

Брюксел, 5.5.2020 г.  
COM(2020) 178 final/2

2020/0069 (COD)

**CORRIGENDUM**

This document corrects COM(2020) 178 final of 29.04.2020.

Concerns all language versions except the original version (English).

Withdrawal of the marking.

The text shall read as follows :

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**за изменение на Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на  
Съвета относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в  
Общността във връзка с пандемията от COVID-19**

(текст от значение за ЕИП)

## **ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ**

### **1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО**

Пандемията от COVID-19 доведе до чувствителен икономически спад в контекста на сериозния срив в търсенето и обществените мерки, които бяха предприети с цел ограничаване на разпространението на вируса. Сериозни отрицателни последици се наблюдават както в рамките на Европейския съюз (ЕС), така и в световен мащаб. Тежестта на последиците ще зависи от продължителността на пандемията от COVID-19, както и от мерките за подпомагане и възстановяване, предприемани на европейско и на национално равнище. По-конкретно, пандемията оказва безпрецедентен натиск върху сектора на въздухоплаването. Кризата с ликвидността във въздухоплаването може до няколко месеца да доведе до неплатежоспособност, ако не бъдат взети мерки.

Секторът на въздухоплаването е от стратегическо значение за ЕС и има значителен принос за икономиката като цяло и за трудовата заетост в съюза. През 2016 г. например този сектор осигури заетост на 9,4 милиона души в ЕС, а приносът му към БВП на ЕС се равняваше на 624 млрд. евро. Въздухоплаването освен това играе важна роля за успеха на малките и средните предприятия и за туризма<sup>1</sup>. Всяко евро, вложено в сектора на въздухоплаването, генерира три евро за икономиката като цяло, а за всяко ново работно място във въздухоплаването се създават още три в други икономически отрасли<sup>2</sup>.

Като се има предвид значителният принос на сектора на въздухоплаването за икономическия растеж и заетостта, въздействието на пандемията от COVID-19 върху този сектор може да има по-широки последици за икономиката на ЕС, както и за свързаността, търговията, достъпността и избора на пътуване, чиито резултати ще се усещат по-продължително.

По-слабото търсене, затварянето на границите и временните ограничения на въздушните транспортни връзки в рамките на ЕС и между ЕС и големите международни пазари означава, че значителният спад при пътуването с въздушен транспорт вероятно ще продължи. В началото на април са изпълнени над 90 % по-малко полети в рамките на европейската мрежа в сравнение със същия период през 2019 г.<sup>3</sup> През март само за полетите в рамките на ЕС имаше около 4,5 милиона повече анулирани самолетни билети, отколкото направени нови резервации<sup>4</sup>. Очаква се търсенето от страна на пътуващите за цялата 2020 г. да бъде с 35 % до 46 % под равнището от 2019 г.<sup>5</sup>

За да се намали въздействието на пандемията, са необходими амбициозни и координирани мерки. Тъй като приносът на въздухоплаването към цялостната ефективност на икономиката на ЕС и неговото присъствие в световен мащаб са толкова значителни, от решаващо значение е ЕС да предприеме действия в подкрепа на сектора на въздухоплаването в съюза. Целта на настоящия регламент е да се изменят временно редица разпоредби на съществуващото законодателство в областта на

---

<sup>1</sup> Източник: ATAG – Aviation benefits beyond borders 2018 (Въздухоплаване: Ползи отвъд границите).

<sup>2</sup> Източник: ACI.

<sup>3</sup> Източник: Евроконтрол.

<sup>4</sup> Източник: Глобалните системи за дистрибуция.

<sup>5</sup> Източник: ACI/ИАТА.

въздухоплаването, за да се даде възможност на Комисията и на националните органи по-лесно да се справят с редица отрицателни последици от пандемията от COVID-19, както и да се смекчи въздействието върху сектора на въздухоплаването по време на кризата. Тези временни мерки включват следното: 1) изменение на правилата за лицензиране на въздушните превозвачи в случай на финансови проблеми, причинени от пандемията от COVID-19; 2) опростяване на процедурите, приложими за налагането на ограничения на правата за извършване на въздушни превози; 3) позволяване на по-ефективно възлагане на договори за наземно обслужване и 4) позволяване на удължаването на срока на договорите за наземно обслужване до 31 декември 2021 г.

