



Брюксел, 10.12.2020 г.
COM(2020) 827 final

2020/0363 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно общи правила за осигуряването на основни въздушни връзки след края на преходния период, посочен в Споразумението за оттеглянето на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия

(текст от значение за ЕИП)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Считано от 1 февруари 2020 г. Обединеното кралство се оттегли от Съюза съгласно член 50 от Договора за Европейския съюз. Споразумението за оттеглянето на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия¹ („Споразумението за оттегляне“) бе сключено от Съюза с Решение (ЕС) 2020/135 на Съвета² и влезе в сила на 1 февруари 2020 г. Преходният период, посочен в член 126 от Споразумението за оттегляне, по време на който правото на Съюза продължава да се прилага спрямо Обединеното кралство и на неговата територия в съответствие с член 127 от посоченото споразумение, изтича на 31 декември 2020 г.

На 25 февруари 2020 г. Съветът прие Решение (ЕС, Евратом) 2020/266 за разрешаване на започването на преговори за ново споразумение за партньорство с Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия³. Както се подразбира от указанията за водене на преговори, оправомощаването обхваща, наред с другото, елементите, необходими за цялостно разглеждане на отношенията с Обединеното кралство в областта на въздухоплаването след края на преходния период.

Не е сигурно обаче дали до края на този период ще е влязло в сила споразумение между Съюза и Обединеното кралство, уреждащо бъдещите им отношения в посочената област.

Международният въздушен транспорт не може да се осъществява без изричното съгласие на засегнатите държави; това е следствие от техния пълен и изключителен суверенитет над въздушното пространство над тяхната територия. Обичайната практика е държавите да организират въздушния транспорт помежду си чрез двустранни споразумения за въздухоплавателни услуги (СВУ), в които се определят конкретни взаимно предоставени права и условията за тяхното упражняване. Правата за извършване на въздушни превози и услугите, пряко свързани с упражняването им, са изрично изключени от приложното поле на Общото споразумение по търговията с услуги⁴.

В Съюза свободата на въздушните превозвачи от държавите членки (въздушни превозвачи от Съюза) да предоставят вътрешни въздухоплавателни услуги произтича изключително от Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността, с които се определят и правила за лицензирането на тези превозвачи.

¹ ОВ L 29, 31.1.2020 г., стр. 7.

² Решение (ЕС) 2020/135 на Съвета от 30 януари 2020 г. относно сключването на Споразумението за оттегляне на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия (ОВ L 29, 31.1.2020 г., стр. 1).

³ ОВ L 58, 27.2.2020 г., стр. 53.

⁴ Приложение 1В от Маракешкото споразумение за създаване на Световната търговска организация, сключено в Маракеш на 15 април 1994 г.

В края на преходния период въздухоплавателните услуги между Обединеното кралство и държавите членки ще престанат да се уреждат от посочения регламент.

Следователно, при липсата на споразумение между Съюза и Обединеното кралство, уреждащо въпроса, след края на преходния период по Споразумението за оттегляне вече няма да има правно основание за предоставянето на въздухоплавателни услуги между Обединеното кралство и държавите членки от съответните превозвачи.

Преките въздухоплавателни услуги между Обединеното кралство и държавите членки са почти изцяло в ръцете на въздушни превозвачи от Обединеното кралство и Съюза. Ако тези въздушни превозвачи загубят правото да предоставят въздухоплавателни услуги между Обединеното кралство и държавите членки, това би довело до сериозни смущения. Всички или почти всички въздушни маршрути между Съюза и Обединеното кралство биха престанали да бъдат обслужвани. За сметка на това вътрешносъюзните маршрути, които вече не се обслужват от превозвачи от Обединеното кралство след края на преходния период, биха останали напълно достъпни за превозвачите от Съюза.

В сценария, при който не се постигне споразумение, се очаква последиците за съответните икономики да бъдат тежки, както е описано по-долу: времето за пътуване и цените на въздушния транспорт биха се увеличили значително, тъй като ще се търсят алтернативни маршрути, което би оказало натиск върху инфраструктурата на въздушния транспорт по тези алтернативни маршрути, докато търсенето на въздушен транспорт би намаляло. В резултат от това не само секторът на въздухоплаването, но и други сектори от икономиката, които до голяма степен зависят от него, биха били засегнати. Произтичащите от това бариери пред търговията ще възпрепятстват стопанската дейност на далечни пазари, както и разполагането/преместването на предприятия. Смущенията във въздушните транспортни връзки биха представлявали загуба на стратегически актив за Съюза и държавите членки.

Следователно настоящото предложение има за цел да се установят временни мерки за уреждане на въздушния транспорт между Съюза и Обединеното кралство след края на преходния период, в случай че не може да бъде постигнато споразумение, уреждащо този въпрос.

Настоящият акт е част от пакет от мерки, които Комисията приема.

- **Съгласуваност със съществуващите разпоредби в тази област на политиката**

Настоящият предложен регламент е предвиден като *lex specialis*, с който да се реагира на някои от последиците, произтичащи от факта, че Регламент (ЕО) № 1008/2008 ще престане да се прилага за въздушния транспорт между Обединеното кралство и държавите членки, считано от края на преходния период и при липса на споразумение, уреждащо бъдещите отношения между Съюза и Обединеното кралство. Предложените условия са ограничени до това, което е необходимо в това отношение, за да се избегнат прекомерни смущения. Следователно настоящото предложение е изцяло в съответствие със съществуващото законодателство и по-специално с Регламент (ЕО) № 1008/2008.

В това отношение предложеният регламент е замислен като временна мярка с цел запазване на свързаността и опазване на интереса на Съюза за ограничен период от време и до сключването и влизането в сила на споразумение между Съюза и Обединеното кралство, уреждащо въпроса.

