

# ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2004



2009

*Документ за разглеждане в заседание*

ОКОНЧАТЕЛЕН  
**A6-0178/2007**

11.5.2007

**\*\*\*I**

## **ДОКЛАД**

по предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета  
относно общи правила за извършване на въздухоплавателни транспортни  
услуги в Общността (преработка)  
(COM(2006)0396 – C6-0248/2006 – 2006/0130(COD))

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик: Arūnas Degutis

### ***Легенда на използваните знаци***

- \* Процедура на консултация  
*мнозинство от подадените гласове*
- \*\*I Процедура на сътрудничество (първо четене)  
*мнозинство от подадените гласове*
- \*\*II Процедура на сътрудничество (второ четене)  
*мнозинство от подадените гласове за одобряване на общата позиция*  
*мнозинство от всички членове на Парламента за отхвърляне или изменение на общата позиция*
- \*\*\* Одобрение  
*мнозинство от всички депутати, освен в случаите по членове 105, 107, 161 и 300 от Договора за ЕО и член 7 от Договора за ЕС*
- \*\*\*I Процедура на съвместно решение (първо четене)  
*мнозинство от подадените гласове*
- \*\*\*II Процедура на съвместно решение (второ четене)  
*мнозинство от подадените гласове за одобряване на общата позиция*  
*мнозинство от всички членове на Парламента за отхвърляне или изменение на общата позиция*
- \*\*\*III Процедура на съвместно решение (трето четене)  
*мнозинство от подадените гласове за одобрение на съвместния проект*

(Посочената процедура се базира на правната основа, предложена от Комисията.)

### ***Изменения на законодателен текст***

Измененията, внесени от Парламента, са отбелязани с ***потъмняване и курсив***. Отбелязването с *курсив без потъмняване* е предназначено за техническите служби и се отнася до частите от законодателния текст, за които е предложена поправка с оглед изготвяне на окончателния текст (например очевидни грешни или липсващи части в дадена езикова версия). Предложенията за поправка подлежат на съгласуване със засегнатите технически служби.

## СЪДЪРЖАНИЕ

	<b>Страница</b>
ЗАКОНОДАТЕЛНА ПРОЕКТОРЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ .....	5
EXPLANATORY STATEMENT .....	30
PROCEDURE.....	34



## ЗАКОНОДАТЕЛНА ПРОЕКТОРЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

по предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно общи правила за извършване на въздухоплавателни транспортни услуги в Общността (преработка)  
(COM(2006)0396 – C6-0248/2006 – 2006/0130(COD))

(Процедура на съвместно решение: първо четене)

*Европейският парламент,*

- като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета (COM(2006)0396)<sup>1</sup>,
  - като взе предвид член 251, параграф 2 и член 80, параграф 2 от Договора за създаване на ЕО, съгласно които предложението му е представено от Комисията (C6-0248/2006),
  - като взе предвид член 51 от своя правилник,
  - като взе предвид доклада на комисия по транспорт и туризъм (A6-0178/2007),
1. одобрява предложението на Комисията във вида, в който е изменено;
  2. призовава Комисията да се отнесе до него отново, в случай че възнамерява да внесе съществени изменения в своето предложение или да го замени с друг текст;
  3. възлага на своя председател да предаде позицията на Съвета и на Комисията.

Текст, предложен от Комисията

Изменения, внесени от Парламента

### Изменение 1 Съображение 6

(6) To ensure a consistent monitoring of the compliance with the requirements of the operating licences of all Community air carriers, licensing authorities should proceed to regular assessments of the air carriers' financial situation. Therefore, the latter should provide sufficient information on their financial situation, especially in the first two years of their existence as these are particularly critical for the survival of an air carrier on the market.

(6) За да се гарантира последователният контрол върху спазването на изискванията на лицензите за въздушни превозвачи на всички въздушни превозвачи на Общността, лицензиращите органи следва да пристъпят към редовни оценки на финансовото състояние на въздушните превозвачи. Поради това последните следва да предоставят достатъчно информация относно финансовото си

<sup>1</sup> OB C ... / Все още непубликувано в ОВ.

състояние, особено през първите две години от тяхното съществуване, тъй като те са особено критични за оцеляването на въздушния превозвач на пазара. ***За да се избегне нарушаване на конкуренцията, предизвикано то прилагането на различни правила на национално равнище, е необходимо да се гарантира прозрачност и финансовото състояние на всички превозвачи в ЕС да подлежи на съвместен контрол от страна на Комисията и държавите-членки.***

Изменение 2  
Член 1, параграф 1

1. This Regulation regulates the licensing of Community air carriers, the right of Community air carriers to operate air services within the Community, and the pricing of air services within the Community.

1. Настоящият регламент урежда лицензирането на въздушните превозвачи на Общността, правото на въздушните превозвачи на Общността да извършват въздухоплавателни транспортни услуги в Общността и ценообразуването на въздухоплавателните услуги, ***извършвани*** в Общността. ***Разпоредбите относно информацията и недискриминацията при ценообразуването се прилагат към полети от летище, намиращо се на територията на държава-членка, и към полети, договорени от въздушен превозвач на Общността от летище, намиращо се в трета страна, за летище, намиращо се на територията на държава-членка, освен ако въздушните превозвачи са обвързани със същите задължения във въпросната трета страна.***

*Обосновка*

*Clarification.*

*The aim of the provisions on information and non-discrimination in pricing is the protection of passengers. Extension of the scope of these provisions would ensure more effective*

application.

