Този текст служи само за информационни цели и няма правно действие. Институциите на Съюза не носят отговорност за неговото съдържание. Автентичните версии на съответните актове, включително техните преамбюли, са версиите, публикувани в Официален вестник на Европейския съюз и налични в EUR-Lex. Тези официални текстове са пряко достъпни чрез връзките, публикувани в настоящия документ

►**B**

РЕГЛАМЕНТ (ЕИО) № 95/93 НА СЪВЕТА

от 18 януари 1993 година

относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността

(ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1)

Изменен със:

		Официален вестник		
		№	страница	дата
►**M1**	Регламент (ЕО) № 894/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 27 май 2002 година	L 142	3	31.5.2002 г.
►**M2**	Регламент (ЕО) № 1554/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 22 юли 2003 година	L 221	1	4.9.2003 г.
►**M3**	Регламент (ЕО) № 793/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 година	L 138	50	30.4.2004 г.
►**M4**	Регламент (ЕО) № 545/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 година	L 167	24	29.6.2009 г.
►**M5**	Регламент (ЕС) 2020/459 на Европейския парламент и на Съвета от 30 март 2020 година	L 99	1	31.3.2020 г.

▼B

РЕГЛАМЕНТ (ЕИО) № 95/93 НА СЪВЕТА

от 18 януари 1993 година

относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността

Член 1

Приложно поле

▼M3

1. Настоящият регламент се отнася за летищата на Общността.

▼B

2. Прилагането на настоящия регламент по отношение на летището на Гибралтар се извършва без да се засягат правните позиции на Кралство Испания и Обединеното кралство по отношение на спора им за суверенитета над територията, на която се намира това летище.

3. Разпоредбите на настоящия регламент не се прилагат към летището на Гибралтар докато влезе в сила режимът, предвиден в съвместната декларация от 2 декември 1987 г. на министрите на външните работи на Кралство Испания и на Обединеното кралство. Правителствата на Кралство Испания и на Обединеното кралство ще информират Съвета за датата на това влизане в сила.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент:

▼M3

а) „слот“ означава разрешението, дадено от координатора съгласно настоящия регламент за използване на пълния обем от необходимата инфраструктура на летището за извършването на въздушна транспортна услуга в координирано летище на определена дата и в определено време с цел кацане или излитане, предоставени от координатора съгласно настоящия регламент;

б) „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 пет 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 Общността, на които в съответния ден същата услуга за непрекъснато обслужване на пътници по график между тези летища или летищни системи се предлага най-много от още двама въздушни превозвачи, при което дори ако заявката на превозвача бъде удовлетворена, въздушният превозвач ще разполага с по-малко от пет слота за тази непрекъсната услуга на това летище за този ден, или

iii) въздушен превозвач, който заявява серия от слотове на летище за непрекъснато обслужване на пътници по график между това летище и регионалното летище, като никой друг превозвач не предлага директно обслужване на пътници по

▼M3

график между тези летища или летищни системи за същия ден, при което ако заявката на превозвача бъде удовлетворена, въздушният превозвач ще разполага с по-малко от пет слота за тази непрекъсната услуга на това летище за този ден.

Въздушен превозвач, разполагащ с над 5 % от общото количество налични слотове за въпросния ден на конкретно летище или над 4 % от общото количество налични слотове за този ден на летищна система, част от която се явява това летище, не се смята за нов участник на това летище.

▼B

в) под „директна въздушна услуга“ се има предвид авиационната услуга, осигурявана между две летища, включително междинните кацания, с едно и също въздухоплавателно средство и един и същ номер на полета;

г) под „период на часово планиране“ се имат предвид летният или зимният сезон, така както това е установено в часовото разписание на въздушните превозвачи;

д) под „въздушен превозвач на Общността“ се има предвид въздушен превозвач, който притежава валиден лиценз за експлоатация, издаден от някоя от държавите-членки в съответствие с Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно лицензирането на въздушните превозвачи ([1]);

▼M3

е) i) „въздушен превозвач“ означава предприятие за въздушен транспорт, получило валиден лиценз за работа или друг еквивалентен документ най-късно до 31 януари за следващия летен сезон или до 31 август — за следващия зимен сезон. По смисъла на членове 4, 8, 8а и 10, определението за въздушен превозвач включва и оператори на търговско въздухоплаване, когато те оперират по график за целите на членове 7 и 14; определението за въздушен превозвач включва и всички оператори на гражданска авиация;

ii) „група от въздушни превозвачи“ означава двама или повече въздушни превозвачи, изпълняващи съвместни операции, франчайзингови операции, споделяне на кодови обозначения с цел извършване на определена въздушна услуга;