Предложеният регламент няма да засяга изготвянето на бъдещо споразумение в областта на въздухоплаването с Обединеното кралство.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Настоящото предложение допълва Регламент (ЕО) № 1008/2008. Макар подходът на споразуменията за въздушен транспорт, сключвани от Съюза с трети държави, да е спазен в някои области (например оперативни лицензи), конкретната цел и контекст на настоящия регламент, както и едностранният му характер, неизбежно изискват по-рестриктивен подход при предоставянето на права, както и специфични разпоредби, предназначени да запазят равенството на правата и на условията на конкуренция.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Правно основание на предложението е член 100, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).

- **Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

Предложеният акт би допълнил Регламент (ЕО) № 1008/2008, така че да се осигурят основни връзки въпреки факта, че посоченият регламент ще престане да се прилага по отношение на въпросните транспортни операции. Подобни връзки биха били осигурени по равностоен начин за движението до и от всички точки в Съюза, с което се избягва нарушаването на условията на вътрешния пазар. Поради това е необходимо действие на равнището на Съюза, като постигане на резултата не би било възможно чрез действия на национално равнище.

- **Пропорционалност**

Предложеният регламент се счита за пропорционална мярка, тъй като чрез него могат да се избегнат прекомерните смущения по начин, който също така гарантира равни условия на конкуренция за превозвачите от Съюза. Той не надхвърля необходимото за постигането на тази цел. Това се отнася по-специално за условията, при които се предоставят съответните права — свързани, наред с другото, с необходимостта да бъдат предоставени еквивалентни права от страна на Обединеното кралство и с лоялната конкуренция — както и за ограничеността на режима във времето до постигането на споразумение между ЕС и Обединеното кралство в областта на въздухоплаването.

- **Избор на инструмент**

Тъй като нормативният акт урежда въпроси, тясно свързани с Регламент (ЕО) № 1008/2008 и има за цел, също както посочения регламент, да осигури напълно хармонизирани условия на конкуренция, той също следва да бъде под формата на регламент. Тази форма също така най-добре отговаря на неотложността на ситуацията/контекста, тъй като наличното време преди края на преходния период (без да е сключено споразумение, уреждащо бъдещите отношения между Съюза и Обединеното кралство) е твърде кратко за транспониране на разпоредбите на евентуална директива.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Не се прилага поради извънредния, временен и еднократен характер на събитието, налагащо настоящото предложение, което не е свързано с целите на съществуващото законодателство.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Предизвикателствата, произтичащи от преговорите за споразумение между Съюза и Обединеното кралство, и възможните решения бяха посочени от различни заинтересовани страни в областта на въздухоплаването и от представители на държавите членки преди и след сключването на Споразумението за оттегляне.

Фактът, че определеният в Споразумението преходен период приключва на 31 декември 2020 г., необходимостта от подготовка за неизбежни промени от 1 януари 2021 г. нататък и евентуалните допълнителни мерки, които трябва да бъдат предвидени в случай на липса на споразумение, бяха обсъдени с представители на държавите членки и с различни заинтересовани страни в областта на въздухоплаването в рамките на междусекторните и специалните срещи, проведени в Брюксел и в държавите членки.

Обща тема в представените мнения беше необходимостта за регулаторна намеса с цел поддържане на определена степен на въздушни връзки, след като правото на Съюза престане да се прилага по отношение на Обединеното кралство. Когато става дума за права за извършване на въздушни превози, заинтересованите страни не са в състояние сами да предприемат извънредни мерки с оглед смекчаване на вредното въздействие на евентуалната липса на споразумение, уреждащо въпроса. Представителите на поне шест въздушни превозвачи, групи от въздушни превозвачи и летища изразиха становището, че следва да се поддържа висока степен на въздушни връзки с въздушните превозвачи от Обединеното кралство, като се запази високо равнище на достъп до пазара. Другите заинтересовани страни обаче (главно представители на въздушните превозвачи от ЕС) подчертаха, че статуквото не следва да се запази, ако няма пълна хармонизация на нормативната уредба, за да се гарантират еднакви условия на конкуренция на пазара. Повечето от получените преди оттеглянето коментари, включително от държавите членки в контекста на семинарите, организирани от Комисията през 2018 г., впоследствие бяха потвърдени и допълнени, включително с оглед на бъдещите отношения.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Съответните заинтересовани страни предадоха на Комисията няколко формуляра за оценка на последиците от оттеглянето на Обединеното кралство за сектора на въздушния транспорт. В тези оценки се заключава, че липсата на въздушно движение между ЕС и Обединеното кралство би причинило значителни смущения в ЕС. Въздушните връзки имат съществена роля за икономиката като цяло. Въздухоплаването не само улеснява мобилността, но е и значителен стимул за търговията, растежа и създаването на работни места. Прекият дял на въздухоплаването в БВП на ЕС възлиза на 168 млрд. евро, а цялостното му въздействие, включително с

оглед на туризма, достига 672 млрд. евро чрез мултиплициращия ефект⁵. Общо пътуващите между ЕС и Обединеното кралство са представлявали 24 % от всички пътувания в рамките на ЕС през 2019 г., макар тази стойност да е варирала значително между държавите — членки на ЕС. Освен това през 2019 г. 19,5 % от наличните редовни места за пътувания в рамките на ЕС са били предложени от въздушни превозвачи, лицензирани от Обединеното кралство, а 50,4 % от предлагането на места за пътувания между ЕС и Обединеното кралство е било от страна на въздушни превозвачи, лицензирани от ЕС. Алтернативни варианти за транспорт предлагат по-специално железопътните и морските връзки, но това се отнася само за малък брой държави като Белгия, Франция и Ирландия. За други държави, разположени по-далеч на изток и на юг в Съюза, времето за пътуване с железниците или по пътищата е такова, че те не могат да бъдат заместител на въздушния транспорт. Следователно е необходимо да се смекчи значителното вредно въздействие от пълната загуба на въздушни връзки върху икономиката и гражданите на ЕС.

