



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 1.12.2011
COM(2011) 827 final

2011/0391 (COD)

Pachet aeroportuar

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile Uniunii
Europene**

(Reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SEC(2011) 1443 final}

{SEC(2011) 1444 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

1.1. Context

1. În aeroporturile în care cererea companiilor aeriene pentru sloturi de decolare și aterizare depășește capacitatea aeroportului, se utilizează mecanisme de alocare a sloturilor orare pentru a se defini un ansamblu de norme care trebuie urmate în acest scop. Pentru o companie aeriană, obținerea unui slot orar într-un aeroport înseamnă că poate să utilizeze toate elementele infrastructurii necesare pentru operarea unui zbor la un moment dat (piste, căi de rulare, posturi de parcare și, în cazul zborurilor de pasageri, terminale). În funcție de caracteristicile aeroportului, alocarea sloturilor poate fi necesară la anumite ore ale zilei sau în timpul unor perioade aglomerate. Obiectivul este de a se garanta că accesul la aeroporturile aglomerate se organizează conform unor norme echitabile, nediscriminatorii și transparente aplicabile procesului de alocare a sloturilor orare de decolare și aterizare în scopul de a permite o utilizare optimă a capacităților aeroporturilor și condiții de concurență loială.
2. În 1993, Comunitatea Europeană a adoptat Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (denumit în continuare „regulamentul privind sloturile orare”), care a suferit modificări importante în 2004. Aviația civilă, fiind prin natura sa o activitate mondială, este supusă și reglementărilor locale, motiv pentru care este important să se remarce că alocarea sloturilor orare este o procedură care diferă de la o regiune la alta a lumii. În Europa, regulamentul privind sloturile orare se inspiră din orientările mondiale formulate de Asociația Internațională de Transport Aerian (IATA).
3. Principalele caracteristici ale sistemului actual de alocare a sloturilor orare sunt următoarele: statul membru are obligația de a desemna un aeroport drept aeroport coordonat dacă o analiză aprofundată a capacității demonstrează că aeroportul respectiv are o capacitate net insuficientă¹. Ulterior, statul membru desemnează un coordonator al aeroportului. Sarcina acestuia este de a aloca sloturile orare, acționând în mod independent, neutru, nediscriminatoriu și transparent.
4. Sloturile se atribuie pentru sezonul aeronautic de vară sau pentru sezonul aeronautic de iarnă. Dacă un transportator a utilizat o serie de sloturi orare² cel puțin 80% din timp pe durata unui sezon, are dreptul la aceeași serie de sloturi pe durata sezonului corespondent următor („sloturi istorice”, „drepturi dobândite” sau „regula 80-20”).

¹ Aeroporturile cu potențial de saturare doar în anumite perioade vor fi calificate drept aeroporturi cu programe de operare facilitate. În aceste aeroporturi, procedura se bazează pe o cooperare voluntară a transportatorilor aerieni. Pentru a simplifica activitățile transportatorilor aerieni, se va desemna un facilitator de programe de operare.

² Potrivit articolului 2 litera (k) din regulamentul privind sloturile orare, „serie de sloturi” înseamnă cel puțin cinci sloturi care au fost solicitate pentru aceeași perioadă de planificare orară în mod regulat pentru aceeași oră din aceeași zi a săptămânii și care sunt alocate în acest mod sau, în cazul în care acest lucru nu este posibil, sunt alocate la aproximativ aceeași oră.

Dacă acest prag nu este atins, sloturile sunt transferate în rezerva de sloturi orare pentru alocare. 50% dintre aceste sloturi vor fi alocate nou admișilor³.

5. În prezent există 89 de aeroporturi coordonate integral, situate în statele în care se aplică regulamentul privind sloturile orare (Spațiul Economic European plus Elveția). Dintre aceste aeroporturi, 62 sunt coordonate pe tot parcursul anului și 27 sunt coordonate sezonier. În cazul unora dintre aceste aeroporturi, precum London Heathrow și Paris Orly, cererea depășește cu mult capacitatea în orice moment al anului; în alte aeroporturi, capacitatea este limitată în anumite perioade de vârf. Optsprezece state membre au cel puțin un aeroport coordonat și trebuie deci să desemneze un coordonator.

1.2. Motivele și obiectivele propunerii

6. Punerea în aplicare a regulamentului privind sloturile orare a ameliorat considerabil, din punct de vedere al neutralității și transparenței, procesul de alocare a sloturilor pe aeroporturile europene saturate, contribuind astfel în mare măsură la crearea pieței interne a aviației. Regulamentul privind sloturile orare a fost introdus într-o perioadă în care piața europeană a transporturilor aeriene era încă dominată de un număr mic de companii naționale tradiționale. În zilele noastre însă, concurența este mult mai mare. Față de 1992, numărul de rute intra-UE este mai mult decât dublu, iar zborurile pe distanțe lungi cu plecare din aeroporturile europene au crescut cu 150%. În 1992, doar 93 de rute din Europa erau operate de mai mult de două companii aeriene. În 2010, numărul acestui tip de rute crescuse la 479. Se poate lansa întrebarea dacă aceste progrese ar fi putut fi realizate fără un sistem care să garanteze că sloturile orare din aeroporturile saturate sunt atribuite independent de orice influență nejustificată din partea autorităților publice, a companiilor naționale sau a aeroporturilor.
7. După cum au evidențiat Eurocontrol și ACI Europe⁴, una dintre principalele provocări cu care se confruntă Europa este saturarea aeroporturilor. Potrivit previziunilor pe termen lung elaborate de Eurocontrol și publicate în decembrie 2010⁵, chiar dacă se iau în calcul îmbunătățirile infrastructurilor prevăzute la momentul respectiv, cel puțin 10% din cererea de transport aerian nu va putea fi satisfăcută în 2030 din cauza capacității insuficiente. În plus, evaluarea impactului anexată la prezenta propunere arată că, în aeroporturile cele mai saturate din Uniune, este puțin probabil ca situația actuală să se amelioreze, chiar în ipoteza aplicării planurilor de consolidare a capacităților⁶.
8. Având în vedere lipsa capacităților în aeroporturile cele mai importante și repercusiunile asupra mobilității cetățenilor europeni, soluția care pare să se impună este să se construiască noi piste și infrastructuri aeroportuare. Impactul

³ Potrivit articolului 2 litera (b) din regulamentul privind sloturile orare, un nou admis este un transportator care are un timp de prezență limitat pe un aeroport.

⁴ Airport Council International Europe (www.aci-europe.org).

⁵ <http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/forecasts/Doc415-LTF10-Report-Vol1.pdf>. Cifrele care figurează în raportul Eurocontrol se raportează exclusiv la mișcările aeriene IFR (operate conform regulilor de zbor instrumental).

⁶ A se vedea tabelul 1 Forecast Airport Congestion din evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere, p. 15.

infrastructurilor asupra mediului și amenajării teritoriului reprezintă însă o preocupare din ce în ce mai mare. Pe lângă aceasta, criza economică actuală confirmă importanța unei viabilități pe termen lung a bugetelor. Pentru reducerea gradului de saturare, este necesar să se găsească soluții mai eficace și mai economice decât extinderea infrastructurilor fizice.

9. Este evident că un mecanism de alocare a sloturilor orare nu poate genera capacități suplimentare și nici nu poate reduce numeroasele dificultăți pe care le generează lipsa capacităților, cum ar fi asigurarea rutelor aeriene adecvate către regiunile Europei cu plecare din aeroporturi cu capacități limitate sau îmbunătățirea conexiunilor între hub-urile saturate și toate regiunile lumii. Favorizarea dezvoltării sistemelor de alocare a sloturilor orare nu ar permite niciodată satisfacerea acestor necesități importante. Sistemele de alocare pot totuși să reprezinte un instrument eficace de gestionare a capacităților limitate.
10. Prin urmare, este necesară revizuirea regulamentului privind sloturile orare pentru a se vedea în ce măsură este posibilă îmbunătățirea sa în sensul stabilirii unui echilibru între capacitate și cererea de transport aerian în toate sectoarele (zboruri pe distanțe lungi, rute regionale, transport de mărfuri etc.). Cartea albă a transporturilor din martie 2011 recunoaște importanța alocării de sloturi pentru crearea unei piețe integrate și eficace din perspectiva unui spațiu unic european al transporturilor. Ea face parte din inițiativa emblematică având ca temă o Europă eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor, lansată în cadrul strategiei Europa 2020. De atunci, Comisia s-a aplecat cu foarte mare atenție asupra introducerii mecanismelor bazate pe piață pentru a gestiona utilizarea sloturilor aeroportuare: în fapt, oferind actorilor de pe piață (companiilor aeriene) stimulente și avantaje de natură să le influențeze favorabil comportamentul, capacitățile limitate disponibile pot fi utilizate de către entitățile care sunt capabile să obțină cele mai mari avantaje economice de pe urma lor. O utilizare mai rațională a capacităților limitate disponibile ar fi deci posibilă fără extinderea capacităților fizice existente.
11. O astfel de piață a sloturilor aeroportuare (sub forma unei piețe secundare) există deja de ceva timp în aeroporturile din Regatul Unit, după cum s-a constatat într-o comunicare din 2008 a Comisiei⁷. În cadrul unei asemenea piețe, prețurile de achiziționare a unor sloturi disponibile la aeroportul Heathrow au fost foarte ridicate: în martie 2008, informația conform căreia Continental Airlines ar fi plătit 209 milioane de dolari americani (143 milioane de euro la cursul de schimb al zilei) pentru patru perechi de sloturi la Heathrow a fost larg vehiculată.
12. În ultimii ani, necesitatea de a consolida performanța sistemului de transport aerian la nivel european a beneficiat de o atenție mai mare. Modificările aduse managementului traficului aerian în Europa începând din 2009, în cadrul inițiativei „cerul unic european”, reflectă faptul că sistemul este, în anumite privințe, mai bine gestionat la nivel european sau regional. Acest lucru a fost constatat de asemenea la crearea blocurilor funcționale de spațiu aerian și cu ocazia consolidării funcțiilor centrale de tipul managementului rețelei. Din motive legate de structura rețelei, formată atât din legături punct-la-punct, cât și din legături în stea, este imposibil să se evite repercutarea problemelor care apar într-o parte a rețelei (de exemplu, închiderea

⁷

COM(2008) 227.

unui nod important) asupra celorlalte părți ale acesteia. Această concluzie este cu atât mai frapantă cu cât părțile esențiale ale rețelei funcționează la capacitate maximă sau aproape maximă, fapt care reduce marja disponibilă pentru a primi, de exemplu, zboruri redirectionate Așadar, ameliorarea performanței sistemului european este condiționată și de ameliorarea capacității sale de rezistență la situații de criză.

1.3. Obiectivele propunerii

13. Obiectivul general este garantarea unei alocări și a unei utilizări optime a sloturilor din aeroporturile saturate. Obiectivele specifice sunt următoarele:
- (1) consolidarea mecanismelor de alocare și de utilizare a sloturilor orare și garantarea aplicării efective a acestora și
 - (2) favorizarea unei concurențe loiale și stimularea competitivității operatorilor.

1.4. Dispoziții în vigoare în domeniul propunerii

14. Propunerea privește o modificare a Regulamentului (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare. Nicio altă dispoziție nu tratează direct alocarea sloturilor orare.

1.5. Coerența cu celelalte politici și obiective ale Uniunii

15. Această inițiativă este una dintre acțiunile necesare pentru instituirea spațiului european unic al transporturilor, descris în cartea albă a Comisiei intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” [COM (2011) 144]. Ea face parte și din ansamblul de măsuri denumit „pachetul aeroporturi”, calificat drept inițiativă strategică în programul de lucru 2011 al Comisiei [COM (2010) 623] în vederea exploatării potențialului de creștere al pieței unice.

2. REZULTATUL CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI EVALUAREA IMPACTULUI

2.1. Consultarea părților interesate

16. După o primă consultare cu părțile interesate care a avut loc în 2007 și după adoptarea comunicărilor din 2007 [COM(2007)704] și 2008 [COM(2008)227], în septembrie 2010, Comisia a lansat o amplă consultare publică online în scopul de a evalua funcționarea regulamentului la momentul respectiv și de a obține comentarii ale părților interesate în privința unei liste detaliate a măsurilor care ar putea fi instituite în cadrul unei revizuiri a regulamentului. La 29 noiembrie 2010 a fost organizată o a doua consultare cu părțile interesate, la care au luat parte 16 state membre și reprezentanți ai tuturor factori implicați.

17. Sinteza răspunsurilor la consultare a fost publicată pe website-ul Comisiei⁸. În general, transportatorii se declară mulțumiți de funcționarea regulamentului privind sloturile orare în versiunea sa actuală. Prin urmare, majoritatea respondenților din acest grup nu sprijină efectuarea niciunei modificări. Faptul că sistemul de alocare a sloturilor orare reglementează efectiv accesul la unele dintre aeroporturile cele mai solicitate din lume explică natura delicată a chestiunii, în special pentru companiile aeriene. Mai multe companii aeriene susțin că problema principală este lipsa capacităților aeroportuare și că această situație nu poate fi îmbunătățită prin modificarea regulamentului privind sloturile orare.
18. Aeroporturile și asociațiile aeroporturilor resimt mai mult necesitatea unei schimbări și, în consecință, tind să găsească o utilitate soluțiilor propuse pe durata consultării. Această tendință se aplică, într-o măsură mai mică, și coordonatorilor de sloturi. Divergențele de opinii între statele membre și respondenții din categoria „alții” sunt numeroase, dar aceștia din urmă se declară în general în favoarea unei modificări a regulamentului privind sloturile orare.

2.2. Obținerea și utilizarea expertizei

19. Monitorizarea permanentă de către Comisie a funcționării regulamentului a fost însoțită de mai multe studii externe, ale căror rezultate sunt disponibile pe website-ul Comisiei⁹. Comisia a decis în 2010 să realizeze o analiză aprofundată a situației pentru perioada 2006-2010¹⁰. Conform concluziilor acestui studiu, există mai multe probleme care împiedică în prezent utilizarea eficace a capacităților aeroportuare în Europa.

2.3. Evaluarea impactului

20. Evaluarea impactului conturează o privire de ansamblu asupra diferitelor soluții avute în vedere. Conținutul celor trei pachete de măsuri poate fi rezumat după cum se evidențiază mai jos.
21. Primul pachet conține măsuri care urmăresc ameliorarea eficacității proceselor de alocare și utilizare a sloturilor, fără a modifica natura administrativă a sistemului actual. Acesta ar avea de câștigat sub mai multe aspecte, însă nu s-ar introduce niciun mecanism bazat pe piață. Dată fiind incidența limitată a acestui pachet, beneficiile estimate sunt mai degrabă modeste: o creștere medie anuală de 0,4% a numărului de pasageri transportați.
22. Cel de-al doilea pachet integrează elementele primului pachet, însă conține câteva elemente suplimentare printre care se numără și mecanismele bazate pe piață (prevede explicit posibilitatea înființării unei piețe secundare a sloturilor în UE). El conține și o serie de propuneri care favorizează concurența, precum revizuirea regulii

⁸ http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm. Sinteza figurează la punctul 8 al studiului referitor la opțiunile de revizuire a regulamentului privind sloturile orare (Steer Davies Gleave, 2011).

⁹ Exemplele includ: National Economic Research Associates (NERA), *Study to assess the effects of different slot allocation schemes*, 2004, et Mott MacDonald, *Study on the impact of the introduction of secondary trading at Community airports*, 2006. Toate studiile menționate pot fi consultate la adresa http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm.

¹⁰ A se vedea studiul companiei de consultanță Steer Davies Gleave, menționat la nota de subsol 8.

care se aplică nou admișilor și definirea unor criterii ceva mai stricte pentru acordarea unei priorități la alocarea unui slot în sezonul următor („drept dobândit”). Se estimează că, pentru perioada 2012-2025, acest pachet ar urma să favorizeze o creștere medie anuală de 1,6%, adică o creștere cu 23,8 milioane a numărului de pasageri transportați, să genereze un beneficiu economic net de 5,3 miliarde EUR și să determine o creștere importantă a gradului de ocupare a forței de muncă (până la 62 000 de locuri de muncă cu normă întreagă).