#### **1.1. Изменения на правилата за лицензиране на въздушните превозвачи по Регламент (ЕО) № 1008/2008<sup>6</sup>**

Съгласно Регламент (ЕО) № 1008/2008 държавите членки трябва да спрат действието или да отнемат оперативния лиценз на всеки въздушен превозвач, който може да не е в състояние да изпълнява своите настоящи или потенциални финансови задължения за следващите дванадесет месеца. Като алтернатива органите могат да издават временен лиценз на такива авиокомпаниии. Целта на временния лиценз е да се позволи на авиокомпанията да се реструктурира и да осъществява дейността си, при условие че не е застрашена безопасността. Опитът обаче показва, че това се възприема от пазара като много отрицателен сигнал относно способността на дадена авиокомпания да оцелее, което на свой ред задълбочава нейните финансови проблеми, по-специално по отношение на паричните потоци. Много авиокомпаниии, които преди кризата са били в добро финансово състояние, вероятно ще се озоват в ситуация, при която техните проблеми с ликвидността ще доведат до правната необходимост действието на техните оперативни лицензи да бъде спряно или последните да бъдат отнети или заменени с временни лицензи. В контекста на настоящата криза това може да създаде излишна административна тежест без ясни икономически ползи или ползи за безопасността.

Поради това се предлага временно да се преустанови това нормативно задължение на държавите членки, при условие че безопасността не е застрашена, като същевременно се запази задължението им да следят финансовата стабилност на своите превозвачи с цел пътниците да бъдат предпазени от неоправдани рискове за безопасността, а държавите членки да могат да предоставят съответната информация на органите по безопасността.

#### **1.2. Изменения на правилата за неотложните мерки по Регламент (ЕО) № 1008/2008**

Съгласно член 21 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 държава членка може да откаже, ограничи или наложи условия за упражняване на правата за извършване на въздушни превози, за да се справи с внезапни краткотрайни проблеми, които са резултат от непредвидими и неизбежни обстоятелства. За да се гарантира, че такива действия са в съответствие с принципите на пропорционалност, прозрачност и обективни и недискриминационни критерии, Комисията и другите държави членки следва да бъдат незабавно информирани за такива действия, заедно със съответните основания за тях. Освен това, ако проблемите, пораждащи необходимостта от подобно действие, продължават да са налице повече от 14 дни, държавата членка трябва да информира

---

<sup>6</sup> Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (преработен) (ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3).

съответно Комисията и другите държави членки и може, със съгласието на Комисията, да продължи действието за допълнителен срок до 14 дни.

Съгласието на Комисията за втория 14-дневен период, както и по принцип за всеки следващ 14-дневен период, се предоставя чрез решение на Комисията. Тази разпоредба е предназначена за справяне със ситуации с кратка продължителност, но опитът вече показва, че тя не е адекватна за пандемията от COVID-19, която се очаква да продължи няколко месеца, тъй като разпоредбата налага ненужна административна тежест върху Комисията и държавите членки. Член 21, който се прилага за „краткотрайни проблеми“, очевидно не е адаптиран към настоящата криза.

Поради това е необходима временна дерогация от процедурните изисквания на член 21. В дерогацията се пояснява, че дадена държава членка може временно да продължи да прилага обоснована и пропорционална неотложна мярка за период над 14 дни, но ограничен до продължителността на риска за общественото здраве, който е ясно свързан с пандемията от COVID-19. По искане на някоя от засегнатите държави членки или по своя собствена инициатива Комисията може да преустанови тези действия, ако те не отговарят на изискванията на член 21, параграф 1 или по друг начин противоречат на правото на Съюза. За тази цел държавите членки са длъжни да информират Комисията за промени в продължителността и обхвата на своите неотложни мерки.