Изменение 3  
Член 2, точка (15)

**(15) 'regional airport' means an airport fulfilling at least one of the criteria set out in Annex II ;** **заличава се**

*Обосновка*

*Any definition of "regional airport" for the purpose of public service obligations will include some airports in economically viable regions and exclude some airports in regions needing economic or social support. PSOs are justified only to airports which serve regions with economic or social needs. Therefore this definition should be deleted.*

Изменение 4  
Член 2, точка (19)

(19) 'air fares' means the prices expressed in euros or in local currency to be paid by passengers to air carriers or their agents for the carriage of those passengers and of their baggage on air services and any conditions under which those prices apply, including remuneration and conditions offered to agency and other auxiliary services **and including all applicable taxes, charges and fees;**

19) "тарифи за въздушен превоз" са цените в евро или във валутата на съответната държава, които трябва да заплащат пътниците за своя превоз или за превоза на багажа им на въздушните превозвачи или на техните пълномощници, както и условията, при които тези цени са валидни, включително възнаграждението и условията, които се предлагат на агенции и на други помощни служби;

*Обосновка*

*It is proposed to maintain IATA definition of fares and to require the inclusion of taxes, charges and fees in Article 24.*

Изменение 5  
Член 2, точка (20)

(20) 'air rates' means the prices expressed in euros or in local currency to be paid for the carriage of cargo and the conditions under which those prices apply, including remuneration and conditions offered to

20) "такси за въздушен превоз" означава цените, изразени в евро или в местна валута, които се заплащат за превоза на товар, както и условията, при които тези цени са валидни, включително

agency and other auxiliary services **and including all applicable taxes, charges and fees**;

възнаграждението и условията, които се предлагат на агенции и други помощни служби;

*Обосновка*

*It is proposed to maintain IATA definition of rates and to require the inclusion of taxes, charges and fees in Article 24.*

Изменение 6

Член 2, точка (24 а) (нова)

**24а) “Сух лизинг” е договор между въздушни превозвачи, при който въздухоплавателното средство се експлоатира при условията на свидетелството за авиационен оператор на лизингополучателя;**

*Обосновка*

*It is suggested to insert the definition in line with EU-OPS.*

Изменение 7

Член 2, точка (24 б) (нова)

**24б) “Мокър лизинг” е договор между въздушни превозвачи, при който въздухоплавателното средство се експлоатира при условията на свидетелството за авиационен оператор на лизингодателя;**

*Обосновка*

*It is suggested to insert the definition in line with EU-OPS.*

Изменение 8

Член 2, точка (24 в) (нова)

**(24в) “основно място на дейност” означава мястото на главното управление и, ако е приложимо, седалището на въздушен превозвач на**



**Общността в държава-членка във, към или от която въздушният превозвач на Общността извършва значителна част от експлоатационните си дейности.**

*Обосновка*

*This article needs to be read in conjunction with Article 4, paragraph (a). The term 'operational activities' is broader than 'air services', and includes non-flight operations such as rostering and maintenance. 'Air services' would have the impact of excluding from the scope of the regulation legitimate Community air carriers such as global cargo carriers who operate worldwide with a substantial number of their flights outside of the Community. This change would also apply to Amendment 10- Article 4.*

Изменение 9

Член 3, параграф 1, алинея първа

No undertaking shall be permitted to carry by air passengers, mail and/or cargo for remuneration and/or hire within the Community unless it has been granted the appropriate operating licence.

На никое предприятие, **установено в Общността**, не се позволява да осъществява в рамките на Общността въздушен пътнически, пощенски и/или товарен превоз срещу възнаграждение и/или срещу наем, ако не е получило съответния лиценз за въздушен превозвач.

*Обосновка*

*It should be made clear that third country carriers are not excluded from operating intra-Community air services.*

Изменение 10

Член 3, параграф 3, буква б)

(b) local flights not involving carriage between different airports.

б) местни полети, които не включват превоз на **пътници, поща и/или товари** между различни летища.

Изменение 11

Член 4, буква а)

(a) its **head office and, if any, registered office are** located in the Community and it **carries out** the largest part of its **operational activities in** the Community;

а) неговото **основно място на дейност** се намира в Общността и то извършва по-голямата част от **въздухоплавателните си услуги във, към или от** Общността;

*Обосновка*

*In order to avoid misunderstandings the text should be clarified and the terms defined in Article 2 should be used.*

Изменение 12  
Член 4, буква в)

(c) where the licence is applied for to the authority of a Member State, its **head office and, if any, registered office are** located in that Member State, **it carries out a substantial part of its operational activities in that Member State and, where the AOC is issued by a national authority, the same Member State is responsible for the oversight of the AOC;**

в) когато заявлението за издаване на лиценз се подава до органа на държава-членка, неговото **основно място на дейност** се намира в тази държава-членка;

*Обосновка*

*It is suggested simplifying the text by using the term defined in Article 2 and to remove the criterion concerning AOC to Article 6.*

Изменение 13  
Член 4, буква (в а) (нова)

**ва) има на свое разположение, по силата на собственост или на сух лизинг, едно или повече въздухоплавателни средства;**

*Обосновка*

*This criterion is in the Article 13 of the Commission proposal, but as this is a condition for granting an operating licence, it should be inserted into Article 4.*

Изменение 14  
Член 4, буква г)

(d) its main occupation is ***air transport*** in isolation or combined with any other commercial operation of aircraft or the repair and maintenance of aircraft;

г) основната му дейност е ***да извършва въздухоплавателни услуги***, самостоятелно или съвместно с друга търговска експлоатация на въздухоплавателни средства, или ремонт и техническо обслужване на въздухоплавателни средства;

*Обосновка*

*The term defined in Article 2 should be used.*

Изменение 15  
Член 4, буква (з а) (нова)

***(з а) представя доказателства, че има достатъчно застрахователно покритие, за да може да възстанови платени суми и да покрие разходите за репатриране на пътници, в случай че не може да осъществи резервирани полети поради несъстоятелност или отнемане на лиценза за въздушен превозвач.***

*Обосновка*

*It needs to be ensured that passengers do not suffer any further financial damage in the event of the airline's insolvency.*

Изменение 16  
Член 5, параграф 1, буква б а) (нова)

***ба) собственият му капитал е най-малко 100 000 евро.***

*Обосновка*

*The amount of net capital is an important indicator of the financial situation of the*

*companies. Therefore every air carrier shall satisfy a minimum criterion in this regard.*

Изменение 17  
Член 5, параграф 2

2. For the purpose of paragraph 1, each applicant shall submit a business plan for, at least, the first three years of operation. The business plan shall also detail the applicant's financial links with any other commercial activities in which the applicant is engaged either directly or through related undertakings. The applicant shall also provide all relevant information; in particular the data referred to in point 1 of Annex I.