23. Acest pachet riscă să aibă efecte negative asupra mediului, deoarece emisiile de CO₂ vor crește din cauza numărului mai mare de zboruri. Totuși, dat fiind că emisiile de CO₂ generate de activitățile de transport aerian vor fi contabilizate în schema generală de comercializare a certificatelor de emisii începând cu 2012, măsurile avute în vedere nu ar trebui să determine creșterea emisiilor totale de CO₂. Prin utilizarea mai intensivă a capacităților existente s-ar evita efectele negative asupra mediului datorate creșterii capacităților.
24. Cel de-al treilea pachet cuprinde toate elementele celui de-al doilea pachet, însă dezvoltă mai pe larg mecanismul bazat pe piață, prevăzând retragerea sloturilor obținute prin „drepturi dobândite” sau a „sloturilor istorice” și scoaterea acestora la licitație. Acest pachet ar permite creșterea cu 1,9%-2% a numărului de utilizatori ai transporturilor aeriene, reprezentând o creștere anuală situată între 27,3 și 28,7 milioane de pasageri. Totuși, ținând cont de caracterul novator al măsurii, potențiala sa incidență pozitivă trebuie bine cântărită vizavi de riscul creșterii semnificative a costurilor de funcționare ale companiilor aeriene, datorată perturbării orarelor lor de zbor și a modelului lor de funcționare în stea, bazat pe un vast portofoliu de sloturi în aeroporturile aglomerate. Prin urmare, acest pachet ar putea să genereze beneficii economice mai puțin importante, situate între 2,8 și 5 miliarde EUR.
25. Ținând cont de evaluarea diferitelor pachete de măsuri pe baza criteriilor de eficiență, eficacitate și coerență, se recomandă punerea în aplicare a celui de-al doilea pachet, fiind singurul care poate să aducă beneficii mult mai mari decât costurile suportate.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

3.1. Rezumatul măsurilor propuse

3.1.1. Introducerea posibilității de a se recurge la comerțul secundar cu sloturi orare și consolidarea concurenței

26. Pentru a încuraja o mai mare mobilitate a sloturilor orare, propunerea autorizează în mod expres companiile să cumpere și să vândă sloturi. Creșterea mobilității sloturilor poate ajuta companiile aeriene să-și adapteze portofoliile în funcție de necesitățile de planificare. Regulamentul privind sloturile orare autorizează deja schimburile de sloturi între companiile aeriene. În numeroase cazuri, este vorba despre schimbarea unui slot disponibil la un moment bun al zilei cu un slot „prost”, adică un slot situat seara târziu sau în primele ore ale după-amiezii, deci nu foarte avantajos. Odată efectuată tranzacția, slotul „prost”, care nu avea decât o valoare de schimb, este reintrodus în rezervă. În temeiul regulamentului actual, *transferurile* de sloturi nu sunt autorizate decât într-un număr foarte limitat de cazuri.

27. Regula în vigoare referitoare la nou admiși, care acordă prioritate companiilor aeriene care dispun doar de câteva sloturi într-un aeroport coordonat, nu a furnizat rezultatele scontate. În general, un concurent puternic care se instalează într-un aeroport trebuie să își constituie un portofoliu viabil de sloturi pentru a concura efectiv transportatorul dominant de pe aeroportul respectiv (care este de obicei transportatorul „național”). În temeiul normelor în vigoare, companiile aeriene ies rapid din domeniul definiției nou admisului pe un aeroport, chiar dacă dispun doar de un număr mic de sloturi. Acesta este motivul pentru care se propune extinderea definiției noului admis, cu scopul de a facilita formarea unor concurenți serioși și de a reduce segmentarea programelor de operare, care se produce atunci când sloturile sunt alocate unui număr mai mare de companii care nu sunt capabile să le utilizeze ca să intensifice, pe termen lung, concurența cu transportatorii dominanți.

3.1.2. Creșterea transparenței procedurii de alocare a sloturilor și consolidarea independenței coordonatorilor de sloturi

28. Propunerea conține mai multe dispoziții care urmăresc să garanteze că procedura de alocare a sloturilor se derulează cu un grad suficient de transparență. Acest aspect este important nu numai pentru companiile care utilizează sloturile, ci și pentru autoritățile publice care își asumă funcții de reglementare. Importanța sa este și mai mare în cadrul unui sistem în care este permis comerțul secundar.
29. Propunerea va permite definirea unor criterii mai stricte în ceea ce privește independența coordonatorilor față de părțile interesate. Ea vizează consolidarea cooperării dintre coordonatori prin realizarea, într-o primă etapă, a unor proiecte comune care privesc, de exemplu, dezvoltarea de softuri comune de alocare a sloturilor orare, în special regrouparea activităților de coordonare pentru aeroporturile situate în state membre diferite. În funcție de progresele realizate, Comisia ar putea să propună crearea unui coordonator european responsabil de alocarea sloturilor orare în toate aeroporturile din Uniune.

3.1.3. Integrarea sistemului de alocare a sloturilor în reforma sistemului european de management al traficului aerian (cerul unic european)

30. Propunerea urmărește să susțină în special consolidarea gestionării rețelei de transport aerian la nivel european printr-o asociere între administratorul rețelei europene și procedura de alocare a sloturilor. Astfel, Comisia poate să solicite efectuarea unei analize a capacității unui aeroport în cazul în care administratorul rețelei consideră că acest lucru este necesar pentru garantarea coerenței cu programul de exploatare a aeroportului (prevăzută deja în regulamentul prin care se instituie funcția de administrator de rețea). Această analiză a capacităților ar trebui efectuată conform normelor aprobate la nivel european. De altfel, Comisia va putea face recomandări statului membru cu privire la evaluarea capacităților dacă administratorul rețelei este de părere că nu au fost respectate integral elementele necesare funcționării rețelei europene. Scopul acestor recomandări este de a permite statului membru să ia în considerare evoluția rețelei europene și de a clarifica incidența evaluării capacităților aeroportuare asupra întregii rețele, de exemplu în termeni de zboruri întârziate.
31. Propunerea introduce de asemenea o nouă categorie de aeroport, și anume „aeroportul parte din rețea”. Aeroporturile de acest tip nu sunt coordonate, însă sunt considerate a fi importante pe motiv că ar putea oferi soluții de rezervă în caz de

perturbare a rețelei. Prin urmare, propunerea prevede că informațiile referitoare la operațiunile pe aceste aeroporturi vor fi colectate de coordonatori.

3.1.4. *Modificarea regulii 80-20 și a definiției seriei de sloturi; recurgerea la sistemul de tarife de aeroport în vederea descurajării reintroducerii tardive a sloturilor în rezervă*

32. Pentru a facilita utilizarea optimă a capacității existente, propunerea aduce o serie de modificări ale criteriilor aplicate la utilizarea sloturilor aeroportuare în vederea acordării „dreptului dobândit”. Pentru ca unei companii aeriene să i se acorde prioritate la alocarea unui slot aferent următorului sezon aeronautic corespundent, ea trebuie să fi utilizat cel puțin 85% din seria de sloturi orare alocată (în loc de 80%, plafonul aplicat în prezent).
33. În plus, lungimea minimă a unei serii (adică numărul minim de sloturi săptămânale necesare pentru acordarea priorității la alocare în următorul sezon corespundent) crește de la 5 la 15 pentru sezonul aeronautic de vară și la 10 pentru sezonul aeronautic de iarnă. Creșterea lungimii seriei de sloturi va reduce segmentarea structurii sloturilor într-un aeroport, pentru că seriile scurte propice drepturilor dobândite pot împiedica exploatarea seriilor mai lungi de către alte companii aeriene. Sunt prevăzute și excepții pentru anumite tipuri de trafic (*charter*), pentru a se lua în considerare caracteristicile aeroporturilor regionale.
34. Pentru a se garanta că sloturile rezervate înainte de începutul unui sezon aeronautic sunt exploatate efectiv conform programului unei companii aeriene, propunerea autorizează aeroporturile să utilizeze sistemul de tarife de aeroport pentru a descuraja transportatorii să reintroducă tardiv sloturile în rezervă. Rezervarea capacității aeroportuare fără a o utiliza generează costuri care sunt în prezent suportate de companiile aeriene care operează zboruri. Propunerea încurajează organismul de administrare a aeroportului să introducă un sistem de tarife care să descurajeze comportamentele care conduc la o utilizare mai puțin eficientă a capacității aeroportuare.

3.2. *Dispoziții care rămân neschimbate*

35. Dispozițiile de mai jos sunt preluate din regulamentul actual fără modificări majore: articolul 2 litera (a), litera (b) punctul (i), literele (e), (g), (k), (l), (o) și (p); articolul 3 alineatele (1), (2), (4) și (6); articolul 4 alineatul (1) al doilea paragraf și alineatul (5); articolul 5 alineatul (3) literele (a) și (d), și alineatele (4), (5) și (6); articolul 6 alineatul (3) literele (a), (b), (c); articolul 8 alineatul (1) litera (a) punctele (i), (ii), (iii) și (v), și litera (c); articolul 9 alineatele (3), (6), (7) și (9); articolul 10 alineatul (1), alineatul (5) litera (a) punctele (i) și (iii), și literele (c) și (d), și alineatul (6); articolul 12; articolul 13 alineatul (2) al doilea paragraf literele (b) și (c) și alineatul (3) primul și al doilea paragraf; articolul 16 alineatele (1) și (5); articolul 19; articolul 21 alineatul (2); și articolul 21 alineatul (2).

3.3. *Temei juridic*

Articolul 91 din TFUE.

3.4. *Principiul subsidiarității*

36. Principiul subsidiarității se aplică în măsura în care propunerea nu intră în sfera competenței exclusive a UE. Obiectivele propunerii nu pot fi realizate într-o măsură suficientă de statele membre din următoarele motive: armonizarea condițiilor de acces la aeroporturile saturate din UE este necesară pentru a se evita crearea, în urma conflictelor dintre diferitele practici naționale, a unor disfuncționalități ale pieței aeriene. Acesta este motivul pentru care problemele legate de accesul la aeroporturile saturate necesită o soluție la nivel european.
37. Obiectivul de a asigura funcționarea pieței interne a aviației prin reducerea obstacolelor în calea comerțului intra-UE care derivă din diferitele norme sau practici naționale nu poate fi atins într-o măsură suficientă de către statele membre. Prin urmare, în conformitate cu principiul subsidiarității și ținând cont de amploarea și efectele problemei, se impune o intervenție la nivelul UE.
38. Normele europene în materie de alocare a sloturilor orare sunt un element esențial în completarea legislației europene pe care se fundamentează piața internă a aviației. În fapt, un sistem corect, transparent și nediscriminatoriu de repartizare a capacității în aeroporturile unde cererea depășește oferta este esențial pentru concretizarea libertății transportatorilor aerieni europeni de a furniza servicii aeriene în interiorul UE, după cum prevede legislația UE în materie.
39. Prin urmare, propunerea respectă principiul subsidiarității.

3.5. *Principiul proporționalității*

40. Condițiile suplimentare care trebuie îndeplinite de operatorii economici, coordonatorii de sloturi și autoritățile naționale se limitează la elementele necesare garantării unei proceduri nediscriminatorii de alocare a sloturilor și a unei repartizări optime a capacităților limitate în aeroporturile cele mai saturate din Europa.

3.6. *Alegerea instrumentelor*

41. Instrumentul propus: regulament.
42. Este necesar ca instrumentul juridic să aibă aplicabilitate generală. Instrumentul comportă mai multe obligații direct aplicabile coordonatorilor aeroportuari, transportatorilor aerieni și entităților care gestionează aeroporturile și spațiul aerian în Europa, precum și Comisiei. Prin urmare, instrumentul juridic cel mai potrivit este regulamentul, deoarece alte soluții nu ar permite realizarea obiectivelor urmărite.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

43. Propunerea nu are implicații asupra bugetului UE.

5. ELEMENTE OPȚIONALE

5.1. *Simplificare*

44. Propunerea simplifică legislația pentru că reformează regulamentul privind sloturile orare pentru a încorpora într-un singur instrument versiunile modificate ale acestui regulament și modificările prevăzute în prezenta propunere.

5.2. *Abrogarea dispozițiilor legislative în vigoare*

45. Adoptarea propunerii necesită abrogarea regulamentului în vigoare privind sloturile orare.

5.3. *Spațiul Economic European*

46. Actul propus se referă la un subiect de interes pentru Spațiul Economic European și trebuie, prin urmare, extins la acesta.

↓ 95/93 (adaptat)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare
ⓧ Uniunii Europene ⓧ

(Reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul ~~de instituire a Comunității Economice Europene~~ ⓧ privind
 funcționarea Uniunii Europene ⓧ, în special articolul ⓧ 100 alineatul (2) ⓧ,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ⓧ European ⓧ¹¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor¹²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

↓ nou

(1) Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare¹³ a fost modificat de mai multe ori și în mod substanțial¹⁴. Din motive de claritate, trebuie, cu ocazia noilor modificări, să se procedeze la reformarea regulamentului menționat.

¹¹ JO C [...], [...], p. [...].

¹² JO C [...], [...], p. [...].

¹³ JO L 14, 22.1.1993, p. 1.

¹⁴ A se vedea anexa I.

- (2) Regulamentul (CEE) nr. 95/93 a avut o contribuție decisivă la realizarea pieței interne a aviației și la dezvoltarea relațiilor dintre Uniunea Europeană, statele sale membre și țările terțe, garantând accesul la aeroporturile saturate din Uniunea Europeană conform unor norme neutre, transparente și nediscriminatorii.
-

↓ 95/93 considerent 1 (adaptat)

- (3) ☒ Totuși, ☒ există un dezechilibru tot mai mare între expansiunea sistemului de transporturi aeriene în Europa și capacitatea ☒ anumitor infrastructuri aeroportuare ☒ infrastructuri aeroportuare de a face față acestei solicitări. Prin urmare, numărul de aeroporturi ~~comunitare~~ supraîncărcate este tot mai mare ☒ în Uniune ☒.
-

↓ nou

- (4) Sistemul de alocare a sloturilor orare instituit în 1993 nu asigură alocarea și utilizarea optimă a sloturilor și, în consecință, nici a capacității aeroportuare. În contextul unei congestiuni din ce în ce mai mari a aeroporturilor și al unei dezvoltări limitate a infrastructurilor aeroportuare noi de importanță majoră, sloturile orare reprezintă o resursă rară. Accesul la acest tip de resurse este extrem de important pentru furnizarea de servicii de transport aerian și pentru menținerea unei concurențe reale. În acest scop, alocarea și utilizarea sloturilor pot fi eficientizate prin introducerea unor mecanisme de piață, garantându-se totodată că sloturile orare neutilizate sunt puse la dispoziția operatorilor interesați cât mai curând posibil, în mod transparent și prin consolidarea principiilor de bază ale sistemului, atât în ceea ce privește alocarea și gestionarea sloturilor, cât și utilizarea acestora. În același timp, chiar dacă sloturile istorice corespund nevoii de stabilitate a orarelor din perspectiva companiilor aeriene, cu ocazia viitoarei evaluări a aplicării prezentului regulament se poate avea în vedere introducerea treptată a altor mecanisme de piață precum retragerea sloturilor istorice și scoaterea lor la licitație.
- (5) Prin urmare, este necesară modificarea sistemului de alocare a sloturilor orare în aeroporturile Uniunii.
-

↓ 95/93 considerent 2 (adaptat)

- (6) Alocarea de sloturi orare pe aeroporturile supraîncărcate ~~se~~ trebuie să ☒ continue să ☒ aibă la bază norme neutre, transparente și nediscriminatorii.
-

↓ nou

- (7) Sistemul actual de alocare a sloturilor orare trebuie adaptat la dezvoltarea mecanismelor de piață utilizate în anumite aeroporturi pentru transferul sau schimbul de sloturi orare. În Comunicarea sa către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor privind aplicarea

Regulamentului (CE) nr. 95/93 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare¹⁵, Comisia și-a luat angajamentul de a prezenta propuneri în scopul revizuirii legislației în vigoare, dacă acest lucru se dovedește necesar din motive legate de concurență sau din alte motive.