### **1.3. Удължаване на периода, през който доставчиците на наземно обслужване могат да извършват дейност на летищата в Съюза съгласно Директива 96/67/ЕО<sup>7</sup>**

За да се справят с това внезапно намаляване на дейността в безпрецедентен мащаб и за да помогнат на дружествата за наземно обслужване да получат достъп до ресурсите, необходими за покриване на техните постоянни разходи в краткосрочен план, които, считано от март 2020 г., се оказват значително по-високи от техните приходи, някои държави членки гарантират заемите, които дружествата могат да поискат от банкови организации, за да възстановят минималната си ликвидност.

Гаранциите по банковите заеми, предоставени на дружествата, обаче включват проучване на редица критерии, насочени към оценяване на устойчивостта на дружеството, кандидатстващо за заема. По своя характер обаче някои дружества, извършващи дейност на пазара на наземно обслужване, са като цяло или за част от дейността си предмет на оперативен режим, който не предоставя гаранция за устойчивост, тъй като в приложение на член 11, параграф 1, буква г) от Директива 96/67/ЕО те са избрани за максимален период от седем години.

Издаването в несъстоятелност би навредило на целия сектор (летища и авиокомпаниии), тъй като би ограничило конкуренцията в краткосрочен и средносрочен план и би довело до прекъсване на наземното обслужване, което би могло да се отрази и на възстановяването. Поради това, с цел да се даде необходимата сигурност на кредиторите на доставчиците на наземно обслужване за отпускане на заемите, които да им позволят да избегнат евентуална несъстоятелност, в предложениия регламент се предвижда, че чрез дерогация от член 11, параграф 1, буква г) от Директива 96/67/ЕО договорите на доставчиците, избрани въз основа на процедурата по член 11, параграф 1 от същата директива, чийто срок на действие изтича между датата на влизане в сила на настоящия регламент и 31 декември 2020 г., може да бъдат удължени до 31 декември

<sup>7</sup> Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г. относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността (ОВ L 272, 15.10.1996 г., стр. 36).

2021 г. Това удължаване следва да даде достатъчно сигурност на кредиторите на доставчиците на наземно обслужване. Освен това в резултат на кризата наземното обслужване може вече да не е рентабилно и да се наложи някои управляващи органи да осигурят предоставяне на такова обслужване. Необходимо е да се припомни, че при такива обстоятелства се прилага Директива 2014/25/ЕС<sup>8</sup>.

#### **1.4. Въвеждане на процедура по спешност за избор на доставчици на наземно обслужване по време на кризата с COVID 19.**

В член 11, параграф 1, буква д) от Директива 96/67/ЕО е предвидено, че когато предоставящият наземно обслужване прекрати своята дейност преди края на периода, за който той е избран чрез тръжна процедура, извършена в съответствие с посочения член, той се замества въз основа на процедурата, предвидена в член 11, параграф 1.

При обстоятелства като пандемията от COVID-19 е възможно един от доставчиците да изпадне в несъстоятелност на летище, където броят на доставчиците на наземно обслужване е ограничен по силата на член 6, параграф 2 и член 9 от Директива 96/67/ЕО, и да възникне необходимост от бързо заместване на този изпаднал в несъстоятелност доставчик. В член 11, параграф 2 се предвижда, че самият управляващ орган на летището може да предоставя наземно обслужване, без да участва в процедура за възлагане на обществена поръчка. Това обаче може да обхваща само времето, необходимо за организирането на нова процедура за възлагане на обществена поръчка, и е малко вероятно летищата, които все още не предоставят наземно обслужване, да могат да започнат да предоставят това обслужване толкова бързо. Същото ограничение важи за самообслужването от авиокомпаниите, които нямат значително присъствие на съответното летище.

Следователно в контекста на пандемията от COVID-19 и при дерогация от Директива 96/67/ЕО, ако по време на пандемията от COVID-19 на дадено летище изпаднал в несъстоятелност един или няколко доставчици на наземно обслужване по причини, пряко свързани с въздействието на пандемията, предложените временни разпоредби позволяват на управляващия орган на летището да избере директно доставчик на наземно обслужване, без да е необходимо да организира процедура за подбор в съответствие с член 11, параграф 1, за максимален период от шест месеца.

Измененията предвиждат също възможността Комисията да удължи съответните срокове чрез делегиран акт, който може да бъде приет съгласно процедурата при извънредни ситуации.

