



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 16.12.2020 г.
COM(2020) 818 final

2020/0358 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета по отношение на временното освобождаване от правилата за използване на слотовете на летищата в Общността поради пандемията от COVID-19

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2020) 341 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

С Регламент (ЕИО) № 95/93¹ („Регламентът за слотовете“) се определят правилата за разпределяне на слотовете на летищата в ЕС. В член 10 от него се определя правилото „използваш или губиш“, съгласно което въздушните превозвачи трябва да използват най-малко 80 % от разпределените им слотове в рамките на даден период на часово планиране (летен или зимен сезон), за да запазят предимство по отношение на същата поредица от слотове за следващия равностоен период на часово планиране („наследствени/исторически права“).

Поради спада в търсенето на пътнически услуги, предизвикан от пандемията от COVID-19, въздушните превозвачи внесоха съществени промени в разписанията си след 1 март 2020 г., които доведоха до темпове на използване на слотовете на координираните летища значително под прага от 80 %, наложен с Регламента за слотовете.

За да преодолее това, на 30 март 2020 г. Европейският съюз прие изменение на Регламента за слотовете с цел временна отмяна на правилото „използваш или губиш“ за целия летен период на часово планиране за 2020 г., който завършва на 24 октомври 2020 г. С това изменение на Комисията също така се предоставя правомощието да удължи периода, обхванат от тази временна отмяна, като приеме един или повече делегирани актове. На 14 октомври 2020 г. Комисията прие делегиран акт за удължаване на периода на временна отмяна на правилото „използваш или губиш“ до края на зимния летателен сезон 2020/2021 г. на 27 март 2021 г.

Както се очакваше, спадът в търсенето на пътнически услуги продължи през летния период на часово планиране на 2020 г. Съгласно данните на Евроконтрол тенденцията към намаляване на въздушното движение в Европейското икономическо пространство (ЕИП) е започнала през 11-ата седмица със спад от 17 % в сравнение със същата седмица на 2019 г. Трафикът продължи да намалява рязко съответно до 59 % и 82 % в сравнение с 12-ата и 13-ата седмица на 2019 г. Най-ниските нива са регистрирани през 15-ата и 16-ата седмица (спад от 89 %). Средните коефициенти на затоварване сред извадка от 10 европейски въздушни превозвача са спаднали от 80 % през 9-ата седмица на 26 % през 15-ата седмица. Въздушните превозвачи не само са изпълнявали полети по-рядко, но и изпълнените полети са имали недостатъчни резервации на местата в сравнение с 2019 г. До 23-тата седмица, когато въздухоплаването в ЕС до голяма степен беше възобновено, средният коефициент на затоварване се възстанови до 44 %. През същата седмица на 2019 г. средният коефициент на затоварване на същите въздушни превозвачи варира от 75 % (4-та седмица) до 86 % (16-а седмица). До средата на ноември 2020 г. въздушното движение беше намаляло с 65 % в сравнение със същата седмица на 2019 г.

Последните прогнози на Евроконтрол сочат, че се очаква въздушното движение през февруари 2021 г. да бъде само наполовина в сравнение с нивото от февруари 2020 г.

¹ Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1).

Какво ще се случи след това не е сигурно, но няма признаци, че през летния сезон на 2021 г. търсенето ще се възстанови дори приблизително на нивата от последните години.

Същевременно следва да се припомни, че целта на правилото „използваш или губиш“ е да се гарантира най-ефективното използване на капацитета на летищата с цел максимална полза за най-голям брой ползватели, както и да се позволи на пътниците да се възползват от предимствата на конкурентния пазар и свързаност на въздухоплаването. Отмяната на правилото „използваш или губиш“ действително донесе облекчение на въздушните превозвачи по време на настоящата безпрецедентна липса на търсене и ограничения за въздухоплаването, като същевременно беше избегнато отрицателното въздействие върху околната среда на празни или почти празни полети, изпълнявани единствено с цел запазване на съответните летищни слотове. Следва обаче да се вземе предвид и отрицателното въздействие от допълнителното удължаване на срока на временната отмяна. Въздействието на настоящата отмяна е да се „замрази“ конкуренцията на равнищата от 2019 г., без да има изискване капацитетът действително да се използва ефективно, тъй като разпоредбите на тази отмяна се оказаха недостатъчни да гарантират, че други въздушни превозвачи, които са в състояние да оперират, могат да получат необходимите слотове. Време е да се очертае път за завръщане към нормалното прилагане на правилото „използваш или губиш“ за периода, който започва повече от година след временната отмяна на това правило (от 1 февруари 2020 г. до 27 март 2021 г.), която запазва наследствените слотове на въздушните превозвачи от 2019 г. до края на зимния летателен сезон 2021/2022 г. Завръщането към нормални условия следва да не бъде внезапно, за да се избегне дестабилизирането на авиационния пазар в ущърб на въздушните превозвачи, свързаността, потребителите в ЕС и околната среда. Завръщането към нормални условия следва да се осъществи в съответствие с бъдещото повишаване на равнището на въздушното движение до нивата от 2019 г. или чрез стабилизиране на въздушното движение спрямо новата пазарна ситуация.