- (8) Experiența demonstrează că pentru comerțul secundar cu sloturi orare, adică pentru schimbul de sloturi orare cu contraprestație monetară sau de altă natură, nu există de un cadru legislativ uniform și coerent, care să prezinte garanții în ceea ce privește transparența și menținerea concurenței. Prin urmare, este necesar să se creeze un cadru pentru comerțul secundar cu sloturi orare în Uniunea Europeană.

↓ 95/93 considerent 6
⇒ nou

- (9) Transparența informației este un element esențial în asigurarea unei proceduri obiective pentru alocarea de sloturi orare. ⇒ Este necesar să se susțină această transparență și să se țină cont de progresele tehnologice. ⇐

↓ 95/93 considerent 10 (adaptat)
⇒ nou

- (10) ☒ Trebuie prevăzute ☒ dispoziții ☒ care să autorizeze intrarea ☒ unor noi operatori pe piața comunitară ☒ Uniunii Europene ☒ . ⇒ Experiența arată că definiția actuală a unui nou admis nu a reușit să promoveze concurența la maximum și că trebuie modificată în mod corespunzător. De altfel, este necesară combaterea abuzurilor prin limitarea posibilității ca un operator să accedă la statutul de nou admis dacă, împreună cu societatea mamă, cu propriile filiale sau cu filialele societății mamă, deține mai mult de 10% din sloturile totale alocate în ziua respectivă pe un aeroport anume. De asemenea, un transportator aerian nu trebuie considerat nou admis dacă a transferat sloturi obținute în calitate de nou admis pentru a putea să invoce din nou această calitate. ⇐

↓ nou

- (11) Trebuie eliminată prioritatea acordată unui transportator aerian care solicită să i se aloce o serie de sloturi orare într-un aeroport pentru un serviciu regulat de transport pasageri fără escală între acest aeroport și un aeroport regional, în măsura în care această situație este deja vizată de prioritatea acordată unui transportator aerian care solicită să i se aloce o serie de sloturi orare în vederea efectuării unui serviciu regulat de transport pasageri, fără escală, între două aeroporturi ale Uniunii.

¹⁵ COM(2008) 227.

↓ 95/93 considerent 12

- (12) De asemenea, trebuie să se evite situații în care, din lipsă de sloturi orare disponibile, avantajele liberalizării sunt alocate inegal și concurența este distorsionată.

↓ nouveau

- (13) Progresele realizate la implementarea cerului unic european au un impact major asupra procesului de alocare a sloturilor orare. Pe de o parte, impunerea unor scheme de performanță în cadrul cărora aeroporturile, furnizorii de servicii de navigație aeriană și utilizatorii spațiului aerian sunt supuși unor măsuri de supraveghere și de îmbunătățire a performanțelor și, pe de altă parte, funcția de administrare a rețelei, bazată pe instituirea unei rețele europene a rutelor și pe un management centralizat al traficului aerian, impun o actualizare a regulilor de alocare a sloturilor. Este deci necesar să se creeze un cadru adecvat care să permită o implicare a administratorului rețelei, a organismului de evaluare a performanțelor și a autorităților naționale de supervizare în procedura de stabilire a capacității aeroportuare și a parametrilor de coordonare. Trebuie creată de asemenea o nouă categorie de aeroporturi care să prezinte interes pentru această rețea, cu scopul de a permite o mai bună reacție a rețelei în situații de criză.

- (14) Pentru a utiliza mai bine capacitatea aeroportuară și pentru a îmbunătăți nivelul de punctualitate a zborurilor, trebuie asigurată o mai bună concordanță între planurile de zbor și sloturile orare.

↓ 95/93 considerent 5 (adaptat)

⇒ nou

- (15) Este atribuția statului membru ce răspunde de un aeroport ☒ cu programe de operare facilitate sau de un aeroport ☒ coordonat să asigure numirea unui ☒ facilitator de programe de operare sau a unui ☒ coordonator a cărui neutralitate să fie de necontestat. ⇒ Din acest motiv, rolul coordonatorilor trebuie consolidat. Este deci necesar să se prevadă independența juridică, organizatorică, decizională și financiară a coordonatorului vizavi de părțile interesate, de statul membru și de organismele subordonate respectivului stat. Pentru ca activitatea coordonatorului să nu fie afectată de lipsa de resurse umane, tehnice sau financiare, ori de lipsa expertizei, statul membru trebuie să asigure coordonatorului toate resursele care să îi permită acestuia din urmă să își desfășoare activitatea în condiții optime. ⇐

↓ nou

- (16) Trebuie să se introducă obligații suplimentare pentru transportatorii aerieni în ceea ce privește transmiterea informațiilor către coordonator. În cazul în care se omit informații sau se transmit informații false ori înșelătoare, trebuie prevăzute sancțiuni suplimentare. Pentru aeroporturile care fac parte din rețea, transportatorii aerieni

trebuie să aibă obligația de a-și comunica intențiile de zbor sau alte informații pertinente solicitate de coordonator sau de facilitatorul programelor de operare.

- (17) Uniunea trebuie să stimuleze cooperarea între coordonatori și facilitatorii programelor de operare pentru a le permite să facă schimb de bune practici, în vederea facilitării, la momentul oportun, a creării unui coordonator european.

↓95/93 considerent 4 (adaptat)

- (18) ~~În anumite condiții, pentru a facilita operațiunile, este de dorit ca un stat membru să poată califica~~ Un aeroport ☒ poate fi calificat ☒ ca fiind unul coordonat, atâta timp cât sunt respectate principiile transparenței, neutralității și nediscriminării ☒ și în condițiile prevăzute de prezentul regulament ☒.

↓95/93 considerent 3 (adaptat)
⇒ nou

- (19) ~~Respectarea principiului neutralității este cel mai bine garantată atunci când~~ Decizia de a coordona un aeroport este ☒ trebuie ☒ luată pe baza unor criterii obiective de către statul membru ce are în răspundere aeroportul respectiv. ⇒ Date fiind progresele realizate la implementarea cerului unic european și în privința funcției de administrator al rețelei, este utilă apropierea metodelor de evaluare a capacității aeroportuare pentru a se asigura o mai bună funcționare a rețelei europene de management al traficului aerian. ⇐

↓ nou

- (20) Este necesar să se prevadă procedura prin care un stat membru decide modificarea calificării unui aeroport din aeroport coordonat sau aeroport cu programe de operare facilitate în aeroport cu programe de operare facilitate, respectiv aeroport fără calificativ.

↓ 95/93 considerent 7

~~Principiile care reglementează sistemul existent de alocare de sloturi orare ar putea servi drept bază prezentului regulament, cu condiția ca acest sistem să fie adaptat la noile evoluții din transporturile comunitare.~~

↓ nou

- (21) Durata valabilității unei serii de sloturi orare trebuie limitată la perioada de planificare orară pentru care se alocă seria. Prioritatea la alocarea unei serii de sloturi orare, chiar istorice, trebuie să decurgă din alocarea sau confirmarea de către coordonator.

↓ 95/93 considerent 8

~~întrucât, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul transportatorilor aerieni din Comunitate¹⁶, la rutele aeriene intracomunitare, Comunitatea are o politică de facilitare a concurenței și de încurajare a intrării pe piață; întrucât, pentru a atinge aceste obiective, este necesar să se acorde un sprijin ferm transportatorilor care vor să înceapă a opera pe rețelele intracomunitare;~~

↓ 95/93 considerent 9

~~Sistemul existent prevede drepturi dobândite.~~

↓ 95/93 considerent 11 (adaptat)

⇒ nou

- (22) Este necesar să se ~~adopte~~ ☒ păstreze ☒ , în condiții definite, dispoziții speciale pentru menținerea unor servicii aeriene interne corespunzătoare care să deservească regiunile statului membru ☒ sau ale statelor membre ☒ în cauză ⇒ atunci când s-a impus o obligație de serviciu public ⇐ .
-

↓ nou

- (23) În măsura în care aspectele de mediu pot fi luate în considerare în parametrii de coordonare și dacă deservirea la nivel regional poate fi asigurată integral în cadrul obligațiilor de serviciu public, experiența nu a demonstrat utilitatea regulilor locale. De asemenea, nu se poate exclude posibilitatea ca astfel de reguli să ducă la discriminări în procesul de alocare a sloturilor. Prin urmare, este necesar să se limiteze posibilitatea de a se recurge la regulile locale. Toate constrângerile tehnice, operaționale, de performanță și de mediu care trebuie aplicate de coordonatori sau facilitatori trebuie definite în parametrii de coordonare. Recurgerea la regulile locale s-ar reduce astfel la supravegherea utilizării sloturilor și la posibilitatea de reducere a seriei de sloturi în cazurile prevăzute de prezentul regulament. În vederea promovării unei mai bune utilizări a capacității aeroportuare, este necesară consolidarea a două principii de bază în alocarea sloturilor orare, respectiv definiția seriei de sloturi orare și calculul sloturilor istorice. În paralel, flexibilitatea acordată transportatorilor aerieni trebuie mai bine reglementată pentru evitarea aplicării distorsionate a prezentului regulament în diferite state membre. Prin urmare, trebuie încurajată o mai bună utilizare a capacității aeroportuare.

- (24) Pentru a permite transportatorilor aerieni să se adapteze situațiilor de urgență (precum scăderea bruscă a traficului sau o criză economică care afectează grav activitatea transportatorilor aerieni) care le perturbă semnificativ planificarea orară, trebuie să i se

¹⁶ JO L 240 din 24.8.1992, p. 8.

permite Comisiei să adopte măsuri de urgență în vederea asigurării coerenței măsurilor care trebuie luate în aeroporturile coordonate. Aceste măsuri ar permite transportatorilor aerieni să își păstreze prioritatea la alocarea aceluiași set de sloturi pentru perioada următoare a planificării orare, chiar și în cazurile în care nu a fost atins plafonul de 85%.

(25) Rolul comitetului de coordonare trebuie consolidat din două direcții. Pe de o parte, administratorul rețelei, organismul de evaluare a performanțelor și autoritatea națională de supervizare trebuie invitate să participe la reuniunile comitetului. Pe de altă parte, misiunile sale, comitetului de coordonare ar putea să includă formularea unor propuneri sau consilierea coordonatorului și/sau a statului membru în privința oricăror aspecte referitoare la capacitatea aeroportului, în special în relație cu punerea în aplicare a cerului unic european și cu funcționarea rețelei europene de management al traficului aerian. Comitetul trebuie să fie în măsură să furnizeze organismului de evaluare a performanțelor și autorității naționale de supervizare opinii cu privire la legătura dintre parametrii de coordonare și indicatorii cheie de performanță propuși furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

(26) Experiența arată că un număr important de sloturi orare reintră în rezervă prea târziu pentru a putea fi realocate în mod eficient. Prin urmare, este necesar ca organismul care administrează aeroportul să fie încurajat să utilizeze sistemul de tarife de aeroport pentru descurajarea acestui tip de comportament. Recurgând la acest mecanism, organismul care administrează aeroportul nu ar trebui totuși să descurajeze intrarea pe piață sau dezvoltarea unor servicii de către transportatorii aerieni.

↓ 95/93 considerent 13

~~Este de dorit să se utilizeze în mod optim sloturile orare existente pentru a realiza obiectivele menționate.~~

↓ 95/93 considerent 14 (adaptat)

(27) Este de dorit ca țările terțe să acorde transportatorilor ~~comunitari~~ ☒ din Uniune ☒ un tratament echivalent.

↓ 95/93 considerent 15 (adaptat)

⇒ nou

(28) Aplicarea prezentului regulament nu ☒ ar trebui să aducă ☒ atingere ~~normelor~~ regulilor de concurență stabilite prin tratat, în special prin articolele ☒ 101, ☒ și ☒ 102 ☒ ⇒ și 106 ⇐ .

↓ 95/93 considerent 16 (adaptat)

- (29) ~~Spania și Regatul Unit au convenit la Londra, în data de 2 decembrie 1987, într-o declarație comună a miniștrilor de externe din cele două țări cu privire la un regim care să consolideze cooperarea legată de utilizarea aeroportului din Gibraltar, întrucât acest regim nu este încă pus în aplicare;~~ ☒ Declarația ministerială privind aeroportul Gibraltar, adoptată la Cordoba la 18 septembrie 2006, în cadrul primei reuniuni ministeriale a Forumului de dialog privind Gibraltarul, va înlocui declarația comună privind aeroportul făcută la Londra la 2 decembrie 1987 și se va considera că respectarea deplină a acesteia înseamnă respectarea declarației ministeriale din 1987. ☒
-

↓ nou

- (30) Comisiei trebuie să i se delege competența de a adopta acte delegate, în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, pentru a se preciza metodele de elaborare a unui studiu al capacității și cererii. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți.
- (31) Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia trebuie să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.
- (32) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, trebuie să se confere competențe de executare Comisiei. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie¹⁷.
- (33) Procedura de examinare trebuie utilizată pentru adoptarea actelor de punere în aplicare referitoare la crearea coordonatorului european, la modelul raportului anual de activitate al coordonatorului și al facilitatorului de programe de operare și la decizia ca unul sau mai multe state membre să ia măsuri în vederea remedierii atitudinii discriminatorii a unei țări terțe față de transportatorii aerieni din Uniune.
- (34) Comisia trebuie să adopte acte de punere în aplicare aplicabile imediat, în conformitate cu procedura de examinare, atunci când, în cazuri bine justificate legate de necesitatea de asigurare a continuității sloturilor istorice, gradul ridicat de urgență impune acest lucru.

¹⁷ JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

↓ 95/93 considerent 17

- (35) Prezentul regulament ar trebui revizuit la finele unei perioade de aplicare determinate în vederea evaluării funcționării sale.

↓ nou

- (36) Dat fiind că obiectivele acțiunii, respectiv aplicarea mai omogenă a legislației Uniunii în materie de sloturi orare, nu pot fi realizate într-un mod satisfăcător de către statele membre și că, ținând cont de importanța dimensiunii transfrontaliere a activității de transport aerian, pot fi mai bine realizate la nivelul Uniunii, aceasta poate lua măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la același articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar în vederea realizării acestor obiective,

↓ 95/93 (adaptat)

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

✠ Domeniul de aplicare și definiții ✠

Articolul 1

Domeniul de aplicare

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 1 (adaptat)

1. Prezentul regulament se aplică aeroporturilor ~~comunitare~~ ✠ din Uniunea Europeană ✠ .

↓ 95/93 (adaptat)

2. Aplicarea prezentului regulament pentru aeroportul din Gibraltar nu aduce atingere pozițiilor juridice respective ale Spaniei și Regatului Unit ✠ al Marii Britanii și Irlandei de Nord ✠ cu privire la diferendul privind suveranitatea pe teritoriul în care este situat acest aeroport.