Ясно е, че отрицателното въздействие на сериозните смущения във въздушните връзки между Обединеното кралство и Съюза би могло само да се засили по време и след настоящата криза във връзка с пандемията, засегнала по безпрецедентен начин въздухоплаването в Съюза и икономиката като цяло.

- **Оценка на въздействието**

Оценка на въздействието не е необходима поради изключителния характер на ситуацията и ограничените нужди през периода, в който ще се осъществи промяната на статута на Обединеното кралство. Няма други варианти на политиката, отличаващи се по същество и в правно отношение от предложения вариант.

- **Основни права**

Настоящото предложение не оказва въздействие върху защитата на основните права.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Не е приложимо.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизми за мониторинг, оценка и докладване**

Не е приложимо.

- **Обяснителни документи (за директивите)**

Не е приложимо.

- **Подробно разяснение на отделните разпоредби на предложението**

Както е посочено по-горе, настоящото предложение има за цел да се установят временни мерки за уреждане на въздушния транспорт между Съюза и Обединеното кралство след края на преходния период, в случай че не може да бъде постигнато споразумение, уреждащо този въпрос (член 1). С тези мерки се цели поддържане на

⁵ Групата за действие в областта на въздушния транспорт (АТАГ), „Aviation: Benefits Beyond Borders“ (Въздухоплаването: ползи отвъд границите).

основни въздушни връзки за преходен период до сключването на такова споразумение (член 14).

На първо място (член 3), предложеният регламент предвижда едностранното предоставяне на въздушните превозвачи от Обединеното кралство на първа, втора, трета и четвърта свобода във връзка с правата за извършване на въздушни превози, така че те да могат да продължат да прелитат над и осъществяват технически кацания на територията на Съюза, както и да обслужват преки маршрути между съответните територии. Не се прави разграничение между пътническите и товарните превози, нито между редовните и нередовните услуги. За превозвачите от Обединеното кралство също така ще бъде възможно (член 4) да предоставят тези услуги посредством споразумения за осигуряване на блок-места или договорености за съвместно използване на кодове, както и да сключват договори за лизинг при строги условия (член 5), но не се предвиждат други обичайни инструменти за оперативна гъвкавост (като смяна на самолета под един полетен номер или обслужване на повече от една точка в един полет).

Правата, предоставени на превозвачи от Обединеното кралство, се основават на принципа на реципрочност, поради което в предложения регламент (член 6) се предвижда механизъм, с който да се гарантира, че правата, от които се ползват въздушните превозвачи от Съюза в Обединеното кралство, са еквивалентни на тези, предоставяни на превозвачи от Обединеното кралство съгласно предложения регламент. Ако това не се случи, Комисията е оправомощена да приеме чрез актове за изпълнение необходимите мерки за коригиране на ситуацията, включително за ограничаване или оттегляне на оперативните лицензи на въздушни превозвачи от Обединеното кралство. Оценката на степента на еквивалентност и приемането на корективни мерки от страна на Комисията не са свързани само със строго, формално съответствие между двата правни реда; това е така поради значителните различия между съответните пазари и за да се избегне чисто огледален подход, който би могъл в крайна сметка да се окаже противоречащ на интересите на Съюза.

Макар че целта на предложението за регламент е временно да осигури основни въздушни връзки, то, също както всички споразумения за въздухоплавателни услуги на Съюза, предвижда гъвкав механизъм, с който да се гарантира, че превозвачите от Съюза се ползват от справедливи и равни възможности да се конкурират с превозвачите от Обединеното кралство, след като то престане да бъде обвързано от правото на Съюза. Еднаквите условия на конкуренция изискват дори след края на преходния период Обединеното кралство да продължи да прилага достатъчно високи стандарти в областта на въздушния транспорт по отношение на: лоялната конкуренция, включително регулиране на картелите, злоупотребата с господстващо положение и сливанията; забраната на неправомерни държавни субсидии; защитата на работниците; опазването на околната среда; безопасността и сигурността. Освен това трябва да се гарантира, че превозвачите от Съюза не са подложени на дискриминация в Обединеното кралство, независимо дали *de iure* или *de facto*. Поради това с предложения регламент на Комисията се възлага (член 7) задачата да наблюдава условията на конкуренция между въздушните превозвачи от Съюза и Обединеното кралство и тя се оправомощава да приема необходимите мерки посредством актове за изпълнение, за да осигури тези условия да са изпълнени по всяко време.

Установяват се необходимите процедури, за да могат държавите членки да проверяват дали въздушните превозвачи, въздухоплавателните средства и екипажите, долитащи на

тяхна територия съгласно настоящия регламент, са лицензирани или сертифицирани от Обединеното кралство в съответствие с международно признати стандарти за безопасност, дали са спазени съответните национални и съюзни правни норми и дали предоставените права не са превишени (членове 8—11).

