾ Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията от 22 март 2006 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 84, 23.3.2006 г., стр. 14).

⁽³⁾ Регламент (ЕО) № 473/2006 на Комисията от 22 март 2006 г. за установяване на правила за прилагане на списъка на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 84, 23.3.2006 г., стр. 8).

⁽⁴⁾ Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията от 29 април 2014 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции на оператори от трети държави в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 133, 6.5.2014 г., стр. 12).

- (7) Агенцията информира Комисията и Комитета на ЕС за авиационна безопасност също така за резултатите от анализа на наземните инспекции, извършени в рамките на програмата за оценяване на безопасността на чуждестранните въздухоплавателни средства (SAFA) в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ⁽⁵⁾.
- (8) Освен това Агенцията информира Комисията и Комитета на ЕС за авиационна безопасност за проектите за техническа помощ, осъществявани в трети държави, на които е наложена оперативна забрана съгласно Регламент (ЕО) № 474/2006. Агенцията предостави също така информация за плановете и исканията за допълнителна техническа помощ и сътрудничество, насочени към подобряване на административния и техническия капацитет на органите за гражданско въздухоплаване в трети държави, с цел да им бъде оказано съдействие за отстраняване на несъответствията с приложимите международни стандарти за безопасност в гражданското въздухоплаване. Държавите членки бяха приканени да отговорят на тези искания на двустранна основа, като координират действията си с Комисията и Агенцията. Във връзка с това Комисията отново подчерта ползата от предоставянето на информация на международната въздухоплавателна общност, по-специално чрез инструмента за партньорство за съдействие при прилагането на безопасността на въздухоплаването, предоставен от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), относно оказваната от Съюза и неговите държави членки техническа помощ на трети държави за повишаване на авиационната безопасност в целия свят.
- (9) Евроконтрол представи на Комисията и на Комитета на ЕС за авиационна безопасност актуализирана информация за състоянието на предупредителната функция по отношение на SAFA и ОТД, както и текущите статистики за съобщенията, предупреждаващи за въздушни превозвачи, на които е наложена забрана.

Въздушни превозвачи от Съюза

- (10) След като Агенцията анализира получената информация от проведените наземни инспекции на въздухоплавателните средства на превозвачи от Съюза и от стандартизационните инспекции, проведени от Агенцията, както и от специалните инспекции и одити, проведени от националните въздухоплавателни органи, няколко държави членки предприеха определени мерки за правоприлагане, за които информираха Комисията и Комитета на ЕС за авиационна безопасност.
- (11) Държавите членки потвърдиха готовността си да предприемат необходимите действия, когато свързана с безопасността информация покаже наличието на непосредствени рискове в резултат на неспазване на съответните стандарти за безопасност от страна на въздушни превозвачи от Съюза. В това отношение България информира Комисията и Комитета на ЕС за авиационна безопасност относно действията, предприети във връзка с въздушните превозвачи, сертифицирани в страната.

Въздушни превозвачи от Армения

- (12) Въздушни превозвачи от Армения никога не са били включени в приложение А или приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006.
- (13) През октомври 2019 г. Комисията осведоми Комитета за гражданско въздухоплаване на Армения (САС) за някои опасения във връзка с безопасността по отношение на въздушните превозвачи, сертифицирани от САС.
- (14) След изслушването на САС пред Комитета на ЕС за авиационна безопасност през ноември 2019 г. експерти от Комисията, Агенцията и държавите членки (т.нар. „екип за оценка“) извършиха от 3 до 7 февруари 2020 г. посещение за оценка на място от страна на Съюза в Армения, в офисите на САС и на два въздушни превозвача, сертифицирани в Армения, а именно *Aircompany Armenia* и *Armenia Airways*.
- (15) От доклада за посещението за оценка става ясно, че при САС е налице системна слабост в областта на управлението на персонала, което се доказва от липсата на процедури за определяне на изискванията по отношение на персонала, липсата на процедури и методика за определяне на изискванията за обучение на персонала и тяхното ефективно прилагане, както и от липсата на документираните длъжностни характеристики за редица изпълнявани от САС или възложени на подизпълнители функции.
- (16) Специално по отношение на обучението на персонала в доклада за посещението за оценка се отбелязва сериозността на установените пропуски от гледна точка на ефективния капацитет на САС за правилно провеждане на процеса на сертифициране и надзора на въздушните превозвачи, сертифицирани в Армения.

⁽⁵⁾ Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).

- (17) Освен това от доклада за посещението за оценка става ясно, че САС не разполага с функцията за управление на качеството, която е необходима за надзора на администрацията и транспонирането на правните, регулаторните и техническите изисквания в ефективна организационна структура и работни процеси.
- (18) Що се отнася конкретно до отдела „Летателна експлоатация“ на САС, в доклада за посещението за оценка се отбелязва, че липсва структурирана система за управление на документи, чрез която може да се гарантира проследимост, в резултат на което САС не е бил в състояние да предостави исканите доказателства за дейностите, извършвани като част от първоначалното сертифициране за издаване на свидетелството за авиационен оператор (CAO), по отношение на сертифицираните от него въздушни превозвачи.
- (19) Що се отнася конкретно до отдел „Летателна годност“ на САС, в доклада за посещението за оценка се отбелязва наличието на план за надзор, който урежда надзора на организациите за поддържане на летателната годност на въздушните превозвачи и одобрените организации за техническо обслужване, които САС сертифицира.
- (20) В доклада за посещението за оценка се отбелязват също доказателства за неефективен надзор, тъй като посещението при въздушните превозвачи е разкрило редица проблеми в предприятията, които е трябвало да бъдат открити от САС като част от неговите задължения за надзор.
- (21) Въз основа на резултатите от посещението за оценка на място от страна на Съюза Комисията покани САС на изслушване пред Комитета на ЕС за авиационна безопасност на 12 май 2020 г. При тази възможност Комитетът на ЕС за авиационна безопасност изслуша също въздушните превозвачи *Aircompany Armenia*, *Atlantis Armenian Airlines*, *Atlantis European Airways*, *Armenia Airways*, *Armenian Helicopters*, и *Skyball*.
- (22) По време на изслушването САС информира Комитета на ЕС за авиационна безопасност за мерките за подобряване на безопасността, взети след изслушването пред Комитета на ЕС за авиационна безопасност през ноември 2019 г., и подчерта ангажимента си да продължи тези и положи допълнителни усилия за по-нататъшно подобряване на надзора на безопасността в Армения. Специално внимание беше обърнато на подкрепата, предоставяна в това отношение на САС от правителството на Армения. Освен това по време на изслушването бяха подчертани значителните усилия, положени за предоставяне на възможности за техническа помощ и сътрудничество с други държави и международни организации.
- (23) Във връзка с наблюденията в доклада за посещението за оценка САС предостави подробности по отношение на мерките, предприети след посещението за оценка на място от страна на Съюза по отношение на организационната структура на САС. Специално внимание беше обърнато на мерките, свързани с подобряването на управлението на персонала, подобренията по отношение на отдела „Летателна експлоатация“ на САС, процеса на САС за сертифициране за CAO и обучението на инспекторите на САС. Освен това САС представи подробности относно усилията, които се полагат за разработването на ръководство за интегрирано управление и вътрешна електронна система за управление на документи.
- (24) Вниманието на Комитета на ЕС за авиационна безопасност беше привлечено специално към усилията, които се полагат в сътрудничество с Комисията и държавите — членки на ЕС, за започване на процес на повторно сертифициране на всички сертифицирани в Армения въздушни превозвачи, заедно със съответна подкрепа за обучение на работното място за нейния персонал.
- (25) Освен това САС подчерта резултатите от усилията, положени за отнемането на свидетелствата за авиационен оператор на сертифицирани в Армения въздушни превозвачи, за които се счита, че не отговарят повече на международните стандарти за безопасност на въздухоплаването.
- (26) Комисията и Комитетът на ЕС за авиационна безопасност отбелязват, че настоящата ситуация е резултат от продължителен период на неефективност и небрежност. Комисията и Комитетът на ЕС за авиационна безопасност отбелязват също така положените усилия и насърчават САС да продължи да полага тези усилия. Те отбелязват значението на ангажимента на арменското правителство в това отношение и поемат от своя страна ангажимент да подкрепят усилията на САС и да си сътрудничат с него за тази цел. Комисията и Комитетът на ЕС за авиационна безопасност отбелязват положителното въздействие на личните способности и ангажимента на председателя на САС за продължаване на тези усилия.
- (27) Въпреки това, въз основа на всички налични доказателства, включително по-специално от посещението за оценка на място от страна на Съюза, трябва да се заключи, че капацитетът на САС за надзор на авиационните дейности в Армения е недостатъчен и не отговаря на приложимите минимални международни стандарти за безопасност. Ще бъде необходимо значително допълнително подобряване на капацитета на САС, за да се преодолеят настоящите пропуски по отношение на безопасността. Понастоящем, поради значителните пропуски, установени на равнището на управлението на персонала, обучението на персонала и функцията за управление на качеството, в съчетание с неадекватните действия по сертифициране и неефективен надзор върху въздушните превозвачи, е доказано, че САС не притежава достатъчна способност да прилага съответните международни стандарти за безопасност и че неговата способност за надзор не може да гарантира, че операциите на въздушните превозвачи, сертифицирани от него, се извършват постоянно в съответствие с приложимите международни стандарти за безопасност.