- ~~3. Aplicarea dispozițiilor prezentului regulament la aeroportul din Gibraltar se suspendă până la punerea în aplicare a regimului stabilit prin declarația comună din 2 decembrie 1987 a~~

~~miniștrilor de externe ai Spaniei și Regatului Unit. Guvernele Spaniei și Regatului Unit vor informa Consiliul cu privire la data punerii în aplicare.~~

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament se aplică următoarele definiții:

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 2
a)

~~a1.~~ „slot” înseamnă permisiunea acordată de un coordonator, în conformitate cu prezentul regulament, de utilizare a tuturor infrastructurilor aeroportuare necesare pentru prestarea unui serviciu aerian pe un aeroport coordonat la o dată și oră precise, în vederea aterizării sau decolării, potrivit alocării făcute de un coordonator conform prezentului regulament;

~~b2.~~ „nou admis” înseamnă:

(ia) un ~~operator de~~ transportator aerian care solicită, în cadrul unei serii de sloturi, un slot la un aeroport într-o anumită zi, unde, în cazul în care solicitarea ~~operatorului de~~ transportatorului ar fi acceptată, acesta ar putea să dețină în total mai puțin de cinci sloturi pe aeroportul respectiv, în ziua respectivă; sau

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 2
a) (adaptat)
⇒ nou

(iib) un ~~operator de~~ transportator aerian care solicită să-i fie alocate o serie de sloturi pentru un serviciu de pasageri, cu caracter regulat, fără escală între două aeroporturi ~~comunitare~~ ☒ din Uniunea Europeană ☒ unde cel mult alți doi ~~operatori de~~ transportatori aerieni operează același serviciu cu caracter regulat, fără escală, între aceste aeroporturi ~~sau sisteme aeroportuare~~ în ziua respectivă, unde, în cazul în care solicitarea ~~operatorului de~~ transportatorului aerian ar fi acceptată, acesta ar deține totuși mai puțin de ~~⇒ nouă~~ ☐ ~~cinci~~ sloturi pe acel aeroport, în respectiva zi, pentru serviciul fără escală respectiv. ~~sau~~

~~iii) un operator de transport aerian care solicită să-i fie alocate o serie de sloturi la un aeroport pentru un serviciu de pasageri, cu caracter regulat, fără escală între aeroportul respectiv și un aeroport regional unde nici un alt operator de transport aerian nu operează un serviciu de pasageri, cu caracter regulat, fără escală între aceste aeroporturi sau sisteme aeroportuare în ziua respectivă, unde, în cazul în care solicitarea operatorului de transport aerian ar fi acceptată, acesta ar deține totuși mai puțin de cinci sloturi la acel aeroport, în aceea zi, pentru serviciul fără escală respectiv.~~

Un ~~operator de~~ transportator aerian care ⇨ , împreună cu societatea mamă, propriile filiale sau filialele societății mamă, ⇨ deține mai mult de ⇨ 10 ⇨ ~~5~~ % din totalul sloturilor ⇨ alocate ⇨ disponibile în ziua respectivă la un aeroport dat ~~sau mai mult de 4 % din totalul sloturilor disponibile în ziua respectivă într-un sistem aeroportuar din care face parte respectivul aeroport~~ nu se consideră a fi un nou ~~operator~~ admis în aeroportul respectiv.

⇩ nou

Un transportator aerian care a transferat, în sensul articolului 13, sloturi obținute în calitate de nou admis către un alt transportator aerian din același aeroport pentru a putea invoca din nou calitatea de nou admis în aeroportul respectiv nu este considerat a fi nou admis în acest aeroport;

⇩ 95/93

⇨ nou

e) ~~"serviciu aerian direct" înseamnă un serviciu asigurat între două aeroporturi inclusiv escalele, cu aceeași aeronavă și același număr de zbor;~~

d3. „perioadă de planificare orară” înseamnă sezonul de vară sau de iarnă, așa cum este stabilit în orarul transportatorilor aeriene ⇨ în conformitate cu regulile și cu orientările stabilite de sectorul transporturilor aeriene la nivel mondial ⇨ ;

⇩ 95/93 (adaptat)

e4) „transportator aerian comunitar ⇨ din Uniune ⇨” înseamnă un transportator aerian care este titularul unei licențe de operare valabile ⇨ în curs de valabilitate ⇨, emisă de un stat membru în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 ⇨ al Parlamentului și al Consiliului ⇨

⇩ 793/2004 articolul 1, punctul 2
b) (adaptat)

⇨ nou

f5. (i), ~~operator de~~ transportator aerian” înseamnă o întreprindere de transport aerian care deține o licență de exploatare valabilă ⇨ în curs de valabilitate ⇨ sau un document echivalent ⇨ cel târziu ⇨ la 31 ianuarie pentru sezonul de vară următor sau la 31 august pentru sezonul de iarnă următor; în sensul articolelor 45, 89, 8a10 ⇨ , 11 ⇨ și 1013, definiția ~~de operator de~~ transportatorului aerian mai include operatorii din aviația comercială ⇨ de afaceri ⇨ , ~~atunci când aceștia operează conform unei planificări orare~~; în sensul articolelor 7, 17 și 1418, ~~de operator de~~ transportatorului aerian mai include toți operatorii de aeronave civile;

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 2
b)

ii6) „grup de ~~operatori de~~ transportatori aerieni” înseamnă doi sau mai mulți ~~operatori de~~ transportatori aerieni care realizează împreună operațiuni comune, operațiuni în franșiză sau cu partajare de cod în vederea exploatării unui serviciu aerian determinat;

↓ nou

7) „furnizor de servicii de navigație aeriană” înseamnă orice furnizor de servicii de navigație aeriană în sensul articolului 2 punctul 5 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004¹⁸;

8) „furnizor de servicii de asistență în escală” înseamnă orice furnizor de servicii de asistență în escală în sensul articolului [...] din Regulamentul nr. [...] (privind serviciile de asistență în escală) sau orice utilizator al aeroportului în sensul articolului [...] din Regulamentul nr. [...] (privind serviciile de asistență în escală) care furnizează autoasistență în sensul articolului [...] din Regulamentul nr. [...] (privind serviciile de asistență în escală);

9) „aeroport parte din rețea” înseamnă un aeroport care nu se confruntă cu probleme de saturare, dar care, în cazul creșterii bruște și semnificative a traficului sau în cazul reducerii subite și semnificative a capacității sale, poate afecta funcționarea rețelei europene de management al traficului aerian (denumită în continuare „rețeaua”), în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁹;

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 2
c) (adaptat)

ii10) „aeroport cu ~~facilitate orară~~ ☒ programe de operare facilitate ☒ ” înseamnă un aeroport susceptibil de supraaglomerare în anumite momente ale zilei, ale săptămânii sau ale anului, problemă care se poate rezolva prin cooperarea benevolă între ~~operatorii de~~ transportatorii aerieni și unde a fost numit un ~~agent de facilități orare~~ ☒ facilitator de programe de operare ☒ care să faciliteze operațiunile ~~operatorilor de~~ transportatorilor aerieni care prestează servicii sau urmează să presteze servicii la aeroportul respectiv;

¹⁸ JO L 96, 31.3.2004, p. 1.

¹⁹ JO L 96, 31.3.2004, p. 20.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 2
b)

g11) „aeroport coordonat” înseamnă un aeroport unde este necesar ca, pentru aterizare sau decolare, un coordonator să fi alocat un slot unui ~~operator de~~ transportator aerian sau oricărui alt operator de aeronave, cu excepția zborurilor de stat, aterizărilor de urgență și zborurilor umanitare;

↓ 95/93

h) ~~„sistem aeroportuar” înseamnă două sau mai multe aeroporturi grupate și care deservește același oraș sau conurbatie, conform anexei II la Regulamentul (CEE) nr. 2408/92;~~

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 2
c) (adaptat)
⇒ nou

i12) „organism de administrare a unui aeroport” înseamnă organismul care, împreună cu sau fără alte activități, are ca sarcină conform legislației sau reglementărilor interne să administreze și să gestioneze facilitățile aeroportuare, să coordoneze și să controleze activitățile diferiților operatori prezenți ~~pe~~ ☒ în ☒ aeroport ~~sau în sistemul aeroportuar în cauză~~;

k13) „serie de sloturi” înseamnă cel puțin ⇒ 15 ⇐ ~~einei sloturi care au fost solicitate pentru o aceeași perioadă de planificare orară în mod regulat~~ ⇒ de vară și 10 sloturi pentru o perioadă de planificare orară de iarnă, ⇐ ☒ solicitate ☒ pentru aceeași oră din aceeași zi a săptămânii ⇒ pentru săptămâni consecutive ⇐ ~~și care sunt~~ alocate ☒ de coordonator ☒ ~~în acest mod~~ ☒ pe această bază ☒ sau, în cazul în care acest lucru nu este posibil, sunt alocate la aproximativ aceeași oră;

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 2
c) (adaptat)

l14) „aviație ~~comercială~~ ☒ de afaceri ☒ ” înseamnă sectorul aviației generale care se ocupă de exploatarea sau utilizarea aeronavelor de către companii pentru transportul de pasageri sau mărfuri pentru a le ajuta să-și deruleze afacerile, zborurile aeronavelor fiind în general considerate ca nefiind destinate publicului și fiind efectuate de piloți care posedă, cel puțin, ~~permis~~ licență de pilot comercial valabilă, cu o calificare de zbor ~~instrumentale~~ cu instrumente;

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 2
c) (adaptat)
⇒ nou

~~15~~15) „parametri de coordonare” reprezintă expresia, în termeni operaționali, a capacității totale disponibile pentru alocarea de sloturi pe un aeroport în cursul fiecărei perioade de ~~coordonare~~ ☒ planificare orară ☒ ☐ și regulile operaționale privind utilizarea capacității ☐, care reflectă ansamblul factorilor tehnici, operaționali și de mediu care afectează performanța infrastructurii aeroportuare și a diferitelor subsisteme ale acesteia.

↓ nou

16) „plan de zbor” înseamnă informațiile specifice furnizate unităților de deservire a traficului aerian cu privire la un zbor sau la o parte dintr-un zbor prevăzut al unei aeronave;

17) „servicii aeriene regulate” înseamnă o serie de zboruri care prezintă caracteristicile definite la articolul 2 punctul 16 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008;

18) „serviciu aerian neregulat programat” înseamnă o serie de zboruri care nu îndeplinesc toate condițiile de la articolul 2 punctul 16 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, dar care sunt operate cu o regularitate sau cu o frecvență care se înscriu într-o serie sistematică evidentă;

19) „administratorul rețelei” înseamnă organismul creat în temeiul articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 551/2004;

20) „organism de evaluare a performanțelor” înseamnă organismul creat în temeiul articolului 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

21) „autoritate națională de supervizare” înseamnă organismul sau organismele desemnate sau stabilite de statele membre pentru a funcționa în calitate de autoritate națională în conformitate cu articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

↓ 95/93 (adaptat)
⇒ nou

☒ Desemnarea aeroporturilor ☒

Articolul 3

Condiții de coordonare ☐ sau de facilitare a programelor de operare ☐ ☐ într-un ☒ ~~aeroportului~~

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 3
a) (adaptat)

1. ☒ Statele membre nu au obligația ☒ să desemneze un aeroport ca fiind unul cu ~~facilități orare~~ ☒ facilitarea programelor de operare ☒ sau coordonat, cu excepția cazului în care se respectă dispozițiile prezentului articol.

☒ Statele membre nu desemnează ☒ un aeroport ca fiind coordonat, cu excepția cazului în care respectă dispozițiile alineatului (3).

↓ 95/93
→₁ 793/2004 articolul 1, punctul 3 b)

2. Cu toate acestea, un stat membru poate prevedea ca orice aeroport să fie desemnat →₁ ca aeroport cu facilități orare ← dacă se respectă principiile de transparență, neutralitate și nediscriminare.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 3
c) (adaptat)
⇒ nou

3. La un aeroport fără ~~statut de desemnare calificativ~~ ⇒ , la un aeroport care face parte din rețeaua europeană de management al traficului aerian (denumită în continuare „rețeaua”) ⇐ sau la un aeroport cu ~~facilități orare~~ ☒ programe de operare facilitate ☒ , statul membru care are în răspundere aeroportul respectiv asigură realizarea unei analize aprofundate ~~de capacitate a capacității~~ ⇒ și a cererii ⇐ de către organismul de administrare a aeroportului respectiv sau de către orice alt organism competent, atunci când statul membru în cauză consideră că acest lucru este necesar sau în termen de șase luni:

(i) ca urmare a unei solicitări scrise din partea ~~operatorilor de~~ transportatorilor aerieni care reprezintă mai mult de jumătate din operațiunile de pe un aeroport sau a organismului de administrare a aeroportului, dacă oricare dintre aceștia consideră că în anumite perioade capacitatea nu este suficientă pentru operațiunile ~~prezente sau viitoare~~ ☒ efective sau prevăzute ☒ ; sau

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 3
c) (adaptat)
⇒ nou

(ii) la solicitarea Comisiei, în special ~~în cazul în care un aeroport este accesibil în realitate doar pentru operatorii de transport aerian cărora li s-au alocat sloturi sau în cazul în care operatorii de transport aerian, în special~~ ☒ atunci când ☒ noii operatori se confruntă cu probleme grave în asigurarea posibilităților de aterizare și decolare la aeroportul în discuție ⇒ sau atunci când administratorul rețelei consideră

că acest lucru este necesar pentru asigurarea coerenței planului operațional al aeroportului cu planul operațional al rețelei, în conformitate cu articolul 6 alineatul (7) din Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei²⁰ ⇨ .

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 3
c) (adaptat)

Analiza menționată, ~~care se bazează pe metode general recunoscute~~, stabilește orice deficit de capacitate, ținând seama de constrângerile de mediu existente pe aeroportul în cauză. Analiza studiază posibilitățile de remediere a acestui deficit printr-o infrastructură nouă sau modificată, modificări operaționale sau orice altă modificare, precum și calendarul avut în vedere pentru rezolvarea problemelor.

↓ nou

Analiza se bazează pe metodele stabilite de Comisie prin intermediul actelor delegate, în conformitate cu articolul 15 din prezentul regulament. Metodele țin cont de cerințele planului operațional al rețelei, astfel cum sunt prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) nr. 677/2011.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 3
c) (adaptat)
⇨ nou

Analiza este actualizată² în cazul în care se invocă alineatul ~~(5)(6)~~ sau ~~în cazul în care~~, atunci când intervin schimbări pe aeroport care influențează semnificativ capacitatea acestuia și utilizarea acestei capacități ⇨ sau la cererea comitetului de coordonare, a statului membru sau a Comisiei ⇨ . Atât analiza cât și metoda utilizată se pun la dispoziția părților care au solicitat analiza și, la cerere, și altor părți interesate. Analiza se comunică concomitent și Comisiei.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 3
d)

4. Pe baza analizei, statul membru se consultă cu privire la situația capacității pe aeroport cu organismul de administrare a aeroportului, cu ~~operatorii de transportatori aerieni~~ care utilizează în mod regulat aeroportul, cu organizațiile care îi reprezintă, cu reprezentanții aviației generale care utilizează în mod regulat aeroportul și cu autoritățile pentru controlul traficului aerian.

²⁰ JO L 185, 15.7.2011, p. 1.

↓ nou

5. Comisia poate solicita administratorului rețelei să emită un aviz în privința modului în care se stabilește capacitatea față de necesarul de funcționare al rețelei. Comisia poate să facă recomandări. Statul membru motivează orice decizie care nu urmează aceste recomandări. Această decizie se comunică Comisiei.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 3
d)
⇒ nou

56. În cazul în care apar probleme legate de capacitate cel puțin într-o perioadă de planificare orară, statul membru se asigură căa aeroportul respectiv ~~să fie~~ desemnat drept aeroport coordonat pe perioadele respective, doar când sunt întrunite următoarele condiții:

- (a) insuficiențele de capacitate sunt foarte grave, astfel încât nu este posibilă evitarea unor întârzieri importante pe aeroport;
- (b) nu există posibilități de rezolvare a problemelor menționate în termen scurt.

67. Prin derogare de la alineatul ~~(5)~~(6) litera (b), statele membre pot, în situații excepționale, să desemneze aeroporturile afectate drept aeroporturi coordonate pe perioada respectivă ⇒ , care poate fi mai scurtă decât o perioadă de planificare orară ⇐ .

↓ nou

Prin derogare de la alineatele (3), (4), (5) și (6), statele membre pot, în situații excepționale, să desemneze aeroporturile afectate drept aeroporturi coordonate pe perioada respectivă.

8. Dacă analiza actualizată a capacității și a cererii pe un aeroport coordonat sau pe un aeroport cu programe de operare facilitate demonstrează că s-a atins o capacitate suficientă pentru a răspunde mișcărilor efective sau prevăzute pe aeroportul respectiv, statul membru, după consultarea entităților menționate la alineatul (4), schimbă calificativul aeroportului în aeroport cu programe de operare facilitate sau în aeroport fără calificativ.