ж) „координирано летище“ означава всяко летище, на което, за да може да кацне или да излети, въздушният превозвач или който и да е друг въздушен оператор трябва да е получил определен слот от координатора; изключение правят държавните полети, кацанията по спешност и хуманитарните полети;

▼B

з) под „система от летища“ се имат предвид две или повече летища, които функционират съвместно и обслужват един и същ град или агломерация, както е указано в приложение II към Регламент (ЕИО) № 2408/92;

▼M3

и) „летище, управлявано по график“ означава летище, на което съществува възможност за претоварване в определени периоди от деня, седмицата или годината, което се допуска с решение при доброволно сътрудничество между въздушните превозвачи, когато има назначен ръководител на графика за улесняване на операциите на въздушните превозвачи, извършващи услуги или възнамеряващи да извършват услуги на това летище;

([1]) ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 1.

▼M3

й) „управляващ орган на летище“ означава орган, който във връзка с други дейности или по друг начин има за задача, съгласно националните закони и разпоредби, да администрира и управлява летищните съоръжения и да координира и контролира дейностите на различните оператори, които се намират на летището или в съответната летищна система;

к) „серия от слотове“, означава поне пет слота, заявявани редовно по същото време в същия ден от седмицата в същия период от графика и предоставени по този начин или, ако това не е възможно — в приблизително същото време;

л) „търговско въздухоплаване“ означава сектор от общото въздухоплаване, който се отнася до експлоатацията или използването на въздухоплавателни средства от дружества за превоз на пътници и товари, като улеснение в осъществяването на тяхната търговска дейност, при което полетите на въздухоплавателните средства не се извършват за обществени цели, а пилотите трябва да имат като минимум валиден търговски лиценз за пилоти с указана категория на документа;

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.

▼B

Член 3

Условия за извършване на координиране на летище

▼M3

1. а) Държавите-членки не са длъжни да определят никое летище като летище, управлявано по график, или координирано летище, освен в съответствие с разпоредбите от настоящия член.

б) Държавите-членки не са длъжни да определят никое летище като координирано летище, освен в съответствие с разпоредбите на параграф 3.

▼B

2. Дадена държава-членка въпреки това може да приеме, че независимо кое летище ще бъде смятано за ►M3 летище, управлявано по график ◄, при положение че се спазват принципите на прозрачност, неутралност и липса на дискриминация.

▼M3

3. Отговорната държава-членка трябва да осигури извършването на обстоен анализ на капацитета на летищата, които нямат определен статут, както и на летищата, управлявани по график, от управляващия орган на съответното летище или от друг компетентен орган в момент, когато съответната държава-членка сметне за необходимо или в срок от шест месеца:

i) след внасяне на писмено заявление от въздушни превозвачи, които представляват поне половината от операциите на летището, или от управляващия орган на летището, когато някой от тях смята, че капацитетът е недостатъчен за реалните или планирани операции през определени периоди, или

▼M3

ii) след искане от страна на Комисията, по-специално когато летището на практика е достъпно само за въздушни превозвачи, които имат определени слотове, или когато въздушните превозвачи, и по-специално новите участници, срещат сериозни проблеми при кацане на и излитане от въпросното летище.

Този анализ, основан на общоприети методи, определя недостига в капацитета като взима под внимание екологичните ограничения на въпросното летище. Анализът разглежда възможностите за преодоляване на този недостиг чрез нова или модифицирана инфраструктура, промени в експлоатацията или други промени, както и сроковете за решаване на проблемите. Той се актуализира, когато има позоваване на параграф 5, или когато в летището има промени, оказващи сериозно влияние върху неговия капацитет и използването на този капацитет. Както анализът, така и използваният метод трябва да бъдат достъпни за страните, поискали анализа, а при поискване — и за други заинтересовани страни. Анализът се предоставя същевременно и на Комисията.

4. Въз основа на анализа държавата-членка провежда консултации във връзка със състоянието на капацитета на летището с управляващия орган на същото, с въздушните превозвачи, които използват редовно летището, с техните представителни организации, с представителите на общата авиация, използващи редовно летището, и с органите за контрол на въздушното движение.

5. При наличие на проблеми с капацитета през поне един период от графика държавите-членки вземат мерки летището да се определи като координирано за съответните периоди, само ако:

а) недостигът е от толкова сериозно естество, че не могат да се избегнат сериозни закъснения на летището, и

б) няма възможност проблемите да се решат в кратък срок.

6. Чрез дерогация от параграф 5 държавите-членки могат, при изключителни обстоятелства, да определят като координирани летищата, засегнати за съответния период.