Затова се предлага от началото на летния период на часово планиране за 2021 г. отново да се прилагат нормално изискванията за използване на слотовете съгласно Регламента за слотовете, но съотношението да бъде 40/60 вместо 80/20. Това означава, че от въздушните превозвачи ще се изисква да използват 40 % от дадена серия от слотове, за да могат да запазят приоритета си за използваната серия от слотове за следващия равностоен период на часово планиране. Това изменение ще защити пропорционално историческите права по време на резкия спад в търсенето на въздушен транспорт, предизвикан от пандемията от COVID-19, и ще допринесе за избягване на въздействието върху околната среда на празните или почти празните полети, изпълнявани единствено с цел запазване на съответните летищни слотове. То би допринесло и за по-ефективно използване на капацитета на летищата в полза на пътниците и свързаността.

Предвид натрупания опит това предложение за облекчаване на правилата за слотовете включва условия, които гарантират, че периодът на облекчение остава съвместим с оптималното използване на ограничения капацитет на летищата и също така допринася за запазването на конкуренцията в интерес на пътниците. Облекчението следва да бъде насочено към въздушните превозвачи, които възнамеряват да използват своите унаследени слотове веднага щом търсенето се възстанови достатъчно и полетите отново станат икономически жизнеспособни. Поради това сериите от слотове, разпределяни на въздушен превозвач за първи път, т.е. серии от слотове, на които

въздушният превозвач няма право в резултат от придобиването на наследствени права, не следва да бъдат обхванати от облекчението, тъй като тези въздушни превозвачи биха кандидатствали за такива допълнителни слотове, знаейки за слабото търсене вследствие на пандемията от COVID-19 и съответните серии от слотове са освободени от нормалното прилагане на правилото „използваш или губиш“. Следователно въздушните превозвачи, придобиващи такива серии от слотове за първи път, ще трябва да използват поне 80 % от тези новоразпределени серии от слотове, за да получат приоритет за следващия равностоен период на часово планиране. Този подход съответства на доброволното споразумение между летищата, въздушните превозвачи и координаторите на слотове относно прилагането на настоящата временна отмяна за зимния летателен сезон 2020/2021 г. и след това².

Правилото „използваш или губиш“ (т.е. изискването за използване на поне 80 % от серията слотове) следва да продължи да се прилага и в случай на размяна на слотове съгласно член 8а, параграф 1, буква в), когато размяната е придружена от каквато и да е финансова или друга компенсация. Намерението е да се предотврати плащането на възнаграждение за стойността, която носи облекчението. За разлика от това, размените без финансова или друга компенсация, извършвани с цел подобряване на графика например, не възпрепятстват прилагането на облекчението към съответните слотове. Същото се отнася например за слотовете, прехвърлени в резултат на решения на публични органи съгласно националното право или правото на ЕС във връзка с конкуренцията (вж. член 8б от Регламента за слотовете).

Предложението включва краен срок за въздушните превозвачи да върнат нежеланите слотове на координатора, ако искат да се възползват от облекчението. Срокът от три седмици преди планираната дата на използване за този слот ще даде възможност на летищата и другите доставчици на летищни услуги да добият представа за изисквания капацитет и очаквания обем на операциите, за да гарантират, че предоставят адекватна инфраструктура, съоръжения и персонал. То също позволява на други въздушни превозвачи да преценят какъв е наличният летищен капацитет, ако желаят да го използват за изпълнение на полети. Колкото по-рано слотовете се предоставят за преразпределяне, толкова по-вероятно е други въздушни превозвачи да могат да ги използват. Предложените тук правила обхващат както временното преразпределяне за въпросния сезон (без превозвачът, на когото се преразпределят тези слотове, да придобива наследствени права), или постоянно преразпределяне, а именно когато въздушният превозвач, който е върнал слотовете в пула, не предвижда да ги използва през следващия равностоен период на часово планиране. В този случай въздушните превозвачи, които са използвали поне пет от тези слотове, следва да имат предимство пред другите кандидатствали превозвачи и новите участници на пазара за цялата първоначална серия от слотове на превозвачите, които са ги освободили в пула.

Необходимо е също така да се изясни при какви обстоятелства координаторите биха могли да отнемат слотове от въздушните превозвачи. Когато въз основа на информацията, с която разполага, координаторът определи, че даден въздушен превозвач е прекратил дейността си на дадено летище и вече не е в състояние да

² „Съвместно споразумение между авиокомпаниите, летища и координатори на слотове относно условията, които да се прилагат за удължаване на временната отмяна на правилото за слотове „използваш или губиш“ за целия зимен летателен сезон 2020 в северното полукуълбо“ <https://www.euaca.org/up/files/NW20%20EU%20Slot%20Waiver%20-%20Common%20proposal%20airlines%20-%20airports%20-%20slots%20coordinators.pdf>

използва слотовете, които са му били разпределени, тези слотове следва незабавно да бъдат върнати в пула и предоставени за преразпределяне на други въздушни превозвачи, което води до загуба на исторически права върху тези слотове за авиокомпанията, напускаща летището.

Въз основа на наличната понастоящем информация от Евроконтрол е разумно да се предположи, че актуалната ситуация, характеризираща се с изключителен спад в търсенето, ще продължи поне до началото на летния период на часово планиране за 2021 г. Предвид несигурността също така е възможно изключително слабото търсене да продължи поне до зимния период на часово планиране 2024/2025 г. и да го обхване, според прогнозите на въздушни превозвачи и летищни асоциации като ACI-Europe и IATA.