- (28) *Aircompany Armenia* експлоатира два самолета Boeing B737. Според изявлението на дружеството то е тясно свързано с *Georgian Airways* — сертифициран в Грузия въздушен превозвач, с който *Aircompany Armenia* има установени тесни административни и оперативни договорености. Във връзка с това посещението за оценка на място от страна на Съюза установи, че пилотите на *Aircompany Armenia* са преминали обучение в съответствие с процедурите на *Georgian Airways*, вместо в съответствие със собствените процедури на дружеството.
- (29) При посещението за оценка на място от страна на Съюза беше установено, че *Aircompany Armenia* разполага със служители, които са запознати със системите и наръчниците, въведени с цел управление на различните операции. Повечето проблеми или недостатъци, установени по време на посещението, са свързани с яснотата на процедурите и контрола върху дейностите, възложени на подизпълнители, които се изпълняват предимно от *Georgian Airways*.
- (30) Независимо от това системата за контрол на спазването на правилата на *Aircompany Armenia* трябва да бъде доразвита, за да се гарантира установяването на несъответствията с националните разпоредби и разпоредбите в одобреното ръководство за експлоатация, включително по отношение на системата за водене на документация.
- (31) По време на изслушването пред Комитета на ЕС за авиационна безопасност *Aircompany Armenia* предостави подробна информация по отношение на мерките, предприети в отговор на забележките и препоръките от посещението за оценка на място от страна на Съюза, като посочи, че са отстранени причините за шест от седемте забележки. За това обаче не бяха представени доказателства.
- (32) *Atlantis Armenian Airlines* е арменски въздушен превозвач, който експлоатира един самолет Let-410. По време на изслушването въздушният превозвач направи преглед на дружеството, включително наличните ресурси, плана за развитие на неговия флот, неговата система за управление на безопасността (СУБ) и неговата програма за наблюдение на полетните данни.
- (33) *Atlantis European Airways* експлоатира флот от три самолета Airbus A320. По време на изслушването въздушният превозвач представи мисията на дружеството, организационната структура, плана за обучение на неговия персонал и резултатите от предходната година по SAFA. Освен това беше предоставена информация за резултатите от одита, извършен от ЕААБ на въздушния превозвач с цел издаване на разрешение за оператор от трета държава.
- (34) *Armenia Airways* е въздушен превозвач, сертифициран в Армения, с флот от един самолет British Aerospace Bae-146-300.
- (35) По време на посещението за оценка на място от страна на Съюза екипът за оценка установи редица пропуски, които изискват незабавни мерки, по-конкретно по отношение на регистрирането и проследяването на одити и констатации от одити. Екипът за оценка също така откри доказателства за неефективност на системата за управление на качеството и, предвид плановете за развитие на *Armenia Airways*, следва да се положат усилия за създаване на напълно функционираща система за контрол на спазването на правилата, за да се установят евентуални недостатъци, които могат да засегнат операциите, и да се гарантира спазването на одобреното ръководство за експлоатация. Специално внимание следва да се обърне на обучението на пилотите, за да се гарантира компетентността на екипажите.
- (36) В хода на изслушването *Armenia Airways* направи преглед на въздушния превозвач и представи мерките, предприети след посещението за оценка на място от страна на Съюза. Според информацията, предоставена в хода на изслушването, са били отстранени причините за всички забележки, направени от екипа за оценка, с изключение на две, с които въздушният превозвач не е съгласен. За това обаче не бяха представени доказателства.
- (37) *Armenian Helicopters* е арменски частен въздушен превозвач, използващ вертолети, който извършва вътрешни и международни чартърни полети, както и спешен медицински транспорт. В хода на изслушването въздушният превозвач представи структурата и функционирането на своята СУБ.
- (38) *Skyball* е арменски въздушен превозвач, експлоатиращ един аеростат с горещ въздух. По време на изслушването въздушният превозвач направи преглед на своята организация и дейности, и представи информация, свързана с неговата СУБ.
- (39) Информацията и доказателствата, предоставени от въздушните превозвачи преди или по време на изслушването, не дадоха на Комисията и Комитета на ЕС за авиационна безопасност увереността, че липсата на надзор на безопасността от страна на САС може да бъде смекчена чрез собствените системи на въздушните превозвачи за осигуряване на съответствие и безопасност.

- (40) Поради това, в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че на този етап във връзка с въздушните превозвачи от Армения има основания да бъде изменен списъкът на въздушните превозвачи, на които е наложена оперативна забрана в границите на Съюза, и да бъдат включени всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Армения, в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.
- (41) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали сертифицираните в Армения въздушни превозвачи действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез извършването на приоритетни наземни инспекции на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Армения.

Въздушни превозвачи от Конго (Бразавил)

- (42) Въздушни превозвачи от Конго (Бразавил) бяха включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 през 2009 г. ⁽⁶⁾
- (43) С писмо от 19 декември 2019 г. Комисията поиска от агенцията за гражданско въздухоплаване на Конго (Бразавил) (*Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo (Brazzaville)*) или „ANAC Congo“ да ѝ предостави списък с документи относно своята структура, система за надзор и дейности, включително мерките за правоприлагане, предприети от 2017 г. насам, както и актуален списък на притежателите на CAO и на регистрираните въздухоплавателни средства.
- (44) На 5 февруари 2020 г. ANAC Congo предостави поисканата информация. Освен това ANAC Congo информира Комисията, че след последната актуализация, предоставена на Комисията, са били отнети CAO на въздушните превозвачи *Aero Service, Emeraude, Equatorial Congo Airlines S.A.* и *Mistral Aviation*, а също така е бил сертифициран новият превозвач *Société Nouvelle Air Congo* (CAO № CG-CTA 004). ANAC Congo не представи доказателства, че надзорът на безопасността на този въздушен превозвач е гарантиран в съответствие с международните стандарти за безопасност. Тъй като ANAC Congo не е доказала, че има достатъчна способност да прилага съответните стандарти за безопасност и да осигурява тяхното правоприлагане, издаването на CAO на посочения нов въздушен превозвач не гарантира в достатъчна степен спазването на международните стандарти за безопасност.
- (45) Комисията отбелязва, че съгласно доклада на координираната мисия на ИКАО за проверка на напредъка, проведена през юни 2019 г., ефективното прилагане на международните стандарти за безопасност в Конго (Бразавил) се е подобрило до 66,99 %. Въпреки че ANAC Congo е постигнала ясен напредък по отношение на капацитета си за надзор на безопасността, този напредък следва да бъде проверен в рамките на посещение за оценка на място от страна на Съюза при ANAC Congo и избрани въздушни превозвачи, сертифицирани в Конго (Бразавил), преди да бъде взето каквото и да било решение за премахване на оперативна забрана в рамките на Съюза.
- (46) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че списъкът на въздушните превозвачи от Конго (Бразавил), които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да бъде изменен, за да се включи *Société Nouvelle Air Congo* в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 и да се заличат *Aero Service, Emeraude, Equatorial Congo Airlines S.A.* и *Mistral Aviation* от посоченото приложение.
- (47) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали сертифицираните в Конго (Бразавил) въздушни превозвачи действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез извършването на приоритетни наземни инспекции на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Конго (Бразавил).

Въздушни превозвачи от Демократична република Конго

- (48) Въздушни превозвачи от Демократична република Конго бяха включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 през 2006 г. ⁽⁷⁾
- (49) Като част от дейностите си за непрекъснато наблюдение на 22 април 2020 г. Комисията поиска от органа за гражданско въздухоплаване (*Autorité de l'Aviation Civile*) на Демократична република Конго (AAC/RDC) да ѝ предостави списък на всички притежатели на свидетелства за авиационен оператор, сертифицирани в Демократична република Конго.