▼B

►M3 7. ◄ Когато на определено летище, което е обявено като ►M3 координирано летище ◄, бъде достигнат капацитет, който е достатъчен за реално извършваните или предвидените дейности, неговият статут на напълно координирано летище се отменя.

Член 4

▼M3

Ръководителят на графиците и координаторът

1. Държавите-членки, отговорни за летище, управлявано по график, или за координирано летище, трябва да осигурят назначаването на квалифицирано физическо или юридическо лице съответно за ръководител на графика или координатор на летището след консултация с въздушните превозвачи, които използват редовно летището, с техните представителни организации и с управляващия орган на летището и координационния комитет, където има такъв. Ръководител на графика или координатор на летището може да бъде назначен за повече от едно летище.

▼M3

2. Държавите-членки, отговорни за летище, управлявано по график, или за координирано летище, трябва да осигурят:

а) че ръководителят на графика на летище, управлявано по график, действа в съответствие с настоящия регламент по независим, неутрален, недискриминационен и прозрачен начин;

б) независимостта на координатора на координирано летище като се отделят функциите на координатора от всяка една заинтересована страна. Системата на финансиране на дейностите на координатора трябва да бъде такава, че да гарантира независимия статут на координатора;

в) координаторът да действа съгласно настоящия регламент по неутрален, недискриминационен и прозрачен начин.

3. Ръководителят на графика и координаторът участват в разрешените от законите на Общността международни конференции за координация на графика на въздушните превозвачи.

4. Ръководителят на графика консултира въздушните превозвачи и препоръчва алтернативни часове на пристигане и/или заминаване в случаи, когато е възможно да се получи претоварване.

5. Координаторът е единственото лице, отговорно за разпределяне на слотовете. Той разпределя слотовете съгласно разпоредбите на настоящия регламент, като предвижда възможност за предоставяне на слотове извън работното време при спешни случаи.

6. Ръководителят на графика следи за спазването на определения график при операциите на въздушните превозвачи. Координаторът следи за спазването на определените слотове при операциите на въздушните превозвачи. Тези проверки се извършват заедно с управляващия орган на летището и с органите за контрол на въздушното движение, като се взема предвид времето и други необходими параметри за съответното летище. При поискване координаторът представя на заинтересованите държави-членки и на Комисията годишен отчет за дейността, посветен по-специално на приложението на членове 8а и 14, както и на евентуалните оплаквания, подадени в координационния комитет във връзка с приложението на членове 8 и 10, и мерките, взети за тяхното разрешаване.

7. Всички ръководители на график и координатори си сътрудничат за установяване на противоречия в графиците.

▼B

►M3 8. ◄ ►M3 При поискване и в разумен срок от време координаторът представя безплатно на заинтересованите страни, и по-специално на членовете и наблюдателите на координационния комитет, в писмена форма или в друга лесно достъпна форма следната информация: ◄

а) относно исторически наложилите се слотове, представени по компании за въздушен превоз и класирани по хронологичен ред за всички превозвачи, които използват летището;

б) относно поисканите слотове (първоначално), разпределени за всеки превозвач и класирани по хронологичен ред, за всички превозвачи;

▼B

в) относно всички разпределени слотове, както и относно висящите молби, разпределени за всеки превозвач и класирани по хронологичен ред, за всички превозвачи;

г) относно все още наличните слотове;

д) пълна и детайлизирана информация относно критериите за разпределяне на слотовете.

▼M3

9. Информацията, предвидена в параграф 8, се представя най-късно по време на съответните съвещания за планиране на графика или в удобно време по време на или след съвещанието. При поискване координаторът представя тази информация в обобщен вид. За представянето на тази обобщена информация може да се събира такса, съответстваща на разходите.

10. Когато има съответни и общоприети стандарти за информацията по отношение на графиците, ръководителят на графика, координаторът и въздушните превозвачи ги прилагат при условие, че те съответстват на правото на Общността.

Член 5

Координационен комитет

1. Отговорната държава-членка осигурява създаването на координационен комитет за всяко координирано летище. Координационният комитет може да отговаря за повече от едно летище. Членството в този комитет е отворено най-малко за въздушните превозвачи, използващи редовно въпросното/ите летище/а, за техните представителни организации, за управляващия орган на въпросното летище, за съответните органи на контрол на въздушното движение и за представителите на общата авиация, използващи редовно летището.