Въведена е изрична разпоредба, с която се напомня, че държавите членки не трябва да водят преговори, нито да встъпват в двустранни споразумения за въздухоплавателни услуги с Обединеното кралство по въпроси, попадащи в обхвата на настоящия регламент, и че не трябва по друг начин да предоставят на превозвачи от Обединеното кралство във връзка с въздушния транспорт права, различни от предоставените с настоящия регламент (член 3). Независимо от това съответните компетентни органи естествено ще имат възможност да си сътрудничат, както е необходимо за доброто изпълнение на регламента (член 12), така че да настъпят възможно най-малко смущения в управлението на въздухоплавателните услуги, които ще продължат да се предоставят под тяхно ръководство след края на преходния период

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно общи правила за осигуряването на основни въздушни връзки след края на преходния период, посочен в Споразумението за оттеглянето на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,
като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,
като взеха предвид предложението на Европейската комисия,
след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,
като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,
като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,
в съответствие с обикновената законодателна процедура³,
като имат предвид, че:

- (1) Споразумението за оттеглянето на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия⁴ („Споразумението за оттегляне“) бе сключено от Съюза с Решение (ЕС) 2020/135 на Съвета⁵ и влезе в сила на 1 февруари 2020 г. Преходният период, посочен в член 126 от Споразумението за оттегляне, по време на който правото на Съюза продължава да се прилага спрямо Обединеното кралство и на неговата територия в съответствие с член 127 от посоченото споразумение, изтича на 31 декември 2020 г. На 25 февруари 2020 г. Съветът прие Решение (ЕС, Евратом) 2020/266 за разрешаване на започването на преговори за ново споразумение за партньорство с Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия⁶. Както се подразбира от указанията за водене на преговори, оправомощаването

¹ Становище на...

² Становище на...

³ Позиция на Европейския парламент от...

⁴ ОВ L 29, 31.1.2020 г., стр. 7.

⁵ Решение (ЕС) 2020/135 на Съвета от 30 януари 2020 г. относно сключването на Споразумението за оттегляне на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия (ОВ L 29, 31.1.2020 г., стр. 1).

⁶ ОВ L 58, 27.2.2020 г., стр. 53.

обхваща, наред с другото, елементите, необходими за цялостно разглеждане на отношенията с Обединеното кралство в областта на въздухоплаването след края на преходния период. Не е сигурно обаче дали до края на този период ще е влязло в сила споразумение между Съюза и Обединеното кралство, уреждащо бъдещите им отношения в посочената област.

- (2) С Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета⁷ се определят условията за предоставянето оперативни лицензи от Съюза на въздушни превозвачи и се установява свободата на предоставяне на въздухоплавателни услуги в рамките на ЕС.
- (3) В края на преходния период и при липсата на специални разпоредби ще бъдат прекратени всички права и задължения, произтичащи от правото на Съюза по отношение на достъпа до пазара, установени с Регламент (ЕО) № 1008/2008, доколкото това засяга отношенията между Обединеното кралство и държавите членки.
- (4) Поради това е необходимо да се определи набор от временни мерки, които да дадат възможност на превозвачите, лицензирани в Обединеното кралство, да предоставят въздухоплавателни услуги между неговата територия и държавите членки. За да се гарантира подходящо равновесие между Обединеното кралство и държавите членки, предоставените по този начин права следва да зависят от предоставянето на еквивалентни права от Обединеното кралство на въздушни превозвачи, лицензирани в Европейския съюз, и да подлежат на определени условия, които да осигуряват лоялна конкуренция.
- (5) За да се отрази неговият временен характер, прилагането на настоящия регламент следва да бъде ограничено до 30 юни 2021 г. или до влизането в сила или, когато това е предвидено, временното прилагане на бъдещо споразумение с Обединеното кралство, обхващащо предоставянето на въздухоплавателни услуги, по което Съюзът е страна и което е договорено от Комисията в съответствие с член 218 от ДФЕС, в зависимост от това кое от двете събития настъпи по-рано.
- (6) За да се поддържат взаимноизгодни нива на свързаност, в съответствие с принципа на реципрочност следва да се предвидят определени договорености за маркетингово сътрудничество както за въздушните превозвачи от Обединеното кралство, така и за въздушните превозвачи от Съюза.
- (7) Настоящият регламент следва да не възпрепятства държавите членки да издават разрешения за извършване на редовни въздухоплавателни услуги от въздушни превозвачи от Съюза при упражняването на предоставени им от Обединеното кралство права, както в ситуации, възникващи в контекста на международни споразумения. По отношение на тези разрешения държавите членки следва да не дискриминират въздушните превозвачи от Съюза.
- (8) За да се осигурят еднакви условия за изпълнение на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия по отношение на приемането на мерки, за да се гарантира справедлива степен на реципрочност между правата, предоставени едностранно от Съюза и Обединеното кралство на въздушните превозвачи на другата страна, както и да

⁷ Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3).

се гарантира, че въздушните превозвачи от Съюза могат да се конкурират с въздушните превозвачи от Обединеното кралство при справедливи условия при предоставянето на въздухоплавателни услуги. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) №182/2011 на Европейския парламент и на Съвета⁸. Като се има предвид потенциалното им въздействие върху въздушните връзки на държавите членки, за приемането на посочените мерки следва да се използва процедурата по разглеждане. Комисията следва да приема актове за изпълнение с незабавно приложение в надлежно обосновани случаи, когато наложителни причини за спешност изискват това. Такива надлежно обосновани случаи могат да бъдат открити при ситуации, в които Обединеното кралство не предоставя еквивалентни права на въздушните превозвачи от Съюза и по този начин създава явна неравнопоставеност или когато по-неблагоприятни условия на конкуренция от тези, с които се ползват въздушните превозвачи от Обединеното кралство при предоставянето на въздухоплавателни услуги, обхванати от настоящия регламент, застрашават икономическата жизнеспособност на въздушните превозвачи от Съюза.

