

**РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 793/2004
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

от 21 април 2004 година

**за изменение на Регламент (ЕИО) № 95/93 за общите правила
за разпределяне на слотовете в летищата на 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 ¹,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет ²,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ³,

като имат предвид, че:

- (1) След заключенията на Европейския съвет, проведен в Стокхолм на 23 и 24 март 2001 година, настоящият регламент представлява първата стъпка от един всеобхватен ревизионен процес. За да бъде съобразен с развитието, и по-специално, с новите участници и с проблемите за достъп до пазара, регламентът трябва да се ревизира след определен срок на действие;
- (2) Опитът показва, че Регламент (ЕИО) № 95/93⁴ на Съвета трябва да се подсили, за да се осигури пълноценно и най-гъвкаво използване на ограничените възможности на претоварените летища;
- (3) Следователно, е необходимо да се измени този Регламент съгласно член 14 от него и да се пояснят някои от неговите разпоредби;
- (4) Желателно е да се спазва международната терминология и следователно, да се използват понятията “летище, управлявано по график” и “координирано

¹ ОВ С 270 Е, 25.9.2001 г., стр.131.

² ОВ С 125, 27.5.2002 г., стр.8.

³ Становище на Европейския парламент от 11 юни 2002 година (ОВ С 261 Е, 30.10.2003 г., стр.116.), Общо становище на Съвета от 19 февруари 2004 година (още непубликувано в *Официален вестник*) и Становището на Европейския парламент от 1 април 2004 година (още непубликувано в *Официален вестник*).

⁴ ОВ L 14, 22.1.1993, р. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1554/2003 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 221, 4.9.2003 г., стр. 1).

- летище”, съответно вместо “координирано летище” и “напълно координирано летище”;
- (5) Летищата със сериозен недостиг на капацитет се обозначават като “координирани летища” въз основа на обективни критерии, след извършване на анализ на капацитета. В координираните летища са необходими подробни правила за осигуряване на пълно спазване на принципите на прозрачност, неутралитет и липса на дискриминация. Специфичните дейности, като операциите на хеликоптерите, не трябва да се подчиняват на правилата за разпределяне на слотове, когато не са необходими такива;
 - (6) В летищата, управлявани по график, ръководителят на графика трябва да бъде независим в действията си. В координираните летища централна роля в процеса на координация играе координаторът. Така че, координаторите трябва да бъдат напълно независими, а техните отговорности трябва да бъдат подробно указани;
 - (7) Необходимо е да се укаже в подробности ролята на координационния комитет, създаден с цел да дава съвети и да служи като посредник при разпределяне на слотовете. Представителите на държавите-членки следва да бъдат канени на срещите на координационния комитет като наблюдатели без право на глас. Този статут на наблюдатели не би следвало да накърнява възможността тези представители да председателствуват срещите на комитета. Важно е да се гарантира, че координационният комитет няма право да взема решения, обвързващи координатора;
 - (8) Освен това, е необходимо да се изясни, че на разпределянето на слотове трябва да се гледа като на даване на разрешение на въздушните превозвачи за достъп до летищните съоръжения за кацане и излитане на определени дати и в определено време от периода, за който е дадено разрешението. Необходимо е да се разгледа необходимостта от разработване на правила и процедури за координация на слотовете на летището и на въздушните коридори;
 - (9) Все пак, в интерес на стабилното функциониране, съществуващата система дава възможност за преразпределяне на слотове с установено историческо предимство (“наследствени права”) към титулярните въздушни превозвачи. За насърчаване на редовните операции в координираните летища е необходимо да се гарантира прилагането на наследственото право по отношение на серия от слотове. В същото време е необходимо при определяне на параметрите на капацитета държавите-членки да могат да вземат предвид експлоатационните и екологични ограничения;
 - (10) Слотовете с установено историческо предимство трябва да отговарят на изчисленията по отношение на употребата, както и на другите сродни разпоредби от Регламент (ЕИО) № 95/93, така че въздушните превозвачи да могат да претендират за тези слотове през следващия еквивалентен период от графика. Необходимо е да се изясни ситуацията с наследствените права в

- случай на съвместни операции, споделяне на кодови обозначения и франчайзингови договори;
- (11) Необходимо е да се даде приоритет на редовното обслужване на летищата, което трябва да се ръководи стриктно, без да се прави разлика между планирани и не планирани услуги;
 - (12) Определението на понятието “нов участник” трябва да бъде такова, че да засили предлагането на адекватни въздушни услуги на регионите и да засили потенциалната конкуренция по маршрути вътре в Общността;
 - (13) С цел, между другото, да се осигури на превозвачите на Общността подобно обслужване от трети страни, е необходимо да се въведе процедура, която да дава възможност на Общността да предприема по-ефикасни действия спрямо трети страни, които не предлагат обслужване, сравнимо с обслужването, предлагано от Общността;
 - (14) Необходимите мерки за прилагане на настоящия регламент трябва да се приемат съгласно Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 година, относно установяването на процедури за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ⁵;
 - (15) В координираните летища, въздушният превозвач получава достъп, само ако има определен слот. Необходимо е да се въведат мерки, които гарантират прилагането на настоящия регламент, особено когато въздушните превозвачи многократно и преднамерено не спазват правилата за определените слотове;
 - (16) Необходимо е да се предвиди процедура за ревизиране на решенията на координатора;
 - (17) За да се избегнат съмнения е необходимо да се укаже, че прилагането на разпоредбите на настоящия регламент не трябва да бъде в нарушение на правилата за конкуренцията от Договора, и по-специално на членове 81 и 82 от него, както и на Регламент (ЕИО) № 4064/89 на Съвета от 21 декември 1989 година относно контрола върху обединенията на предприятия ⁶,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

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

1. Член 1, параграф 1 се заменя със следното:

⁵ ОВ L 184, 17.7.2001 г., стр.23.