Задачите на координационния комитет са:

а) да прави предложения за и да консултира координатора и/или държавата-членка относно:

— възможностите за увеличаване на капацитета на летището, определени съгласно член 3, или за подобряване на използването му,

— координационните параметри, които трябва да се определят съгласно член 6,

— методите за следене на използването на разпределените слотове,

— местните указания за разпределение на слотовете и за следене на използването на разпределените слотове, вземайки предвид, *inter alia*, възможните екологични съображения, предвидени в член 8, параграф 5,

▼M3

— подобряване на характерните условия на движение на въпросното летище,

— сериозните проблеми, на които се натъкват новите участници, съгласно предвиденото в член 10, параграф 9,

— всички въпроси, свързани с капацитета на летището;

б) да служи като посредник между всички засегнати страни при наличие на оплаквания във връзка с разпределението на слотовете съгласно предвиденото в член 11.

2. Представителите на държавите-членки и координаторът са поканени на срещите на координационния комитет като наблюдатели.

3. Координационният комитет подготвя писмени процедурни правила, които обхващат *inter alia*, участието, избора, честотата на срещите, и използвания/ите език/ци. Всеки член на организационния комитет може да предлага местни указания съгласно предвиденото в член 8, параграф 5. По искане на координатора координационният комитет обсъжда предложените местни указания за разпределяне на слотовете, както и тези, предложени за следене на използването на разпределените слотове. Докладът за разискванията на координационния комитет се представя на заинтересованата държава-членка с указание за съответните становища, изразени в комитета.

Член 6

Координационни параметри

1. На координирано летище отговорната държава-членка трябва да осигури определяне на параметрите за разпределяне на слотовете два пъти годишно като взима предвид всички съответни технически, функционални и екологични ограничения, както и промените в тях.

Тази дейност се основава на обективния анализ на възможностите за обслужване на въздушното движение като се взимат предвид различните видове движение в рамките на летището, претовареността на въздушното пространство, която може да настъпи по време на координационния период и състоянието на капацитета.

Параметрите се съобщават на летищния координатор достатъчно време преди извършването на началното разпределение на местата, за целите на конференциите за определяне на графика.

2. За целите на дейността, предвидена в параграф 1, когато държавата-членка не изпълни задължението си, съответните координационни времеви периоди се определят от координатора след консултация с координационния комитет и в съответствие с установения капацитет.

3. Определянето на параметрите и на използваната методология, както и на промените в тях се обсъждат подробно в координационния комитет с оглед на увеличаването на капацитета и броя на наличните слотове за разпределение, преди да се предприеме окончателното обсъждане на параметрите за разпределение на слотовете. При поискване всички съответни документи се представят на заинтересованите страни.

▼**M3**

Член 7

Информация за ръководителите на графици и координаторите

1. Въздушните превозвачи, които оперират или възнамеряват да оперират на летища, управлявани от график, или на координирани летища, представят съответно на ръководителя на графика или на координатора цялата съответна информация, поискана от тях. Цялата съответна информация се представя във формата и в срока, определени от ръководителя на графика или от координатора. В частност, в момента на заявката за отпускане на слот въздушният превозвач уведомява координатора за това, дали ще се възползва от статута на нов участник по отношение на исканите места съгласно член 2, буква б.

За всички останали летища, които нямат определено предназначение, управляващият орган на летището предоставя, по искане от страна на координатора, всяка информация за планираните услуги на въздушните превозвачи, с която разполага управляващият орган на летището.

2. Когато въздушният превозвач не представи информацията, предвидена в параграф 1, и не успее да докаже по убедителен начин наличието на смекчаващи обстоятелства, или когато същият представи невярна или подвеждаща информация, координаторът не взема под внимание заявката за място на този превозвач, във връзка с което/ито не е предоставена информация или е предоставена невярна или подвеждаща информация. Координаторът дава на въздушния превозвач възможност да представи своите наблюдения.

3. Ръководителят на графика или координаторът, управляващият орган на летището и органите за контрол на въздушното движение обменят цялата информация, която им е необходима за упражняване на съответните им задължения, включително данни за полети и слотове.

Член 8

Процес на разпределяне на слотовете

1. Сериите от слотове от наличния пул се разпределят сред превозвачите-заявители под формата на разрешения за използване на инфраструктурата на летището за кацане и излитане през периода от графика, за който същите са подали заявка. При изтичането на този срок слотовете се връщат в наличния пул съгласно предвиденото в разпоредбите на член 10.

2. Без накърняване на членове 7, 8a, 9, 10, параграф 1и член 14 параграф 1 от настоящия член не се прилага, когато са изпълнени следните условия:

— серия от слотове се използва от въздушен превозвач за извършване на въздушни услуги по график или на програмирани услуги извън графика, и

— този въздушен превозвач може да докаже по убедителен начин на координатора, че въпросната серия от слотове е била използвана при освобождаването ѝ от координатора поне през 80 % от времето през периода от графика, за който е била предоставена.