Следователно при тези обстоятелства Регламентът за слотовете следва да бъде изменен, за да продължи да защитава наследствените права на въздушните превозвачи в тези серии от слотове, които не са били използвани до нормалното ниво от 80 % през периода, в който авиационният пазар е бил неблагоприятно засегнат от пандемията от COVID-19. Облекчението за слотовете ще бъде удължено за допълнителен сезон извън удължаването, предоставено с Делегиран регламент (ЕС) 2020/1477 на Комисията, и така ще обхване периода от 28 март 2021 г. до 30 октомври 2021 г. Това облекчение би намалило степента на използване на слотовете от 80 % на 40 %. Освен това изменението би дало на Комисията делегирани правомощия за допълнително удължаване на облекчението отвъд летния летателен сезон на 2021 г. и също така за допълнително коригиране на ставката на използване на слотовете въз основа на редица показатели, например действителни и прогнозни данни за въздушното движение, коефициенти на затоварване и използване на флота. При необходимост Комисията ще приема делегирани актове за коригиране на ставката на използване на слотовете за всеки период на часово планиране от зимата на 2021/2022 г. до зимата на 2024/2025 г. включително.

Процесът на разпределяне на слотовете се извършва достатъчно преди съответния период на часово планиране. Въздушните превозвачи, летищата и другите доставчици на услуги ще трябва да научат своевременно за правилата, приложими за даден период на часово планиране. По същия начин ранното запознаване с тези правила ще ги насърчава и да връщат на координатора на ранен етап слотовете, които не възнамеряват да използват. Поради това Комисията следва да приеме съответните делегирани актове преди приключването на процеса на разпределяне на слотовете.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Регламентът за слотовете предоставя на въздушните превозвачи облекчение от правилата за използване на слотове, които понастоящем са проблематични за въздушните превозвачи поради пандемията от COVID-19. С Регламента за слотовете на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове, с които може да се изменя само периодът, през който се прилага настоящата временна отмяна. Удължените периоди на облекчение от правилата за използване на слотовете водят до нарушения на конкуренцията, което засяга свързаността за пътниците, заетостта и качеството на работните места в сектора на въздухоплаването и създава специфични проблеми за летищата и доставчиците на услуги. Същевременно внезапна промяна обратно към нормалното прилагане на правилото „използваш или губиш“ би могла да доведе до допълнителна финансова тежест за въздушните превозвачи и може да предизвика нежелано отрицателно въздействие върху околната среда на въздушните

превозвачи, които изпълняват празни или почти празни полети единствено с цел запазване на съответните летищни слотове. Поради това Регламентът за слотовете следва да бъде изменен, за да се смекчат последиците от пандемията от COVID-19, да се предостави правна сигурност за въздушните превозвачи и да се запази единността на европейската система за разпределяне на слотове.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Ефективното функциониране на вътрешния пазар във въздухоплаването и свързаните с него услуги зависи от икономическите резултати на въздушните превозвачи и други части от авиационния сектор, включително летищата и други доставчици на услуги. Отрицателните икономически последици от пандемията от COVID-19 заплашват тяхното финансово здраве и оказват сериозно отрицателно въздействие върху системата на въздушния транспорт и икономиката като цяло. Ето защо изменението на Регламента за слотовете е от първостепенно значение. То също така е съгласувано с политиката на ЕС в областта на климата, тъй като не позволява на въздушните превозвачи да изпълняват празни или почти празни полети единствено с цел запазване на съответните летищни слотове.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Правното основание на предложението е член 100, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Този член предоставя правното основание за приемане на съответното законодателство в областта на въздушния транспорт и служи като правно основание за Регламента за слотовете и неговите изменения.

- **Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

Целите на предложението не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, тъй като Регламентът за слотовете не позволява държавите членки да изискват от координаторите да налагат условия за облекчаване на слотовете и да променят ставките на тяхното използване в отговор на променящите се нива на въздушно движение. Тази цел може да бъде постигната единствено чрез изменение на Регламента за слотовете от страна на Съюза.

- **Пропорционалност**

Предложението не надхвърля необходимото за постигане на целта за облекчаване на икономическото въздействие на пандемията от COVID-19 върху действието на Регламента за слотовете. С предложението се постига баланс между необходимостта от предоставяне на облекчение на авиокомпаниите от правилото „използваш или губиш“ в отговор на слабото търсене при въздушния транспорт в резултат на пандемията от COVID-19 и необходимостта от връщане към нормално прилагане на правилата за разпределяне на слотове пропорционално на възстановяването на равнищата на въздушното движение. Предложението включва и редица насърчаващи конкуренцията мерки за преодоляване на някои нежелани отрицателни въздействия от влязлата в сила временна отмяна на правилата за слотовете.

- **Избор на инструмент**

За да постигне целта си, правният инструмент трябва да бъде с пряко и общо приложение, какъвто е и Регламентът за слотовете. По тази причина подходящият правен инструмент е регламентът.