## **2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ**

### **2.1. Правно основание**

Правното основание на настоящата инициатива е член 100, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Посочената разпоредба позволява да се приемат всички необходими разпоредби за въздушния транспорт и вече е послужила като основание за приемането на Регламент (ЕО) № 1008/2008 и Директива 96/67/ЕО.

<sup>8</sup> Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги и за отмяна на Директива 2004/17/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 243).

## **2.2. Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

Целите на предложението не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки поради следните причини: когато са изпълнени условията на член 9, параграф 1, второто изречение от Регламент (ЕО) № 1008/2008, посоченият регламент не позволява на държавите членки да поддържат оперативния лиценз, без спиране на неговото действие, неговото отнемане или издаване на временни лицензи. Това се прилага независимо от контекста на пандемията от COVID-19 и дори когато проблемите с ликвидността са само временни. По отношение на ограниченията на правата за извършване на въздушни превози регламентът допуска мерки с продължителност над 14 дни само по силата на разрешение от Комисията за всеки съответен период. Директива 96/67/ЕО не допуска замяната на изпаднали в несъстоятелност доставчици на наземно обслужване по процедурата по спешност или удължаването на периода, през който доставчиците на наземно обслужване могат да извършват дейност. Тези цели могат да бъдат постигнати само чрез въвеждането на нови, временни разпоредби, предвиждащи дерогация от член 11 от Директива 96/67/ЕО, в Регламент (ЕО) № 1008/2008.

## **2.3. Пропорционалност**

Предложението не надхвърля необходимото за постигане на целта за намаляване на въздействието на епидемията от COVID-19 за целите на прилагането на Регламент (ЕО) № 1008/2008 и Директива 96/67/ЕО. Следователно предложената мярка е пропорционална, включително по отношение на ограничената продължителност на предложените временни мерки.

## **2.4. Избор на инструмент**

За да осъществи целта си, правният инструмент трябва да бъде пряко и общо приложим. По тази причина подходящият правен инструмент е регламентът.

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

### **3.1. Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Това е спешна мярка, налагаща се вследствие на разпространението на COVID-19.

### **3.2. Консултации със заинтересованите страни**

Предвид неотложния характер на въпроса не е проведена официална консултация със заинтересованите страни. Въпреки това както органите на държавите членки, така и заинтересованите страни призоваха Комисията да приеме предложение за подходящи мерки в контекста на Регламент (ЕО) № 1008/2008 и предоставянето на наземно обслужване на летищата в Съюза по смисъла на Директива 93/67/ЕО.

### **3.3. Събиране и използване на експертни становища**

Както беше обяснено, подходящото събиране на експертни становища не беше възможно поради неотложния характер на ситуацията. Въпреки това Комисията е ползвала опита, натрупан чрез контактите с държавите членки и заинтересованите страни от сектора на въздухоплаването, включително чрез консултации с експерти.

### **3.4. Оценка на въздействието**

Предвид неотложния характер на ситуацията не беше извършена оценка на въздействието.

### **3.5. Основни права**

Не се прилага.

## **4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА**

Не се прилага.

## **5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ**

### **5.1. Планове за изпълнение и механизъм за мониторинг, оценка и докладване**

Мярката не включва никакви специфични механизми за мониторинг или докладване, но Комисията следва да бъде задължена да следи развитието на пандемията от COVID-19 и въздействието ѝ върху въздушния транспорт и съответно — при необходимост — да бъде оправомощена да приеме делегиран акт за удължаване на сроковете, засегнати от мярката.