- (9) Тъй като целта на настоящия регламент, а именно определянето на временни мерки за въздушния транспорт между Съюза и Обединеното кралство, в случай че не се постигне споразумение, уреждащо бъдещите им отношения в областта на въздухоплаването след края на преходния период, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, а поради неговия обхват и последици може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на посочената цел.
- (10) Предвид неотложността, произтичаща от изтичането на посочения по-горе преходен период, е целесъобразно да се предвиди изключение от срока от осем седмици, посочен в член 4 от Протокол № 1 относно ролята на националните парламенти в Съюза, приложен към Договора за Европейския съюз, към Договора за функционирането на Европейския съюз и към Договора за създаване на Европейската общност за атомна енергия.
- (11) Териториалният обхват на настоящия регламент и съдържащите се в него препратки към Обединеното кралство не включват Гибралтар.
- (12) Настоящият регламент не засяга правната позиция на Кралство Испания по отношение на суверенитета над територията, на която се намира летището на Гибралтар.
- (13) Разпоредбите на настоящия регламент следва да влязат в сила по спешност и да се прилагат по принцип от деня след края на преходния период, посочен в Споразумението за оттегляне, освен ако до тази дата не влезе в сила споразумение, уреждащо бъдещите отношения между Съюза и Обединеното кралство в областта на въздухоплаването. За да се даде обаче възможност за провеждане на необходимите административни процедури възможно най-рано,

⁸ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

някои разпоредби следва да се прилагат от датата на влизане в сила на настоящия регламент,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1
Приложно поле

С настоящия регламент се определя набор от временни мерки, които да уреждат въздушния транспорт между Съюза и Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия („Обединеното кралство“) след изтичането на преходния период, посочен в член 126 от Споразумението за оттегляне.

Член 2
Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- 1) „въздушен транспорт“ означава превоз с въздухоплавателно средство на пътници, багаж, товари и поща, поотделно или заедно, предлаган на обществеността срещу възнаграждение или под наем, който включва редовни и нередовни (чартърни) въздухоплавателни услуги;
- 2) „международен въздушен транспорт“ означава въздушен превоз, който преминава през въздушното пространство над територията на повече от една държава;
- 3) „въздушен превозвач от Съюза“ означава въздушен превозвач с валиден оперативен лиценз, предоставен от компетентен лицензиращ орган в съответствие с глава II от Регламент (ЕО) № 1008/2008;
- 4) „въздушен превозвач от Обединеното кралство“ означава въздушен превозвач, който:
 - а) е установил основното си място на стопанска дейност в Обединеното кралство; както и
 - б) изпълнява някое от следните две условия:
 - i) Обединеното кралство и/или граждани на Обединеното кралство притежават повече от 50 % от предприятието и упражняват действителен контрол над него — пряко или косвено, чрез едно или повече междинни предприятия; или
 - ii) държави — членки на ЕС и/или граждани на държави — членки на ЕС, и/или други държави от Европейското икономическо пространство и/или граждани на тези държави, в каквато и да било комбинация, независимо дали сами или съвместно с Обединеното кралство и/или граждани на Обединеното кралство притежават повече от 50 % от предприятието и упражняват действителен контрол над него — пряко или косвено, чрез едно или повече междинни предприятия;
 - в) в случая, посочен в буква б), подточка ii), е притежавал валиден оперативен лиценз в съответствие с Регламент (ЕО) № 1008/2008 в деня преди първия ден на прилагането на настоящия регламент, както е посочено в член 14, параграф 2, първа алинея;
- 5) „действителен контрол“ означава отношение, установено в резултат на упражняване на права, въз основа на договори или по друг начин, които заедно или поотделно и с оглед на съществуващите фактически обстоятелства или приложимото право дават възможност за пряко или непряко упражняване на решаващо влияние върху дадено предприятие, по-специално чрез:
 - а) право на ползване на всички или част от активите на предприятието;

б) права или договори, с които се предоставя решаващо влияние върху състава, гласуването или решенията на органите на предприятието или които по друг начин предоставят решаващо влияние върху управлението на дейността на предприятието;

б) „закон в областта на конкуренцията“ означава закон, който разглежда следното поведение, доколкото то може да засегне въздухоплавателните услуги:

а) поведение, което се изразява в следното:

i) споразумения между въздушни превозвачи, решения на сдружения на въздушни превозвачи и съгласувани практики, които имат за цел или резултат предотвратяването, ограничаването или изкривяването на конкуренцията;

ii) злоупотреби с господстващо положение на пазара от страна на един или повече въздушни превозвачи;

iii) мерки, въведени или оставени в сила от Обединеното кралство при публични предприятия и предприятия, на които Обединеното кралство предоставя специални и изключителни права, и които са в противоречие с подточки i) или ii);

б) концентрации между въздушни превозвачи, които засягат съществено ефективната конкуренция, по-специално в резултат на установяване или засилване на господстващо положение;

7) „субсидия“ означава всеки финансов принос, предоставен на даден въздушен превозвач или летище от правителствен или друг публичен орган на всяко равнище, който му осигурява ползи, включително:

а) прякото прехвърляне на парични средства, като например безвъзмездни средства, заеми или вливане на капитали, потенциалното пряко прехвърляне на парични средства, поемането на задължения, като например гаранции по заеми, капиталови инжекции, собственост, защита от изпадане в несъстоятелност, или застраховане;

б) отписването или несъбирането на приходи, които са дължими;

в) предоставянето на стоки или услуги, които не са част от общата инфраструктура, или купуването на стоки или услуги;

г) заплащането на вноски във фондове или упълномощаването или възлагането на частна организация да изпълнява една или повече от функциите, посочени в букви а), б) и в), които обикновено се упражняват от правителството или друг държавен орган и практиката не се отличава от обичайно следваната от правителствата практика.