2. По смисъла на параграф 1 всеки кандидат представя бизнес план за най-малко първите три години на експлоатация. Бизнес планът също съдържа изчерпателни данни за финансовите връзки на кандидата с каквито и да е други търговски дейности, в които кандидатът участва пряко или чрез свързани предприятия. Кандидатът също така предоставя всяка относима информация; и по-конкретно данните, посочени в точка 1 от Приложение I. ***Всеки кандидат предвижда разпоредби за избягване или намаляване на отрицателните социални последици от евентуално обявяване в несъстоятелност.***

*Обосновка*

*The Commission proposal does not provide any provision regarding the negative social consequences of airline bankruptcy.*

Изменение 18  
Член 5, параграф 3, алинея първа

Paragraphs 1 and 2, shall not apply to air carriers exclusively engaged in operations with aircraft of less than 10 tonnes MTOW (Maximum Take Off Weight) and/or less than 20 seats. Such air carriers shall at all times be able to demonstrate that their net capital is at least EUR 100,000 or to provide, when required by the licensing authority, the information relevant for the purposes of article 9(2).

Разпоредбите на параграфи 1 и 2 не се прилагат по отношение на въздушни превозвачи, които упражняват дейности с въздухоплавателни средства с тонаж, по-малък от 10 тона максимално излетно тегло (МИТ), и/или с по-малко от 20 места. Такива въздушни превозвачи са в състояние при всички случаи да докажат, че техният собствен капитал е поне 100 000 евро, или да предоставят информацията, относима по смисъла на член 9, параграф 2, при поискване от ***компетентния*** лицензиращ орган.

*Обосновка*

*Wording should be brought in line with the definitions.*

Изменение 19  
Член 6, параграф 2

2. Any modification in the AOC of a Community air carrier shall be reflected in its operating licence.

2. Всяка промяна в свидетелството за авиационен оператор на въздушен превозвач на Общността се отразява, **по целесъобразност**, в лиценза за въздушен превозвач.

*Обосновка*

*The AOC is a document that is frequently adapted to reflect changes in an operator's fleet. There is no need for adapting the operating licence after any modification of the AOC.*

Изменение 20  
Член 6, параграф 2а (нов)

***2а. Когато свидетелството за авиационен оператор се издава от национален орган, компетентните органи на тази държава-членка са отговорни за издаването, отказа, отнемането или прекратяването на свидетелството за авиационен оператор и на лиценза на въздушен превозвач на Общността.***

*Обосновка*

*The responsibility for granting and overseeing AOCs and operating licences should be clarified.*

Изменение 21  
Член 8, параграф 2, алинея първа

The competent licensing authority shall closely monitor the compliance with the requirements of this chapter. It shall in any case review the compliance with these requirements two years after a new

Компетентният лицензиращ орган наблюдава отблизо спазването на изискванията на настоящата глава. При всички случаи той прави преглед на спазването на тези изисквания **при**

operating licence has been granted, when a potential problem has been suspected, or at the request of the Commission.

**следните обстоятелства:**

**а)** две години след издаването на нов лиценз за въздушен превозвач, **или**

**б)** при опасения за евентуален проблем или

**в)** при поискване от Комисията.

*Обосновка*

*It should be clarified that the compliance should be reviewed in any of the three above-mentioned cases.*

Изменение 22

Член 8, параграф 3, буква б)

(b) has ceased its operation for more than **three** months.

б) прекратил е експлоатацията за повече от **шест** месеца.

*Обосновка*

*The time limit of 6 months from cessation of operations is established practice and should be retained.*

Изменение 23

Член 8, параграф 5, буква а)

(a) in advance of any plans for a substantial change in the scale of its activities;

а) предварително, за каквито и да е планове да **извършва нови редовни услуги или нередовни услуги към континент или регион в света, който преди това не е бил обслужван, да променя вида или броя на използваните въздухоплавателни средства или съществено да променя обхвата на неговите дейности;**

*Обосновка*

*The current version of the Regulation 2407/92 specifies more clearly the cases, when the competent licensing authority shall be notified. Therefore its text should be kept.*

Изменение 24

Член 8, параграф 8, алинея първа

Paragraphs 4, 5 and 6 shall not apply to air carriers exclusively engaged in operations with aircraft of less than 10 tonnes MTOW (Maximum Take Off Weight) and/or less than 20 seats. Such air carriers shall at all times be able to demonstrate that their net capital is at least EUR 100000 or to provide, when required by the licensing authority, the information relevant for the purposes of article 9(2).

Разпоредбите на параграфи 4, 5 и 6 не се прилагат по отношение на въздушни превозвачи, които упражняват дейности с въздухоплавателни средства с тонаж, по-малък от 10 тона максимално излетно тегло (МИТ), и/или с по-малко от 20 места. Такива въздушни превозвачи са в състояние при всички случаи да докажат, че техният собствен капитал е поне 100 000 евро, или да предоставят информацията, относима по смисъла на член 9, параграф 2, при поискване от **компетентния** лицензиращ орган.