⁽⁶⁾ Регламент (ЕО) № 1144/2009 на Комисията от 26 ноември 2009 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността (ОВ L 312, 27.11.2009 г., стр. 16).

⁽⁷⁾ Регламент (ЕО) № 910/2006 на Комисията от 20 юни 2006 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 168, 21.6.2006 г., стр. 16).

- (50) На 6 май 2020 г. AAC/RDC информира Комисията, че след последната актуализация, предоставена на Комисията, е бил сертифициран новият въздушен превозвач *Mwant Jet* (CAO № AAC/DG/OPS-09/09). На 13 май 2020 г., AAC/RDC информира също така, че въздушните превозвачи *Air Tropiques*, *Blue Airlines*, *Blue Sky*, *Dakota*, *Korongo Airlines*, *Mango Airlines*, *Serve Air*, и *Will Airlift* са прекратили своите летателни операции, извършвани без изобщо да са притежавали CAO. Освен това AAC/RDC информира Комисията, че въздушните превозвачи *Air Kasai*, *Doren Air Congo*, *Gomair* и *Transair Cargo Services* не притежават CAO и понастоящем преминават процес на сертифициране. Накрая AAC/RDC информира Комисията, че наименованието на въздушния превозвач *Services Air* е било променено и че въздушният превозвач притежава понастоящем CAO под името *Serve Air Cargo*. Тъй като AAC/RDC не е доказал, че има достатъчна способност да прилага съответните стандарти за безопасност и да осигурява тяхното правоприлагане, издаването на CAO на посочения нов въздушен превозвач не гарантира в достатъчна степен спазването на международните стандарти за безопасност.
- (51) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че списъкът на въздушните превозвачи от Демократична република Конго, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да бъде изменен, за да се включат *Mwant Jet* и *Serve Air Cargo* в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 и да се заличат *Air Tropiques*, *Blue Airlines*, *Blue Sky*, *Dakota*, *Korongo airlines*, *Mango Airlines*, *Will Airlift*, *Air Kasai*, *Doren Air Congo*, *Gomair*, *Transair Cargo Services*, *Serve Air* и *Services Air* от посоченото приложение.
- (52) В съответствие с Регламент (ЕО) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали сертифицираните в Демократична република Конго въздушни превозвачи действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез извършването на приоритетни наземни инспекции на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Демократична република Конго.

Въздушни превозвачи от Доминиканската република

- (53) Въздушни превозвачи от Доминиканската република никога не са били включени в приложение А или приложение Б към Регламент (ЕО) № 474/2006.
- (54) Поради пропуските по отношение на безопасността, установени от Агенцията в рамките на процеса по издаване на разрешения на ОТП, и въз основа на анализа на наземните инспекции, извършени в рамките на програмата SAFA, в съответствие с член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 473/2006 на 15 април 2019 г. Комисията започна консултации с Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).
- (55) От 27 до 31 януари 2020 г. експерти от Комисията, Агенцията и държавите членки (т. нар. „екип за оценка“) извършиха посещение за оценка на място от страна на Съюза в офисите на IDAC в Доминиканската република.
- (56) IDAC изглежда добре организирана, разполагаща с достатъчно персонал и адекватно финансирана организация, която от 2018 г. насам е започнала да прилага съвременни техники за управление на авиационната безопасност, използвайки подход, основан на управлението на безопасността, или основан на резултатите подход, в допълнение към по-традиционните дейности по надзор, основани на съответствието. Изглежда също, че законодателната рамка (закон за въздухоплаването и технически предписания — RAD) надлежно интегрира всички области, обхванати от приложенията към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана в Чикаго на 7 декември 1944 г., и редовно се изменя.
- (57) Екипът за оценка заключи, че IDAC разполага с капацитет за надзор на авиационните дейности в Доминиканската република. Независимо от факта, че са необходими редица подобрения в IDAC по отношение на ефективността на правоприлагането, екипът за оценка не констатира непосредствени опасения във връзка с безопасността към момента на своето посещение нито в рамките на проверката в офисите на IDAC, нито въз основа на наблюденията при посещенията на няколко въздушни превозвача. Екипът за оценка обаче установи, че понастоящем IDAC не класифицира констатациите съгласно важността им за авиационната безопасност, поради което констатациите (независимо от степента им на въздействие върху безопасността) и обикновените забележки се управляват по един и същ начин в рамките на процеса на проследяване. Поради това не е било възможно да се докаже, че IDAC или засегнатите въздушни превозвачи осигуряват адекватен приоритет на констатациите с критично значение за безопасността.
- (58) Независимо че това състояние може да възпрепятства правоприлагането, силните страни на системата по отношение на ресурсите и нормативната база свидетелстват, че са налице условията за бъдещо подобрение, като същевременно при установените слабости не са констатирани елементи от критично значение, които биха могли да блокират едно такова подобрение.

- (59) На 15 април 2020 г. IDAC изпрати до Комисията план за действие за отстраняване на пропуските, констатирани и докладвани от екипа за оценка. Комисията счита, че ако бъдат надлежно приложени в предложения срок, планираните действия следва да решат констатираните проблеми. IDAC следва да предоставя на Комисията редовни актуализации за напредъка по изпълнението на тези планирани действия.
- (60) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че на този етап във връзка с въздушните превозвачи от Доминиканската република няма основания за изменение на списъка на въздушните превозвачи, на които е наложена оперативна забрана в границите на Съюза.
- (61) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали сертифицираните в Доминиканската република въздушни превозвачи действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез извършването на приоритетни наземни инспекции на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Доминиканската република.
- (62) В случай че постъпи свързана с безопасността информация, указваща наличие на непосредствени рискове вследствие на неспазване на международните стандарти за безопасност, Комисията може да бъде принудена да предприеме допълнителни действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Екваториална Гвинея

- (63) Въздушни превозвачи от Екваториална Гвинея бяха включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 през 2006 г. ⁽⁸⁾
- (64) След посещението за оценка на място от страна на Съюза през октомври 2017 г. и изслушването пред Комитета на ЕС за авиационна безопасност през ноември 2017 г. Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial (AAGE) изрази през декември 2018 г. пред Комисията своя интерес от възобновяване на диалога за изменение на приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 по отношение на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Екваториална Гвинея.
- (65) AAGE предостави на Комисията по нейно искане информация за подобренията, предприети в неговата система за надзор на безопасността. Въз основа на получената информация Комисията отбелязва, че е постигнат напредък, но все още са налице някои пропуски по основни въпроси, като например анализ на първопричините, който е ключов елемент за предотвратяване на повторното възникване на несъответствия.
- (66) На 10 март 2020 г. се проведе техническа среща между Комисията, Агенцията, държавите членки и представители на AAGE, по време на която AAGE предостави информация за своите надзорни дейности и за напредъка по плана за коригиращи действия, изготвен през 2017 г. Освен това AAGE информира Комисията, че оперативният флот на *Seiba Intercontinental* и *Cronos Airlines* е бил намален съответно до едно средно голямо въздухоплавателно средство за всеки от превозвачите.
- (67) Тъй като наличната понастоящем информация не е достатъчна, за да се развеят съмненията относно съществуващите пропуски, следва да се организира ново посещение за оценка на място от страна на Съюза с цел допълнително да се провери капацитетът на Екваториална Гвинея да гарантира ефективен надзор на безопасността.
- (68) Въз основа на наличната понастоящем информация, в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията смята, че на този етап във връзка с въздушните превозвачи от Екваториална Гвинея няма основания за изменение на списъка на въздушните превозвачи, на които е наложена оперативна забрана в границите на Съюза.
- (69) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали сертифицираните в Екваториална Гвинея въздушни превозвачи действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез извършването на приоритетни наземни инспекции на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Екваториална Гвинея.

Въздушни превозвачи от Казахстан

- (70) Въздушните превозвачи от Казахстан бяха заличени от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 през 2016 г. ⁽⁹⁾

⁽⁸⁾ Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията от 22 март 2006 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 84, 23.3.2006 г., стр. 14).

⁽⁹⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/2214 на Комисията от 8 декември 2016 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 по отношение на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза (ОВ L 334, 9.12.2016 г., стр. 6).