▼M3

В този случай тази серия от слотове дава право на въпросния въздушен превозвач на същата серия от слотове през следващия равностоен период от графика, ако бъде заявена от този превозвач в срока, предвиден по член 7, параграф 1.

3. Без да се засягат разпоредбите на член 10, параграф 2, в случай, когато не всички заявки за слотове могат да бъдат удовлетворени по задоволителен за съответния превозвач начин, се дава предпочитание на търговските въздушни услуги, и по-специално на услугите по график и на програмираните въздушни услуги извън графика. При наличие на конкуриращи се заявки от една и съща категория услуги, приоритетни са целогодишните операции.

4. Преразпределение на времето на серия от слотове, преди да бъдат разпределени останалите слотове от пула по член 10 сред другите кандидатстващи въздушни превозвачи, се допуска само по функционални съображения или ако това ще доведе до подобряване на разпределението на времето на слотовете на кандидатстващите въздушни превозвачи в сравнение с първоначално заявените времена. То не може да влезе в сила без изрично потвърждение от координатора.

5. Освен това, координаторът взема под внимание допълнителните правила и указания, възприети от въздушния транспорт по света или в рамките на Общността, както и местните указания, предложени от координационния комитет и одобрени от държавата-членка или от друг компетентен орган, отговорен за съответното летище, при условие че тези правила и указания не нарушават независимия статут на координатора, съответстват на законите на Общността и целят да подобрят ефикасното използване на капацитета на летището. Тези правила се съобщават на Комисията от съответната държава-членка.

6. При невъзможност за предоставяне на заявен слот, координаторът уведомява заявяващия въздушен превозвач за причините за отказа, като му посочва най-близкия алтернативен слот.

7. Освен планираното разпределение на слотове за периода на графика, координаторът се стреми да удовлетвори заявки за единични слотове с кратко предизвестие за всички видове авиация, включително обща авиация. За целта могат да се използват слотовете от пула по член 10, останали свободни след разпределението между заявяващите въздушни превозвачи, както и слотовете, предоставяни с кратко предизвестие.

Член 8а

Мобилност на слотовете

1. Слотовете могат:

а) да се прехвърлят от въздушния превозвач от един маршрут или вид услуга към друг маршрут или вид услуга, предлагани от същия въздушен превозвач;

б) да се прехвърлят:

i) между основни и дъщерни дружества, както и между дъщерните дружества на едно и също основно дружество;

ii) като част от контрола, придобит върху капитала на въздушен превозвач;

▼M3

iii) при пълно или частично поглъщане, когато слотовете са пряко свързани с погълнатия въздушен превозвач;

в) да се разменят един за друг между въздушните превозвачи.

2. Прехвърлянето и размяната, предвидени в параграф 1, се съобщават на координатора и не могат да се извършат без изричното му одобрение. Координаторът отказва да одобри прехвърляне или размяна, които не отговарят на изискванията на настоящия регламент, както и такива, за които координаторът не е убеден, че:

а) няма да навредят на летищните операции като има предвид техническите, функционалните и екологичните ограничения;

б) са спазени ограниченията, наложени по член 9;

в) прехвърлянето на слотове не попада в обхвата на параграф 3.

3. а) Слотовете, предоставени на нов участник съгласно определението от член 2, буква б), не могат да се прехвърлят съгласно предвиденото в параграф 1, буква б) от настоящия член за срок от два еквивалентни периода от графика, освен в случай на законно одобрено поглъщане на дейностите на банкрутирало предприятие.

б) Слотовете, предоставени на нов участник съгласно определението от членове 2, буква б), ii) и iii), не могат да се прехвърлят към друг маршрут съгласно предвиденото в параграф 1, буква а) на настоящия член за срок от два еквивалентни периода от графика, освен ако новият участник не се ползва със същия приоритет по новия маршрут, както по първоначалния маршрут.

в) Слотовете, предоставени на нов участник съгласно определението от член 2, буква б), не могат да се разменят съгласно предвиденото в параграф 1, буква в) от настоящия член за срок от два еквивалентни периода от графика, освен с цел да се подобри разпределението на времето на слотовете за тези услуги спрямо първоначално заявените времена.

Член 8б

Изключване на искове за обезщетение

Правото върху серия от слотове, предвидено в член 8, параграф 2, не може да служи за основание на искове за обезщетение във връзка с ограниченията и лишенията, наложени върху това право съгласно правото на Общността, особено по отношение на прилагането на правилата от Договора, които се отнасят за въздушния транспорт. Настоящият регламент не засяга правомощията на публичните органи да изискват прехвърляне на слотове между въздушните превозвачи и да дават указания за разпределението на същите съгласно националните закони за конкуренцията или членове 81 или 82 от Договора или Регламент (ЕИО) № 4064/89 на Съвета от 21 декември 1989 година относно контрол върху концентрациите между предприятия ([1]). Тези прехвърляния са допустими само, ако те не включват парична компенсация.