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

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

С член 10а, параграф 4 от Регламента за слотовете, изменен с Регламент (ЕС) 2020/459, от Комисията се изисква до 15 септември 2020 г. да представи на Европейския парламент и на Съвета обобщен доклад за състоянието на въздушното движение. За да съберат данни и друга информация, службите на Комисията поддържаха редовни контакти с въздушни превозвачи, летища, координатори на летищни слотове, както и техните асоциации, за да наблюдават променящата се ситуация на въздушното движение, да оценяват въздействието на пандемията от COVID-19 върху търсенето на въздушен транспорт и равнището на въздушно движение, и да определят ефективността на временната отмяна на правилото за слотовете. Докладът, публикуван на 14 септември 2020 г., прави оценка на прилагането на временната отмяна на правилото за слотовете и посочва някои недостатъци. Оценка по правилата за по-добро регулиране не беше извършена поради спешната необходимост от приемане на правила, които да осигурят своевременно на въздушните превозвачи подходящо облекчение от правилото „използваш или губиш“ с оглед на трайните последици от пандемията от COVID-19 за въздушното движение.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Предвид неотложния характер на въпроса не беше проведена официална консултация със заинтересованите страни. Комисията публикува пътна карта за обратна връзка и проведе обществена консултация чрез портала за по-добро регулиране, в която заинтересованите страни можеха да участват от 1 до 28 септември 2020 г. Поради спешния характер на въпроса консултацията беше съкратена от обичайните 12 седмици на 4 седмици. По същото време бяха стартирани и целенасочени консултации и искания за информация.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Както беше обяснено, обстойно събиране на експертни становища не беше възможно поради неотложния характер на ситуацията. Въпреки това Комисията е ползвала опита, натрупан чрез прилагането и измененията на Регламента за слотовете, включително от консултации с експерти.

- **Оценка на въздействието**

Поради неотложния характер на ситуацията не е извършена оценка на въздействието по правилата за по-добро регулиране. Предложението се придружава от работен документ на службите на Комисията. В него се представят последиците от прилагането на правилото „използваш или губиш“ по време на пандемията от COVID-19, информация за действието на временната отмяна на правилото „използваш или губиш“ от влизането ѝ в сила досега и се описват възникналите от нея недостатъци на авиационния пазар. Освен това в доклада се разглежда постепенното премахване на облекчаването на

слотовете, което ще бъде обвързано с постепенното възстановяване на обема на въздушното движение. Той представя предпочитан начин за преодоляване на недостатъците и прави оценка на вероятните последици от него.

- **Основни права**

Не се прилага.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Не се прилага.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

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

Комисията следва да продължи да следи развитието на пандемията от COVID-19 и нейното въздействие върху въздушния транспорт. Както и съгласно Регламент (ЕС) 2020/459, на Комисията следва да бъде предоставено правомощието да приеме делегиран акт за удължаване на сроковете, засегнати от мярката, както и да коригира минималното изискване за използване на слотове, според случая.

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

В член 2 от Регламента за слотовете се добавя ново временно определение за „нови участници“, което позволява повече въздушни превозвачи да се разглеждат като нови участници и да получат слотове от пула, което ще даде възможност за по-голяма конкуренция на летищата предвид намалената степен на използване, която улеснява запазването на слотовете на традиционните превозвачи на летищата.

Също така се добавя ново определение за „координационни параметри във връзка с COVID-19“, а в член 8 е вмъкнат параграф 6а, в който се разглежда възможността конкретни санитарни мерки на дадено летище в резултат на пандемията от COVID-19 да намалят наличния капацитет на това летище, което означава, че не всички слотове могат да бъдат използвани във времето, за което са разпределени. Координаторите следва да могат да препланират или отменят разпределенияте или заявените слотове, които не могат да бъдат покрити, след обсъждане със засегнатите въздушни превозвачи. Асоциациите на въздушните превозвачи, летищата и координаторите на слотове са обсъдили как най-добре да се справят с тези ситуации, като са взели предвид различните търговски интереси. Координаторите следва да вземат предвид тези най-добри практики под формата на отраслови насоки или местни правила, ако те са съгласувани с принципите на прозрачност и недискриминация и не поставят под въпрос независимостта на координаторите.

Когато през даден период на часово планиране са били предоставени слотове от превозвачи, притежаващи исторически права върху съответните серии от слотове, превозвачите, възползвали се от такива слотове, вероятно ще допринесат за ефективното използване на съответните серии от слотове през следващите периоди на часово планиране. Поради това към член 8 се добавя нов параграф 2а, който дава приоритет на такива въздушни превозвачи при разпределянето на въпросната серия през следващия равностоен период на часово планиране, при условие че въздушният превозвач, който първоначално е притежавал исторически права в дадената серия, не ги поиска, и че заявяващият превозвач е използвал пет от слотовете, от които се състои серията. За да се избегне фрагментирането на капацитета и разписанията на летищата, на получилия приоритет въздушен превозвач следва да се разпредели цялата серия, от

която са част използваните слотове. Ако повече от един въздушен превозвач е използвал слотове от една и съща серия, приоритет се дава на превозвача, който е използвал по-големия брой слотове.

В член 10, параграф 4 се добавя нова буква д) за разглеждане на ситуация, при която способността на пътниците да летят по определени маршрути е значително засегната от мерките, приети от публичните органи за ограничаване на разпространението на пандемията от COVID-19 (например ограничения на правата за въздушни превози, ограничения за пътниците и/или екипажа, затваряне на границите), след приключване на процеса на разпределяне на слотове за предстоящ сезон. В тези случаи въздушните превозвачи могат да бъдат освободени от прилагането на правилото „използваш или губиш“ (с измененията). Това предимство обаче е ограничено, за да се избегнат нежелани въздействия (за подробности вж. четирите нови алинеи, добавени към член 10, параграф 4).