### **5.2. Подробно разяснение на конкретните разпоредби на предложението**

Предложението се състои от четири елемента:

- (1) Чрез вмъкването на новите параграфи 1а, 1б и 1в в член 9 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 ще бъде възможно след оценка, направена в периода от 1 март 2020 г. до 31 декември 2020 г., дадена държава членка да не спира действието и да не отнема оперативния лиценз на въздушен превозвач, дори ако вече не е убедена, че въздушният превозвач от Общността може да изпълнява своите настоящи и потенциални задължения за период от 12 месеца, при условие че безопасността не е застрашена и че съществува реалистична перспектива за задоволително финансово възстановяване в рамките на 12 месеца. Когато това е надлежно обосновано, Комисията може да удължи срока с делегиран акт, който може да бъде приет по процедурата по спешност.
- (2) Чрез вмъкване на нов член 21а в Регламент (ЕО) № 1008/2008 държавите членки могат, при определени условия, да отказват, да ограничават или да налагат условия за упражняването на правата за извършване на въздушни превози, ако това действие е необходимо за ограничаване на пандемията от COVID-19 за периода от 1 март 2020 г. до 31 декември 2020 г. Когато това е надлежно обосновано, Комисията може да удължи този срок с делегиран акт, който може да бъде приет по процедурата по спешност.
- (3) Новият член 24а, представляващ нова глава IVa от Регламент (ЕО) № 1008/2008, позволява на управляващите органи на летищата да удължават срока на действие на договорите на доставчиците на наземно обслужване до 31 декември 2021 г. чрез дерогация от Директива 96/67/ЕО. Той също така позволява на управляващия орган на дадено летище да избере директно доставчик на наземно обслужване за максимален период от шест месеца. Когато това е надлежно обосновано, Комисията може да удължи този срок с делегиран акт, който може да бъде приет по процедурата по спешност. Тази

промяна в приложното поле на Регламент (ЕО) № 1008/2008 е отразена в изменението на член 1, параграф 1.

- (4) В новия член 25а и новия член 25б от Регламент (ЕО) № 1008/2008 се определя процедурата за приемане на делегираните актове, посочени в предложените член 9, параграф 1б, член 21а, параграф 4 и член 24а, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1008/2008.

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**за изменение на Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността във връзка с пандемията от COVID-19**

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>9</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>10</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Пандемията от COVID-19 доведе до рязък спад на полетите в резултат на значителното намаляване на търсенето и приемането на преки мерки — като забрана за преминаване на границите и забрана за изпълнението на полети, предприети от държавите членки и от трети държави с оглед на овладяване на пандемията.
- (2) Данните, публикувани от управителния орган на мрежата на ЕС в рамките на Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (Евроконтрол), показват спад на полетите от около 90 % за европейския регион в края на март 2020 г. спрямо март 2019 г. Въздушните превозвачи докладват значително намаляване на резервациите и анулират полети през периодите на часово планиране за зимния сезон 2019—2020 г. и летния сезон 2020 г. в резултат от пандемията. Този внезапен спад в търсенето и безпрецедентният процент на отменени полети доведоха до сериозен проблем с ликвидността на въздушните превозвачи, който е пряко свързан с пандемията от COVID-19.
- (3) Въздушните превозвачи от Съюза, които преди пандемията от COVID-19 са били в добро финансово състояние, са изправени пред проблеми с ликвидността, които биха могли да доведат до спиране на действието на оперативния им лиценз, неговото отнемане или замяната му с временен лиценз, без да е налице структурна икономическа необходимост. Предоставянето на временен лиценз съгласно член 9, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския

<sup>9</sup> ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

<sup>10</sup> ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

парламент и на Съвета<sup>11</sup> би могло да се възприеме от пазара като отрицателен сигнал относно способността на дадена авиокомпания да оцелее, което на свой ред би задълбочило нейните предполагаеми финансови проблеми. Въз основа на оценката, извършена в периода от март 2020 г. до 31 декември 2020 г., следователно е целесъобразно действието на оперативния лиценз на тези оператори да не бъде спирано или той да не бъде отнеман, при условие че безопасността не е застрашена и че съществува реалистична перспектива за задоволително финансово възстановяване в рамките на 12 месеца. В края на този 12-месечен период въздушният превозвач от Съюза следва да подлежи на процедурата, предвидена в член 9, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1008/2008. Задължението за информиране на Комисията, предвидено в член 9, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1008/2008, следва да се разбира като отнасящо се и до решенията да не се спира действието на оперативния лиценз или той да не се отнема.