([1]) ОВ L 395, 30.12.1989 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1310/97 (ОВ L 180, 9.7.1997 г., стр. 1).

▼M3

Член 9

Задължения за обществени услуги

1. Когато върху даден маршрут са наложени задължения за обществени услуги съгласно член 4 от Регламент (ЕИО) № 2408/92, държавата-членка може да запази на координирано летище необходимите слотове за операциите, предвидени по този маршрут. Ако запазените слотове за маршрута не се използват, те се предоставят на друг въздушен превозвач, който е заинтересован да обслужва маршрута в съответствие със задълженията за обществени услуги съгласно параграф 2. Ако никой друг превозвач няма интерес да обслужва маршрута, а заинтересованата държава-членка не обяви покана за търг съгласно член 4, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕИО) № 2408/92, слотовете се запазват за друг маршрут при задълженията за обществени услуги или се връщат в пула.

2. Тръжната процедура, предвидена по член 4, параграф 1, букви г) до ж) и член 4, параграф 1, буква и) от Регламент (ЕИО) № 2408/92, се прилага по отношение на използването на слотовете от параграф 1, по-горе, ако има повече от един въздушен превозвач на Общността, заинтересован да обслужва маршрута, който не е успял да получи слотове в рамките на един час преди или един час след времето, поискано от координатора.

Член 10

Пул от слотове

1. Координаторът организира пул, включващ всички слотове, които не са разпределени въз основата на член 8, параграф 2 и член 8, параграф 4. В пула се включва целия нов капацитет от слотове, определен съгласно член 3, параграф 3.

2. Предоставянето на серия от слотове на даден въздушен превозвач за извършване на въздушни услуги по график или на програмирани услуги извън графика не дава право на този въздушен превозвач върху същата серия от слотове през следващия еквивалентен период от графика, ако въздушният превозвач не може да докаже убедително на координатора, че същите са били използвани от съответния въздушен превозвач при освобождаването им от координатора поне през 80 % от времето на периода от графика, за който са били предоставени.

3. Слотовете, предоставени на даден въздушен превозвач до 31 януари за следващия летен сезон или до 31 август за следващия зимен сезон, но които са върнати на координатора за преразпределение преди тези дати, не се вземат предвид при пресмятане на използването.

4. Ако не може да се докаже 80 % използване на сериите от слотове, всички слотове от съответната серия се включват в пула от слотове, освен ако неизползването им не бъде оправдано поради някоя от следните причини:

а) непредвидими и неизбежни обстоятелства извън контрола на въздушния превозвач, които водят до:

— задържане на земята на типа въздухоплавателно средство, обичайно използвано за въпросната въздушна услуга,

▼**M3**

— закриване на летище или на въздушно пространство,

— сериозно нарушаване на операциите на засегнатите летища, включително на тези серии от слотове на други летища от Общността, свързани с маршрутите, повлияни от това нарушение, през съществена част от съответния период от графика;

б) прекъсване на въздушните услуги поради действие, чиято цел е била да засегне тези услуги, и което поражда практическа и/или техническа невъзможност за въздушния превозвач да осъществи планираните операции;

в) сериозна финансова щета за конкретен въздушен превозвач на Общността, като следствие от която е отпуснат временен лиценз от лицензиращите органи за периода на финансовата реорганизация на въздушния превозвач съгласно член 5, параграф 5 от Регламент (ЕИО) № 2407/92;

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.

5. По искане на държава-членка или по собствена инициатива Комисията разглежда прилагането на параграф 4 от координатора на летището, което попада в обхвата на настоящия регламент.

Тя взема решение в двумесечен срок от получаване на искането съгласно процедурата, предвидена в член 13, параграф 2.

6. Без да се засягат разпоредбите на член 8, параграф 2 от настоящия регламент, и без да се засягат разпоредбите на член 8, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 2408/92 слотовете от пула се разпределят между заявяващите въздушни превозвачи. 50 % от тези слотове се разпределят най-напред между новите участници, освен ако заявките от новите участници не са по-малко от 50 %. Координаторът проявява справедливо отношение към заявките на новите участници и останалите превозвачи съгласно периодите на координация за всеки ден от графика.