- (71) Като част от дейностите за непрекъснато наблюдение след заличаването на Казахстан от списъка за авиационна безопасност Комисията уведоми с писмо от 10 февруари 2020 г. Комитета за гражданското въздухоплаване на Казахстан (САС KZ) за някои опасения във връзка с безопасността при въздушните превозвачи, сертифицирани от него, по-конкретно по отношение на *BEK Air*.
- (72) На 28 февруари 2020 г. САС KZ и „Въздухоплавателна администрация на Казахстан“ АД (ААК) осведомиха Комисията за надзорните дейности, извършвани по отношение на въздушните превозвачи, сертифицирани в Казахстан през последните три години, както и за надзора, осъществяван по отношение на въздушния превозвач *BEK Air*. В този контекст Комисията поиска доказателства, че капацитетът на Казахстан продължава да гарантира ефективен надзор на безопасността.
- (73) Що се отнася до въздушния превозвач *BEK Air*, на 21 април 2020 г. е било отнето САО на този въздушен превозвач. САО на друг въздушен превозвач, *Azee Air*, е било временно преустановено до извършването на допълнителни надзорни дейности.
- (74) Независимо че отчита предприетите неотдавна от ААК стъпки за повишаване на капацитета за надзор на безопасността, Комисията реши, въз основа на анализа на предоставената документация и информация, да започне консултации с САС KZ и ААК в съответствие с член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 473/2006.
- (75) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията смята, че на този етап във връзка с въздушните превозвачи от Казахстан няма основания за изменение на списъка на въздушните превозвачи, на които е наложена оперативна забрана в границите на Съюза.
- (76) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали сертифицираните в Казахстан въздушни превозвачи действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез извършването на приоритетни наземни инспекции на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Казахстан.
- (77) В случай че постъпи свързана с безопасността информация, указваща наличие на непосредствени рискове вследствие на неспазване на международните стандарти за безопасност, Комисията може да бъде принудена да предприеме допълнителни действия в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Въздушни превозвачи от Киргизстан

- (78) Въздушни превозвачи от Киргизстан бяха включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 през 2006 г. ⁽¹⁰⁾
- (79) На 2 август 2019 г. Комисията поиска от Агенцията за гражданско въздухоплаване на Киргизката република (САА KG) списък с документи относно нейната структура, система за надзор и дейности, включително мерките за правоприлагане, предприети от 2017 г. насам, както и актуален списък на притежателите на САО и на регистрираните въздухоплавателни средства.
- (80) На 10 септември 2019 г. САА KG предостави поисканата информация. Освен това САА KG информира Комисията, че след последната актуализация, предоставена на Комисията, са били отнети САО на въздушните превозвачи *Air Bishkek*, *Central Asian Aviation Services (Caas)*, *Heli Sky*, *Air Kyrgyzstan*, *Manas Airways*, *S Group International*, *Sky Bishkek*, *Sky Way Air* и *Valor Air*, а също така е бил сертифициран новият превозвач *Air Company Air KG* (САО № 50). Тъй като САА KG не е доказала, че има достатъчна способност да прилага съответните стандарти за безопасност и да осигурява тяхното правоприлагане, издаването на САО на посочения нов въздушен превозвач не гарантира в достатъчна степен спазването на международните стандарти за безопасност.
- (81) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че списъкът на въздушните превозвачи от Киргизстан, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да бъде изменен, за да се включи *Air Company Air KG* в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 и да се заличат *Air Bishkek*, *Central Asian Aviation Services (Caas)*, *Heli Sky*, *Air Kyrgyzstan*, *Manas Airways*, *S Group International*, *Sky Bishkek*, *Sky Way Air* и *Valor Air* от посоченото приложение.
- (82) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали сертифицираните в Киргизстан въздушни превозвачи действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез извършването на приоритетни наземни инспекции на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Киргизстан.

⁽¹⁰⁾ Регламент (ЕО) № 1543/2006 на Комисията от 12 октомври 2006 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета, изменен с Регламент (ЕО) № 910/2006 (ОВ L 283, 14.10.2006 г., стр. 27).

Въздушни превозвачи от Либия

- (83) Въздушни превозвачи от Либия бяха включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 през 2014 г. ⁽¹¹⁾
- (84) Като част от дейностите си за непрекъснато наблюдение на 22 април 2020 г. Комисията поиска от органа за гражданско въздухоплаване на Либия (LCAA) да ѝ предостави списък на всички притежатели на свидетелства за авиационен оператор, сертифицирани в Либия.
- (85) На 4 май 2020 г. LCAA уведоми Комисията, че е било отнето CAO на въздушния превозвач *Ghadames Air Transport* и че са били сертифицирани новите въздушни превозвачи *Al Maha Aviation* (CAO № 030/18) и *Libyan Wings Airlines JSC* (CAO № 029/15). Тъй като LCAA не е доказал достатъчна способност да прилага съответните стандарти за безопасност и да осигурява тяхното правоприлагане, издаването на CAO на посочените нови въздушни превозвачи не гарантира в достатъчна степен спазването на международните стандарти за безопасност.
- (86) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че на този етап във връзка с въздушните превозвачи от Либия списъкът на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да бъде изменен, за да се включат *Al Maha Aviation* и *Libyan Wings Airlines JSC* в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 и да се заличи *Ghadames Air Transport* от посоченото приложение.
- (87) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали сертифицираните в Либия въздушни превозвачи действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез извършването на приоритетни наземни инспекции на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Либия.

Въздушни превозвачи от Непал

- (88) Въздушни превозвачи от Непал бяха включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 през 2013 г. ⁽¹²⁾
- (89) Като част от дейностите си за непрекъснато наблюдение на 22 април 2020 г. Комисията поиска от органа за гражданско въздухоплаване на Непал (CAAN) да ѝ предостави списък на всички притежатели на свидетелства за авиационен оператор, сертифицирани в Непал.
- (90) На 3 май 2020 г. CAAN уведоми Комисията, че е било отнето CAO на въздушния превозвач *Air Kasthamandap* и че са били сертифицирани новите въздушни превозвачи *Heli Everest* (CAO № 086/2016) и *Kailash Helicopter Services* (CAO № 087/2018). Той съобщи също така, че *Muktinath Airlines* е променил името си на *Prabhu Helicopters*. Тъй като CAAN не е доказал достатъчна способност да прилага съответните стандарти за безопасност и да осигурява тяхното правоприлагане, издаването на CAO на посочените нови въздушни превозвачи не гарантира в достатъчна степен спазването на международните стандарти за безопасност.
- (91) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че на този етап във връзка с въздушните превозвачи от Непал списъкът на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана в границите на Съюза, следва да бъде изменен, за да се включат *Heli Everest* и *Kailash Helicopter Services* в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 и да се заличи *Air Kasthamandap* от посоченото приложение.
- (92) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 държавите членки следва да продължат да следят дали сертифицираните в Непал въздушни превозвачи действително спазват съответните международни стандарти за безопасност чрез извършването на приоритетни наземни инспекции на всички въздушни превозвачи, сертифицирани в Непал.

Въздушни превозвачи от Сиера Леоне

- (93) Въздушни превозвачи от Сиера Леоне бяха включени в приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006 през 2006 г. ⁽¹³⁾

⁽¹¹⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) № 1318/2014 на Комисията от 11 декември 2014 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността (ОВ L 355, 12.12.2014 г., стр. 8).

⁽¹²⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) № 1264/2013 на Комисията от 3 декември 2013 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността (ОВ L 326, 6.12.2013 г., стр. 7).

⁽¹³⁾ Регламент (ЕО) № 910/2006 на Комисията от 20 юни 2006 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 474/2006 за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 168, 21.6.2006 г., стр. 16).