#### *Обосновка*

*Wording should be brought in line with definitions.*

#### Изменение 25

##### Член 9, параграф 1, алинея първа

The competent licensing authority shall suspend or revoke the operating licence if ***it is no longer satisfied*** that the Community air carrier ***can*** meet its actual and potential obligations for a 12-month period.

Компетентният лицензиращ орган прекратява или отнема лиценза на въздушен превозвач, ако ***са налице разумни причини за подозрение***, че въздушният превозвач на Общността ***не може*** да осъществи своите действителни и потенциални задължения за срок от 12 месеца.

#### *Обосновка*

*Revocation or suspension on the grounds that the authority is "no longer satisfied" that the air carrier can meet its obligations is legally untenable. Objective and readily understandable evidence is required, such as would meet the customary criteria for "reasonable suspicion".*

#### Изменение 26

##### Член 9, параграф 1, алинея първа

The competent licensing authority may grant a temporary licence, not exceeding 12 months, pending financial reorganisation of the Community air carrier provided that this temporary licence reflects any changes to the AOC and that there is a realistic prospect of a satisfactory

Компетентният лицензиращ орган може да издаде временен лиценз със срок, който не надвишава 12 месеца, докато трае финансовата реорганизация на въздушен превозвач на Общността, при условие, ***че безопасността не се излага на риск***, че този временен лиценз

financial reconstruction within that time period.

отразява всички промени в свидетелството за авиационен оператор и че са налице реални перспективи за задоволително финансово възстановяване в рамките на този срок.

*Обосновка*

*Compliance with the safety regulations should be one of the explicit conditions to be required for granting the temporary licence.*

Изменение 27

Член 9, параграф 2, алинея първа

Whenever there are clear indications that financial problems exist or when insolvency or similar proceedings are opened against *an* air carrier licensed by it the competent licensing authority shall without delay make an in depth assessment of the financial situation and on the basis of its findings review the status of the operating licence in compliance with this article within a time period of three months.

Когато са налице ясни признаци, че съществуват финансови проблеми, или когато за въздушен превозвач *на Общността*, лицензиран от компетентния лицензиращ орган, е открито производство по несъстоятелност или друго подобно производство, компетентният лицензиращ орган незабавно прави задълбочена оценка на финансовото състояние и, въз основа на заключенията си, в срок от три месеца преразглежда статута на лиценза за въздушен превозвач в съответствие с настоящия член.

*Обосновка*

*Clarification.*

Изменение 28

Член 9, параграф 3, алинея трета

The competent licensing authority shall inform the Commission of the default of the air carrier to communicate its audited accounts within the six months time limit and of the subsequent actions it takes.

Компетентният лицензиращ орган информира Комисията за неизпълнението на задължението на въздушния превозвач *на Общността* да съобщи заверените си отчети в рамките на шестмесечния срок и за последващите действия, които предприема.



*Обосновка*

*Clarification.*

Изменение 29  
Член 12, параграф 1

1. Without prejudice to Article 13(2), aircraft used by a Community air carrier shall be registered ***in the national register of the Member State issuing the operating licence, or within the Community.***

1. Без да се нарушават разпоредбите на член 13, параграф 2, въздухоплавателно средство, използвано от въздушен превозвач на Общността, се регистрира в Общността. ***Държавата-членка, чийто компетентен лицензиращ орган отговаря за издаването на лиценза на въздушен превозвач на Общността, може да изисква такова въздухоплавателно средство да бъде регистрирано в националния ѝ регистър.***

*Обосновка*

*The Commission proposal can cause safety problems. It would potentially fragment safety oversight and blur lines of accountability. It is important that Member States may continue to require their licensed operators to place their aircraft on the home register.*

Изменение 30  
Член 13, параграф 1, алинея първа

***Ownership of aircraft shall not be a condition for granting or maintaining an operating licence.***

***заличава се***

*Justification*

*Since this is a condition for granting an operating licence, it should be removed to Article 4.*

Изменение 31  
Член 13, параграф 2, алинея първа

2. In the case of short-term lease agreements to meet temporary needs of a Community air carrier, or otherwise in exceptional

2. В случай на краткосрочни договори за ***мокър*** лизинг с цел удовлетворяване на временни нужди на въздушен превозвач

circumstances, the competent licensing authority may grant waivers to the requirement of registration provided for in Article 12(1). ***In any case no Community air carrier shall be granted a waiver in order to meet a temporary need or exceptional circumstance of more than six months in duration, although a waiver may be renewed once only for a second non-consecutive period of up to six months.***

на Общността, или иначе при изключителни обстоятелства, компетентният лицензиращ орган може да допусне изключение от изискването за регистрация, предвидено в член 12, параграф 1, ***при условие че:***

***а) въздушният превозвач на Общността може да оправдае такъв лизинг въз основа на изключителна необходимост, в който случай може да се предостави изключение за срок от максимум седем месеца, който може, при извънредни обстоятелства, да се поднови само веднъж с втори период от максимум седем месеца; или***  
***б) въздушният превозвач на Общността докаже, че лизингът е необходим за покриване на сезонните потребности по отношение на капацитет, които не може реално да бъдат покрити посредством лизинг на въздухоплавателно средство, регистрирано съобразно член 12, параграф 1, в който случай може да се предостави изключение за период от максимум седем месеца, който може да се поднови; или***  
***в) въздушният превозвач на Общността докаже, че лизингът е необходим с оглед на преодоляване на непредвидени експлоатационни затруднения, като технически проблеми, и не е основателен лизингът на въздухоплавателно средство, регистрирано съобразно член 12, параграф 1, в който случай изключението е с ограничено времетраене, което е строго необходимо за преодоляване на затрудненията.***

Изменение 32  
Член 13, параграф 2, алинея втора

***In case of leasing of aircraft with crew (wet-leasing), such*** waivers shall be subject to the existence of a valid agreement providing for reciprocity as regards wet-leasing between the Member State concerned or the Community and the third country of registration of the leased aircraft.