- (4) В допълнение към неотложните мерки, които биха могли да се приложат в случай на внезапни краткотрайни проблеми в резултат на непредвидими и неизбежни обстоятелства съгласно член 21 от Регламент (ЕО) № 1008/2008, държавите членки следва да могат да отказват, да ограничават или да налагат условия за упражняването на правата за извършване на въздушни превози за справяне с проблеми, произтичащи от пандемията от COVID-19, чийто характер може да се окаже продължителен. Такива неотложни мерки, предприети в контекста на пандемията от COVID-19, следва да са в съответствие с принципите на пропорционалност и прозрачност и да се основават на обективни и недискриминационни критерии, приложими в съответствие с член 21 от Регламент (ЕО) № 1008/2008.
- (5) На летищата, където броят на доставчиците на наземно обслужване е ограничен съгласно член 6, параграф 2 и член 9 от Директива 96/67/ЕО на Съвета<sup>12</sup>, доставчиците може да бъдат избирани за максимален период от седем години. Доставчиците, за които този период приключва, могат по тази причина да срещнат трудности при достъпа до финансиране. Поради това този период следва да бъде удължен.
- (6) В резултат на пандемията от COVID-19 на летища, където броят на доставчиците на наземно обслужване е ограничен, един или няколко доставчици може да престанат да предоставят обслужване на дадено летище преди да може да бъде избран нов доставчик въз основа на процедурата, предвидена в член 11, параграф 1 от Директива 96/67/ЕО. При такива обстоятелства е целесъобразно управляващият орган на летището да може да избере доставчик на наземно обслужване, който директно да предоставя обслужване за максимален период от шест месеца. Когато в резултат на пандемията от COVID-19 управляващият орган на летището трябва да осигури предоставянето на наземно обслужване, а органът е възложител по смисъла на член 4 от Директива 2014/25/ЕС на

<sup>11</sup> Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3).

<sup>12</sup> Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г. относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността (ОВ L 272, 15.10.1996 г., стр. 36).

Европейския парламент и на Съвета<sup>13</sup>, той трябва да спазва посочената Директива 2014/25/ЕС.

- (7) По-нататъшното развитие на пандемията от COVID-19, както и въздействието ѝ върху сектора на въздушния транспорт са трудно предвидими. Комисията следва непрекъснато да анализира въздействието на пандемията от COVID-19 върху сектора на въздушния транспорт, а Съюзът следва да бъде в състояние да удължи незабавно периода, за който се прилагат предвидените в настоящия регламент мерки, ако неблагоприятните условия продължават да са налице.
- (8) С цел когато е необходимо и обосновано да се удължи периодът, през който компетентните лицензиращи органи могат да решат да не спират действието на оперативния лиценз и да не го отнемат, периодът, през който държавите членки могат да отказват, да ограничават или да налагат условия за упражняването на правата за извършване на въздушни превози, както и периодът, през който срокът на действие на договорите на доставчиците на наземно обслужване може да бъде удължен и по време на който управляващият орган на летището може директно да избере доставчик на наземно обслужване, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз за изменение на Регламент (ЕО) № 1008/2008. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 година. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.
- (9) Предвид неотложността, свързана с извънредните обстоятелства, които дават основание за предложените мерки, и по-специално за бързото приемане на необходимите мерки, така че да се намери решение за сериозните и непосредствени проблеми, пред които е изправен секторът, е целесъобразно да се предвиди изключение от осемседмичния срок, посочен в член 4 от Протокол № 1 относно ролята на националните парламенти в Съюза, приложен към Договора за Европейския съюз, към Договора за функционирането на Европейския съюз и към Договора за създаване на Европейската общност за атомна енергия.
- (10) Непредвидимото и внезапно избухване на пандемията от COVID-19 и съответните законодателни процедури, необходими за приемането на подходящи мерки, направиха невъзможно навременното приемане на тези мерки. Поради това разпоредбите на настоящия регламент следва също да обхващат периода преди влизането му в сила. Предвид естеството на тези разпоредби, този подход не следва да води до нарушаване на оправданите правни очаквания на засегнатите лица.

<sup>13</sup> Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги и за отмяна на Директива 2004/17/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 243).