↓ 95/93
→₁ 793/2004 articolul 1, punctul 3 e)

→₁ ~~7. ← Atunci când se asigură o capacitate suficientă îndeplinirii operațiunilor reale sau planificate într-un aeroport →₁ coordonat ← , desemnarea sa ca aeroport coordonat se retrage.~~

↓ nou

9. La solicitarea Comisiei, care poate acționa din proprie inițiativă sau la inițiativa administratorului rețelei și după consultarea entităților menționate la alineatul (4), statul membru se asigură că un aeroport fără statut este desemnat ca făcând parte din rețea. Decizia se comunică Comisiei. În cazul în care Comisia este de părere că aeroportul nu mai prezintă interes pentru rețea, statul membru, după consultarea entităților menționate la alineatul (4), schimbă calificativul aeroportului în aeroport fără statut.

10. Dacă ia o decizie în temeiul alineatului (6), (8) sau (9), statul membru trebuie să o aducă la cunoștința entităților menționate la alineatul (4) cel târziu la 1 aprilie (în ceea ce privește perioada de planificare orară de iarnă) și cel târziu la 1 septembrie (în ceea ce privește perioada de planificare orară de vară).

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 5
(adaptat)
⇒ nou

Articolul ~~6~~ 4

Parametrii de coordonare

1. La un aeroport coordonat ⇒ sau cu programe de operare facilitate ⇐, statul membru care îl are în răspundere asigură determinarea parametrilor ⇒ de coordonare ⇐ ~~pentru alocarea sloturilor~~ de două ori pe an, ținând seama în același timp de ansamblul constrângerilor ~~de natură tehnică~~, de exploatare ⇒, de performanță ⇐ și de medii relevante, ☒ precum și de orice modificări aduse acestor condiții ☒. ⇒ Comisiei i se aduc la cunoștință aceste condiții. Comisia, cu sprijinul administratorului rețelei dacă acest lucru se dovedește necesar, analizează condițiile și formulează recomandări de care statul membru trebuie să țină seama înainte de a trece la determinarea parametrilor de coordonare. ⇐

Această acțiune are la bază o analiză obiectivă a posibilităților de satisfacere a traficului aerian, ținând seama de diferitele tipuri de trafic din aeroport, de posibilitatea supraaglomerării spațiului aerian în timpul perioadei de coordonare și de situația din punctul de vedere al capacității.

~~32.~~ Determinarea parametrilor și metodologia utilizată precum și toate modificările aferente acestora se examinează în detaliu în cadrul comitetului de coordonare în vederea creșterii capacității și numărului de sloturi care se pot alocă, înainte de adoptarea unei decizii finale privind parametrii ⇒ de coordonare ⇐ ~~pentru alocarea sloturilor~~. Toate documentele relevante se pun, la cerere, la dispoziția părților interesate.

↓ nou

3. Determinarea parametrilor de coordonare nu trebuie să afecteze caracterul neutru și nediscriminatoriu al alocării sloturilor.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 5
⇒ nou

4. În vederea conferințelor de planificare orară, parametrii se comunică coordonatorului aeroportului în timp util, înaintea ~~inițierii alocării~~ ⇒ depunerii inițiale ⇐ a sloturilor.

25. În vederea operației menționate la alineatul (1), coordonatorul definește, în cazul în care statul membru nu a făcut acest lucru, intervalele de coordonare relevante, după consultarea comitetului de coordonare și în funcție de capacitatea stabilită.

↓ 95/93 (adaptat)

⊗ Organizarea activităților de coordonare, de facilitare a programelor de operare și de colectare a datelor ⊗

Articolul ~~4~~ 5

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 4
a) (adaptat)

~~Agentul de facilități orare~~ ⊗ Facilitatorul de programe de operare ⊗ și coordonatorul

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 4
b) (adaptat)
⇒ nou

1. Statul membru care are în răspundere un aeroport ⇒ parte din rețea ⇐ cu ~~facilități orare~~ ⊗ programe de operare facilitate ⊗ sau unul coordonat asigură numirea în funcția de agent de facilități orare sau, ~~respectiv~~, de coordonator de aeroport a unei persoane fizice sau juridice calificate, după consultarea în prealabil a ~~operatorilor de~~ transportatorilor aerieni care utilizează aeroportul în mod regulat, a organizațiilor care îi reprezintă și a organismului de administrare a aeroportului, precum și a comitetului de coordonare, în cazul în care există un astfel de comitet. Se poate numi același agent de facilități orare sau coordonator pentru mai multe aeroporturi.

↓ nou

2. Statele membre încurajează o cooperare strânsă între coordonatori și facilitatorii de programe de operare pentru dezvoltarea proiectelor comune la nivel european. În funcție de evoluția acestor proiecte, de progresele realizate la punerea în aplicare a cerului unic european și de rezultatele raportului de evaluare menționat la articolul 21, Comisia adoptă măsurile de

executare necesare pentru crearea unui coordonator european. Respectivă măsură de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16 alineatul (2). Principiile care reglementează independența coordonatorului, prevăzute la alineatul (3) din prezentul articol, se aplică *mutatis mutandis* coordonatorului european.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 4
b) (adaptat)
⇒ nou

23. Statul membru care are în răspundere un aeroport cu facilități orare sau un aeroport coordonat asigură:

- a) ca pe un aeroport cu facilități orare, agentul de facilități orare să acționeze conform prezentului regulament în mod independent, neutru, nediscriminatoriu și transparent;
- b) ☒ ca ☒ pe un aeroport coordonat, ~~independența~~ coordonatorului ☒ să fie independent pe plan juridic, organizațional și decizional ☒ prin separarea funcțională a coordonatorului de orice parte interesată ☒ de statul membru și de organismele care depind de respectivul stat, acest lucru presupunând că: ☒

↓ nou

(i) pe plan juridic, funcțiile esențiale ale coordonatorului, care constau în alocarea sloturilor în mod echitabil și nediscriminatoriu, sunt încredințate unei persoane fizice sau juridice care să nu fie furnizor de servicii aeroportuare, companie aeriană care operează zboruri cu plecare de la aeroport și nici organism de administrare a aeroportului respectiv;

(ii) pe plan organizațional și decizional, coordonatorul trebuie să acționeze autonom față de statul membru, de organismul care administrează aeroportul, de furnizorii de servicii, de companiile aeriene care operează zboruri cu plecare de la aeroportul respectiv, să nu primească dispoziții din partea acestora și să nu aibă obligația de a le prezenta rapoarte (cu excepția statului membru), să nu facă parte din structurile direct sau indirect responsabile de administrarea acestora și să dispună de competențe decizionale reale în ceea ce privește activele necesare executării funcției care i-a fost încredințată. Statele membre se asigură că interesele profesionale ale coordonatorului sunt luate în considerare în așa fel încât acestuia să i se permită să acționeze în deplină independență;

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 4
b) (adaptat)

- c) ☒ ca ☒ Sistemul de finanțare a activităților coordonatorilor este astfel conceput încât ☒ să fie capabil ☒ să garanteze independența acestora ☒ sa ☒ .

ed) ca activitatea coordonatorului să se desfășoare în conformitate cu prezentul regulament, de o manieră neutră, nediscriminatorie și transparentă.

↓ nou

Finanțarea prevăzută la litera (c) este asigurată de transportatorii aerieni care operează pe aeroporturi coordonate și de aeroporturi, astfel încât să se garanteze o distribuție echitabilă a sarcinii financiare între toate părțile interesate și să se evite ca finanțarea să depindă în principal de o singură parte interesată. Statele membre se asigură că coordonatorul beneficiază în permanență de resursele necesare (financiare, umane, tehnice și materiale), precum și de expertiza necesară pentru a-și desfășura activitatea în condiții bune.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 4
b) (adaptat)

~~34. Agentul de facilități orare~~ ☒ Facilitatorul de programe de operare ☒ și coordonatorul participă la conferințele ~~internationale~~ de planificare orară ☒ care reunesc, la nivel internațional, ☒ ~~ale operatorilor de~~ transportatorii aerieni și ~~care sunt autorizate~~ ☒ respectă ☒ ~~de dreptul comunitar~~ ☒ Uniunii ☒.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 4
b) (adaptat)
⇒ nou

~~45. Agentul de facilități orare~~ ☒ Facilitatorul de programe de operare ☒ acordă consultanță ~~operatorilor de~~ transportatorilor aerieni și recomandă ore de sosire și de plecare alternative pentru situațiile în care există riscul supraaglomerării.

~~56.~~ Coordonatorul este singura persoană care răspunde de alocarea sloturilor. Acesta procedează la alocarea sloturilor în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament și asigură ca, în situații de urgență, să fie posibilă alocarea sloturilor și în afara orelor de program.

~~67. Agentul de facilități orare~~ ☒ Facilitatorul de programe de operare ☒ urmărește conformitatea operațiunilor ~~operatorilor de~~ transportatorilor aerieni cu orarele recomandate acestora.

Coordonatorul urmărește conformitatea operațiunilor ~~operatorilor de~~ transportatorilor aerieni cu sloturile alocate acestora. Verificările de conformitate menționate se realizează în cooperare cu organismul de administrare a aeroportului și cu autoritățile de control al traficului aerian și țin seama de oră și alți parametri relevanți referitori la aeroportul în cauză.

~~7.~~ Toți agenții de facilități orare și coordonatorii cooperează pentru detectarea incoerențelor din orare ⇒ și pentru a determina transportatorii aerieni să le elimine ⇐.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 4
b) (adaptat)
⇒ nou

Articolul 6

⊗ **Transparența activităților de coordonare și de facilitare a programelor de operare** ⊗

1. ⇒ La finele fiecărei perioade de planificare orară, ~~La cerere,~~ coordonatorul ⇒ sau facilitatorul de programe de operare ⇒ prezintă statelor membre interesate și Comisiei un raport de activitate ~~anual~~ ⇒ care să prezinte situația generală a alocării sloturilor și/sau a facilitării programelor de operare. Raportul analizează ~~privind,~~ în special, aplicarea ~~articolelor~~ ⊗ articolului ⊗ ⇒ 9 alineatul (5) și a articolelor ~~8a~~ 13 și ~~14~~ 18, precum și toate reclamațiile referitoare la aplicarea articolelor ~~8~~ 9 și 10 care au fost prezentate comitetului de coordonare, precum și măsurile luate pentru rezolvarea acestora. ⇒ Raportul trebuie să conțină și rezultatele unei anchete desfășurate în rândul părților interesate cu privire la calitatea serviciilor oferite de coordonator. ⇐

↓ nou

2. Comisia poate adopta un model pentru raportul de activitate vizat la alineatul (1). Actul de punere în aplicare respectiv se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16 alineatul (2).

↓ 95/93
→₁ 793/2004 articolul 1, punctul 4 c)

→₁ 8. ~~La cerere și în termen rezonabil, coordonatorul pune la dispoziția părților interesate, în special a membrilor sau observatorilor comitetului de coordonare, fără plată, fie în formă scrisă, fie în orice altă formă ușor accesibilă, următoarele informații:~~ ←

↓ nou

3. Coordonatorul ține la zi o bază de date electronică, cu acces gratuit, care conține următoarele informații:

↓ 95/93

(a) sloturile istorice defalcate pe linii aeriene, în ordine cronologică, pentru toți transportatorii aerieni din aeroport;

↓ 95/93 (adaptat)

- (b) sloturile solicitate (~~cereri inițiale~~), defalcate pe transportatori aerieni și în ordine cronologică, pentru toți transportatorii aerieni;
-

↓ 95/93

⇒ nou

- c) toate sloturile orare alocate și cererile extraordinare de sloturi, cuprinse în liste separate, în ordine cronologică, defalcate pe transportatori aerieni, pentru toți transportatorii aerieni;
- d) sloturile orare disponibile ⇒ față de fiecare tip de constrângere luată în considerare în parametrii de coordonare. Baza de date trebuie să permită transportatorilor aerieni să verifice disponibilitatea sloturilor care corespund cererilor lor ⇐;
-

↓ nou

- (e) sloturile transferate sau tranzacționate, care indică identitatea transportatorilor aerieni implicați, și dacă transferul sau tranzacția a fost realizată cu contraprestație monetară sau de altă natură. Datele agregate privind contraprestațiile monetare trebuie publicate anual;
-

↓ 95/93 (adaptat)

⇒ nou

- E(f) detalii complete privind ~~criteriile folosite la alocare~~ ⇒ parametrii de coordonare ⇐ .
-

↓ nou

Aceste informații se actualizează cu regularitate. La sfârșitul fiecărui sezon, coordonatorul asigură publicarea raportului de activitate menționat la alineatul (1).

4. Coordonatorul asigură conservarea datelor și accesibilitatea lor timp de cel puțin 5 perioade consecutive de planificare orară corespondente.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 4
d)

~~9. Informațiile menționate la alineatul (8) se pun la dispoziție cel târziu la data conferințelor de planificare orară relevante și, după caz, în timpul conferințelor și după acestea. La cerere,~~

~~coordonatorul prezintă un rezumat al acestor informații. Pentru comunicarea acestor informații sub formă de rezumat se poate percepe o taxă în funcție de cost.~~

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 4
e) (adaptat)
⇒ nou

105. În cazul în care sunt disponibile norme relevante și general acceptate referitoare la
⇒ formatul ⇐ informațiilor privind orarele, agentul de facilități orare, coordonatorul și
~~operatorii de transportatorii aerieni~~ le aplică, cu condiția ca acestea să respecte dreptul
~~comunitar~~ ☒ Uniunii ☒.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 5
(adaptat)
⇒ nou

Articolul 7

Informații pentru ~~agenții de facilități orare~~ ☒ facilitatorii de programe de operare ☒ și coordonatori

1. ~~Operatorii de transportatorii aerieni~~ care activează sau intenționează să activeze pe un
⇒ aeroport parte din rețea, pe un aeroport ⇐ cu ~~facilități orare~~ ☒ programe de operare
facilitate ☒ sau pe un aeroport coordonat prezintă ~~agentului de facilități orare~~
☒ facilitatorului de programe de operare ☒ sau, ~~respectiv~~, coordonatorului toate
informațiile relevante solicitate de aceștia. ⇒ Transportatorii aerieni informează cât mai rapid
facilitatorul de programe de operare și coordonatorul dacă intervine o schimbare cu privire la
aceste informații. ⇐ Toate informațiile relevante se prezintă în formatul și în termenul
specificat de agentul de facilități orare sau de coordonator. În special, în momentul în care
solicită alocarea, ~~operatorul de transportatorul aerian~~ face cunoscut coordonatorului, ~~în cazul~~
~~în care ar beneficia~~ ⇒ dacă ar urma să beneficieze ⇐ de statutul de nou ~~operator~~ admis,
conform definiției din articolul 2 litera (b), în ce privește sloturile solicitate.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 5
⇒ nou

Pentru toate celelalte aeroporturi fără un statut special, ⇒ transportatorii aerieni care operează
sau intenționează să opereze servicii în aeroport, ⇐ organismul de administrare a aeroportului
⇒, furnizorii de servicii de asistență în escală și furnizorii de servicii de navigație aeriană ⇐
prezintă, la solicitarea unui coordonator, orice informații pe care le deține cu privire la
serviciile planificate ale ~~operatorilor de transportatorilor aerieni~~.

↓ nou

La cererea administratorului rețelei, facilitatorul de programe de operare sau coordonatorul îi transmite toate informațiile menționate în prezentul alineat.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 5
(adaptat)
⇒ nou

2. În cazul în care un ~~operator de~~ transportator aerian nu prezintă informațiile menționate la alineatul (1), cu excepția cazului în care poate să demonstreze în mod satisfăcător existența unor circumstanțe atenuante, sau furnizează informații false sau înșelătoare, coordonatorul nu ia în considerare cererea sau cererile pentru alocarea de sloturi conținând informații insuficiente, false sau înșelătoare pe care le prezintă ~~operatorul de~~ transportatorul aerian respectiv. ⇒ Coordonatorul retrace seriile de sloturi care au fost deja atribuite și/sau recomandă aplicarea unor sancțiuni de către organismul competent în conformitate cu legislația națională. ⇐ Coordonatorul oferă ~~operatorului de~~ transportatorului aerian respectiv posibilitatea să-și prezinte observațiile.