По отношение на заявките от нови участници с предимство се ползват въздушните превозвачи със статут на нови участници съгласно член 2, буква б), i) и ii) или член 2, буква б), i) и iii).

7. Нов участник, на който е предложена серия от слотове в разстояние на един час преди или след заявеното време, но който е отказал това предложение, губи статута си на нов участник за съответния период от графика.

8. В случай на услуги, предлагани от група въздушни превозвачи, достатъчно е само един от участниците в групата да кандидатства за исканите слотове. Превозвачът, извършващ такава услуга, поема отговорност да удовлетвори необходимите експлоатационни критерии, за да запази историческия си приоритет, предвиден в член 8, параграф 2.

▼M3

Слотовете, предоставени на един въздушен превозвач, могат да се използват от друг/и въздушен/ни превозвач/и, които участват в съвместни операции, при условие че общия полет е обозначен с кода на въздушния превозвач, на когото са предоставени слотовете, с цел координация и наблюдение. При прекъсване на тези операции, слотовете, използвани по такъв начин, остават у въздушния превозвач, на когото са били предоставени първоначално. Въздушните превозвачи, участващи в съвместни операции, уведомяват координаторите за подробностите във връзка с тези операции преди започване на същите.

9. Ако новите участници продължават да изпитват сериозни проблеми, държавата-членка има грижата да свика събрание на координационния комитет на летището. Целта на събранието е да се проучат възможностите за справяне със ситуацията. На събранието трябва да се покани Комисията.

▼M5

Член 10а

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 24 октомври 2020 г., за използвани от въздушния превозвач, на който са били разпределени първоначално.

2. За целите на член 8, параграф 2 и член 10, параграф 2 координаторите считат слотовете, разпределени за периода от 23 януари 2020 г. до 29 февруари 2020 г. за използвани от въздушния превозвач, на който са били разпределени първоначално, по отношение на въздушните услуги между летища в Съюза и летища в Китайската народна република или в Специален административен район на Китайската народна република Хонконг.

3. По отношение на слотовете с дата, по-късна от 8 април 2020 г., параграф 1 се прилага само когато съответните неизползвани слотове са предоставени на разположение на координатора за преразпределяне към други въздушни превозвачи.

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 предходната година е трайно и е вероятно това състояние да продължи, както и въз основа на най-надеждните налични научни данни установи, че тази ситуация е резултат от въздействието на избухването на COVID-19, Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 12а, за да измени съответно периода, посочен в параграф 1.

5. Комисията непрекъснато следи ситуацията посредством критериите, определени в параграф 4. Въз основа на информацията, с която разполага, Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета обобщен доклад по този въпрос до 15 септември 2020 г. Ако е необходимо, Комисията приема в най-кратък срок делегирания акт, предвиден в параграф 4.

▼M5

6. Когато, в случай на продължително въздействие от избухването на COVID-19 върху сектора на въздушния транспорт в Съюза, наложителни причини за спешност налагат това, предвидената в член 12б процедура се прилага за делегираните актове, приети съгласно настоящия член.

▼M4

———————

▼M3

Член 11

Жалби и право на обжалване

1. Без да се засяга правото на обжалване съгласно националното право, жалбите във връзка с прилагането на членове 7, параграф 2, 8, 8а, 10 и 14, параграфи от 1 до 4 и 6, се внасят в координационния комитет. В едномесечен срок от внасянето на жалбата комитетът разглежда въпроса и, ако може, прави предложения към координатора за решаване на проблема. Ако жалбата не може да бъде удовлетворена, отговорната държава-членка може в двумесечен срок да осигури посредничеството на представителна организация на въздушните превозвачи или летищата или на трета страна.

2. Държавите-членки вземат съответни мерки съгласно националните закони, за да защитят координаторите от искове за щети, свързани с техните функции по настоящия регламент, с изключение на случаите на груба небрежност или умишлено нарушение.

▼B

Член 12

▼M3

Отношения с трети страни

1. В случаите, когато по отношение на разпределението и използването на слотове на нейните летища, трета страна:

а) не проявява към въздушните превозвачи на Общността такова отношение, каквото настоящият регламент предвижда да се проявява към въздушните превозвачи от съответната страна, или

б) не проявява към въздушните превозвачи на Общността *de facto* национално отношение, или

в) проявява към въздушните превозвачи от трети страни по-благоприятно отношение от отношението, проявено към превозвачите на Общността,

съгласно процедурата, предвидена в член 13, параграф 2, Комисията може да реши държава-членка или държави-членки да вземат мерки, включително да прекратят напълно или частично прилагането на настоящия регламент по отношение на въздушен превозвач или въздушни превозвачи от трета страна, за да преустановят дискриминационното поведение на съответната трета страна.