Член 10а се изменя по няколко начина. Периодът на настоящата временна отмяна, посочена в член 10а (въведена с Регламент (ЕС) 2020/459 през март 2020 г.), беше удължен с Делегиран регламент (ЕС) 2020/1477, приет на 14 октомври 2020 г., до 27 март 2021 г. През този период — за оценка на правата на приоритет — координаторите трябва да вземат предвид, че слотовете, разпределени за периода от 1 март 2020 г. до 27 март 2021 г., са били използвани от въздушния превозвач, на който са били първоначално разпределени. Запазва се период на допълнително облекчение за слотовете, използвани между ЕС и Китай или между ЕС и Хонконг (от 23 януари 2020 г.).

В предложениия нов параграф 2а от член 10а се предвижда, че за серия от слотове, разпределена за периода от 28 март 2021 г. до 30 октомври 2021 г., въздушните превозвачи ще имат право на същата серия от слотове през следващия равностоеен период на часово планиране, ако са използвали 40 % от слотовете в тази серия.

Новият член 10а, параграф 3а, буква а) ограничава обхвата на облекчението, приложимо за слотовете, разпределени съгласно член 10, параграф 2 от Регламента за слотовете. Предлага се слотовете, съставляващи серия и новоразпределени за съответния период на часово планиране, да не бъдат допустими за облекчение и да бъдат използвани съгласно ставката от 80 %, за да може превозвачът, който ги използва, да има право на същата серия през следващия равностоеен период на часово планиране.

В член 10а, параграф 3а, буква б) се изключват от облекчението слотовете, които са били разменени заедно с финансова или друга компенсация. Това е важно, за да се гарантира, че стойността на облекчението не е включена във вторична търговия или отдаване под наем на слот на друг въздушен превозвач. Тази разпоредба няма обратно действие, т.е. слотовете, които са били търгувани и са били използвани от „купуващия“ въздушен превозвач, считано от предходния равностоеен период на часово планиране (или преди това), са допустими за облекчението.

В член 10а се добавя нов параграф 7, с който се постановява, че ако през дадения период на облекчение за слотове даден въздушен превозвач не възнамерява да използва слот, той трябва да го предостави за временно преразпределяне на други въздушни превозвачи не по-късно от три седмици преди планираната дата на използване на слота. Това ще помогне на други превозвачи, които биха искали да използват инцидентно

такива слотове. Другите въздушни превозвачи следва да разполагат с достатъчно време за планиране на операциите си и също така за да гарантират, че пътниците, летищата и доставчиците на летищни услуги са уведомени предварително за планираните операции на въздушните превозвачи.

С член 10а, параграф 4 на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове за допълнително удължаване на периода на прилагане на облекчението, ако пандемията от COVID-19 не бъде преодоляна и продължи да оказва отрицателно въздействие върху сектора на въздушния транспорт, включително върху наследствените права. Комисията също така е оправомощена да изменя ставката на използване в зависимост от развитието на нивата на въздушното движение. Предвид бързото разпространение на пандемията, делегираните актове следва да се приемат чрез процедура по спешност.

В член 14, параграф 5 се добавя нова алинея, с която се предвижда система от санкции и мерки в случай на неспазване на новия параграф 7 от член 10а.

В новия член 14, параграф 6, буква в) на координатора се позволява да предприема действия и да отнема слотове, ако даден въздушен превозвач прекрати дейността си на определено летище. В такива случаи координаторът може незабавно да отнеме слотовете за остатък от периода на часово планиране, без да е необходимо да чака до края на този период, и да предостави слотовете за преразпределяне възможно най-рано.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета по отношение на временното освобождаване от правилата за използване на слотовете на летищата в Общността поради пандемията от COVID-19

(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 комитет³,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁴,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Пандемията от COVID-19 доведе до рязък спад на въздушното движение поради значително намалялото търсене и преките мерки, предприети от държавите членки и от трети държави, за да бъде ограничена пандемията. Въздействието върху въздушните превозвачи беше отрицателно от 1 март 2020 г. насам и в перспектива вероятно ще продължи до зимата на 2024/2025 г. включително.
- (2) В отговор на тези обстоятелства извън техния контрол, въздушните превозвачи доброволно или принудително анулират въздухоплавателни услуги. По-специално, доброволното анулиране защитава финансовата стабилност на въздушните превозвачи, като същевременно се избягва отрицателното въздействие върху околната среда в резултат от изпълнението на празни или почти празни полети само за да се запазят техните слотове.
- (3) Цифрите, публикувани от Евроконтрол (управителният орган на мрежата за мрежовите функции на въздушното движение в единното европейско небе), показват продължаващ спад на въздушното движение с около 74 % към средата на юни 2020 г. в сравнение със същия период на предходната година.
- (4) Що се отнася до известните предварителни резервации, прогнозите на Евроконтрол и епидемиологичните прогнози, не е възможно да се предвиди кога е вероятно да приключи периодът на силно понижено търсене, причинено от пандемията от COVID-19. Според последните прогнози на Евроконтрол се

³ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

⁴ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

очаква въздушното движение през февруари 2021 г. да бъде само наполовина в сравнение с нивото от февруари 2020 г. Прогнозите отвъд тази дата се основават на редица неизвестни фактори, например наличието на ваксина срещу COVID-19. При тези обстоятелства въздушните превозвачи, които не използват слотовете си в съответствие със ставката за използване, определена в Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета⁵, не следва автоматично да губят предимството за сериите от слотове, определени в член 8, параграф 2 и член 10, параграф 2, които иначе биха имали. Следва да бъдат установени специални правила за тази цел.