- (11) Поради това Регламент (ЕО) № 1008/2008 следва да бъде съответно изменен.
- (12) Предвид неотложността, свързана с извънредните обстоятелства, които дават основание за установените мерки, е целесъобразно да се предвиди незабавно влизане в сила на настоящия регламент,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### *Член 1*

Регламент (ЕО) № 1008/2008 се изменя, както следва:

- (1) в член 1 параграф 1 се заменя със следното:

„1. С настоящия регламент се урежда лицензирането на въздушните превозвачи от Общността, правото на въздушните превозвачи от Общността да извършват вътрешнообщностни въздухоплавателни услуги и ценообразуването за предоставяне на вътрешнообщностни въздухоплавателни услуги. С него също така се определят временни правила за предоставянето на наземно обслужване на летищата в Съюза.“;

- (2) в член 9 се вмъкват следните параграфи 1а, 1б и 1в:

„1а. Въз основа на оценката, посочена в параграф 1, извършена от 1 март 2020 г. до 31 декември 2020 г., компетентният лицензиращ орган може да вземе решение преди края на посочения период да не спира действието на оперативния лиценз и да не отнема оперативния лиценз на превозвача от Съюза, при условие че безопасността не е застрашена и че съществува реалистична перспектива за задоволително финансово възстановяване в рамките на следващите 12 месеца. Той прави преглед на дейността на този въздушен превозвач от Съюза в края на 12-месечния период и взема решение дали действието на оперативния лиценз да бъде спряно или лицензът да бъде отнет и да се издаде временен лиценз въз основа на параграф 1.

1б. Когато Комисията установи въз основа на данни, публикувани от Евроконтрол, че намаляването на обема на въздушното движение в сравнение с обема 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 — че тази ситуация е резултат от въздействието на пандемията от COVID-19, Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 25а, за да измени съответно периода от 1 март 2020 г. до 31 декември 2020 г., посочен в параграф 1а.

1в. Комисията непрекъснато следи ситуацията, като използва критериите, определени в параграф 1б. Въз основа на информацията, с която разполага, тя представя до 15 ноември 2020 г. обобщен доклад по този въпрос на Европейския парламент и на Съвета. Когато са изпълнени критериите, посочени в параграф 1б, Комисията приема възможно най-бързо делегирания акт, предвиден в параграф 1б.

1г. Когато в случай на по-продължително въздействие на пандемията от COVID-19 върху сектора на въздушния транспорт в Съюза сериозни съображения за спешност налагат това, предвидената в член 25б процедура се прилага за делегираните актове, приемани в съответствие с настоящия член.“;

- (3) вмъква се следният член 21а:

#### *„Член 21а*

***Неотложни мерки, свързани с пандемията от Covid-19***

1. Независимо от член 21, за периода от 1 март 2020 г. до 31 декември 2020 г. държавите членки могат без съгласието на Комисията, посочено в член 21, параграф 1, да отказват, да ограничават или да налагат условия за упражняването на правата за извършване на въздушни превози, ако това действие е необходимо за справяне с пандемията от COVID-19. Това действие трябва да съответства на принципите на пропорционалност и прозрачност и да се основава на обективни и недискриминационни критерии.
  2. Държавата членка незабавно информира Комисията и другите държави членки за такова действие и за неговата продължителност и им предоставя подходяща обосновка. Ако държавата членка измени, преустанови или оттегли такова действие след влизането в сила на настоящия регламент, тя информира за това Комисията и останалите държави членки.
  3. По искане на някоя от другите засегнати държави членки или по своя собствена инициатива Комисията може да преустанови действието, посочено в параграф 2, ако то не отговаря на изискванията, посочени в параграф 1, или по друг начин противоречи на правото на Съюза.
  4. Когато Комисията установи въз основа на най-надеждните научни познания, доказателства и данни, потвърждаващи трайното присъствие на пандемията от COVID-19, че съществува вероятност наложените от държавите членки ограничения или условия за упражняването на правата за извършване на въздушни превози да бъдат необходими и след периода, посочен в параграф 1, Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 25а, за да измени съответно този период.
  5. Комисията непрекъснато следи ситуацията, като използва критериите, посочени в параграф 4. Въз основа на наличната информация тя представя до 15 ноември 2020 г. обобщен доклад по този въпрос на Европейския парламент и на Съвета. При необходимост Комисията приема възможно най-бързо делегирания акт, посочен в параграф 4.
  6. Когато в случай на по-продължително въздействие на пандемията от COVID-19 върху сектора на въздушния транспорт в Съюза сериозни съображения за спешност налагат това, предвидената в член 25б процедура се прилага за делегираните актове, приети в съответствие с настоящия член.“;
- (4) вмъкват се следната глава IVa и член 24а:

#### **„ГЛАВА IVa**

#### **ВРЕМЕННИ ПРАВИЛА ОТНОСНО НАЗЕМНОТО ОБСЛУЖВАНЕ**

##### *Член 24а*

1. Чрез дерогация от член 11, буква г) от Директива 96/67/ЕО управляващият орган на дадено летище може да удължи до 31 декември 2021 г. срока на действие на договорите на доставчиците на наземно обслужване, избрани въз основа на процедурата, предвидена в член 11, параграф 1 от същата директива, чийто срок на действие изтича в периода от [да се въведе датата на влизане в сила на настоящия регламент] до 31 декември 2020 г.
2. Чрез дерогация от член 11, буква д) от Директива 96/67/ЕО и без да се засяга Директива 2014/25/ЕС, за периода от 1 март 2020 г. до 31 декември 2020 г., ако доставчик на наземно обслужване преустанови дейността си преди края на

периода, за който е бил избран, управляващият орган на летището може да избере директно доставчик на наземно обслужване за предоставяне на обслужване за максимален период от шест месеца или до 31 декември 2020 г., в зависимост от това кой от двата срока е по-дълъг.

3. Когато Комисията установи въз основа на данни, публикувани от Евроконтрол, че намаляването на обема на въздушното движение в сравнение с обема през съответния период от предходната година е трайно и е вероятно това състояние да продължи, както и че тази ситуация е резултат от въздействието на пандемията от COVID-19 и тя води до прекъсване на предоставянето на наземно обслужване или до трудности при достъпа до финансиране за доставчиците на наземно обслужване на летищата в Съюза, Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 25а, за да измени съответно периодите, посочени в параграфи 1 и 2.
  4. Комисията непрекъснато следи ситуацията, като използва критериите, определени в параграф 3. Въз основа на информацията, с която разполага, тя представя до 15 ноември 2020 г. обобщен доклад по този въпрос на Европейския парламент и на Съвета. При необходимост Комисията приема възможно най-бързо делегирания акт, предвиден в параграф 3.
  5. Когато в случай на по-продължително въздействие на пандемията от COVID-19 върху сектора на въздушния транспорт в Съюза сериозни съображения за спешност налагат това, предвидената в член 25б процедура се прилага за делегираните актове, приети в съответствие с настоящия член.
  6. Комисията непрекъснато следи ситуацията, като използва критериите, определени в параграф 3. Въз основа на информацията, с която разполага, тя представя до 15 ноември 2020 г. обобщен доклад по този въпрос на Европейския парламент и на Съвета. При необходимост Комисията приема делегирания акт, предвиден в параграф 3.
  7. Когато в случай на по-продължително въздействие на пандемията от COVID-19 върху сектора на въздушния транспорт в Съюза сериозни съображения за спешност налагат това, предвидената в член 4 процедура се прилага за делегираните актове, приети в съответствие с настоящия член.“;
- (5) вмъкват се следните членове 25а и 25б:

*„Член 25а*

***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 настоящия член, се предоставя на Комисията за срок от една година, считано от влизането в сила на настоящия регламент.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 9, параграф 1б, член 21а, параграф 4 и член 24а, параграф 3, 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 Междуетноститутуционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 година.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно настоящия член, 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 25б*

#### ***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 25а. В такъв случай Комисията отменя акта незабавно след нотифицирането на решението на Европейския парламент или на Съвета, с което се представят възражения.“.

#### *Член 2*

#### ***Влизане в сила***

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

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

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Европейския парламент*  
*Председател*

*За Съвета*  
*Председател*