- (94) Като част от дейностите си за непрекъснато наблюдение на 22 април 2020 г. Комисията поиска от органа за гражданско въздухоплаване на Сиера Леоне (SLCAA) да ѝ предостави списък на всички притежатели на свидетелства за авиационен оператор, сертифицирани в Сиера Леоне.
- (95) На 2 май 2020 г. SLCAA уведоми Комисията, че са били отнети CAO на въздушните превозвачи *Air Rum, Destiny air Services, Heavylift Cargo, Orange Air Sierra Leone, Paramount Airlines, Seven Four Eight Air Services* и *Teebah Airways*, както и че понастоящем няма притежатели на CAO в Сиера Леоне.
- (96) Тъй като SLCAA не е доказал, че има достатъчна способност да прилага съответните стандарти за безопасност и да осигурява тяхното правоприлагане, издаването на CAO на нови въздушни превозвачи не гарантира в достатъчна степен спазването на международните стандарти за безопасност.
- (97) Поради това и в съответствие с общите критерии, определени в приложението към Регламент (ЕО) № 2111/2005, Комисията счита, че списъкът на въздушните превозвачи от Сиера Леоне, на които е наложена оперативна забрана в границите на Съюза, следва да бъде изменен, за да се заличат въздушните превозвачи *Air Rum, Destiny Air Services, Heavylift Cargo, Orange Air Sierra Leone, Paramount Airlines, Seven Four Eight Air Services* и *Teebah Airways* от приложение А към Регламент (ЕО) № 474/2006.
- (98) Поради това Регламент (ЕО) № 474/2006 следва да бъде съответно изменен.
- (99) В членове 5 и 6 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 се признава необходимостта от бързо, а при нужда дори от спешно, вземане на решения предвид последствията за безопасността. Поради това, с цел защита на чувствителна информация и на пътуващите, е необходимо решенията в контекста на актуализирането на списъка на въздушните превозвачи, които са предмет на оперативна забрана или ограничение в границите на Съюза, да се публикуват и да влязат в сила незабавно след тяхното приемане.
- (100) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета на ЕС за авиационна безопасност, създаден с Регламент (ЕО) № 2111/2005,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕО) № 474/2006 се изменя, както следва:

- 1) приложение А се заменя с текста в приложение I към настоящия регламент;
- 2) приложение Б се заменя с текста в приложение II към настоящия регламент.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила в деня след деня на 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 2 юни 2020 година.

За Комисията,
от името на председателя
Adina VĂLEAN
Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ I

„ПРИЛОЖЕНИЕ А

СПИСЪК НА ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ, НА КОИТО Е НАЛОЖЕНА ОПЕРАТИВНА ЗАБРАНА В ГРАНИЦИТЕ НА СЪЮЗА, С ИЗКЛЮЧЕНИЯ ⁽¹⁾

Наименование на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (CAO) или на оперативния лиценз	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Венесуела
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Суринам
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Иран
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Ирак
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Нигерия
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Зимбабве
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Афганистан, включително			Афганистан
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Афганистан
KAM AIR	AOC 001	KMF	Афганистан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Ангола, с изключение на TAAG Angola Airlines и Heli Malongo, включително			Ангола
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Ангола
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Неизвестен	Ангола
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Ангола
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Неизвестен	Ангола
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Неизвестен	Ангола
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Неизвестен	Ангола
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Ангола
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Армения, включително			Армения
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Армения
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Армения

⁽¹⁾ На въздушните превозвачи, изброени в приложение А, може да бъде разрешено да упражняват права за извършване на въздушни превози, като използват въздухоплавателни средства на мокър лизинг на въздушен превозвач, на който не е наложена оперативна забрана, при условие че са спазени съответните стандарти за безопасност.

Наименование на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Армения
ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 068	AEU	Армения
ATLANTIS EUROPEAN AIRWAYS	AM AOC 017	LUR	Армения
MARS AVIA	AM AOC 066	MRS	Армения
SKYBALL	AM AOC 069	N/A	Армения
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Конго (Бразавил), включително			Конго (Бразавил)
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	Неизвестен	Конго (Бразавил)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Конго (Бразавил)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Конго (Бразавил)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Конго (Бразавил)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Неизвестен	Конго (Бразавил)
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Демократична република Конго (ДРК), включително			Демократична република Конго (ДРК)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Неизвестен	Демократична република Конго (ДРК)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Неизвестен	Демократична република Конго

Наименование на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото САО (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (САО) или на оперативния лиценз	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
(ДПК)			
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Джибути, включително			Джибути
DAALLO AIRLINES	Неизвестен	DAO	Джибути
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Екваториална Гвинея, включително			Екваториална Гвинея
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGA-C/SOPS	CEL	Екваториална Гвинея
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGA-C/SOPS	Неизвестен	Екваториална Гвинея
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Еритрея, включително			Еритрея
ERITREAN AIRLINES	AOC № 004	ERT	Еритрея
NASAIR ERITREA	AOC № 005	NAS	Еритрея
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Киргизстан, включително			Киргизстан
AIR COMPANY AIR KG	50	Неизвестен	Киргизстан
AIR MANAS	17	MBB	Киргизстан
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Киргизстан
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Киргизстан
TEZ JET	46	TEZ	Киргизстан
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Либерия.			Либерия
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Либия, включително			Либия
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Либия
AIR LIBYA	004/01	TLR	Либия
AL MANA AVIATION	030/18	Неизвестен	Либия

Наименование на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (CAO) или на оперативния лиценз	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Либия
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Либия
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Либия
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Либия
PETRO AIR	025/08	PEO	Либия
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Молдова, с изключение на Air Moldova, Fly One и Aerotranscargo, включително			Молдова
Î.M „VALAN ICC“ SRL	MD009	VLN	Молдова
CA „AIM AIR“ SRL	MD015	AAM	Молдова
CA „AIR STORK“ SRL	MD018	MSB	Молдова
Î M „MEGAVIATION“ SRL	MD019	ARM	Молдова
CA „PECOTOX-AIR“ SRL	MD020	PXA	Молдова
CA „TERRA AVIA“ SRL	MD022	TVR	Молдова
CA „FLY PRO“ SRL	MD023	PVV	Молдова
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Непал, включително			Непал
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Неизвестен	Непал
ALTITUDE AIR	085/2016	Неизвестен	Непал
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Непал
FISHTAIL AIR	017/2001	Неизвестен	Непал
SUMMIT AIR	064/2010	Неизвестен	Непал
HELI EVEREST	086/2016	Неизвестен	Непал
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Непал
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Неизвестен	Непал
MAKALU AIR	057A/2009	Неизвестен	Непал
MANANG AIR PVT	082/2014	Неизвестен	Непал
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Неизвестен	Непал
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Неизвестен	Непал
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Непал

Наименование на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (CAO) или на оперативния лиценз	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора
SAURYA AIRLINES	083/2014	Неизвестен	Непал
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Непал
SIMRIK AIR	034/2000	Неизвестен	Непал
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Непал
SITA AIR	033/2000	Неизвестен	Непал
TARA AIR	053/2009	Неизвестен	Непал
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Непал
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Сао Томе и Принсипи, включително			Сао Томе и Принсипи
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Сао Томе и Принсипи
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Сао Томе и Принсипи
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Сиера Леоне			Сиера Леоне
Всички въздушни превозвачи, сертифицирани от органите за регулаторен надзор на Судан, включително			Судан
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Судан
BADR AIRLINES	35	BDR	Судан
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Судан
ELDINDER AVIATION	8	DND	Судан
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Судан
HELEJETIC AIR	57	HJT	Судан
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Судан
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Судан
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Судан
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Судан
SUN AIR	51	SNR	Судан
TARCO AIR	56	TRQ	Судан“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

„ПРИЛОЖЕНИЕ Б

СПИСК НА ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ, НА КОИТО СА НАЛОЖЕНИ ОПЕРАТИВНИ ОГРАНИЧЕНИЯ В ГРАНИЦИТЕ НА СЪЮЗА ⁽¹⁾

Наименование на юридическото лице на въздушния превозвач, както е посочено в неговото CAO (както и търговското му наименование, ако е различно)	Номер на свидетелството за авиационен оператор (CAO)	Трибуквен код по ИКАО	Държава на оператора	Тип на въздухоплавателните средства с ограничение	Регистрационни знаци и (ако има такива) производствени серийни номера на въздухоплавателните средства с ограничение	Държава на регистрация
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Коморски острови	Целият въздухоплавателен флот с изключение на: LET 410 UVP.	Целият въздухоплавателен флот с изключение на: D6-CAM (851336).	Коморски острови
IRAN AIR	FS100	IRA	Иран	Всички въздухоплавателни средства тип Fokker F100 и тип Boeing B747.	Въздухоплавателни средства тип Fokker F100, както е посочено в CAO; въздухоплавателни средства тип Boeing B747, както е посочено в CAO.	Иран
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Северна Корея	Целият въздухоплавателен флот с изключение на: 2 въздухоплавателни средства тип TU-204.	Целият въздухоплавателен флот с изключение на: P-632, P-633.	Северна Корея ⁴

⁽¹⁾ На въздушните превозвачи, изброени в приложение Б, може да бъде разрешено да упражняват права за извършване на въздушни превози, като използват въздухоплавателни средства на мъкър лизинг на въздушен превозвач, на който не е наложена оперативна забрана, при условие че са спазени съответните стандарти за безопасност.