***Такива*** изключения се предоставят при условие за наличност на валиден договор, предвиждащ реципрочност по отношение на мокрия лизинг между заинтересованата държава-членка или Общността и третата страна на регистрация на наетото въздухоплавателно средство.

*Обосновка*

*The Commission's concerns about social and safety standards apply only to the area of wet leasing.*

Изменение 33  
Член 13, параграф 4

4. The competent licensing authority shall not approve agreements leasing aircraft with crew to an air carrier to which it has granted an operating licence unless that authority has determined and declared in writing to the air carrier in question that safety standards equivalent to those imposed in the relevant Community law are met.

4. Компетентният лицензиращ орган не одобрява договори за лизинг на въздухоплавателни средства ***със или без*** екипаж на въздушен превозвач, на когото е издал лиценз за въздушен превозвач, освен ако органът е определил и е заявил писмено на въпросния въздушен превозвач, че са изпълнени ***всички*** стандарти за безопасност, равностойни на наложените в относимото общностно законодателство.

*Обосновка*

*Safety standards are not only in the case of wet leasing important, but also in the case of dry leasing.*

Изменение 34  
Член 14а (нов)

***Член 14а***

## **Права на защита**

**Компетентният лицензиращ орган и Комисията гарантират, че когато се взема решение за прекратяване или отнемане на лиценз на въздушен превозвач на Общността, на заинтересования въздушен превозвач на Общността се дава възможност да бъде изслушан, като се взема предвид и необходимостта, в някои случаи, от процедура за неотложност.**

### *Обосновка*

*Airlines judged to be financially unsound should be entitled to being heard before irreversible damage is done to their business.*

Изменение 35  
Член 14 б (нов)

## **Член 14б Социално законодателство**

**Държавите-членки гарантират правилното прилагане на общностното и националното законодателство по отношение на служителите на въздушен превозвач на Общността, извършващ въздухоплавателни услуги от оперативна база извън територията на държавата-членка, в която се намира основното място на дейност на този въздушен превозвач на Общността.**

### *Обосновка*

*The operation of bases other than country of origin has created problems as to the determination of the applicable laws to crews on the employment. In order to solve this problem a clear provision should be introduced in this regard.*

Изменение 36  
Член 15, параграф 5

5. Notwithstanding the provisions of bilateral agreements between Member States, and subject to the Community competition rules applicable to undertakings, Community air carriers shall be permitted by the Member State(s) concerned to combine air services and to enter into code share arrangements on air services to, from or via any airport in their territory from or to any point(s) in third countries.

5. Независимо от разпоредбите на двустранни споразумения между държавите-членки и съобразно приложимите по отношение на предприятията правила на Общността за конкуренцията **и разпоредбите на двустранни споразумения между държави-членки и трети страни**, заинтересованата държава(и)-членка(и) **разрешава(т)** въздушни превозвачи на Общността да комбинират въздухоплавателни услуги и да сключват договори **с който и да е въздушен превозвач** за съвместни полети по линии до, от или през всяко летище на тяхна територия от или до всяка точка в трети страни.

*Обосновка*

*The amendment aims at specifying that the liberalization will be applied exclusively within EU and to Community carriers without modifying the existing bilateral agreement with third countries. The carriers of third countries will be authorized only if they have the underlying rights in the air services agreements in order to respect the reciprocity principle.*

Изменение 37  
Член 16, параграф 1, алинея първа

A Member State, following consultations with the other Member States concerned and after having informed the Commission and air carriers operating on the route, may impose a public service obligation in respect of scheduled air services to **a regional** airport in its territory, any such route being considered vital for the economic development of the region **in** which the airport **is located**. That obligation shall be imposed only to the extent necessary to ensure on that route the

Държава-членка може да наложи задължение за извършване **на** обществена услуга по отношение на редовна въздухоплавателна услуга до летище на нейна територия, след допитване до другите заинтересовани държави-членки и след като информира Комисията, **заинтересованите летища** и въздушните превозвачи, извършващи полети по маршрута, като всеки такъв маршрут се счита за жизненоважен за икономическото **и социално** развитие на

minimum provision of scheduled air services satisfying fixed standards of continuity, regularity, pricing or minimum capacity, which standards air carriers would not assume if they were solely considering their commercial interest.

региона, който **обслужва** летището. Задължението се налага единствено до степен, необходима, за да се гарантира минималното извършване на редовни въздухоплавателни услуги по маршрута, удовлетворяващи определени стандарти за продължителност, редовност, ценообразуване или минимален капацитет, които стандарти въздушните превозвачи не биха поели, ако преценяваха само своя търговски интерес.

#### Обосновка

*As the stated purpose of a public service obligation is to provide services on a route "considered vital for economic development of the region", any airport serving a region in need of economic development should be considered suitable for a public service obligation route. Any definition of "regional airport" for the purpose of public service obligations will include some airports in economically viable regions and exclude some airports in regions needing economic or social support. Therefore the term "regional airport" should be avoided. Furthermore the inclusion of airports serving regions with social needs is very important.*

*Airports as well as airlines are affected by the introduction of public service obligations, and should accordingly have the same right to be consulted.*

#### Изменение 38

##### Член 16, параграф 6, алинея първа

6. When a Member State wishes to impose a public service obligation, it shall communicate the complete text of the envisaged imposition of the public service obligation to the Commission, to the other Member States concerned and to the air carriers operating the route in question.

6. Когато държава-членка желае да наложи задължение за извършване на обществена услуга, тя трябва да представи пълния текст на предвиданото налагане на задължение за извършване на обществена услуга пред Комисията, пред другите заинтересовани държави-членки, **заинтересованите летища** и въздушните превозвачи, извършващи полети по въпросния маршрут.

#### Обосновка

*Airports as well as airlines are affected by the introduction of public service obligations, and should accordingly have the same right to be consulted.*

Изменение 39

Член 19, параграф 2, алинея първа

2. A Member State, after consultation of the air carriers concerned, may regulate, without discrimination among destinations inside the Community or on grounds of nationality or identity of air carriers, the distribution of air traffic between airports satisfying the following conditions:

2. Държава-членка, след консултация със заинтересованите въздушни превозвачи **и летища**, може да регулира, без дискриминация между местоназначения в рамките на Общността или въз основа на националност или идентичност на въздушните превозвачи, разпределението на въздушния трафик между летищата при изпълнение на следните условия:

*Обосновка*

*Airports as well as airlines are affected by the introduction of public service obligations, and should accordingly have the same right to be consulted.*

Изменение 40

Член 19, параграф 2, буква а)

(a) the airports serve the same city or conurbation;

а) летищата обслужват един град или **агломерация, в която са разположени всички те;**

*Обосновка*

*For clarification. Alternatively a journey time by public transport could be stated.*

Изменение 41

Член 19, параграф 2, буква б)

(b) the airports are served by an adequate transport infrastructure; and

б) летищата се обслужват от достатъчно добра транспортна инфраструктура, **която прави възможно пристигането на летището, при използване на обществен транспорт, в рамките на час, и**

*Обосновка*

*The Commission text needs to be made clearer and more specific in order to avoid air traffic distribution being extended too far.*

Изменение 42  
Член 19, параграф 2, буква в)

(c) the airports and the city or conurbation they shall serve **are linked** by frequent, reliable and efficient public transport services.

в) летищата **са свързани едно с друго** и с града или агломерацията, която обслужват с редовни, надеждни и ефикасни услуги на общественя транспорт.

*Обосновка*

*For clarification. Alternatively a journey time by public transport could be stated.*

Изменение 43  
Член 21, уводна част

Without prejudice to **Article 23**, this Chapter shall not apply to:

Без да се нарушават разпоредбите на **членове 23 и 24**, настоящата глава не се прилага по отношение на:

*Обосновка*

*Third country carriers and PSO services should also be subject to the rules on price transparency.*

Изменение 44  
Член 23

**Article 23**

**заличава се**

**Price leadership**

***Without prejudice to agreements concluded by the Community with a third country, for air services between Community airports, only Community air carriers shall be entitled to introduce new products or lower air fares than the ones existing for identical products.***

*Обосновка*

*The requirement of price leadership is outdated. There is no need for it any more.*



Изменение 45  
Член 24, параграф -1 (нов)

***-1. Разпоредбите на настоящия член се прилагат за полети от летище, намиращо се на територията на държава-членка, и за полети, договорени от въздушен превозвач на Общността от летище, намиращо се в трета страна, за летище, намиращо се на територията на държава-членка, освен ако въздушните превозвачи са обвързани със същите задължения във въпросната трета страна.***

*Обосновка*

*The aim of the provisions on information and non-discrimination in pricing is the protection of passengers. Extension of the scope of these provisions would ensure more effective application.*

Изменение 46  
Член 24, параграф 1

1. Air carriers operating within the Community shall provide the general public with comprehensive information on their air fares and rates and the conditions attached.

***1. Въздушните превозвачи, експлоатиращи линии в рамките на Общността, предоставят на широката общественост цялостна информация относно своите тарифи и такси **съобразно член 2, параграфи 19 и 20** и свързаните с тях условия, **и относно всички приложими данъци, неизбежни такси, допълнителни такси и хонорари, наложени от тях в полза на трети страни.*****

***Тарифите за въздушен превоз, публикувани в каквато и да била форма, включително в интернет, адресирани пряко или косвено до потребителите, включват всички приложими данъци, неизбежни такси, допълнителни такси и хонорари, известни в момента на публикуване. Тарифите за въздушен превоз включват единствено реално***

*направени разходи на въздушните превозвачи.*

*Незадължителни ценови добавки се съобщават по ясен, прозрачен и недвусмислен начин в началото на всеки процес на резервиране и тяхното приемане от пътника следва да бъде въз основа на негов избор. Мълчаливи споразумения за приемане на такива добавки се считат за невалидни.*

*Всички разходи, които не са част от тарифата за въздушен превоз и които не са наложени от въздушните превозвачи, които действат в рамките на Общността, трябва да бъдат обстойно представени от "продавача на билети" по смисъла на член 2, параграф 2) от Регламент (ЕО) № 2111/2005.*

Изменение 47  
Член 24, параграф 2

2. Air carriers shall *set* air fares without any discrimination based on the nationality or the place of residence of the passenger or on the place of establishment of the travel agent within the Community.

2. Въздушните превозвачи *предоставят достъп до* тарифи за въздушен превоз без дискриминации, основаващи се на националност или местожителство на пътник, или на място на установяване на пътнически агент в рамките на Общността.  
*Въздушен превозвач не може да налага на пътниците и туристическите агенции правила, които на практика служат за ограничаване на техния свободен и равностоен достъп до тарифи за въздушен превоз.*

*Обосновка*

*The segmentation of prices should be possible, but the access to air fares without*

*discrimination should be ensured.*

*The present wording would not be sufficient to prevent all possible cases of discrimination based on a passenger's place of residence.*

Изменение 48  
Член 24, параграф 2а (нов)

***2а. За изпълнението на задълженията по параграфи 1 и 2, въздушните превозвачи съобщават своите тарифи и такси и свързаните с тях условия и всички приложими данъци, такси и хонорари, изисквани от тях в полза на трети страни, като използват следните категории:***

- данъци и други държавни такси и мита,***
- такси за контрол на въздушния трафик,***
- такси, мита, хонорари и други разходи в полза на авиолиниите,***
- хонорари, данъци, такси и други разходи в полза на летищните оператори,***

*Обосновка*

*The end price payable by the consumer may include cost factors which cannot be controlled or advertised by the air carrier (e.g. ticket agency charges). The airlines' obligation to provide information should therefore be confined to the costs they levy themselves.*

*The regulation should also clearly define the categories into which the various cost factors should be broken down.*

Изменение 49  
Член 24, параграф 2б (нов)

***2б. На потребителите следва да се предостави пълна разбивка на всички данъци, хонорари и такси, добавени към цената на билета.***

*Justification*

*Air passengers must be treated like other consumers and thus have a right on clear and full*

*information of the price they finally should pay. Especially internet booking has to be considered, as they are often the only possibility of booking with low-cost carriers.*

Изменение 50  
Член 24а (нов)

**Член 24а**  
***Прозрачност при налагането на такси***

***Когато летищните разходи и разходите за безопасност на борда са включени в цената на самолетния билет, тези разходи са обозначени отделно на билета или по друг начин показани на пътника. Данъци и такси, свързани с безопасността, събирани от държавите-членки, въздушните превозвачи или субекти, са прозрачни и се използват единствено за покриване на летищни разходи или разходи за безопасност на борда на въздухоплавателното средство.***

*Обосновка*

*Security charges are on the rise, and the consumer has a right to know how high they are, and where they are used for.*

Изменение 51  
Член 24 б (нов)

**Член 24б**  
**Санкции**

***Държавите-членки гарантират спазване на правилата, определени в настоящата глава, и определят санкции за тяхното нарушаване. Такива санкции са ефективни, пропорционални и с възпиращ ефект.***

*Обосновка*

*The Commission document does not provide any sanction if the rules on pricing are not applied.*

Изменение 52  
Член 26, параграф 1

1. Member States and the Commission shall cooperate in applying this Regulation.

1. Държавите-членки и Комисията си сътрудничат при прилагането **и мониторинга** на настоящия регламент.

*Обосновка*

*Constant monitoring is necessary fully involving all stakeholders workers representatives included.*

Изменение 53  
ПРИЛОЖЕНИЕ II

**ANNEX II**

*заличава се*

**Definition of regional airports for the purpose of Article 16**

*Are considered to be regional airports, all airports that fulfil at least one of the following criteria:*

*(a) Annual traffic volume does not exceed 900000 passenger movements annually;*

*(b) Annual traffic volume does not exceed 50000 tonnes freight throughput annually;*

*(c) The airport is located on an island of a Member State;*

*Обосновка*

*Any definition of "regional airport" for the purpose of public service obligations will include some airports in economically viable regions and exclude some airports in regions needing economic or social support. PSOs are justified only to airports which serve regions with economic or social needs. Therefore this definition should be deleted.*

## EXPLANATORY STATEMENT

### 1. Background

The third package of the internal aviation -consisting of the Council regulations No 2407/92, 2408/92 and 2409/92- constituted the final stage in the liberalisation of the air transport. The measures were phased in from January 1993, when the Regulations entered into force, to April 1997, when cabotage was freed in the Community.

Regulation (EEC) No 2407/92 lays down the rules applicable in all Member States for issuing and withdrawing licences to and from air carriers, thereby establishing the concept of Community air carrier without discrimination within the Community. It also spells out the conditions under which Community air carriers may lease aircraft registered outside the Community.

Regulation (EEC) No 2408/92 establishes the basic principle of free access for Community air carriers to intra-Community air routes and lays down rules on possible derogations from this principle, particularly for public service obligations and situations creating serious congestion or environmental problems. The same Regulation also contains criteria for defining an "airport system" and distributing traffic between the individual airports in the same system.

Regulation (EEC) No 2409/92 liberalises air fares, while also putting in place a procedure allowing the Member States both to avoid excessively high fares detrimental to users and to halt any downward spiral which could jeopardise the financial balance of all carriers.

As a consequence of the introduction of the third package unprecedented expansion of air transport could be observed in Europe, old monopolies have been swept away, intra-Community cabotage has been introduced, and competition has come into play, particularly on fares, to the benefit of consumers. European aviation has moved from a highly regulated market, based on bilateral agreements to a highly competitive single market.

However, after several years of implementing the measures in the third package, it has become clear that some measures are obsolete, while others are poorly applied or need to be clarified, revised or deleted.

### 2. Content of the proposal

This proposal intends to integrate and modify the three existing, above-mentioned Regulations. The recast of the third package aims at simplification of the legislation, removal of obsolete parts, but at the same time it introduces in some cases stricter requirements.

Article 4 of the regulation introduces new aspects concerning the question which licensing authority shall issue the operating licence. Not the principal place of business of the air carrier is determining any more but the head office and the place, where the airline carries out a substantial part of its operational activities and where the carrier's air operator's certificate (AOC) is being overseen.

Article 5 of the regulation introduces more stringent financial conditions for granting an operating licence, while article 8 strengthens the conditions for the validity of this licence. Furthermore the regulation establishes the competent licensing authority's duty to review the compliance with the requirements in certain cases.

The regulation also states that any modification in the AOC shall be reflected in the operating licence. (Article 6)

Article 9 of the proposal establishes the competent licensing authority's duty to suspend or revoke the operating licence if it is no longer satisfied that the air carrier can meet its actual and potential obligations for a 12-month period.

Article 13 of the regulation covers leasing. As a new requirement the regulation limits the duration of any type of leasing (wet and dry) to 6 months. Air carriers may be allowed to lease aircraft registered in third countries for a second non-consecutive period of six months. In the case of wet-leasing even an agreement providing for reciprocity will be necessary.

Article 14 of the proposal introduces the Commission's competence to examine the compliance with the requirements of the regulation and take a decision to suspend or revoke the licence if necessary.

Article 15 of the regulation covers intra-community air services and overflight. Any restrictions to the freedom of Community air carriers to provide intra-EU air services arising from bilateral agreements between Member States are superseded. Community air carriers shall be permitted to combine air services and to enter into code share arrangements on air services to, from and via any airport in their territory from or to any point(s) in third countries.

In contrary the regulation states that intra-EU traffic rights of third country carriers shall be subject to an agreement concluded by the Community with the third country without prejudice to already existing bilateral agreements. Transiting the territory of the EU for third country carriers is only possible when the third country is party to the International Air Services Transit Agreement or concluded an agreement to that effect with the Community without prejudice to already existing bilateral agreements.

Articles 16, 17 and 18 cover the public service obligations. The regulation states that PSO may be imposed on a route to a regional airport and it gives a clear definition for a regional airport. The concession period is increased from three years to four years. The rules governing information and publication obligations are clarified and simplified. The regulation also introduces an emergency procedure in order to handle sudden interruptions of service on routes with PSO. As a new element the Commission may request Member States to provide different analyses in order to justify the need for PSO.

Regarding traffic distribution Article 19 of the proposal introduces a one-step procedure instead of the current two-stage procedure. The Member States may regulate the distribution of air traffic between airports only after the approval of the Commission. The expression "airport system" is not used any more. The regulation specifies the definition of conurbation.

Articles 21-24 of the regulation cover price transparency and discrimination. In order to avoid current practice of some air carriers, i.e. publishing air fares without any taxes and charges, the regulation states that air fares shall include all applicable taxes, charges and fees. Furthermore the general public must be provided with comprehensive information on air fares and rates and the conditions attached. The proposal establishes the air carriers' obligation to set air fares without any discrimination based on the nationality or the place of residence of the passenger or on the place of establishment of the travel agent within the Community.

### **3. Rapporteur's comments**

Your rapporteur considers that the Commission proposal is sensible, he agrees with the necessity and aim of the recast. However, he takes the view that it should be amended in some important areas.

#### Leasing

Currently the Member States' practices with regard to leasing are different. This can lead to market distortion and raises social and safety concerns. Therefore it cannot be questioned that new common requirements should be introduced. However, the rules proposed in Article 13 go too far and do not take into account the characteristics of some airlines, especially seasonality. It is desirable to find a sensible balance of interest between social and safety concerns on the one hand and the smooth functioning of airlines on the other hand. Therefore it is proposed to increase the time limit of leasing to 7 months and not to limit the frequency.

#### Price transparency

Your rapporteur supports the Commission's objective to put an end to airlines' practices of publishing air fares that exclude fees, taxes, charges and surcharges. However he considers that airlines' obligation to publish inclusive air fares should be more clearly expressed. Furthermore it is proposed to extend the scope of these provisions in order to ensure more effective application of price transparency.

#### Social aspects

The operation of bases other than country of origin has created problems as to the determination of the applicable law on employment. In order to solve this problem it is proposed to introduce a clear provision in this regard.

#### Passenger protection

The Commission proposal does not provide any effective scheme to ensure that passengers do not endure adverse consequences in the case of airline bankruptcy, such as not being reimbursed for non-performed transport or being stranded abroad. Your rapporteur considers that provisions aiming at passenger protection should be included into the regulation.

#### Public service obligation and regional airport

Your rapporteur believes that any definition of "regional airport" for the purpose of public service obligations will include some airports in economically viable regions and exclude some airports in regions needing economic or social support. Since PSOs are justified only to airports which serve regions with economic or social needs, the definition of regional airport should be deleted.



In addition to the above-mentioned key points several definitions, conditions should be clarified in order to avoid any misunderstanding and divergent application.

#### Intra-Community air services

In contrary to the above-mentioned subjects, where several modifications were suggested, your rapporteur firmly believes that in the case of intra-Community air services the proposed extension of Commission competence should be supported. 1st and 5th freedom rights can be negotiated more efficiently by the Commission than by the Member States separately, what is also demonstrated by the agreement with Russia concerning Siberian overflight rights. Your rapporteur does not share the doubts of some stakeholders concerning subsidiarity. Therefore it is suggested accepting Article 15 as it is proposed by the Commission.

## PROCEDURE

<b>Title</b>	Common rules for the operation of air transport services in the Community (recast)		
<b>References</b>	COM(2006)0396 - C6-0248/2006 - 2006/0130(COD)		
<b>Date submitted to Parliament</b>	18.7.2006		
<b>Committee responsible</b> Date announced in plenary	TRAN 5.9.2006		
<b>Committee(s) asked for opinion(s)</b> Date announced in plenary	EMPL 5.9.2006	ENVI 5.9.2006	IMCO 5.9.2006
<b>Not delivering opinions</b> Date of decision	EMPL 12.9.2006	ENVI 14.9.2006	IMCO 4.10.2006
<b>Rapporteur(s)</b> Date appointed	Arūnas Degutis 13.9.2006		
<b>Discussed in committee</b>	19.12.2006	28.2.2007	10.4.2007
<b>Date adopted</b>	8.5.2007		
<b>Result of final vote</b>	+: -: 0:	32 3 0	
<b>Members present for the final vote</b>	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Jean-Louis Bourlanges, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Dieter-Lebrecht Koch, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Willi Piecyk, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard		
<b>Substitute(s) present for the final vote</b>	Zsolt László Becsey, Pedro Guerreiro, Antonio López-Istúriz White, Salvatore Tatarella, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool		
<b>Substitute(s) under Rule 178(2) present for the final vote</b>	Árpád Duka-Zólyomi, Den Dover, Béla Glattfelder		