⁶ ОВ L 395, 30.12.1989 г., стр.1, Регламент, последно изменен с Регламент № 1310/97 (ОВ L 180, 9.7.1997 г., стр.1).

- “1. Настоящият регламент се отнася за летищата на Общността.”
2. Член 2 се изменя както следва:
- а) Букви а) и б) се заменят със следното:
- “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 искането на превозвача бъде удовлетворено, 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 искането на превозвача бъде удовлетворено, въздушният превозвач ще разполага с по-малко от пет слота за тази непрекъсната услуга на това летище за този ден, или
- (iii) въздушен превозвач, които заявява серия от слотове на летище за непрекъснато обслужване на пътници по график между това летище и регионалното летище, като никои друг превозвач не предлага директно обслужване на пътници по график между тези летища или летищни системи за същия ден, при което ако искането на превозвача бъде удовлетворено, 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.”
- б) Букви е) и ж) се заменят със следното:
- “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 търговска авиация, 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 и общи правила при 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.”

в) Добавят се следните букви:

“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;

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) “бизнес авиация” означава сектора от общата авиация, който се отнася до експлоатацията или използването на въздухоплавателни средства от дружества за превоз на пътници и стоки, 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.”

3. Член 3 се изменя както следва:

а) Параграф 1 се заменя със следното:

“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.

б) В параграф 2 понятието “координирано летище” се заменя с “летище, управлявано по график”.

в) Параграф 3 се заменя със следното:

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 искане 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

(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 взема 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.”

г) Параграф 4 се заменя със следните параграфи:

“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.”

д) Настоящият параграф 5 става параграф 7, а понятието “напълно координирано летище” се заменя с “координирано летище”.

4. Член 4 се изменя както следва:

а) Заглавието се заменя със следното: “Ръководителят на графици и координаторът”.

б) Параграфи 1 - 6 се заменят със следното:

“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.

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.”

в) Настоящият параграф 7 става параграф 8, а уводната формулировка се замества със следното:

“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.”

г) Настоящият параграф 8 става параграф 9 и се замества със следното:

“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.”

д) Добавя се следният параграф:

“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.”

5. Членове 5 до 9 се заместват със следното:

“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;
 - 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 взема 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.

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 искането 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, параграф 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 искането/ията 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, 8а, 9, 10, параграф 1 и 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.

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 нарушават 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,
 - (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, 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), точки (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 б) 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 искиове за обезщетение

Разпределението на правото върху серия от слотове, предвидено в член 8, параграф 2, не може да служи за основание на искиове за компенсация във връзка с ограниченията и лишенията, наложени върху това право съгласно законите на Общността, особено по отношение на прилагането на правилата

от договора за въздушния транспорт. Настоящият регламент не засяга правото на обществените органи на властта 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 от 21 декември 1989 година относно контрол върху обединенията на предприятия

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.
4. Член 10 се заменя със следното:

Член 10

Пул от слотове

1. Координаторът организира пул, включващ всички слотове, които не са разпределени въз основата на членове 8, параграф 2 и 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:
 - приземяване на типа въздухоплавателно средство, обичайно използвано за конкретната въздушна услуга;
 - закриване на летище или на въздушно пространство;
 - сериозно нарушение в операциите на конкретните 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 попречи на 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, която в резултат е свързана с отпускането на временен лиценз от лицензиращите органи за времето до 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 нарушаване на разпоредбите на член 8, параграф 2 от настоящия регламент и без нарушаване на 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), точки (i) и (ii) или член 2, буква б), точки (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.
Слововете, 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.”

10. Член 11 се заменя със следното:

“Член 11

Жалби и право на обжалване

1. Без да се накърнява правото на обжалване съгласно националните закони, жалбите във връзка с приложението на членове 7, параграф 2, 8, 8а, 10 и 14, параграфи от 1 - 4 и 6 се внасят в координационния комитет. В едномесечен срок от внасянето на жалбата комисията 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.”

8. В член 12 заглавието и параграф 1 се заменят със следното:

“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.”

9. Членове 13 и 14 се заменят със следното:

“Член 13

Процедура на Комитета

1. Комисията се подпомага от комитет.
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 (*) 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 въпроси, отнасящ се до прилагането на настоящия регламент.
4. Комисията приема свой процедурен правилник.

* ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр.23.”

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 равностоеен документ или ако компетентният лицензиращ орган не заяви, че има вероятност да бъде издаден лиценз за дейност или равностоеен 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, 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.
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.

10. Въвежда се следният член:

“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.”

Член 2

1. Настоящият регламент влиза в сила три месеца след публикуването му в *Официален вестник на Европейските общности*.
2. Член 11, параграф 2 и член 14, параграф 5 от Регламент (ЕИО) № 95/93 влизат в сила от 30 юли 2005 година.

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

Съставено в Страсбург на 21 април 2004 година.

За Европейския парламент:
Председател
P. COX

За Съвета:
Председател
D. ROCHE