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ(ЕС)2020/737НА КОМИСИЯТА

от 27 май 2020 година

относно приложимостта на член 34 от Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на възлагането на поръчки за дейности, свързани с предоставянето на някои пощенски услуги в Дания

(нотифицирано под номер C(2020) 3335)

(само текстът на датски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги, и за отмяна на Директива 2004/17/ЕО ⁽¹⁾, и по-специално член 35, параграф 3 от нея,

след консултации с Консултативния комитет за обществени поръчки,

като има предвид, че:

1. ФАКТИ

- (1) На 19 декември 2019 г. Дания („заявителят“) подаде по електронна поща искане до Комисията в съответствие с член 35, параграф 1 от Директива 2014/25/ЕС (наричано по-нататък „искането“). Искането отговаря на изискванията на член 1, параграф 1 от Решение за изпълнение (ЕС) 2016/1804 на Комисията ⁽²⁾.
- (2) Искането касае някои пощенски услуги в Дания. В искането съответните услуги са описани по следния начин:
 - а) национални услуги за доставка на колетни пратки от предприятие до потребител (B2C) — стандартни доставки на колетни пратки от предприятие с договор за доставки в Дания, изпращани до потребител (от врата до врата или до събирателен пункт в Дания);
 - б) услуги за трансгранична доставка на колетни пратки от предприятие до потребител (B2C):
 - стандартни доставки на колетни пратки от предприятие с договор за извършване на доставки в Дания, изпращани до потребител, който се намира извън Дания (от врата до врата или до събирателен пункт),
 - стандартни доставки на колетни пратки от загранично предприятие, изпратени до датски потребител (от врата до врата или до събирателен пункт в Дания).
- (3) От името на Дания искането беше подадено от Датския орган за защита на конкуренцията и потребителите („ДСАА“), който е независим субект към Министерството на промишлеността, стопанската дейност и финансовите въпроси на Дания. Инициатор на искането е PostNord ⁽³⁾, което е единственият субект, осъществяващ дейност в пощенския сектор в Дания, по отношение на който са приложими правилата за обществени поръчки.

⁽¹⁾ ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 243.

⁽²⁾ Решение за изпълнение (ЕС) 2016/1804 на Комисията от 10 октомври 2016 г. относно подробните правила за прилагане на членове 34 и 35 от Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги (ОВ L 275, 12.10.2016 г., стр. 39).

⁽³⁾ PostNord AB е името на холдинговото дружество на двете, слели се официално на 24 юни 2009 г. пощенски дружества — Posten AB и Post Danmark. Post Danmark е дъщерно дружество на PostNord, установено и извършващо дейност в Дания.

- (4) Искането съдържа мотивирано и обосновано становище на ДСАА. ДСАА, който е компетентен по отношение на съответните дейности, анализира задълбочено условията за приложимостта на член 34, параграф 1 от Директива 2014/25/ЕС към въпросните дейности в съответствие с параграфи 2 и 3 от член 34 от посочената директива. Становището на ДСАА е базирано на анкетно проучване сред реалните пазарни участници, както и потенциални конкуренти на датските пазари на стандартни услуги за национални и трансгранични доставки на колетни пратки от предприятията до потребител.
- (5) На 3 февруари 2020 г. Комисията поиска допълнителна информация от заявителя. Отговорът на заявителя беше получен на 10 февруари 2020 г. На 16 март 2020 г. заявителят представи допълнителна информация относно състоянието на конкуренцията на пазара на услуги за трансгранична доставка на колетни пратки В2С.
- (6) В съответствие с точка 1, буква а) от приложение IV към Директива 2014/25/ЕС актовете за изпълнение, предвидени в член 35 от същата директива, се приемат в рамките на 90 работни дни, когато има презумпция за свободен достъп до даден пазар въз основа на член 34, параграф 3, първа алинея от Директива 2014/25/ЕС. Според третия абзац на точка 1 от приложение IV към Директива 2014/25/ЕС срокът за приемането на актове за изпълнение започва да тече от първия работен ден след датата, на която Комисията получи искането, посочено в член 35, параграф 1 от същата директива, или ако информацията, която трябва да се предостави заедно с искането, е непълна — от работния ден след получаването на пълната информация. Следователно първоначалният срок изтече на 11 май 2020 г. ⁽⁴⁾. Комисията удължи този срок до 29 май 2020 г. със съгласието на заявителя.

2. ПРАВНА РАМКА

- (7) Директива 2014/25/ЕС се прилага по отношение на възлагането на поръчки за осъществяването на дейности, свързани с пощенски услуги, освен ако дейността не е изключена по член 34 от същата директива.
- (8) Съгласно Директива 2014/25/ЕС за поръчките, предназначени да създадат условия за осъществяването на някоя от дейностите, за които се прилага Директива 2014/25/ЕС, посочената директива не се прилага, ако в държавата членка, в която се извършва дейността, тя е пряко изложена на конкуренция на пазари, достъпът до които е неограничен. Прякото излагане на конкуренция се оценява въз основа на обективни критерии, които могат да включват характеристиките на съответните продукти или услуги, наличието на алтернативни продукти или услуги, за които се приема, че могат да бъдат взаимозаменяеми от гледна точка на предлагането или на търсенето, цените и наличието на повече от един доставчик на въпросните продукти или услуги.

3. ОЦЕНЯВАНЕ

3.1. Неограничен достъп до пазара

- (9) Достъпът до даден пазар се счита за неограничен, ако съответната държава членка е въвела и прилага съответните законодателни актове на Съюза, като е отворила даден сектор или част от него за конкуренция. Тези законодателни актове са посочени в приложение III към Директива 2014/25/ЕС, в което за сектора на пощенските услуги е включена Директива 97/67/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁵⁾.
- (10) Както бе потвърдено от заявителя ⁽⁶⁾ и въз основа на информацията, с която разполага Комисията, Дания е транспонира ⁽⁷⁾ и прилага Директива 97/67/ЕО. Следователно достъпът до съответния пазар се счита за неограничен в съответствие с член 34, параграф 3 от Директива 2014/25/ЕС.

3.2. Пряко излагане на конкуренция

- (11) Прякото излагане на конкуренция следва да се оценява въз основа на различни показатели, като нито един от тях не е определящ сам по себе си. По отношение на пазарите, за които се отнася настоящото решение, пазарният дял на основните участници на даден пазар представлява един от критериите, който следва да бъде взет предвид. Тъй като условията се различават за отделните дейности, посочени в искането, при оценяване на състоянието на конкуренцията следва да се вземат под внимание различните обстоятелства на съответните пазари.

⁽⁴⁾ ОВ С 64, 27.2.2020 г., стр. 55.

⁽⁵⁾ Директива 97/67/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 декември 1997 г. относно общите правила за развитието на вътрешния пазар на пощенските услуги в Общността и за подобряването на качеството на услугата (ОВ L 15, 21.1.1998 г., стр. 14).

⁽⁶⁾ Вж. раздел 4.1 от искането и допълнение 1 към него.

⁽⁷⁾ Национален акт за транспониране: Закон за пощенските услуги (Lovbekendtgørelse 2017-08-30, nr. 1040 Postlov).

- (12) Настоящото решение не засяга прилагането на правилата за конкуренция и на други области на правото на Съюза. По-специално критериите и методиката, използвани за оценка на прякото излагане на конкуренция съгласно член 34 от Директива 2014/25/ЕС, не са непременно идентични с тези, които се използват за извършването на оценка съгласно член 101 или 102 от Договора за функционирането на Европейския съюз или съгласно Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета ⁽⁸⁾, както беше потвърдено от Общия съд ⁽⁹⁾.
- (13) Целта на настоящото решение е да се установи дали дейностите, посочени в искането, са изложени на такова равнище на конкуренция на пазари, достъпът до които не е ограничен по смисъла на член 34 от Директива 2014/25/ЕС, което ще гарантира, че и при липсата на дисциплината, наложена от подробните правила за възлагане на обществени поръчки, определени в Директива 2014/25/ЕС, възлагането на поръчки за изпълнение на посочените в искането дейности ще се извършва по прозрачен и недискриминационен начин въз основа на критерии, които позволяват на купувачите да намерят решението, което като цяло е най-изгодно от икономическа гледна точка.
- (14) В този контекст е важно да се посочи, че не всички участници на съответните пазари се явяват обект на правилата за възлагане на обществени поръчки. В рамките на обхванатите от искането пазари единствено PostNord е възложител по смисъла на член 4, параграф 1 от Директива 2014/25/ЕС и съответно попада под действието на правилата за възлагане на обществени поръчки. Дружествата, които не са обект на тези правила при извършването на дейност на тези пазари, обичайно биха разполагали с възможност да упражняват конкурентен натиск върху пазарните участници, които попадат под действието на правилата за възлагане на обществени поръчки.