3. ~~Agentul de facilitări orare~~ ☒ Facilitatorul de programe de operare ☒ sau coordonatorul, organismul de administrare a aeroportului și autoritățile de control al traficului aerian procedează la schimburi de informații necesare exercitării funcțiilor lor respective, inclusiv datele de zbor și cele referitoare la sloturi, ⇒ în special pentru a se asigura aplicarea articolului 17 ⇐.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 5
(adaptat)
⇒ nou

Articolul ~~5~~ 8

Comitetul de coordonare

1. Statul membru care are în răspundere un aeroport coordonat asigură înființarea unui comitet de coordonare pe acesta. Este posibilă desemnarea aceluiași comitet de coordonare pentru mai multe aeroporturi. Participarea la comitetul menționat este deschisă cel puțin ~~operatorilor de~~ transportatorilor aerieni care utilizează în mod regulat aeroportul (aeroporturile) în discuție și organizațiilor care îi reprezintă, organismului de administrare a aeroportului respectiv, autorităților de control al traficului aerian relevante, și reprezentanților aviației generale care utilizează în mod regulat aeroportul ⇒, administratorului rețelei, organismului de evaluare a performanțelor și autorității naționale de supervizare din statul membru în cauză ⇐.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 5
⇒ nou

Comitetul de coordonare are următoarele atribuții:

- (a) să facă propuneri sau să ofere consultanță coordonatorului și statului membru privind:
 - (i) posibilitățile de creștere a capacității aeroportului, determinate în conformitate cu articolul 3, sau de îmbunătățire a utilizării acestuia;
 - (ii) parametrii de coordonare, ce se determină în conformitate cu articolul ~~64~~;
 - (iii) metodele pentru controlul utilizării sloturilor alocate;
 - (iv) orientările locale ~~pentru alocarea sloturilor sau controlul utilizării sloturilor alocate, ținând seama, inter alia, de eventuale considerații de mediu~~, conform dispozițiilor prevăzute în articolul ~~89~~ alineatul (~~58~~);
 - (v) ~~⇒ factorii care afectează~~ ⇒ ~~îmbunătățirea~~ condițiilor ~~de~~ de trafic predominante pe aeroportul în cauză;
 - (vi) problemele grave cu care se confruntă ~~noi operatori~~ nou admiși, conform dispozițiilor prevăzute în articolul ~~109~~ alineatul (~~96~~);
 - (vii) ansamblul problemelor referitoare la capacitatea aeroportului ⇒ , în special în ceea ce privește punerea în aplicare a cerului unic european și funcționarea rețelei ⇐ ;

↓ nou

- (b) să furnizeze organismului de evaluare a performanțelor și autorității naționale de supervizare opinii cu privire la legătura dintre parametrii de coordonare și indicatorii cheie de performanță propuși furnizorilor de servicii de navigație aeriană, astfel cum sunt definiți prin Regulamentul (UE) nr. 691/2010 al Comisiei.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 5
⇒ nou

- ~~bc)~~ să asigure medierea între toate părțile interesate privind reclamațiile referitoare la alocarea sloturilor, conform dispozițiilor prevăzute în articolul ~~11~~19.

2. Reprezentanții statelor membre și coordonatorul sunt invitați la reuniunile comitetului de coordonare în calitate de observatori. ⇒ La cererea sa, Comisia poate să participe la aceste reuniuni. ⇐

3. Comitetul de coordonare elaborează în scris regulamentul de procedură care cuprinde dispoziții referitoare, inter alia, la participare, alegeri, frecvența reuniunilor și limba sau limbile utilizate.

Orice membru al comitetului de coordonare poate să propună orientări locale, în conformitate cu dispozițiile articolului ~~89~~ alineatul (~~58~~). La solicitarea coordonatorului, comitetul de coordonare procedează la examinarea orientărilor locale propuse ~~pentru alocarea sloturilor, precum și a celor propuse pentru controlul utilizării sloturilor alocate~~. Un raport privind dezbaterile comitetului de coordonare se prezintă statului membru interesat, cu indicarea punctelor de vedere respective exprimate în cadrul comitetului. ⇨ Acest raport se comunică și organismului de evaluare a performanțelor și administratorului rețelei. ⇐

↓ 95/93 (adaptat)

✕ Alocarea sloturilor ✕

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 6
⇨ nou

Articolul ~~40~~9

Gruparea Rezerva de sloturi

1. Coordonatorul constituie o grupare rezervă care conține ansamblul sloturilor ~~ce nu au fost alocate în temeiul articolului 8 alineatele (2) și (4)~~. Noua capacitate de sloturi în ansamblul său, determinată conform articolului 3 alineatul (3), se plasează în grupare rezervă.

~~2. O serie de sloturi care a fost alocată unui operator de transport aerian pentru exploatarea unui serviciu aerian cu caracter regulat sau a unui serviciu programat fără caracter regulat nu-i conferă operatorului de transport aerian respectiv dreptul la aceeași serie de sloturi în perioada de planificare orară echivalentă următoare, în cazul în care operatorul de transport aerian nu poate să dovedească coordonatorului că a utilizat sloturile respective, fiind autorizat de coordonator, timp de cel puțin 80% din perioada de planificare orară pentru care au fost alocate.~~

~~62.~~ Fără a aduce atingere articolului ~~810~~ alineatele (2) ⇨ și (3) ⇐ din prezentul regulament și fără a aduce atingere articolului 19 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, sloturile plasate în grupare rezervă se distribuie între operatorii de transportatorii aerieni solicitanți. Din aceste sloturi, 50 % se alocă mai întâi noilor operatori nou admișilor, cu excepția cazului în care solicitările noilor operatori nou admișilor reprezintă mai puțin de 50 %. ⇨ Preferința acordată nou admișilor trebuie respectată pe toată perioada de planificare orară. ⇐ Coordonatorul tratează în mod echitabil cererile noilor operatori nou admișilor și pe cele ale celorlalți operatori, conform perioadelor de coordonare ale fiecărei zile de planificare orară.

Dintre cererile ~~noilor operatori~~ nou admișilor, se tratează preferențial cele ale ~~operatorilor de transportatorilor aerieni~~ care îndeplinesc condițiile pentru acordarea statutului de operator nou admis în conformitate cu articolul 2 punctul 2 litera (b) ~~punctele (i) și (ii) sau articolul 2 litera (b) punctele (i) și (iii).~~

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 5
(adaptat)

3. Fără a aduce atingere articolului 10 alineatul (2), într-o situație în care nu este posibilă satisfacerea tuturor solicitărilor de sloturi ale ~~operatorilor de transportatorilor aerieni~~ interesați, se acordă prioritate serviciilor aeriene comerciale, în special serviciilor ☒ aeriene ☒ cu caracter regulat și serviciilor programate cu caracter neregulat. În cazul unor cereri concurente din aceeași categorie de servicii, se acordă prioritate operațiunilor care au loc tot timpul anului.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 6
⇒ nou

74. Un operator nou căruia i s-a oferit o serie de sloturi într-un interval de timp cuprins între o oră înainte și o oră după ora solicitată, dar care nu a acceptat oferta primită, nu mai beneficiază de statutul de operator nou pentru ⇒ această serie în ⇐ perioada respectivă de planificare orară.

85. Pentru serviciile prestate de un grup de ~~operatori de transportatori aerieni~~ operatorii de transportatorii aerieni participanți poate să solicite sloturile necesare. ~~Operatorul de transportator~~ Transportatorul aerian care prestează serviciul respectiv își asumă răspunderea să îndeplinească criteriile de exploatare necesare pentru ⇒ a beneficia de prioritatea ⇐ ~~a și păstra drepturile dobândite ca urmare a unei utilizări prealabile prevăzute~~ în articolul 810 alineatul (2).

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 6
(adaptat)
⇒ nou

Sloturile alocate unui ~~operator de transportator aerian~~ operator de transportator aerian pot fi folosite de unul sau mai mulți ~~operatori de transportatori aerieni~~ care participă la o exploatare comună ⇒ care fac parte dintr-un grup de transportatori aerieni ⇐ , cu condiția ca ~~operatorul de transportator~~ operatorul de transportator aerian căruia i-au fost alocate sloturile să-și păstreze codul de identificare pentru zborul partajat, în scopuri de coordonare și de supraveghere. După încetarea acestor operațiuni, sloturile utilizate în acest mod rămân la transportatorul căruia i-au fost alocate inițial. ~~Operatorii de transport aerian implicați în operațiuni de transport comune informează coordonatorii cu privire la detaliile~~ Acesteor operațiuni ☒ trebuie notificate coordonatorului de către transportatorii aerieni care fac parte din grup ☒ înainte de inițierea acestora din urmă ⇒ și nu pot fi inițiate decât după confirmarea expresă a acestuia ⇐ .

↓ nou

Dacă o serie de sloturi alocată unui transportator aerian este utilizată de un alt transportator aerian fără respectarea condițiilor de la prezentul alineat, coordonatorul retrage seria și o reintroduce în rezervă, după ce audiază transportatorii respectivi.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 6

96. În cazul în care ~~noi operatori~~ nou admișii se confruntă în continuare cu probleme serioase, statul membru asigură convocarea unei reuniuni a comitetului de coordonare a aeroportului. Scopul reuniunii este analizarea posibilităților de normalizare a situației. Comisia este invitată la reuniunea respectivă.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 5

67. În cazul în care solicitarea unui slot nu poate să fie satisfăcută, coordonatorul informează ~~operatorul de~~ transportatorul aerian solicitant cu privire la motiv și îi indică cel mai apropiat slot orar disponibil.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 5
(adaptat)
⇒ nou

58. Coordonatorul ține seama și de ~~normele și~~ orientările complementare stabilite de sectorul de transport aerian la nivelul ☒ Uniunii sau la nivel ☒ mondial ~~sau comunitar~~, precum și de orientările locale propuse de comitetul de coordonare și aprobate de statul membru sau de orice alt organism competent care are în răspundere aeroportul în cauză, cu condiția ca aceste ~~norme și~~ orientări să nu aducă atingere independenței coordonatorului, să respecte dreptul ☒ Uniunii, ☒ ~~comunitar și~~ să aibă drept scop îmbunătățirea utilizării eficace a capacității aeroportuare ⇒ și să fi fost notificate în prealabil Comisiei și aprobate de aceasta ⇐. ~~Statele membre în cauză comunică Comisiei aceste norme.~~

↓ nou

Orientările locale nu pot să vizeze decât supravegherea utilizării sloturilor alocate sau modificarea definiției seriei de sloturi orare pentru reducerea lungimii sale la mai puțin de 10 sloturi în perioada de planificare orară de iarnă sau la mai puțin de 15 sloturi în perioada de planificare orară de vară, dar în niciun caz la mai puțin de 5 sloturi. Reducerea lungimii seriei de sloturi se aplică doar în aeroporturile unde serviciile aeriene depind într-o măsură foarte mare de cererea de trafic sezonieră.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 5
(adaptat)

~~79.~~ Coordonatorul se străduiește ca, în afară de alocarea sloturilor planificate pentru perioada de planificare orară, să satisfacă cererile izolate de sloturi prezentate cu foarte puțin timp înainte, pentru orice tip de aviație, inclusiv aviația generală. În acest sens, se pot utiliza sloturile rămase în rezerva gruparea ~~menționată în articolul 10~~ după distribuirea în rândul operatorilor de transport solicitanți, precum și sloturile devenite disponibile în ultimul moment.

Articolul ~~8~~10

~~Procedura de alocare a sloturilor~~ ☒ istorice ☒

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 5

1. Seriile de sloturi se alocă, din ~~gruparea~~ rezerva de sloturi, transportatorilor solicitanți sub formă de autorizații de utilizare a infrastructurii aeroportuare în vederea aterizării și decolării în perioada de planificare orară pentru care au formulat cererea, la expirarea cărora sloturile trebuie să revină ~~la gruparea~~ în rezerva de sloturi, conform dispozițiilor din articolul ~~10~~9.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 5
(adaptat)
⇒ nou

2. Fără a aduce atingere articolelor 7, ~~8a, 9, articolului 10 alineatul (1), 12, 13 și articolului 14~~17, ~~alineatul (1) din prezentul articol nu se aplică~~ ⇒ se acordă prioritate transportatorului aerian vizat pentru alocarea aceleiași serii în perioada următoare de planificare orară corespondentă dacă respectivul transportator aerian depune o cerere în acest sens în termenul prevăzut la articolul 7 alineatul (1), ⇐ atunci când sunt îndeplinite următoarele condiții:

- (a) o serie de sloturi a fost utilizată de ~~un~~ ☒ respectivul ☒ ~~operator de~~ transportator aerian pentru prestarea de servicii de transport aerian cu caracter regulat și servicii programate cu caracter neregulat;
- (b) ~~operatorul de~~ transportatorul aerian respectiv poate să dovedească coordonatorului că a exploatat seria de sloturi în discuție, fiind autorizat de coordonator, timp de cel puțin ~~80~~ ⇒ 85 ⇐ % din perioada de planificare orară pentru care i-a fost alocată.

~~În acest caz, seria respectivă de sloturi îi conferă operatorului de transport aerian în cauză dreptul la aceeași serie de sloturi în perioada următoare de planificare orară echivalentă, în cazul în care operatorul de transport aerian respectiv solicită acest lucru în termenul prevăzut în articolul 7 alineatul (1).~~

~~43.~~ Reprogramarea seriei de sloturi înaintea alocării în favoarea celorlalți ~~operatori de~~ transportatori aerieni solicitanți a sloturilor rămase ~~de la gruparea~~ în rezerva menționată în

articolul 9 se acceptă doar din motive operaționale ⇨ , precum schimbarea tipului de aeronavă utilizată sau a rutei operate de transportatorul aerian ⇨ sau în cazul în care programarea sloturilor operatorilor de transport aerian solicitanți s-ar îmbunătăți în raport cu programarea solicitată inițial. Ea nu devine efectivă decât după confirmarea expresă din partea coordonatorului.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 6
⇨ nou

34. Sloturile alocate unui ~~operator de~~ transportator aerian înainte de 31 ianuarie pentru sezonul de vară următor sau înainte de 31 august pentru sezonul de iarnă următor, dar care sunt returnate coordonatorului pentru realocare înaintea datelor menționate, nu se iau în considerare la calcularea procentajului de utilizare ⇨ , cu condiția ca sloturile care rămân atribuite să constituie o serie în sensul articolului 2 punctul 13 ⇨ .

↓ nou

Sloturile care coincid cu sărbătorile legale se încorporează în serie pentru sezonul următor fără a fi necesară justificarea neutilizării.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 6
(adaptat)
⇨ nou

45. În cazul în care nu se poate dovedi că seria de sloturi a fost utilizată în proporție de 80 ⇨ 85 ⇨ %, toate sloturile din seria respectivă sunt plasate în gruparea de sloturi, ⇨ prioritatea prevăzută la alineatul (2) nu se acordă, ⇨ cu excepția cazului în care se poate dovedi că neutilizarea sloturilor se datorează unuia dintre factorii următori:

- (a) situații imprevizibile și inevitabile, asupra cărora ~~operatorul de~~ transportatorul aerian nu are control, care implică:
 - (i) imobilizarea la sol a tipului de aeronave cu utilizare frecventă pentru asigurarea serviciului aerian respectiv;
 - (ii) închiderea ⇨ totală sau parțială ⇨ a unui aeroport sau spațiu aerian;
 - (iii) perturbarea serioasă a operațiunilor pe aeroporturile în cauză, inclusiv a seriilor de sloturi de pe alte aeroporturi ⇨ din Uniune ⇨ comunitare care au legătură cu rutele afectate de această perturbare, pe parcursul unei părți importante din perioada de planificare orară relevantă;
- (b) o ⇨ întrerupere a serviciilor aeriene din cauza unei acțiuni menite să afecteze aceste servicii ⇨ , de exemplu, în caz de grevă, ⇨ și care împiedică practic și tehnic ~~operatorul de~~ transportatorul aerian să își desfășoare operațiunile conform planului;

- c) grave dificultăți financiare ale ~~operatorului de~~ transportatorului aerian comunitar ~~o~~ din Uniune ~~o~~ interesat care implică eliberarea de către autoritățile competente a unei licențe temporare până la reorganizarea financiară a ~~operatorului de~~ transportatorului aerian, în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008;
- d) ~~o~~ ~~o~~ procedură judiciară referitoare la aplicarea articolului 12 pentru rutele unde au fost impuse obligații de serviciu public, în conformitate cu articolul 16 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, având drept consecință suspendarea temporară a exploatarea acestor rute.