▼B

2. Държавите-членки информират Комисията за всяка сериозна трудност, която въздушните превозвачи на Общността са срещнали де юре или де факто при получаване на слотове на летища на трети страни.

▼M5

Член 12а

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 10а, се предоставя на Комисията до 2 април 2021 г.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 10а, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуинституционалното споразумение от 13 април 2016 година за по-добро законотворчество.

5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

6. Делегиран акт, приет съгласно член 10а, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на същия акт на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 12б

Процедура по спешност

1. Делегираните актове, приети съгласно настоящия член, влизат в сила незабавно и се прилагат, докато не бъдат представени възражения в съответствие с параграф 2. В нотификацията относно делегирания акт до Европейския парламент и Съвета се посочват причините за използването на процедурата по спешност.

2. Европейският парламент или Съветът могат да възразят срещу делегиран акт в съответствие с процедурата, посочена в член 12а, параграф 6. В такъв случай Комисията отменя акта незабавно след нотифицирането на решението на Европейския парламент или на Съвета, с което се представят възражения.

▼M3

Член 13

Процедура на Комитета

1. Комисията се подпомага от комитет.

▼M3

2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 година, относно установяването на процедури за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ([1]), като се взимат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Периодът, определен в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, е три месеца.

3. Комисията може да се консултира с комитета и по всеки друг въпрос, отнасящ се до прилагането на настоящия регламент.

4. Комисията приема свой процедурен правилник.

Член 14

Изпълнение

1. Компетентните органи за управление на въздушното движение могат да отхвърлят плана за полети на въздушен превозвач, който възнамерява да каца на или да излита от координирано летище по време на периодите, през които летището е координирано, без да му е предоставен слот от координатора.

2. Координаторът отнема сериите слотове, предоставени условно на въздушен превозвач, който е в процес на установяване, и ги връща в пула от слотове на 31 януари за следващия летен сезон или на 31 август за следващия зимен сезон, ако до тази дата предприятието не е получило лиценз за дейност или равностоен документ или ако компетентният лицензиращ орган не заяви, че има вероятност да бъде издаден лиценз за дейност или равностоен документ преди началото на съответния период от графика.

3. Координаторът отнема и връща в пула серията от слотове на въздушен превозвач, получени чрез размяна по член 8а, параграф 1, буква в), ако те не се използват по предназначение.

4. Въздушен превозвач, който многократно и умишлено извършва въздушни услуги във време, различаващо се съществено от предоставения му слот като част от серия от слотове, или който използва слотовете по начин, съществено различаващ се от начина, указан по време на разпределението като по този начин нанася щети на летището или на операциите, свързани с въздушното движение, губи статута си, предвиден в член 8, параграф 2. Координаторът може да реши да отнеме от въздушния превозвач съответната серия от слотове за останалата част от периода на графика и да ги върне в пула, след като е изслушал въздушния превозвач и му е изпратил еднократно предупреждение.

5. Държавите-членки осигуряват ефективни, пропорционални и разубеждаващи санкции или еквивалентни мерки за справяне с многократното и умишлено извършване на въздушни услуги във време, различаващо се съществено от предоставените слотове или използване на слотовете по начин, съществено различаващ се от начина, указан по време на разпределението, когато с това се нанасят щети на летището или на операциите, свързани с въздушното движение.

([1]) ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

▼**M3**

6. а) Без да се нарушават разпоредбите на член 10, параграф 4, в случаите, когато въздушният превозвач не може да постигне 80 % степен на използване съгласно определението от член 8, параграф 2, координаторът може да реши да отнеме от въздушния превозвач съответната серия от слотове за останалата част от периода на графика и да ги върне в пула, след като е изслушал заинтересования въздушен превозвач.

б) Без да се накърняват разпоредбите на член 10, параграф 4, ако след изтичане на 20 % от периода на валидност на серията, не са използвани никакви слотове от тази серия, координаторът може да реши да отнеме от въздушния превозвач съответната серия от слотове за останалата част от периода на графика и да ги върне в пула, след като е изслушал заинтересования въздушен превозвач.

Член 14а

Отчет и сътрудничество

1. Комисията представя отчет на Европейския парламент и на Съвета за действието на настоящия регламент в срок от три години от датата на влизането му в сила. В този отчет се разглежда по-конкретно действието на членове 8, 8а и 10.

2. Държавите-членки и Комисията си сътрудничат в прилагането на настоящия регламент, особено по отношение на събирането на информация за отчета, предвиден в параграф 1.

▼**B**

Член 15

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на тридесетия ден след датата на публикуването му в *Официален вестник на Европейските общности*.

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