- (5) Тези правила следва да са насочени към преодоляване на потенциалните отрицателни въздействия върху конкуренцията между въздушните превозвачи. По-специално следва да се гарантира, че въздушните превозвачи, готови да предоставят услуги, имат възможност да използват неизползвания капацитет с перспектива да запазят такива слотове в дългосрочен план. Това следва да запази стимулите за въздушните превозвачи да използват капацитета на летищата, което от своя страна би било от полза за потребителите.
- (6) Следователно е необходимо да се определят, съобразно тези принципи и за ограничен период от време, условията, при които въздушните превозвачи продължават да имат права върху серии от слотове съгласно член 8, параграф 2 и член 10, параграф 2, и да се установят изисквания към съответните въздушни превозвачи да освобождават неизползвания капацитет.
- (7) Определението на понятието „нов участник“ следва да бъде адаптирано за целите на съответния период, за да се увеличи броят на въздушните превозвачи, които могат да се разглеждат като нови участници, и по този начин да се даде възможност на повече въздушни превозвачи да започнат или разширят дейността си, ако желаят. Същевременно е необходимо съответните привилегии да се ограничат до същинските нови участници, като се изключат превозвачите, които заедно с дружество майка или със собствени дъщерни дружества или дъщерни дружества на дружеството майка притежават повече от 10 % от общия брой слотове, разпределени за съответния ден на дадено летище.
- (8) За периода, през който се прилага облекчението на правилата за използване на слотовете, системата за разпределяне на слотовете следва да отчита усилията на въздушните превозвачи, изпълнявали полети, използвайки слотове, които са част от серия, върху която друг въздушен превозвач има право съгласно член 8, параграф 2 и член 10, параграф 2, но които са били предоставени на координатора на слотове за временно преразпределяне. Следователно въздушните превозвачи, които са използвали най-малко пет слота от една серия, следва да получат приоритет при разпределянето на тази серия в следващия равностоен период на часово планиране, при условие че въздушният превозвач, който има право на тях съгласно член 8, параграф 2 и член 10, параграф 2, не ги заяви.
- (9) Налагането на специфични санитарни мерки на летищата във връзка с COVID-19 може да намали наличния капацитет, което може да наложи да се предвидят специфични координационни параметри във връзка с COVID-19. В такива ситуации и за да се даде възможност за правилното прилагане на такива параметри, координаторите следва да бъдат оправомощени да адаптират графика

⁵

Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1).

на слотовете, разпределени на въздушните превозвачи съгласно член 8, или да анулират такива слотове за периода на часово планиране, през който са в сила специфичните санитарни мерки във връзка с COVID-19.

- (10) Отрицателните последици от евентуални мерки от страна на публичните органи, ограничаващи възможността за пътуване с много кратко предизвестие, не могат да бъдат приписани на въздушните превозвачи и поради това следва да бъдат смекчени. Поради това въздушните превозвачи не следва да бъдат санкционирани за това, че не са били в състояние да използват слотове, ако това е резултат от подобни ограничителни мерки, които все още не са били обявени в момента на разпределянето на слотовете. При такива обстоятелства въздушните превозвачи следва да запазят правото си върху такива серии през следващия равностоен летателен сезон. Подобни мерки биха могли да включват например строги правителствени ограничения във връзка с COVID-19 върху максималния брой пристигащи или заминаващи пътници с конкретен полет или през конкретно летище, или мерки, които правят извършването на въздушна услуга практически или технически невъзможно чрез налагането на ограничения върху движението на екипажите на авиокомпаниите или върху наличието на услуги, които са от съществено значение за прякото подпомагане на извършването на въздушна услуга. Конкретното облекчаване на последиците от налагането на такива мерки следва да бъде ограничено до най-много два последователни периода на часово планиране.
- (11) На въздушните превозвачи следва да се предостави необходимото облекчаване от изискванията относно използването на слотове, които се отнасят до правото върху слотове в последващия равностоен период на часово планиране, за периоди, в които търсенето е засегнато значително поради въздействието на пандемията от COVID-19. Това следва да им даде възможност да увеличат услугите си, когато обстоятелствата го позволяват. Понижената ставка на използване, определена за целта, следва да вземе предвид настоящата прогноза за въздушното движение, която възлиза на 50 % от равнището на въздушното движение през 2019 г., несигурността около пандемията от COVID-19 и възвръщането на доверието на потребителите и нивата на въздушното движение. Като се има предвид перспективата за повторно увеличаване на нивата на въздушно движение в даден момент, следва да бъде възможно чрез делегирани актове да се измени минималната ставка на използване. Въздушните превозвачи и координаторите следва да имат възможност да започнат навреме необходимата подготовка с оглед на условията, които ще се прилагат за използването на слотове през даден период на часово планиране. Поради това Комисията следва да се стреми да приема делегираните актове възможно най-рано и при всички случаи преди крайния срок за връщане на слотовете, определен в член 10, параграф 3.
- (12) За да се сведат до минимум бариерите за навлизане на пазара и да не се допусне облекчението от общите изисквания за използване на слотове да оказва отрицателно въздействие върху конкурентното положение на въздушните превозвачи повече от оправданото, прилагането на облекчението следва да бъде ограничено до тези слотове, които въздушният превозвач е използвал преди това на съответните летища. Също така, облекчението не следва да се прилага за слотове, които са били разменени като част от търговско споразумение, водещо до парична или друга компенсация, между превозвачи, които не са част от една и съща група.