3.3. Определяне на съответния продуктов пазар

- (15) В предишни решения ⁽¹⁰⁾ Комисията достигна до заключението, че пазарът на услуги за доставка на колетни пратки може да бъде сегментиран на експресни и на стандартни (наричани също така „отложени“) услуги за доставка на колетни пратки. При това сегментиране се взема предвид, че експресните услуги са по-бързи и по-надеждни от стандартните услуги, че за всяка от тези услуги е нужна различна инфраструктура и че експресните услуги се характеризират с допълнителни елементи на услуги с добавена стойност, като например услуги за проследяване на пратката, и обикновено са по-скъпи.
- (16) В предишно решение ⁽¹¹⁾ Комисията направи разграничение така също между услуги за вътрешни и трансгранични доставки на колетни пратки. Комисията достигна до заключението, че услугите за вътрешна доставка на колетни пратки се предоставят от дружества, които работят в рамките на национални мрежи за доставки, докато трансграничната доставка на колетни пратки се изразява в събирането на колетни пратки, които трябва да бъдат транспортирани и доставени в чужбина, и се предоставя от дружества, които имат достъп до мрежи в държавите на местоназначение.
- (17) В предишни решения Комисията достигна до заключение, че стандартните услуги за доставка на колетни пратки за потребители (С2Х, т.е. С2С и С2В) и предприятия (В2Х, т.е. В2В и В2С) представляват обособени продуктови пазари. За предоставянето на услуги на потребители (С2Х) и предоставянето на услуги на предприятия (В2Х) е необходима различна инфраструктура (и по-специално мрежа от пощенски служби, които да бъдат достъпни за частните потребители) ⁽¹²⁾.

⁽⁸⁾ Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета от 20 януари 2004 г. относно контрола върху концентрациите между предприятия (Регламент за сливанията на ЕО) (ОВ L 24, 29.1.2004 г., стр. 1).

⁽⁹⁾ Решение на Съда на Европейския съюз от 27 април 2016 г., Österreichische Post AG/Комисия, T-463/14, EU:T:2016:243, точка 28.

⁽¹⁰⁾ Решение за изпълнение 2013/154/ЕС на Комисията от 22 март 2013 г. за освобождаване на някои услуги от сектора на пощенските услуги в Унгария от прилагането на Директива 2004/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно координиране на процедурите за възлагане на обществени поръчки от възложители, извършващи дейност във водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги (ОВ L 86, 26.3.2013 г., стр. 22); решение по дело M.5152 от 21 април 2009 г. — Posten AB/Post Danmark A/S; решение по дело M.6570 — UPS/TNT Express, 30 януари 2013 г. и решение по дело M.7630 — FedEx/TNT Express, 8 януари 2016 г.

⁽¹¹⁾ Вж. решение по дело M.5152 — Posten AB/Post Danmark A/S, 21 април 2009 г., точки 54—57, решение по дело M.6570 — UPS/TNT, 30 януари 2013 г., точки 165—182, решение по дело M.7630 — FedEx/TNT, 8 януари 2016 г., точки 81—89. Вж. също така Решение 2009/46/ЕО на Комисията от 19 декември 2008 г. за освобождаване на някои услуги от сектора на пощенските услуги в Швеция от прилагането на Директива 2004/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно координиране на процедурите за възлагане на обществени поръчки от възложители, извършващи дейност във водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги (ОВ L 19, 23.1.2009 г., стр. 50) и Решение за изпълнение 2013/154/ЕС на Комисията от 22 март 2013 г. за освобождаване на някои услуги от сектора на пощенските услуги в Унгария от прилагането на Директива 2004/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно координиране на процедурите за възлагане на обществени поръчки от възложители, извършващи дейност във водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги (ОВ L 86, 26.3.2013 г., стр. 22).

⁽¹²⁾ Вж. решение по дело COMP/M.5152 — Posten AB/Post Danmark A/S, 21 април 2009 г., точка 60; решение по дело AT. 35.141 Deutsche Post AG, точка 29; Решение 2007/564/ЕО на Комисията от 6 август 2007 г. за освобождаване на някои услуги в пощенския сектор във Финландия, с изключение на Аландските острови, от прилагането на Директива 2004/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за координиране на процедурите за възлагане на обществени поръчки от възложители, извършващи дейност във водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги (ОВ L 215, 18.8.2007 г., стр. 21); Решение 2009/46/ЕО и Решение 2010/142/ЕС на Комисията от 3 март 2010 г. за освобождаване на някои услуги от сектора на пощенските услуги в Австрия от прилагането на Директива 2004/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 56, 6.3.2010 г., стр. 8).

- (18) Наред с това в предишни решения Комисията достигна до заключението, че доставките В2В и В2С не са взаимозаменяеми. От гледна точка на предлагането за доставките В2С е необходима мрежа с по-плътното покритие, за да може да се достигне до частните получатели, за разлика от служебните получатели, които често се намират в гъстонаселени клъстери. Поради това разстоянието между служебните получатели е по-малко от това между потребителите. Последиците от гледна точка на мрежови обхват и разходи могат да бъдат много съществени, вследствие на което се прави разлика между пазарите за доставка на колетни пратки В2В и В2С ⁽¹³⁾.
- (19) Определянето на продуктовия пазар от страна на заявителя е в съответствие с предишната практика на Комисията.
- (20) Въз основа на съображения 15—19 за целите на оценяването според настоящото решение и без да се засяга правото в областта на конкуренцията, може да се приеме, че съответните продуктов пазари са:
- пазарът на вътрешни стандартни услуги за доставка на колетни пратки В2С;
 - пазарът на стандартни услуги за трансгранична доставка на колетни пратки В2С.

3.4. Определяне на съответния географски пазар

- (21) В предишната си практика ⁽¹⁴⁾ Комисията е възприела становището, че пазарите за В2С доставка на колетни пратки са национални по своя обхват, независимо от разграничението между услуги за вътрешни и трансгранични доставки. Позицията на заявителя е в съответствие с практиката на Комисията.
- (22) При липсата на каквито и било признаци за различен обхват на географския пазар, за целите на оценката по настоящото решение и без да се засяга законодателството в областта на конкуренцията, Комисията счита, че географският обхват на услугите за вътрешни и трансгранични доставки на колетни пратки В2С обхваща територията на Дания.

3.5. Пазарен анализ — услуги за вътрешна доставка на колетни пратки В2С

- (23) Комисията отбелязва, че през последните години на датския пазар, подобно на повечето държави членки, се наблюдава значителен растеж на обемите колетни пратки, главно вследствие на електронната търговия. Според наличната информация между 2016 г. и 2018 г. пазарният дял на PostNord е намалял [...] ⁽¹⁵⁾, от [...] % по стойност и [...] % по обем на [...] % по стойност ⁽¹⁶⁾ и [...] % по обем ⁽¹⁷⁾.
- (24) Макар че през разглеждания период пазарните дялове на PostNord са намалели, пазарните дялове на конкурентите [...] са се увеличили [...] през разглеждания период. Между 2016 г. и 2018 г. пазарните дялове [...] на конкурента [...] са се увеличили от [...] % на [...] % по стойност и от [...] % на [...] % по обем ⁽¹⁸⁾. Аналогично през същия период пазарните дялове на [...] са се увеличили от [...] % на [...] % по стойност и от [...] % на [...] % по обем ⁽¹⁹⁾. [...]. На тази база може да се заключи, че те (т.е. [...]) биха могли да упражняват значителен конкурентен натиск върху PostNord. В този контекст е важно да се отбележи също така, че [...] са успели да увеличат своя пазар [...] за доста кратък период от време, което предполага, че [...] оказват сериозен конкурентен натиск върху PostNord.
- (25) Освен това Комисията отбелязва, че през последните пет години на пазара са навлезли нови оператори: DAO365 и Burd Delivery ⁽²⁰⁾ и [...] през последните три години.
- (26) За целите на настоящото решение и без да се засяга законодателството в областта на конкуренцията, факторите, описани в съображения 23, 24 и 25, следва да бъдат възприети като признак, че в Дания тази дейност е изложена на конкуренция. Следователно, тъй като определените в член 34 от Директива 2014/25/ЕС условия са изпълнени, следва да се приеме, че Директива 2014/25/ЕС не следва да се прилага за поръчки, предназначени да създадат условия за упражняването на тази дейност в Дания.

⁽¹³⁾ Вж. Дело COMP/M.5152 — Posten AB/Post Danmark A/S, 21 април 2009 г., точки 61 и 62.

⁽¹⁴⁾ Решение по дело COMP/M.5152 — Posten AB/Post Danmark A/S, 21 април 2009 г., точки 64—74.

⁽¹⁵⁾ [...] поверителна информация

⁽¹⁶⁾ Вж. искането, стр. 11, таблица 5.

⁽¹⁷⁾ Вж. искането, стр. 11, таблица 6.

⁽¹⁸⁾ Вж. искането, стр. 11, таблици 5 и 6.

⁽¹⁹⁾ Вж. искането, стр. 11, таблици 5 и 6.

⁽²⁰⁾ Вж. искането, стр. 16, раздел 5.3.1.

3.6. Пазарен анализ — услуги за трансгранична доставка на колетни пратки В2С

- (27) Комисията отбелязва, че, подобно на пазара на вътрешни доставки на колетни пратки В2С, през последните години пазарът на трансгранични доставки на колетни пратки В2С е отбелязал сериозен растеж. Въпреки това, за разлика от промените в конкуренцията, които се наблюдават на пазара на вътрешни доставки на колетни пратки В2С, пазарният дял на PostNord на пазара на трансгранични доставки на колетни пратки В2С остава относително стабилен през последните три години както по стойност ⁽²¹⁾ ([...] % през 2016 г., [...] % през 2017 г. и [...] % през 2018 г.), така и по обем ⁽²²⁾ ([...] % през 2016 г., [...] % през 2017 г. и [...] % през 2018 г.) ⁽²³⁾.
- (28) Успоредно с това сумарният пазарен дял [...] по стойност и [...] по обеми. При тези равнища не може да се направи заключение, че тези конкуренти биха могли да упражнят значителен конкурентен натиск върху PostNord или че скоро може да настъпи промяна в пазарното положение с оглед на относително стабилните пазарни дялове на PostNord през разглеждания период.
- (29) Заявителят твърди, че сериозна част от трансграничните услуги за доставка на колетни пратки В2С са [...]. Според искането ⁽²⁴⁾ изглежда, че [...].
- (30) Въпреки това дори според консервативния подход [...] пазарният дял на PostNord по обем все пак е [...]. Тъй като [...], е малко вероятно състоянието на конкуренцията да се промени в близко бъдеще.
- (31) Заявителят посочва ⁽²⁵⁾, че [...]. Той предполага също така, че с оглед на разширяващия се пазар на електронната търговия в Дания и в Европа, търсенето на трансгранични доставки на колетни пратки В2С се очаква да нарасне. Накрая заявителят информира Комисията на 16 март 2020 г., че PostNord са установили допълнителни доставчици на услуги за трансгранична доставка на колетни пратки В2С.
- (32) Все пак заявителят пояснява, че според предоставената от PostNord информация някои от тези доставчици (т.е. Prime Cargo, Blue Water, Scan Logistics, GTX Logistics и Link Logistics) не предоставят самостоятелно пряко услуги за колетни доставки, а вместо това предлагат логистични решения, които включват продажба на услугите на доставчици на колетни пратки, като например PostNord. Освен това изглежда, че някои други доставчици (т.е. United Broker, Shipmondo и rakke.dk) предлагат „консолидирани услуги“, т.е. ИТ решения и платформи. Заявителят признава също така, че обхватът на датския пазар е ограничен по размер, което може да ограничи броя на доставчиците на услуги за доставка на колетни пратки.
- (33) Комисията отбелязва, че през 2019 г. един нов конкурент — DAO 365 — е навлязъл на пазара на услугите за трансгранична доставка на колетни пратки В2С, но все още няма налични данни по отношение на неговите резултати на този пазар. Въпреки че дружества като посочените в съображение 32 по-горе биха могли да упражняват известен конкурентен натиск върху PostNord, дори самите те да не предоставят услуги за трансгранична доставка на колетни пратки В2С, на база на предоставената от заявителя информация не може да се заключи, че действително случаят е такъв. По-специално не е сигурна степента на този потенциален конкурентен натиск, тъй като, както е видно от съображение 27 по-горе, пазарният дял на PostNord както по обем, така и по стойност остава стабилен през разглеждания период.
- (34) С оглед на факторите, разгледани в съображения 27—33, не може да се заключи, че в Дания услугите за трансгранична доставка на колетни пратки В2С са пряко изложени на конкуренция. Следователно Директива 2014/25/ЕС следва да продължи да бъде прилагана за поръчки, предназначени да създадат условия за упражняването на тези дейности в Дания.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (35) Настоящото решение се основава на правното и фактическото положение в периода от декември 2019 г. до март 2020 г., както е посочено в предоставената от заявителя информация и в обществено достъпната информация ⁽²⁶⁾. То може да бъде преразгледано, ако условията за приложимостта на член 34 от Директива 2014/25/ЕС повече не са изпълнени вследствие на настъпването на съществени промени в правното или фактическото положение,

⁽²¹⁾ Вж. искането, стр. 12, таблица 7.

⁽²²⁾ Вж. искането, стр. 12, таблица 8.

⁽²³⁾ Вж. искането, стр. 21, първа диаграма.

⁽²⁴⁾ Вж. искането, стр. 13, точки 2 и 3.

⁽²⁵⁾ Вж. отговора на заявителя от 10 февруари 2020 г. на искането за предоставяне на информация, отправено от Комисията на 3 февруари 2020 г., стр. 2.

⁽²⁶⁾ Вж. „Development of Cross-border E-commerce through Parcel Delivery“ („Развитие на трансграничната електронна търговия чрез доставка на колетни пратки“) — проучване за генерална дирекция „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“ на Европейската комисия, направено от WIK Consult, февруари 2019 г.; „Annual and Sustainability Report“ („Доклад за годишните резултати и устойчивостта“), 2018 г., PostNord; „Main Developments in the Postal Sector (2013–2016)“ („Основни тенденции в пощенския сектор през периода 2013—2016 г.“ — проучване за генерална дирекция „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“ на Европейската комисия, направено от Copenhagen Economics, юли 2018 г.

- (36) Тъй като услугите, свързани с услугите за трансгранични доставки на колетни пратки В2С, следва да продължат да бъдат предмет на Директива 2014/25/ЕС, се припомня, че обществените поръчки, включващи няколко дейности, следва да се разглеждат в съответствие с член 6 от същата директива. Това означава, че когато даден възложител участва в „смесена“ обществена поръчка, т.е. поръчка, използвана за подпомагане както на изпълнението на дейностите, освободени от прилагането на Директива 2014/25/ЕС, така и на дейностите, които не са освободени от нейното прилагане, трябва да се обърне внимание на дейностите, за които поръчката е била основно предназначена. В случай на такава смесена обществена поръчка, чието основно предназначение е да способства за осъществяването на дейностите, които не са освободени, се прилагат разпоредбите на Директива 2014/25/ЕС. Когато обективно е невъзможно да се определи за коя дейност е предназначена основно, поръчката се възлага в съответствие с правилата, посочени в член 6, параграф 3 от Директива 2014/25/ЕС.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Директива 2014/25/ЕС не се прилага за поръчки, възложени от възложители и предназначени да създадат условия за извършването на дейности, свързани със стандартни услуги за вътрешна доставка на колетни пратки от предприятие до потребител (В2С) на територията на Дания.

Член 2

Директива 2014/25/ЕС продължава да се прилага за поръчки, възложени от възложители и предназначени да създадат условия за извършването на дейности, свързани със стандартни услуги за трансгранична доставка на колетни пратки В2С на територията на Дания.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Кралство Дания.

Съставено в Брюксел на 27 май 2020 година.

За Комисията
Thierry BRETON
Член на Комисията

ISSN 1977-0618 (електронно издание)

ISSN 1830-3617 (печатно издание)



Служба за публикации на Европейския съюз
2985 Люксембург
ЛЮКСЕМБУРГ

BG