↓ nou

Interdicția de operare în Uniunea Europeană, adoptată în temeiul Regulamentului (CE) nr. 474/2006 al Comisiei²¹, nu poate fi acceptată ca motiv al neutilizării seriei de sloturi în sensul prezentului alineat.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 6

56. La solicitarea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia examinează aplicarea alineatului ~~(45)~~ de către coordonatorul unui aeroport care intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament.

Comisia ia o decizie în termen de două luni de la primirea cererii, în conformitate cu procedura prevăzută în articolul ~~13~~16 alineatul (2).

↓ nou

7. Atunci când condițiile prevăzute la alineatul (2) literele (a) și (b) nu sunt îndeplinite, Comisia poate să decidă totuși să se acorde transportatorilor aerieni, pentru perioada de planificare orară următoare, o prioritate pentru alocarea aceluiași serii, dacă acest lucru este justificat din motive de urgență, legate de evenimente excepționale care necesită aplicarea coerentă a măsurilor necesare în aceste aeroporturi. Comisia adoptă măsurile necesare a căror aplicare nu depășește durata unei perioade de planificare orară. Respectivetele acte de punere în aplicare, cu efect imediat, se adoptă în conformitate cu procedura menționată la articolul 16 alineatul (3).

²¹ JO L 84, 23.3.2006, p. 14.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 5
(adaptat)
⇒ nou

~~Articolul 8b~~

~~Excluderea cererilor de compensații~~

8. ⇒ Prioritatea pentru ⇨ ~~Dreptul la~~ o serie de sloturi ~~menționat~~ ⇨ menționată ⇨ ~~în articolul 8~~ la alineatul (2) din prezentul articol nu generează nicio cerere de compensații în legătură cu orice limitare, restricție sau eliminare a ~~acestora~~ ⇒ acestei priorități ⇨ impuse în temeiul dreptului ~~comunitar~~ ⇨ Uniunii ⇨ , în special la aplicarea normelor din tratatul ~~referitor~~ referitoare la transportul aerian.

↓ nou

Articolul 11

Rezervarea sloturilor

1. Organismul de administrare a aeroportului coordonat poate decide să utilizeze sistemul de tarife de aeroport cu scopul de a descuraja transportatorii aeriene să reintroducă tardiv sloturile în rezerva vizată la articolul 9 și de a le angaja responsabilitatea pentru faptul că au rezervat infrastructura aeroportuară fără să o utilizeze. Se respectă următoarele principii:

(a) înainte de luarea unei atare decizii, se respectă procedura prevăzută la articolul 6 din Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului²² și se consultă, de asemenea, coordonatorul. În cazul aeroporturilor coordonate care nu fac obiectul articolului 1 alineatul (2) din Directiva 2009/12/CE, organismul de administrare a aeroportului consultă comitetul de coordonare și coordonatorul;

(b) o atare decizie nu afectează caracterul nediscriminator și transparent al procesului de alocare a sloturilor și al sistemului de tarife de aeroport;

(c) această decizie nu descurajează intrarea pe piață sau dezvoltarea de servicii de către transportatorii aeriene, limitându-se la acoperirea costurilor suportate de aeroport pentru rezervarea capacității aeroportuare care corespunde sloturilor rămase neutilizate;

(d) responsabilitatea de a fi rezerva infrastructura aeroportuară fără a o utiliza nu se angajează pentru sloturile alocate dar reintroduse în rezervă înainte de 31 ianuarie pentru perioada următoare de planificare orară de vară sau înainte de 31 august pentru perioada următoare de planificare orară de iarnă, pentru sloturile care coincid cu sărbătorile legale și care au fost reintroduse în rezervă înainte de aceste date și nici pentru sloturile a căror neutilizare poate fi justificată în temeiul articolului 10 alineatul (5);

²²

JO L 70, 14.3.2009, p. 11.

(e) această decizie este comunicată coordonatorului, părților interesate și Comisiei cu cel puțin șase luni înainte de începerea perioadei de planificare orară vizate.

2. Coordonatorul comunică organismului de administrare a aeroportului toate informațiile care permit aplicarea deciziei menționate la alineatul (1).

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 5

Articolul ~~9~~ 12

Obligații de serviciu public

1. În cazul în care pe o rută s-au impus obligații de serviciu public în conformitate cu articolul 16 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, un stat membru poate să rezerve sloturile necesare pentru operațiunile prevăzute pe ruta respectivă pe un aeroport coordonat. În cazul în care sloturile rezervate pe ruta în cauză nu se utilizează, atunci se pun la dispoziția altui ~~operator de transportator~~ aerian interesat în exploatarea rutei în conformitate cu obligațiile de serviciu public, sub rezerva dispozițiilor de la alineatul (2). În cazul în care niciun alt transportator nu este interesat în exploatarea rutei și statul membru în cauză nu lansează un apel pentru oferte în vederea licitației în conformitate cu articolul 16 alineatul (10), articolul 17 alineatele (3)-(7) și articolul 18 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, atunci fie se rezervă sloturile pentru o altă rută supusă obligațiilor de serviciu public, fie se returnează în ~~gruparea~~ rezerva de sloturi.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 5
(adaptat)

2. În cazul în care mai mulți ~~operatori de transportatori aerieni comunitari~~ ☒ din Uniune ☒ sunt interesați de exploatarea rutei și nu au putut să obțină sloturi în intervalul de timp cuprins între o oră înainte și o oră după orele solicitate coordonatorului, se aplică procedura de licitare stabilită la articolul 16 alineatul (~~10~~), articolul 17 alineatele (3) ~~și~~ (7) și articolul 18 alineatul (1) din Regulamentul (CE) 1008/2008.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 5
(adaptat)

☒ Mobilitatea sloturilor ☒

Articolul ~~8~~ 13

~~Mobilitatea~~ ☒ Transferuri și schimburi ☒ de sloturi ~~le~~

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 5
⇒ nou

1. Sloturile pot fi:

- (a) transferate de un ~~operator de~~ transportator aerian de la o rută sau tip de servicii la altă rută sau tip de servicii prestate de același ~~operator de~~ transportator aerian;
- (b) transferate: ⇒ între doi transportatori aerieni, cu sau fără contraprestație monetară sau de altă natură; ⇐
 - ~~i) între societatea mamă și filiale, precum și între filialele aceleiași societăți mamă;~~
 - ~~ii) în cadrul achiziției controlului capitalului unui operator de transport aerian;~~
 - ~~iii) în cazul unei preluări totale sau parțiale, când sloturile sunt legate direct de operatorul de transport aerian preluat;~~
- (c) schimbate, unul cu altul, între ~~operatorii de~~ transportatorii aerieni ⇒ , cu sau fără contraprestație monetară sau de altă natură ⇐.

↓ nou

2. Statul membru instituie un cadru transparent care să permită contactele între transportatorii aerieni interesați de transferurile sau schimburile de sloturi, cu respectarea dreptului Uniunii.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 5
(adaptat)
⇒ nou

2 Transferurile sau schimburile menționate la alineatul (1) se notifică coordonatorului și nu devin efective decât după confirmarea expresă a acestuia din urmă. Coordonatorul refuză să confirme transferurile sau schimburile în cazul în care acestea nu sunt conforme cu cerințele prezentului regulament și coordonatorul nu este convins că:

- (a) operațiunile aeroportuare nu vor suferi nici un prejudiciu, ținând cont de toate constrângerile de natură tehnică, operațională ⇒ , de performanță ⇐ și de mediu;
- (b) sunt respectate restricțiile impuse conform articolului 912;
- (c) un transfer de sloturi nu se încadrează în sfera alineatului (3) ☒ din prezentul articol ☒ .

↓ nou

În cazul transferurilor sau schimburilor menționate la alineatul (1) literele (b) și (c), transportatorii aerieni îi transmit coordonatorului detaliile eventualei contraprestații monetare sau de altă natură. Detaliile contraprestației pentru transfer sau schimb sunt confidențiale și coordonatorul nu trebuie să le divulge decât statului membru pe teritoriul căruia se află aeroportul sau Comisiei, la cererea acestora. Transferurile sau schimburile nu pot fi supuse unor condiții care pot limita posibilitatea ca transportatorul aerian care dorește să obțină sloturi să intre în concurență cu transportatorul aerian care transferă sau schimbă aceste sloturi.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 5

3. Sloturile alocate unui nou operator, conform definiției de la articolul 2 ~~litera (b)~~ punctul 2, nu se pot transfera conform alineatului (1) litera (b) timp de două perioade de planificare orară echivalente, cu excepția cazului unei preluări autorizate conform legii a activităților unei întreprinderi în faliment.

Sloturile alocate unui nou operator, conform definiției de la articolul 2 punctul 2 litera (b) ~~punctele (ii) și (iii)~~, nu se pot transfera la o altă rută, conform alineatului (1) litera (a) din prezentul articol, timp de două perioade de planificare orară echivalente, cu excepția cazului în care noul operator s-ar fi bucurat de aceeași prioritate pe noua rută ca și pe ~~rută~~ rută inițială.

Sloturile alocate unui nou operator, conform definiției de la articolul 2 ~~litera (b)~~ punctul 2, nu se pot schimba, conform alineatului (1) litera (c) din prezentul articol, timp de două perioade de planificare orară echivalente, decât în vederea îmbunătățirii programării sloturilor pentru serviciile respective în raport cu programarea solicitată inițial.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 5
(adaptat)
⇒ nou

Articolul 14

☒ Dispoziții referitoare la dreptul concurenței ☒

Prezentul regulament nu aduce atingere competențelor autorităților publice de ~~a solicita~~ ⇒ a aproba ⇐ transferul sloturilor între ~~operatorii de~~ transportatorii aerieni și de a indica modalitatea de alocare a acestora în temeiul dreptului intern privind concurența sau al articolelor ~~81 sau 82~~ ☒ 101, 102 ☒ ⇒ sau 106 ⇐ din tratat sau al Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului²³. ~~Transferurile menționate pot să aibă loc doar fără compensații financiare.~~

²³ JO L 24, 29.1.2004, p. 1.

↓ 545/2009 articolul 1,
paragraphe 1

~~Articolul 10a~~

~~În sensul articolului 12 alineatul (2), coordonatorii acceptă ca operatorii de transport aerian să aibă dreptul la seriile de sloturi orare în sezonul de planificare orară al verii 2010 care le au fost alocate la începutul sezonului de planificare orară din vara anului 2009 în conformitate cu prezentul regulament.~~

↓ nou

Actele delegate și comitetul

Articolul 15

Exercitarea delegării

1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.

2. Se conferă Comisiei, pentru o perioadă de timp nedeterminată de la data intrării în vigoare a prezentului regulament, competența de a adopta actele delegate menționate la articolul 3 alineatul (3) *in fine*.

3. Delegarea competențelor menționată la articolul 3 alineatul (3) *in fine* poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării competențelor indicate în cuprinsul său. Aceasta produce efecte începând cu ziua următoare publicării deciziei în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară, specificată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate aflate deja în vigoare.

4. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia notifică simultan acest lucru Parlamentului European și Consiliului.

5. Actele delegate menționate la articolul 3 alineatul (3) *in fine* intră în vigoare doar dacă Parlamentul European sau Consiliul nu au formulat nicio obiecție în termen de două luni de la notificarea actului către Parlamentul European și Consiliu, sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu intenționează să formuleze obiecții. Acest termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 9
(adaptat)

Articolul 16

⊗ Procedura ⊗ Comitetului

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 9
⇒ nou

1. Comisia este sprijinită de un comitet. ⇒ Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011. ⇐

2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică ~~articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor pentru exercitarea competențelor executive conferite Comisiei, ținând seama de dispozițiile de la articolul 8 din decizia menționată~~ ⇒ articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011²⁴ ⇐.

~~Termenul prevăzut în articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.~~

↓ nou

În cazul în care avizul comitetului trebuie obținut prin procedură scrisă, această procedură se încheie fără rezultat dacă, înainte de expirarea termenului de emitere a avizului, acest lucru este hotărât de președintele comitetului sau solicitat de o majoritate de două treimi a membrilor comitetului.

3. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 8 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011 în coroborare cu articolul 5 din acesta.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 9

34. Comisia mai poate consulta comitetul cu privire la orice alt subiect referitor la aplicarea prezentului regulament.

~~4. Comitetul își adoptă regulamentul de procedură.~~

²⁴ JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 9
(adaptat)
⇒ nou

✕ Măsurile de executare ✕

Articolul 17

✕ Concordanța dintre sloturi și planurile de zbor ✕

1. ⇒ Atunci când transportatorul aerian prezintă un plan de zbor, acesta include trimiterea la slotul alocat. ⇐ ~~Autoritățile competente din domeniul de gestionare a traficului aerian pot să refuze~~ Administratorul rețelei respinge planul de zbor al unui ~~operator de~~ transportator aerian, în cazul în care ~~operatorul de~~ transportatorul aerian intenționează să aterizeze sau să decoleze la un aeroport coordonat, în timpul perioadelor în care aeroportul este coordonat, fără să dispună de un slot alocat de coordonator. ⇒ Se consideră că operatorii de aviație de afaceri nu dispun de un slot dacă sunt nevoiți să opereze dincolo de intervalul orar prevăzut de slotul respectiv și dacă întârzierea nu se datorează serviciilor de navigație aeriană. ⇐

↓ nou

2. Statul membru adoptă măsurile necesare realizării schimbului de informații între coordonator, administratorul rețelei, furnizorii de servicii de navigație aeriană și organismul de administrare a aeroportului.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 9
(adaptat)
⇒ nou

Articolul ~~14~~18

Aplicare

21. Coordonatorul retrage seria de sloturi alocate în mod provizoriu unui ~~operator de~~ transportator aerian în cursul stabilirii acestora și le plasează în ~~gruparea~~ rezerva de sloturi la data de 31 ianuarie pentru sezonul de vară următor sau la data de 31 august pentru sezonul de iarnă următor, în cazul în care întreprinderea nu deține o licență de exploatare sau un document echivalent la data respectivă sau în cazul în care autoritatea competentă de acordare a licențelor nu indică probabilitatea emiterii unei licențe sau a unui document echivalent înainte de începutul perioadei relevante de planificare orară. ⇒ Autoritățile competente în materie de licențe comunică periodic coordonatorului informațiile actualizate și răspund solicitărilor acestuia în termene rezonabile. ⇐

~~3. Coordonatorul retrage și plasează în grupare seria de sloturi a unui operator de transport aerian, pe care acesta din urmă a primit-o în urma unui schimb în temeiul articolului 9 alineatul (1) litera (e), în cazul în care sloturile respective nu au fost utilizate așa cum s-a prevăzut.~~

~~42. Operatorii de transport aerieni care exploatează servicii aeriene în mod repetat și~~
~~⇒ sau ⇨ intenționat la o oră cu mult diferită de slotul alocat ca parte dintr-o serie de sloturi~~
~~sau care utilizează sloturi într-un mod foarte diferit față de cel indicat în momentul alocării și,~~
~~astfel, produc daune aeroportului sau operațiilor de trafic aerian își pierd ⇒ prioritatea ⇨~~
~~dreptul menționată în la articolul 810 alineatul (2). Coordonatorul poate să retragă unui~~
~~asemenea operator de transport aerian seria de sloturi în cauză pentru perioada de~~
~~planificare orară rămasă și să le plaseze în grupare rezervă, după ce îl așează audiază pe~~
~~operatorul de transport aerian implicat și după ce îi adresează acestuia un singur~~
~~avertisment. ⇒ Dacă transportatorul aerian solicită sloturi echivalente, coordonatorul nu are~~
~~obligația să i le aloce. ⇨~~

↓ nou

Statul membru se asigură că coordonatorul instituie un sistem eficace de supraveghere a aplicării prezentului alineat.