- (13) За да се реагира гъвкаво на предизвикателствата, пред които е изправен секторът на въздушния транспорт вследствие на пандемията от COVID-19, когато е необходимо и обосновано, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието, съгласно член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз, да приема актове за изменение на Регламент (ЕИО) № 95/93 по отношение на удължаването на срока на прилагане на облекчението от правилото за използване на слотове, предвидено в настоящия регламент. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.⁶. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.
- (14) Летищата, доставчиците на летищни услуги и въздушните превозвачи трябва да имат представа за наличния капацитет за целите на адекватното планиране. Въздушните превозвачи следва да предоставят на координатора слотовете, които не възнамеряват да използват, за евентуално преразпределяне възможно най-рано, и не по-късно от три седмици преди планираната дата на тяхното използване. Те следва да подлежат на подходящи санкции или равностойни мерки в случай на неспазване.
- (15) Ако координаторът е убеден, че въздушният превозвач е прекратил дейността си на дадено летище, той следва незабавно да отнеме слотовете от въпросния въздушен превозвач и да ги включи в пула за преразпределяне на други превозвачи.
- (16) Предвид неотложността, свързана с извънредните обстоятелства, предизвикани от пандемията от COVID-19, които оправдават определените в настоящия регламент мерки, е уместно 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.
- (17) Предвид неотложността, свързана с извънредните обстоятелства, предизвикани от пандемията от COVID-19, които оправдават предложените мерки, е уместно да се предвиди незабавно влизане в сила на настоящия регламент,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕИО) № 95/93 се изменя, както следва:

1) Член 2 се изменя, както следва:

а) вмъква се следната буква ба):

⁶ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

„ба) в периода, посочен в член 10а, параграф 2а, „нов участник“ означава:

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

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

Въздушен превозвач, който заедно със своето дружество майка, собствените си дъщерни дружества или дъщерните дружества на своето дружество майка притежава повече от 10 % от общия брой слотове, разпределени за въпросния ден на дадено летище, не се смята за нов участник на това летище;“;

б) буква м) се заменя със следното:

„м) „координационни параметри“ означава представянето с функционални термини на целия капацитет от слотове на летището, подлежащи на разпределение по време на всеки координационен период, което отразява всички технически, функционални и екологични фактори, които оказват влияние върху експлоатационните качества на летищната инфраструктура и на различните ѝ подсистеми;“;

в) добавя се следната буква н):

„н) „координационни параметри във връзка с COVID-19“ означава преразгледани координационни параметри в резултат от намаляване на наличния летищен капацитет на координирано летище поради специфични санитарни мерки, наложени от държавите членки в отговор на пандемията от COVID-19.“;

2) Член 8 се изменя, както следва:

а) вмъква се следният параграф 2а:

„2а. В периода, посочен в член 10а, параграф 2а, серия от слотове, върната в пула в съответствие с член 8, параграф 1 в края на периода на часово планиране („референтен период на часово планиране“), при поискване се разпределя за следващия равностоеен период на часово планиране на въздушен превозвач, който е използвал най-малко пет слота от въпросната серия след прилагането на член 10а, параграф 7 по време на референтния период на часово планиране.

Ако повече от един кандидат отговаря на изискванията на първа алинея, приоритет се дава на въздушния превозвач, който е използвал по-големия брой слотове от тази серия.“;

б) вмъква се следният параграф 6а:

„6а. В периода, в който се прилагат координационните параметри във връзка с COVID-19, и за да се даде възможност за правилното прилагане на тези координационни параметри, координаторът може да промени графика на заявените или разпределените слотове, попадащи в периода, определен в член 10а, параграф 2а, или да ги анулира след изслушване на съответния въздушен превозвач. В този контекст координаторът взема предвид допълнителните правила и насоки, посочени в член 8, параграф 5, при условията, определени в тях.“;

3) Член 10, параграф 4 се изменя, както следва:

а) буква г) се заменя със следното:

„г) съдебна процедура във връзка с приложението на член 9 за маршрути, върху които са наложени задължения за обществени услуги съгласно член 4 от Регламент (ЕИО) № 2408/92, водещи до временно прекратяване на обслужването на тези маршрути;“;

б) добавя се следната буква д):

„д) през периода, посочен в член 10а, параграф 2а, въвеждането след 31 януари за следващия летен сезон или след 31 август за следващия зимен сезон, на мерки от страна на публичните органи, насочени към ограничаване на разпространението на пандемията от COVID-19 в единия край на даден маршрут, за който въпросните слотове са били използвани или планирани за използване, при условие че мерките не са били обявени по времето на разпределяне на серията от слотове и че мерките водят до едно от следните:

— частично или пълно затваряне на границата, летището или въздушното пространство през значителна част от съответния период на часово планиране,

— сериозна пречка пред възможността на пътниците да пътуват с всеки превозвач по този директен маршрут през значителна част от съответния период на часово планиране.“

в) добавят се следните алинеи:

„Буква д) от първа алинея се прилага в периода, през който са в сила посочените в нея мерки и през шест допълнителни седмици в границите, определени в трета, четвърта и пета алинея. Ако обаче мярката, посочена в буква д), престане да се прилага по-малко от шест седмици преди края на периода на часово планиране, буква д) се прилага за остатъка от шестседмичния период само когато слотовете от следващия период на часово планиране се използват за същия маршрут.

Буква д) от първа алинея се прилага само за слотове, използвани за маршрути, за които вече са били използвани преди обявяването на мерките, посочени в буква д).

Буква д) от първа алинея престава да се прилага, когато въздушният превозвач, използващ въпросните слотове, премине към маршрут, който не е засегнат от мерките на публичните органи.

Буква д) от първа алинея се прилага най-много за два последователни периода на часово планиране.“;

4) Член 10а се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. За целите на член 8, параграф 2 и член 10, параграф 2 координаторите считат слотовете, разпределени за периода от 1 март 2020 г. до 27 март 2021 г., за използвани от въздушния превозвач, на който са били разпределени първоначално.“;

б) вмъква се следният параграф 2а:

„2а. По отношение на периода от 28 март 2021 г. до 30 октомври 2021 г. и за целите на член 8, параграф 2 и член 10, параграф 2, ако даден въздушен превозвач докаже по удовлетворителен за координатора начин, че е използвал въпросната серия от слотове най-малко 40 % от времето през периода на часово планиране, за който тя е била разпределена, въздушният превозвач има право на същата серия от слотове за следващия равностоеен период на часово планиране.

По отношение на периода, посочен в първа алинея, процентните стойности съгласно член 10, параграф 4 и член 14, параграф 6, буква а), възлизат на 40 %.“;

в) параграф 3 се заменя със следното:

„3. По отношение на слотовете с дата между 9 април 2020 г. и 27 март 2021 г., параграф 1 се прилага само когато въздушният превозвач е върнал съответните неизползвани слотове на координатора за преразпределяне на други въздушни превозвачи.“;

г) вмъква се следният параграф 3а:

„3а. Параграф 2а не се прилага:

а) по отношение на серия от слотове, разпределена на въздушен превозвач за даден период на часово планиране, ако на този превозвач не е била разпределена същата серия от слотове през предходния равностоеен период на часово планиране;

б) по отношение на серия от слотове, която, считано от въпросния период на часово планиране, е била разменена между въздушни превозвачи в съответствие с член 8а, параграф 1, буква в) и когато размяната е включвала парична или друга компенсация.“;

д) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Когато Комисията установи въз основа на данни, публикувани от Евроконтрол, който е управителният орган на мрежата за мрежовите функции за управление на въздушното движение в единното европейско небе, че намаляването на нивото на въздушното движение в сравнение с нивото през съответния период от 2019 г. е трайно и според прогнозите за движението на Евроконтрол е вероятно да продължи, както и въз основа на най-надеждните налични научни данни установи, че тази ситуация е резултат от въздействието на пандемията от COVID-19, Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 12а, за да измени съответно периода, посочен в параграф 2а.

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 12а за изменение на процентните стойности, посочени в параграф 2а от настоящия член, в обхвата между 0 и 80 %. За тази цел Комисията разглежда промените, настъпили след влизането в сила на Регламент (ЕС) [2021/XXX reference to the present Regulation], като взема предвид следните елементи:

а) данни за нивата на движение и прогнозите, публикувани от Евроконтрол;

б) развитието на тенденциите във въздушното движение през периодите на часово планиране, като взема предвид и развитието, наблюдавано от началото на пандемията от COVID-19; както и

в) показатели, свързани с търсенето на пътнически и товарен въздушен транспорт, включително тенденции по отношение на размера и използването на флота и коефициентите на затоварване.

Делегираните актове съгласно настоящия параграф се приемат не по-късно от 24 януари за следващия летен период на часово планиране и не по-късно от 24 август за следващия зимен период на часово планиране.“;

е) параграф 5 се заличава;

ж) добавя се следният параграф 7:

„7. През периода, посочен в параграф 2а, въздушните превозвачи предоставят на координатора за преразпределяне на други въздушни превозвачи всички слотове, които не възнамеряват да използват, не по-късно от три седмици преди датата на използване.“;

5) В член 12а параграф 2 се заменя със следното:

„2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 10а, се предоставя на Комисията до 24 август 2024 г.“;

б) Член 14 се изменя, както следва:

а) в параграф 5 се добавя следната алинея:

„Държавите членки установяват и прилагат ефективни, възпиращи и пропорционални санкции или равностойни мерки, в случай че въздушен превозвач многократно и умишлено не спазва разпоредбите на член 10а, параграф 7. Такива санкции и мерки включват възможността за отнемане на предимството по член 10а, параграф 2а, когато това е обосновано в конкретния случай.“;

б) в параграф 6 се добавя следната буква в): „в) През периода, посочен в член 10а, параграф 2а, ако координатор установи въз основа на информацията, с която разполага, че въздушен превозвач е прекратил дейността си на дадено летище и вече не е в състояние да използва разпределените му слотове, координаторът оттегля от въздушния превозвач въпросната серия от слотове за остатъка от периода на часово планиране и ги поставя в пула, след като изслуша засегнатия въздушен превозвач.“.

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 [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател