

**BG**

**BG**

**BG**



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 1.3.2009  
COM(2009) 121 окончателен

2009/0042 (COD)

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА**

**за изменение на Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета относно общите правила за  
разпределяне на слотовете на летищата в Общността**

## ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

### **Въведение**

1. Глобалната икономическа и финансова криза, имаща значителна тежест и мащаби, вече се отразява сериозно и върху дейността на въздушните превозвачи. Тя предизвика значителен спад на въздушния трафик през зимния летателен сезон 2008/2009 г. Икономическата криза ще се отрази и на летния летателен сезон 2009 г.

След шест години растеж със средно 3 % Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (Евроконтрол) прогнозира през декември 2008 г. спад с 3 % на броя на полетите в Европа през 2009 г., след като през 2008 г. не е реализиран растеж. На 25 февруари 2009 г. Евроконтрол ревизира оценките си и прогнозира спад между -8,1 % и -1,4 %, с вероятен сценарий за -4,9 %. Евроконтрол отбелязва, че трафикът е спаднал рязко в края на 2008 г., като намалението само за месец декември възлиза на 7 %. Според Евроконтрол трафикът на нискотарифните въздушни превозвачи е намалял за първи път от 15 години насам с 4 600 полета през ноември 2008 г., което е с 6,1 % по-малко спрямо ноември 2007 г. През декември 2008 г. търговското въздухоплаване е намаляло с 16 % спрямо същия месец през 2007 г.

Трафикът на над 80 % от европейските летища е намалял (с от 8 % до 10 % за пътническия трафик и от 25 % до 30 % за карго трафика през януари 2009 г.), което показва, че икономическата криза се отразява върху европейския въздушен транспорт като цяло.

2. Подадените данни от европейските оператори от сектора (АЕА) дават възможност да се прецени сериозността на състоянието. През декември 2008 г. намалението на карго трафика е 21,4 %. Намалението на пътническия трафик се очаква да е 4 % през 2009 г. Операторите подчертават, че през последните 25 години подобни спадове на трафика е имало само три пъти: през 1986 г. поради събитията в Чернобил и войната в Либия; през 1991 г. поради първата война в Залива и през 2001/2002 г. поради терористичните атаки в Съединените щати. АЕА предвижда намаления на капацитета през лятото на 2009 г.: между -6 % и -8 % по отношение на броя на полетите и от -9 % до -12 % по отношение на предлаганите места (available seat kms).

3. Според Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA) през декември обемът на товарите е намалял с 22,6 % на международно равнище и с над 21 % за европейските дружества. Данните, публикувани на 26 февруари 2009 г., сочат намаление с 5,6 % на пътническия трафик и с 23,2 % на превозите на товари през януари 2009 г. спрямо същия месец през 2008 г. IATA отбелязва, че европейските превозвачи са компенсирали отчасти намаление от 5,7 %, съкращавайки капацитета си с 3,6 %.

4. Комисията счита, че настоящата икономическа криза както и последващите корекции в услугите (преустановяване, намаляване на честотата) представляват извънредни обстоятелства, които имат отрицателно въздействие върху авиокомпаниите. Поради това координаторите следва да тълкуват разпоредбите на Регламент (ЕО) № 95/93 за разпределяне на слотовете на летищата по такъв начин, че авиокомпаниите да не рискуват да изгубят слотовете, които не са използвали поради икономическата криза (правилото „или използваш, или губиш слотовете“).

5. При липсата на решение за запазване на статута на придобитите права върху слотовете съществува опасност дружествата да запазят съществуващия капацитет, въпреки значителното намаление на търсенето, което би увеличило настоящите икономически трудности.

#### **Разпоредби на регламента за разпределяне на слотовете**

6. Отправната точка на регламента, както е посочено в член 10, параграф 2, е разпределянето и използването на слотовете по време на летателния сезон (принципа „или ги използваш, или ги губиш“) и по-специално състоянието в края на сезона след ефективното използване на слотовете. По-специално в съответствие с посочения член единствено въздушните превозвачи, които са в състояние да докажат по убедителен начин на координатора, че са използвали слотовете си с негово разрешение поне през 80 % от времето през периода, за който те са им били предоставени, ще имат правото на същата серия от слотове за съответния следващ сезон.

7. Освен това в член 8, параграф 2 и член 10, параграф 2 от регламента се предвижда изчисляването на процент на използване в края на сезона, след използването на слотовете и с цел придобиване на права за съответния следващ летателен сезон.

8. В член 10, параграф 4 е предоставен списък с основания, които могат да бъдат посочвани от въздушните превозвачи за оправдаване на неизползването на слотове, разпределени по време на даден летателен сезон. В буква а) от този списък се посочват по неизчерпателен начин непредвидими и неизбежни обстоятелства извън контрола на въздушния превозвач.

9. Регламентът се основава на принципа на разпределянето и надзора на използването на слотовете на летищата от страна на координатора (член 4, параграф 5 и член 6). Координаторът трябва не само да изпълнява задачите си напълно независимо, но също така да действа по начин, който е неутрален, недискриминационен и прозрачен (член 4, параграф 2 и параграф 3). Вследствие на това нито Комисията, нито държавите-членки могат да налагат на координатора изисквания, които могат да поставят под съмнение неговата независимост.

Поради това може да се заключи, че при прилагането на член 10, параграф 2 и параграф 4 координаторът трябва да действа в съответствие с принципите в горепосочения член 4.

10. При това положение съществува риск държавите-членки да тълкуват по различен начин регламента, което би довело до липса на съгласуваност при прилагането на член 10, параграф 4 от него в рамките на Общността. Това вече се е случвало по време на кризата в сектора на въздушния транспорт след терористичните атентати в Съединените щати. Поради това е необходимо Общността да предприеме действия, за да гарантира, както през 2002 г. и 2003 г. с въвеждането на член 10а и член 10б, по ясен и еднозначен начин правната сигурност по отношение на прилагането на правилото „или използваш, или губиш слотовете“ за летателните сезони, върху които се отразява кризата.

11. Във връзка с това се предлага в регламента да се добави нов член 10в, в който да се посочва, че координаторите приемат, в контекста на икономическата криза, че въздушните превозвачи имат право на същите слотове през лятото на летателен сезон

2010 г., каквито са им били разпределени през лятото на летателен сезон 2009 г. (29 март 2009 г. – 24 октомври 2009 г.).

12. За да се избегне загубата на капацитет по отношение на слотовете през засегнатите от кризата летателни сезони, координаторите могат да разпределят повторно като „ad hoc“ слотове неизползваните през летния летателен сезон на 2009 г. слотове за останалата част от летателния сезон и тези слотове могат да се използват от други въздушни превозвачи, без да дават права въз основа на историческо предимство (придобити права).

13. Комисията ще продължи да изследва влиянието на икономическата криза върху сектора на въздушния транспорт. Ако положението продължи да се влошава през зимния летателен сезон 2009—2010 г. (25 октомври 2009 г. — 27 март 2010 г.), Комисията може да реши да поднови този режим за зимния летателен сезон 2010—2011 г.

### **Планиране**

14. Планирането във времето е важен аспект от настоящото предложение. Първоначалното разпределение на слотовете се осъществява на конференциите на IATA за часово планиране: през ноември за следващия летен сезон и през юни за следващия зимен сезон. Поради това слотовете за лятото на 2010 г. ще бъдат разпределени на конференцията за часово планиране през ноември 2009 г., а слотовете за зимния сезон 2010/2011 г. ще бъдат разпределени през юни 2010 г.

В член 10, параграф 3 от регламента се предвижда въздушните превозвачи да могат да връщат слотовете в пула преди 31 януари за следващия летен сезон или преди 31 август за следващия зимен сезон, без това да се отразява на изчисляването на процента на използване на оставащите им слотове.

Според световните насоки за часово планиране на IATA след като установят правото на „придобиване“ на слотовете, координаторите трябва да посочат на всяко дружество подробна информация за тези „придобити права“ върху слотовете, веднага след тяхното определяне от координатора и най-късно до:

- третия понеделник от април за слотовете, определени като „придобити“, както са използвани ефективно през предходния зимен сезон;
- третия понеделник от септември за слотовете, определени като „придобити“, както са използвани ефективно през предходния летен сезон.

15. Въпреки че разпределението на слотовете за летния летателен сезон на 2009 г. приключи на 31 януари 2009 г., изменението на Регламента все пак ще позволи на авиокомпаниите да адаптират своята дейност и да намалят съществуващите капацитети с оглед да се спазва правилото „или използваш, или губиш слотовете“. Като се има предвид, че летният сезон на 2009 г. започва на 29 март, предлаганата разпоредба следва да влезе в сила колкото е възможно по-бързо.

16. В противен случай съществува значителен риск от съдебни искове от страна на въздушните превозвачи, на които са разпределени слотове на летищата, когато координаторите не са приели като основание извънредните обстоятелства вследствие на икономическата криза през летния сезон на 2009 г.

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА**

**за изменение на Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета относно общите правила за  
разпределяне на слотовете на летищата в Общността**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията<sup>1</sup>,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>2</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>3</sup>,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора<sup>4</sup>,

като имат предвид, че:

- (1) Глобалната икономическа и финансова криза, имаща значителна тежест и мащаби, вече се отразява сериозно и върху дейността на въздушните превозвачи. Тя предизвиква значителен спад на въздушния трафик през зимния летателен сезон 2008/2009 г. Икономическата криза ще се отрази и на летния летателен сезон на 2009 г.
- (2) С цел неизползването на слотове, разпределени за летния сезон на 2009 г., да не води до загубата на тези слотове от въздушните превозвачи, е необходимо да се предвиди ясно и недвусмислено, че върху този сезон е оказала отрицателно въздействие икономическата криза. Комисията ще продължи да изследва влиянието на икономическата криза върху сектора на въздушния транспорт. Ако положението продължи да се влошава през зимния летателен сезон 2009—2010 г., тя може да реши да поднови изцяло или частично този режим за зимния летателен сезон 2010—2011 г.
- (3) Следователно Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотове на летищата в Общността трябва да

---

<sup>1</sup> ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

<sup>2</sup> ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

<sup>3</sup> ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

<sup>4</sup> ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

бъде съответно изменен<sup>5</sup>. Настоящото изменение не засяга правомощията на Европейската комисия при прилагането на член 81 и член 82 от Договора за ЕО.

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### *Член 1*

В Регламент (ЕИО) № 95/93 се добавя следният член 10в:

#### *„Член 10в*

За целите на член 10, параграф 4 координаторите приемат, че въздушните превозвачи имат право на същите серии слотове за летния летателен сезон 2010 г., каквито са им били разпределени за летния летателен сезон 2009 г. в съответствие с регламента. Комисията ще продължи да изследва влиянието на икономическата криза върху сектора на въздушния транспорт. Ако положението продължи да се влошава през зимния летателен сезон 2009—2010 г., тя може да реши в съответствие с предвидената в член 13, параграф 2 процедура да поднови изцяло или частично този режим за зимния летателен сезон 2010—2011 г.“

#### *Член 2*

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

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

Съставено в Брюксел на [...] година

*За Европейския парламент*  
*Председател*

*За Съвета*  
*Председател*

---

<sup>5</sup> ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1. Регламент, изменен с Регламент (ЕО) № 894/2002 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 142 от 31.5.2002 г., стр. 3), Регламент (ЕО) № 1554/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 22 юли 2003 г. (ОВ L 221 от 4.9.2003 г., стр. 1) и Регламент (ЕО) № 793/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 г. (ОВ L 138, 30.4.2004 г., стр. 50).