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 9
(adaptat)
⇒ nou

~~53. Statele membre asigură existența ⇒ și aplicarea ⇨ unor sancțiuni efective, proporționale~~
~~și descurajatoare sau măsuri echivalente pentru cazurile~~

~~- de exploatare repetată ⇒ sau ⇨ și premeditată a serviciilor aeriene ⇒ fără a dispune de un~~
~~slot corespunzător sau ⇨ la ore cu mult diferite față de sloturile alocate sau de utilizare a~~
~~sloturilor într-un mod substanțial diferit față de cel indicat în momentul alocării, în cazul în~~
~~care acest lucru produce daune aeroportului sau operațiilor de trafic aerian;~~

↓ nou

~~- de restituire a sloturilor după 31 ianuarie pentru sezonul de vară următor sau după 31 august~~
~~pentru sezonul de iarnă următor, sau de păstrare a sloturilor neutilizate, sancțiunea trebuind să~~
~~țină cont de eventualul recurs la mecanismul prevăzut la articolul 11;~~

~~- de refuz al comunicării către coordonator sau facilitatorul de programe de operare a~~
~~informațiilor prevăzute la articolele 7 și 13 sau de comunicare a unor informații false sau~~
~~înșelătoare.~~

~~Coordonatorul va fi informat corespunzător cu privire la aplicarea acestor sancțiuni.~~

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 9
⇒ nou

64. Fără a aduce atingere articolului 10 alineatul (45), în cazul în care un ~~operator de transportator~~ aerian nu poate să realizeze rata de utilizare de ⇒ 85 ⇐ 80 % definită în articolul ~~8~~10 alineatul (2), coordonatorul poate să decidă retragerea de la un asemenea ~~operator de transportator~~ aerian a seriei de sloturi în cauză pentru perioada de planificare orară rămasă și să le plaseze în ~~grupare rezervă~~, după ce îl ~~ascultă~~ audiază pe ~~operatorul de transportator~~ aerian implicat.

Fără a aduce atingere articolului 10 alineatul (45), în cazul în care după o perioadă reprezentând ⇒ 15 ⇐ 20 % din perioada de valabilitate a seriei nu s-a utilizat nici un slot din seria respectivă de sloturi, coordonatorul procedează la plasarea seriei de sloturi în ~~grupare rezervă~~ pentru perioada de planificare orară rămasă, după ce ascultă punctul de vedere al ~~operatorului de transportator~~ aerian implicat. ⇒ Coordonatorul poate hotărî să retragă seria de sloturi înainte de încheierea unei perioade echivalente cu 15% din perioada de valabilitate a seriei dacă transportatorul nu demonstrează că are intenția să le utilizeze. ⇐

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 7

Articolul ~~11~~19

Plângeri și căi de atac

1. Fără a aduce atingere căilor de atac recunoscute de dreptul intern, plângerile referitoare la aplicarea articolului 7 alineatul (2), a articolelor ~~8, 8a, 109, 10, 13 și 17~~ și a articolului ~~14~~18 alineatele ~~(1) (4) și (6)~~ (1), (2) și (4) se prezintă comitetului de coordonare. Comitetul analizează obiectul plângerii în termen de o lună de la prezentare și, dacă este posibil, formulează propuneri coordonatorului în încercarea de a rezolva problema. În cazul în care nu se poate găsi o soluție, statul membru responsabil poate, în termen de alte două luni, să asigure o mediere de către o organizație reprezentantă a ~~operatorilor de transportatorilor aerieni~~ sau a aeroporturilor sau de către altă parte terță.

2. Statele membre adoptă măsurile corespunzătoare, în conformitate cu legislația internă, pentru protejarea coordonatorilor cu privire la cererile de despăgubiri legate de exercitarea funcțiilor acestora în temeiul prezentului regulament, cu excepția cazurilor în care faptele au fost săvârșite din culpă gravă sau cu intenție.

Articolul ~~1220~~

Relații cu țările terțe

1. ☒ Comisia poate, în conformitate cu procedura stabilită la articolul 16 alineatul (2), să decidă dacă este necesar ca un stat membru sau mai multe state membre să adopte măsuri, ☒ ~~⇒ inclusiv retragerea sloturilor~~ ☒ cu privire la un transportator aerian sau mai mulți transportatori aerieni din țara terță în cauză în vederea remedierii comportamentului discriminatoriu al țării terțe implicate ☒ ~~O~~ ori de câte ori se constată că, în privința alocării și utilizării sloturilor, o țară terță:

- (a) nu acordă ~~operatorilor de~~ transportatorilor aerieni ~~comunitari~~ ☒ din Uniune ☒ un tratament comparabil cu cel acordat, în temeiul prezentului regulament, ~~operatorilor de~~ transportatorilor aerieni din țara respectivă; sau
- (b) nu acordă de facto ~~operatorilor de~~ transportatorilor aerieni ~~comunitari~~ ☒ din Uniune ☒ tratamentul național; sau
- (c) acordă ~~operatorilor de~~ transportatorilor aerieni din alte țări terțe un tratament mai favorabil decât ~~operatorilor de~~ transportatorilor aerieni ~~comunitari~~ ☒ din Uniune ☒.

~~Comisia poate, în conformitate cu procedura stabilită în articolul 16 alineatul (2), să decidă dacă este necesar ca un stat membru sau mai multe state membre să adopte măsuri, inclusiv suspendarea totală sau parțială a aplicării prezentului regulament cu privire la un operator de transport aerian sau mai mulți operatori de transport aerian din țara terță în cauză în vederea remedierii comportamentului discriminatoriu al țării terțe implicate.~~

2. Statele membre informează Comisia cu privire la orice dificultate majoră întâlnită, de jure sau de facto, de către transportatorii aerieni din ~~Comunitate~~ ☒ Uniune ☒ în obținerea de sloturi orare la aeroporturile din țările terțe.

⊠ Dispoziții finale ⊠

↓ 793/2004 articolul 1, punctul 10
⇒ nou

Articolul ~~14a~~ 21

Raportare și cooperare

1. Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport cu privire la aplicarea prezentului regulament în decurs de cel mult ~~trei~~ ⇒ patru ⇐ ani de la intrarea sa în vigoare. Raportul se referă în special la aplicarea articolelor ~~8, 8a și 9, 10~~ ⇒ , 11 ⇐ și 13.
2. Statele membre și Comisia cooperează la aplicarea prezentului regulament, în special în ceea ce privește strângerea informațiilor pentru raportarea menționată la alineatul (1).



Articolul 22

Abrogarea

Regulamentul (CEE) nr. 95/93 se abrogă.

Trimiterile la regulamentul abrogat se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa II.

↓ 95/93 (adaptat)

Articolul ~~15~~ 23

Intrare în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare ☒ în prima zi din cea de-a doua perioadă de planificare orară care începe după ☒ ~~a treizecea zi de la~~ data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, [...]

Pentru Parlamentul European
Președintele
[...]

Pentru Consiliu
Președintele
[...]



ANEXA I

Regulamentul abrogat și lista modificărilor ulterioare

Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului	(JO L 14, 22.1.1993, p. 1)
Regulamentul (CE) nr. 894/2002 al Parlamentului European și al Consiliului	(JO L 142, 31.5.2002, p. 3)
Regulamentul (CE) nr. 1554/2003 al Parlamentului European și al Consiliului	(JO L 221, 4.9.2003, p. 1)
Regulamentul (CE) nr. 793/2004 al Parlamentului European și al Consiliului	(JO L 138, 30.4.2004, p. 50)
Regulamentul (CE) nr. 545/2009 al Parlamentului European și al Consiliului	(JO L 167, 29.6.2009, p. 24)

ANEXA II

TABEL DE CORESPONDENȚĂ

Regulamentul (CEE) nr. 95/93	Prezentul regulament
Articolul 1 alineatele (1) și (2)	Articolul 1 alineatele (1) și (2)
Articolul 1 alineatul (3)	—
Articolul 2 litera (a)	Articolul 2 punctul 1
Articolul 2 litera (b)	Articolul 2 punctul 2
Articolul 2 litera (c)	—
Articolul 2 litera (d)	Articolul 2 punctul 3
Articolul 2 litera (e)	Articolul 2 punctul 4
Articolul 2 litera (f) punctul (i)	Articolul 2 punctul 5
Articolul 2 litera (f) punctul (ii)	Articolul 2 punctul 6
—	Articolul 2 punctul 7
—	Articolul 2 punctul 8
—	Articolul 2 punctul 9
Articolul 2 litera (g)	Articolul 2 punctul 11
Articolul 2 litera (h)	—
Articolul 2 litera (i)	Articolul 2 punctul 10
Articolul 2 litera (j)	Articolul 2 punctul 12
Articolul 2 litera (k)	Articolul 2 punctul 13
Articolul 2 litera (l)	Articolul 2 punctul 14
Articolul 2 litera (m)	Articolul 2 punctul 15
—	Articolul 2 punctul 16
—	Articolul 2 punctul 17
—	Articolul 2 punctul 18
—	Articolul 2 punctul 19

—	Articolul 2 punctul 20
—	Articolul 2 punctul 21
Articolul 3 alineatul (1)	Articolul 3 alineatul (1)
Articolul 3 alineatul (2)	Articolul 3 alineatul (2)
Articolul 3 alineatul (3)	Articolul 3 alineatul (3)
Articolul 3 alineatul (4)	Articolul 3 alineatul (4)
—	Articolul 3 alineatul (5)
Articolul 3 alineatul (5)	Articolul 3 alineatul (6)
Articolul 3 alineatul (6)	Articolul 3 alineatul (7)
Articolul 3 alineatul (7)	Articolul 3 alineatul (8)
—	Articolul 3 alineatul (9)
—	Articolul 3 alineatul (10)
Articolul 4 alineatul (1)	Articolul 5 alineatul (1)
—	Articolul 5 alineatul (2)
Articolul 4 alineatul (2) litera (a)	Articolul 5 alineatul (3) litera (a)
Articolul 4 alineatul (2) litera (b) prima teză	Articolul 5 alineatul (3) litera (b)
—	Articolul 5 alineatul (3) litera (b) punctul (i)
—	Articolul 5 alineatul (3) litera (b) punctul (ii)
Articolul 4 alineatul (2) litera (b) a doua teză	Articolul 5 alineatul (3) litera (c)
Articolul 4 alineatul (2) litera (c)	Articolul 5 alineatul (3) litera (d)
—	Articolul 5 alineatul (3) <i>in fine</i>
Articolul 4 alineatul (3)	Articolul 5 alineatul (4)
Articolul 4 alineatul (4)	Articolul 5 alineatul (5)
Articolul 4 alineatul (5)	Articolul 5 alineatul (6)
Articolul 4 alineatul (6)	Articolul 5 alineatul (7)
Articolul 4 alineatul (7)	Articolul 5 alineatul (7) și articolul (6) alineatul (1)

—	Articolul 6 alineatul (2)
Articolul 4 alineatul (8)	Articolul 6 alineatul (3)
—	Articolul 6 alineatul (4)
Articolul 4 alineatul (9)	—
Articolul 4 alineatul (10)	Articolul 6 alineatul (5)
Articolul 5 alineatul (1) primul paragraf	Articolul 8 alineatul (1) primul paragraf
Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	Articolul 8 alineatul (1) litera (a)
—	Articolul 8 alineatul (1) litera (b)
Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	Articolul 8 alineatul (1) litera (c)
Articolul 5 alineatul (2)	Articolul 8 alineatul (2)
Articolul 5 alineatul (3)	Articolul 8 alineatul (3)
Articolul 6 alineatul (1)	Articolul 4 alineatul (1)
Articolul 6 alineatul (2)	Articolul 4 alineatul (5)
Articolul 6 alineatul (3)	Articolul 4 alineatul (2)
—	Articolul 4 alineatul (3)
Articolul 6 alineatul (1) <i>in fine</i>	Articolul 4 alineatul (4)
Articolul 7	Articolul 7
Articolul 8 alineatul (1)	Articolul 10 alineatul (1)
Articolul 8 alineatul (2) primul paragraf teza introductivă	Articolul 10 alineatul (2) teza introductivă
Articolul 8 alineatul (2) primul paragraf prima și a doua liniuță	Articolul 10 alineatul (2) literele (a) și (b)
Articolul 8 alineatul (2) al doilea paragraf	—
Articolul 8 alineatul (3)	Articolul 9 alineatul (3)
Articolul 8 alineatul (4)	Articolul 10 alineatul (5)
Articolul 8 alineatul (5)	Articolul 9 alineatul (8) primul paragraf
—	Articolul 9 alineatul (8) al doilea paragraf
Articolul 8 alineatul (6)	Articolul 9 alineatul (7)

Articolul 8 alineatul (7)

—

Articolul 8a

Articolul 8a alineatul (1)

—

Articolul 8a alineatul (2)

—

Articolul 8a alineatul (3)

Articolul 8b prima teză

Articolul 8b a doua teză

Articolul 8b a treia teză

Articolul 9

Articolul 10 alineatul (1)

Articolul 10 alineatul (2)

Articolul 10 alineatul (3)

Articolul 10 alineatul (4) litera (a) prima, a doua și a treia liniuță

Articolul 10 alineatul (4) literele (b), (c) și (d)

—

Articolul 10 alineatul (5)

—

Articolul 10 alineatul (6)

Articolul 10 alineatul (7)

Articolul 10 alineatul (8)

Articolul 10 alineatul (9)

Articolul 10a

Articolul 11

Articolul 9 alineatul (9)

Articolul 11

Articolul 13

Articolul 13 alineatul (1)

Articolul 13 alineatul (2) primul paragraf

Articolul 13 alineatul (2) al doilea paragraf

Articolul 13 alineatul (2) *in fine*

Articolul 13 alineatul (3)

Articolul 10 alineatul (7)

Articolul 14

—

Articolul 12

Articolul 9 alineatul (1)

—

Articolul 10 alineatul (4)

Articolul 10 alineatul (5) litera (a) punctele (i), (ii) și (iii)

Articolul 10 alineatul (5) literele (b), (c) și (d)

Articolul 10 alineatul (5) *in fine*

Articolul 10 alineatul (7)

Articolul 10 alineatul (6)

Articolul 9 alineatul (3)

Articolul 9 alineatul (4)

Articolul 9 alineatul (5)

Articolul 9 alineatul (6)

—

Articolul 19

Articolul 12

Articolul 13 alineatele (1) și (2)

—

Articolul 13 alineatul (3)

Articolul 13 alineatul (4)

—

Articolul 14 alineatul (1)

—

Articolul 14 alineatul (2)

Articolul 14 alineatul (3)

Articolul 14 alineatul (4)

Articolul 14 alineatul (5)

Articolul 14 alineatul (6) literele (a) și (b)

Articolul 14a

—

Articolul 15

—

—

Articolul 20

Articolul 16 alineatele (1) și (2)

Articolul 16 alineatul (3)

Articolul 16 alineatul (4)

—

Articolul 15

Articolul 17 alineatul (1)

Articolul 17 alineatul (2)

Articolul 18 alineatul (1)

—

Articolul 18 alineatul (2)

Articolul 18 alineatul (3)

Articolul 18 alineatul (4) primul și al doilea paragraf

Articolul 21

Articolul 22

Articolul 23

Anexa I

Anexa II