Счита се, че не се осигурява преимущество чрез финансово съдействие от страна на правителство или друг държавен орган, ако частен пазарен участник, мотивиран единствено от перспективи за рентабилност, в същото положение както въпросния държавен орган би осигурил същото финансово съдействие;

8) „независим орган за защита на конкуренцията“ означава орган, който е натоварен с прилагането и изпълнението на конкурентното право и контрола на субсидиите и отговаря на следните условия:

а) органът е оперативно независим и разполага с всички необходими ресурси, за да изпълнява задачите си;

б) при изпълнението на своите задължения и упражняването на своите правомощия органът има необходимите гаранции за независимост от политическо или друго външно влияние и действа безпристрастно; както и

- в) решенията на този орган подлежат на съдебен контрол;
- 9) „дискриминация“ означава различно третиране по какъвто и да било признак без обективна обосновка по отношение на предоставянето на стоки или услуги, включително обществени услуги, използвано при извършването на въздухоплавателни услуги или по отношение на третирането от страна на публичните органи, свързани с тези услуги;
- 10) „редовна въздухоплавателна услуга“ означава серия от полети със следните характеристики:
- а) за всеки полет местата и/или капацитетът за превоз на товари и/или поща са предоставени за индивидуално закупуване от масовия потребител (директно от въздушния превозвач или от неговите упълномощени представители);
- б) извършва се така, че да обслужва въздушното движение между същите две или повече летища:
- і) съгласно публикувано разписание; или
- іі) чрез полети, които са толкова редовни или чести, че представляват установима систематична серия;
- 11) „нередовна въздухоплавателна услуга“ означава търговска въздухоплавателна услуга, изпълнявана по начин, различен от редовната въздухоплавателна услуга;
- 12) „територия на Съюза“ означава територията, вътрешните води и териториалните морета на държавите членки, към които се прилагат Договорът за Европейския съюз и Договорът за функционирането на Европейския съюз и при условията, определени в тези договори, както и въздушното пространство над тях;
- 13) „територия на Обединеното кралство“ означава територията, вътрешните води и териториалните морета на Обединеното кралство, както и въздушното пространство над тях;
- 14) „Чикагска конвенция“ означава Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана в Чикаго на 7 декември 1944 г.

Член 3

Права за извършване на въздушни превози

1. При условията, определени в настоящия регламент, въздушните превозвачи от Обединеното кралство могат:
- а) да прелитат над територията на Съюза без кацане;
- б) да спират на територията на Съюза с нетърговска цел по смисъла на Чикагската конвенция;
- в) да извършват редовни и нередовни международни въздухоплавателни услуги за пътници, комбинация от пътници и товари и изцяло товарни услуги между всеки две точки, едната от които е разположена на територията на Обединеното кралство, а другата — на територията на Съюза.
3. Държавите членки нямат право да договарят, нито да сключват двустранни споразумения или спогодби с Обединеното кралство по въпроси, които попадат в приложното поле на настоящия регламент, във връзка с периода, през който се прилага настоящият регламент. По отношение на същия период те не предоставят по друг

начин на въздушни превозвачи от Обединеното кралство права във връзка с въздушния транспорт, различни от предоставените с настоящия регламент.

4. Независимо от параграф 3, държавите членки могат да разрешат, в съответствие с националното право, предоставянето на услуги за спешна медицинска помощ по въздуха на своя територия с въздухоплавателни средства, регистрирани в Обединеното кралство.

Член 4

Договорености за маркетингово сътрудничество

1. Въздухоплавателни услуги в съответствие с член 3 могат да се предоставят посредством споразумения за осигуряване на блок-места или договорености за съвместно използване на кодове, както следва:

а) въздушният превозвач от Обединеното кралство може да действа в качеството на търговски превозвач по отношение на всеки опериращ превозвач, който е въздушен превозвач от Съюза или въздушен превозвач от Обединеното кралство, или всеки опериращ превозвач от трета държава, който съгласно правото на Съюза или, според случая, съгласно правото на съответната държава членка или съответните държави членки, разполага с необходимите права за извършване на въздушни превози, както и с правото неговите превозвачи да упражняват посочените права посредством въпросното споразумение;

б) въздушният превозвач от Обединеното кралство може да действа в качеството на опериращ превозвач по отношение на всеки търговски превозвач, който е въздушен превозвач от Съюза или въздушен превозвач от Обединеното кралство, или всеки търговски превозвач от трета държава, който съгласно правото на Съюза или, според случая, съгласно правото на съответната държава членка или съответните държави членки, разполага с необходимите права за въздушни маршрути, както и с правото неговите превозвачи да упражняват посочените права посредством въпросното споразумение.

2. В никакъв случай правата, предоставени на въздушни превозвачи от Обединеното кралство съгласно параграф 1, не се тълкуват като предоставящи на въздушните превозвачи от трета държава права, различни от правата, с които те се ползват съгласно правото на Съюза или съгласно правото на съответната държава членка или съответните държави членки.

3. Прибягването до споразумения за осигуряване на блок-места или договорености за съвместно използване на кодове, независимо дали като опериращ превозвач или като търговски превозвач, не води до това въздушен превозвач от Обединеното кралство да упражнява права, различни от предвидените в член 3, параграф 1.

Това не възпрепятства превозвачите от Обединеното кралство да предоставят въздухоплавателни услуги между всеки две точки, едната от които е разположена на територията на Съюза, а другата — на територията на трета държава, при условие че са изпълнени следните условия:

а) въздушният превозвач от Обединеното кралство действа в качеството на търговски превозвач по силата на споразумение за осигуряване на блок-места или договорености за съвместно използване на кодове с опериращ превозвач, който съгласно правото на Съюза или правото на съответната държава членка или

съответните държави членки разполага с необходимите права за извършване на въздушни превози, както и с правото да упражнява посочените права посредством въпросното споразумение;

б) въпросната транспортна услуга представлява част от превоз на този превозвач от Обединеното кралство между точка, разположена на територията на Обединеното кралство, и съответната точка в съответната трета държава.

4. Съответните държави членки изискват договореностите, посочени в настоящия член, да бъдат одобрени от техните компетентни органи с цел проверка на съответствието с условията, определени в настоящия член, и с приложимите изисквания в правото на Съюза и националното право, по-специално по отношение на безопасността и сигурността.

Член 5

Лизинг на въздухоплавателни средства

1. При упражняването на правата, предвидени в член 3, параграф 1, въздушен превозвач от Обединеното кралство може да предоставя въздухоплавателни услуги със собствени въздухоплавателни средства и във всички от следните случаи:

а) при използване на въздухоплавателни средства, наети без екипаж от който и да е лизингодател;

б) при използване на въздухоплавателни средства, наети с екипаж от всеки друг въздушен превозвач от Обединеното кралство;

в) при използване на въздухоплавателни средства, наети с екипаж от въздушни превозвачи от друга държава, различна от Обединеното кралство, при условие че лизингът е обоснован от извънредни нужди, сезонен капацитет или оперативни затруднения на лизингополучателя и че лизингът не надхвърля срока, който е строго необходим за удовлетворяване на тези нужди или за преодоляване на тези затруднения.

2. Съответните държави членки изискват договореностите, посочени в параграф 1, да бъдат одобрени от националните компетентни органи с цел проверка на съответствието с условията, определени в този параграф, и с приложимите изисквания в правото на Съюза и националното право, по-специално по отношение на безопасността и сигурността.

Член 6

Еквивалентност на правата

1. Комисията следи правата, предоставени от Обединеното кралство на въздушните превозвачи от Съюза и условията за тяхното упражняване.

2. Ако Комисията установи, че правата, предоставени от Обединеното кралство на въздушните превозвачи от Съюза не са de jure или de facto еквивалентни на тези, предоставени на въздушни превозвачи от Обединеното кралство съгласно настоящия регламент, или че тези права не са еднакво достъпни за всички превозвачи от Съюза, Комисията приема незабавно и с цел да възстанови еквивалентността актове за изпълнение за:

а) да въведе ограничения за допустимия капацитет за редовни въздухоплавателни услуги, предоставен на въздушните превозвачи от Обединеното кралство, и да изиска от държавите членки да адаптират съответно оперативните лицензи (вече съществуващи или новоиздадени) на въздушните превозвачи от Обединеното кралство;

- б) да изиска от държавите членки да откажат, да прекратят временно или да отменят посочените оперативни лицензи; или
- в) да наложи финансови задължения или оперативни ограничения.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 13, параграф 2. Те се приемат в съответствие с неотложната процедура, посочена в член 13, параграф 3, когато в надлежно обосновани случаи на сериозна липса на еквивалентност за целите на параграф 2, това се изисква по наложителни причини за спешност.

Член 7 *Лоялна конкуренция*

1. Комисията наблюдава условията, при които въздушните превозвачи и летищата на Съюза се конкурират с въздушните превозвачи и летищата на Обединеното кралство за предоставянето на въздухоплавателните услуги, обхванати от настоящия регламент.

2. Ако тя установи, че в резултат на някоя от ситуациите, посочени в параграф 3, тези условия са значително по-неблагоприятни от предоставените на въздушните превозвачи от Обединеното кралство, с цел да поправи това положение Комисията незабавно приема актове за изпълнение за:

- а) да въведе ограничения за допустимия капацитет за редовни въздухоплавателни услуги, предоставен на въздушните превозвачи от Обединеното кралство, и да изиска от държавите членки да адаптират съответно оперативните лицензи (вече съществуващи или новоиздадени) на въздушните превозвачи от Обединеното кралство;
- б) да изиска от държавите членки да откажат, да прекратят временно или да отменят посочените оперативни лицензи за някои или всички въздушни превозвачи от Обединеното кралство; или
- в) да наложи финансови задължения или оперативни ограничения.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 13, параграф 2. Те се приемат в съответствие с неотложната процедура, посочена в член 13, параграф 3, когато в надлежно обосновани случаи на сериозна заплаха за икономическата жизнеспособност на една или повече дейности на въздушни превозвачи от Съюза, това се изисква по наложителни причини за спешност.

3. Актовете за изпълнение, посочени в параграф 2, в съответствие с условията, посочени в този параграф, се приемат за коригиране на следните ситуации:

- а) ако Обединеното кралство предоставя субсидии;
- б) ако Обединеното кралство не приеме или не прилага ефективно правото в областта на конкуренцията;
- в) ако Обединеното кралство не създаде или не поддържа независим орган за защита на конкуренцията;
- г) ако Обединеното кралство прилага стандарти в областта на защитата на работниците, безопасността, сигурността, околната среда или правата на пътниците, които са по-неблагоприятни от стандартите, залегнали в правото на Съюза, а ако в правото на Съюза липсват съответните разпоредби — по-неблагоприятни от стандартите, прилагани от всички държави членки или във всички случаи по-неблагоприятни от съответните международни стандарти;

д) ако е налице каквато и да било форма на дискриминация спрямо въздушните превозвачи от Съюза.

4. За целите на параграф 1 Комисията може да поиска информация от компетентните органи, въздушните превозвачи или летищата на Обединеното кралство. Ако компетентните органи, въздушните превозвачи или летищата на Обединеното кралство не предоставят поисканата информация в разумен срок, препоръчан от Комисията, или ако предостави непълна информация, Комисията може да процедира в съответствие с параграф 2.

5. Регламент (ЕС) 2019/712 на Европейския парламент и на Съвета⁹ не се прилага по въпроси, попадащи в приложното поле на настоящия регламент.

Член 8 *Оперативни лицензи*

1. Без да се засяга правото на Съюза и националното право в областта на безопасността на въздухоплаването, за да упражняват правата, предоставени им по силата на член 3, въздушните превозвачи от Обединеното кралство са длъжни да получат оперативен лиценз от всяка държава членка, в която желаят да осъществяват дейност.

2. При получаване на заявление за оперативен лиценз от въздушен превозвач от Обединеното кралство съответната държава членка своевременно предоставя подходящия оперативен лиценз, ако:

а) превозвачът от Обединеното кралство, подал заявлението, има валиден оперативен лиценз в съответствие със законодателството на Обединеното кралство; както и

б) Обединеното кралство упражнява и поддържа действителен регулаторен контрол над подалия заявлението негов въздушен превозвач, компетентният орган е ясно определен и превозвачът от Обединеното кралство притежава издадено от посочения орган свидетелство за авиационен оператор.

3. Без да се засяга необходимостта да се предвиди достатъчно време за извършване на необходимите оценки, въздушните превозвачи от Обединеното кралство имат право да подават своите заявления за оперативен лиценз, считано от деня на влизане в сила на настоящия регламент. Държавите членки имат правомощието да одобряват тези заявления, считано от същия ден, ако са изпълнени условията за одобрение. Евентуално предоставените лицензи обаче влизат в сила не по-рано от първия ден на прилагането на настоящия регламент, както е посочено в член 14, параграф 2, първа алинея.

Член 9 *Оперативни планове, програми и разписания*

1. Въздушните превозвачи от Обединеното кралство представят оперативни планове, програми и разписания на въздухоплавателните услуги за одобрение от компетентните органи на всяка от заинтересованите държави членки. Всички тези документи се представят най-малко 30 дни преди започването на операциите.

⁹ Регламент (ЕС) 2019/712 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за защита на конкуренцията във въздушния транспорт и за отмяна на Регламент (ЕО) № 868/2004 (ОВ L 123, 10.5.2019 г., стр. 4).

2. При спазване на член 8, оперативните планове, програмите и разписанията за текущия сезон на IATA към първия ден на прилагане на настоящия регламент, посочен в член 14, параграф 2, първа алинея, както и тези за следващия сезон, могат да бъдат представени и одобрени преди тази дата.

3. Настоящият регламент не възпрепятства държавите членки да издават разрешения за извършване на редовни въздухоплавателни услуги от въздушни превозвачи от Съюза при упражняването на предоставени им от Обединеното кралство права. По отношение на тези разрешения държавите членки не дискриминират въздушните превозвачи от Съюза.

Член 10

Отказ, отмяна, временно прекратяване и ограничаване на оперативен лиценз

1. Държавите членки отказват или, според случая, отменят или временно прекратяват оперативния лиценз на въздушния превозвач от Обединеното кралство, ако:

- а) въздушният превозвач не отговаря на условията за въздушен превозвач от Обединеното кралство съгласно настоящия регламент; или
- б) условията, определени в член 8, параграф 2, не са изпълнени.

2. Държавите членки отказват, отменят, временно прекратяват, ограничават или налагат условия на оперативния лиценз на въздушен превозвач от Обединеното кралство или ограничават или налагат условия на неговите операции, ако е налице някое от следните обстоятелства:

- а) не се спазват приложимите изисквания за безопасност и сигурност;
- б) не се спазват приложимите изисквания, свързани с достъпа до, дейността на или отпътуването от територията на съответната държава членка от страна на въздухоплавателни средства, осигуряващи въздушен транспорт;
- в) не се спазват приложимите изисквания, свързани с достъпа до, дейността на или отпътуването от територията на съответната държава членка на пътници, екипажи, багаж, товари и/или поща на борда на въздухоплавателни средства (включително подзаконовите актове относно влизане, пропускателен режим, имиграция, паспорти, митници и карантина или, когато става дума за поща, подзаконовите актове за пощите).

3. Държавите членки отказват, отменят, временно прекратяват, ограничават или налагат условия на оперативния лиценз на въздушен превозвач от Обединеното кралство или ограничават или налагат условия на неговите операции, ако Комисията изиска това от тях съгласно член 6 или 7.

4. Държавите членки своевременно информират Комисията и останалите държави членки за всяко решение за отказ или отмяна на оперативен лиценз на въздушен превозвач от Обединеното кралство съгласно параграфи 1 и 2.

Член 11

Сертификати и лицензи

Удостоверенията за летателна годност, свидетелствата за правоспособност и лицензите, издадени или признати за валидни от Обединеното кралство, които още са в сила, се признават от държавите членки за целите на извършване на въздухоплавателни услуги от превозвачи от Обединеното кралство по силата на настоящия регламент, ако тези

удостоверения, свидетелства или лицензи са издадени или признати по силата на и при спазване най-малко на съответните международни стандарти, установени съгласно Чикагската конвенция.

Член 12

Консултация и сътрудничество

1. Компетентните органи на държавите членки се консултират и си сътрудничат с компетентните органи на Обединеното кралство, когато е необходимо, за да се осигури прилагането на настоящия регламент.
2. При поискване държавите членки своевременно предоставят на Комисията всяка информация, получена съгласно параграф 1 от настоящия член или друга информация, която е от значение за прилагането на членове 6 и 7.

Член 13

Комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден с Регламент (ЕО) № 1008/2008. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.
3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 8 от Регламент (ЕС) № 182/2011 във връзка с член 5 от него.

Член 14

Влизане в сила и прилагане

1. Настоящият регламент влиза в сила в деня след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.
2. Той се прилага от деня следващ деня, в който правото на Съюза престане да се прилага спрямо Обединеното кралство съгласно членове 126 и 127 от Споразумението за оттегляне.

Член 8, параграф 3 и член 9, параграф 2 обаче се прилагат от датата на влизането в сила на настоящия регламент.

3. Настоящият регламент не се прилага, ако до датата, посочена в параграф 2, първа алинея, влезе в сила всеобхватно споразумение, което урежда предоставянето на въздушен транспорт с Обединеното кралство, по което споразумение Съюзът е страна.
4. Настоящият регламент престава да се прилага на по-ранната от следните дати:
 - а) 30 юни 2021 г.;
 - б) датата на влизане в сила на споразумението, посочено в параграф 3, или, в зависимост от случая, датата, от която то се прилага временно.

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

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател