

**AMENDAMENTE 001-074**

depuse de Comisia pentru transport și turism

**Raport****Giommaria Uggias****A7-0379/2012**

Alocarea sloturilor orare pe aeroporturile Uniunii Europene

Propunere de regulament (COM(2011)0827 – C7-0458/2011 – 2011/0391(COD))

---

**Amendamentul****Propunere de regulament  
Considerentul 4***Textul propus de Comisie*

(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 eficiente 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

*Amendamentul*

(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 eficiente prin introducerea unor mecanisme *de schimburi de sloturi*, 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

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.*

și gestionarea sloturilor, cât și utilizarea acestora. *În plus, este important ca accesul la aeroporturile de tip hub de pe aeroporturile regionale să fie întreținut în cazul în care astfel de rute sunt esențiale pentru economia din regiunea în cauză. Prin urmare, preocupările privind alocarea eficientă a sloturilor trebuie să continue să aibă în vedere necesitatea de a proteja beneficiile externe ale serviciilor de transport aerian și în special valoarea pe care acestea o creează pentru regiunile europene.*

#### *Justificare*

*De scoaterea la licitație inițială a sloturilor orare, precum și într-o anumită măsură piața secundară a sloturilor ar beneficia transportatorii aerieni mai mari și ar favoriza mai multe rute pe distanțe lungi. Până la soluționarea problemei capacității într-un mod mai amplu, aceasta va fi în mod inevitabil pe cheltuiala accesului regiunilor europene la huburi și la economiile huburilor.*

#### **Amendamentul 2**

##### **Propunere de regulament Considerentul 6**

###### *Textul propus de Comisie*

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

###### *Amendamentul*

(6) *(Nu privește versiunea în limba română.)*

#### **Amendamentul 3**

##### **Propunere de regulament Considerentul 11**

###### *Textul propus de Comisie*

(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*

###### *Amendamentul*

*eliminat*

*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.*

#### **Amendamentul 4**

##### **Propunere de regulament Considerentul 12**

*Textul propus de Comisie*

(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.

*Amendamentul*

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

#### **Amendamentul 5**

##### **Propunere de regulament Considerentul 12 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(12a) Transportul aerian neregulat contribuie la coeziunea și competitivitatea regională. În cazul în care transportatorii aeriени au folosit în mod regulat sloturi aeriene pe un aeroport care se înscrie în sfera de aplicare a prezentului regulament, chiar dacă aceste sloturi orare nu implică întotdeauna aceleași rute, ar trebui să se acorde prioritate cererilor de utilizare în continuare a unor astfel de sloturi orare.**

*Justificare*

*Transportul aerian neregulat joacă un rol în asigurarea legăturilor către și din regiunile mai puțin accesibile ale Europe și, prin urmare, contribuie la dezvoltarea lor, iar acest lucru trebuie recunoscut.*

#### **Amendamentul 6**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 13**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(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.**

**eliminat**

**Amendamentul 7**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 14**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(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.

(14) Pentru a **optimiza** capacitatea aeroportuară **disponibilă, este necesară adoptarea de proceduri care să asigure** o mai bună concordanță între planurile de zbor și sloturile orare

*Justificare*

*Amendamentul are intenția de a clarifica formularea.*

## Amendamentul 8

### Propunere de regulament Considerentul 15

#### *Textul propus de Comisie*

(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.

#### *Amendamentul*

(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 **și al facilitatorilor de programe de operare** 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 **și a facilitatorului de programe de operare** 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.

#### *Justificare*

*În vederea creării unui coordonator european, este util să se clarifice și să se consolideze rolul coordonatorilor și al facilitatorilor de programe de operare. De asemenea, o mai bună interacțiune între acești actori va permite o mai bună înțelegere a aspectului privind crearea unui coordonator la scară europeană.*

## Amendamentul 9

### Propunere de regulament Considerentul 16

#### *Textul propus de Comisie*

(16) Trebuie să se introducă obligații suplimentare pentru transportatorii aerieni în ceea ce privește transmiterea informațiilor către coordonator. În cazul în

#### *Amendamentul*

(16) Trebuie să se introducă obligații suplimentare pentru transportatorii aerieni în ceea ce privește transmiterea informațiilor către coordonator **și**

care se omit informații sau se transmit informații false ori înșelătoare, trebuie prevăzute sancțiuni suplimentare. Pentru **aeroporturile care fac parte din rețea**, transportatorii aerieni ar trebui să aibă obligația de a-și comunica intențiile de zbor sau alte informații pertinente solicitate de coordonator sau de facilitatorul programelor de operare.

**facilitatorul de programe de operare**. În cazul în care se omit informații sau se transmit informații false ori înșelătoare, trebuie prevăzute sancțiuni suplimentare. Pentru **alte aeroporturi fără un statut special**, transportatorii aerieni ar trebui să aibă obligația de a-și comunica intențiile de zbor sau alte informații pertinente solicitate de coordonator sau de facilitatorul programelor de operare.

#### *Justificare*

*În vederea creării unui coordonator european, este util să se clarifice și să se consolideze rolul coordonatorilor și al facilitatorilor de programe de operare. De asemenea, o mai bună interacțiune între acești actori va permite o mai bună înțelegere a aspectului privind crearea unui coordonator la scară europeană.*

#### **Amendamentul 10 Propunere de regulament Considerentul 17**

##### *Textul propus de Comisie*

(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.

##### *Amendamentul*

(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 **unic la nivel european, luând în considerare progresele obținute în realizarea cerului unic european.**

#### *Justificare*

*Deși ideea unui coordonator unic la nivel european este acceptabilă, acest lucru va necesita timp și va putea fi realizat doar după realizarea cerului unic european.*

#### **Amendamentul 11 Propunere de regulament Considerentul 19**

##### *Textul propus de Comisie*

(19) Decizia de a coordona un aeroport ar trebui luată pe baza unor criterii obiective

##### *Amendamentul*

(19) Decizia de a coordona un aeroport ar trebui 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.

de către statul membru ce are în răspundere aeroportul respectiv. Date fiind progresele realizate la implementarea cerului unic european, **la implementarea blocurilor funcționale de spațiu aerian** 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.

#### *Justificare*

*Blocurile funcționale de spațiu aerian devin funcționale în realizarea capacității și eficienței rețelei de gestiune a traficului aerian în cerul unic european.*

### **Amendamentul 12**

#### **Propunere de regulament Considerentul 21**

*Textul propus de Comisie*

***(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.***

*Amendamentul*

***eliminat***

#### *Justificare*

*Drepturile orare nu sunt obținute din alocare ci din utilizarea anterioară a sloturilor orare în conformitate cu regulamentul. Coordonatorul ar trebui numai să pună în aplicare regulile definite în mod legal.*

### **Amendamentul 13**

#### **Propunere de regulament Considerentul 22 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

***(22a) Intrarea în vigoare a prezentului regulament nu ar trebui să aducă atingere legăturilor dintre aeroporturile regionale și huburile majore. Ar fi, prin urmare, util să se ia măsurile corespunzătoare pentru***

*Amendamentul*

*a se asigura că aeroporturile din zonele îndepărtate, extreme și insulare sunt legate de huburile majore europene și deci de rețeaua internațională de trafic aerian.*

*Justificare*

*Există temerea justificată că companiile cu sloturi în huburile majore le vor folosi mai ales pentru zborurile pe distanțe lungi, în detrimentul zonelor îndepărtate europene, fapt care le-ar priva de legăturile cu restul rețelei internaționale.*

**Amendamentul 14**

**Propunere de regulament  
Considerentul 24**

*Textul propus de Comisie*

(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 permită 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 serii de sloturi pentru perioada următoare a planificării orare, chiar și în cazurile în care nu a fost atins plafonul de **85%**.

*Amendamentul*

(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 permită 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 serii de sloturi pentru perioada următoare a planificării orare, chiar și în cazurile în care nu a fost atins plafonul de **80%**.

*Justificare*

*Schimbarea regulii acceptate la nivel global „Use-it or Lose-it” de la 80-20 la 85-15 va priva transportatorii aerieni de capacitatea de a face față evenimentelor neprevăzute din afara sferei lor de control (vreme, întârzieri de control trafic aerian, probleme tehnice etc.) care îi poate obliga să anuleze zboruri. Se recomandă păstrarea status quo-ului cu privire la acest aspect.*

**Amendamentul 15**

**Propunere de regulament  
Considerentul 24 a (nou)**



*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(24a) Prezentul regulament ar trebui să țină cont de cerințele de flexibilitate necesare pentru ca aviația comercială, precum și zborurile charter, să opereze zboruri neregulate, având în vedere în special imposibilitatea ca acești operatori să stabilească o rezervă de intervale orare pe baza drepturilor istorice.*

#### **Amendamentul 16**

**Propunere de regulament  
Considerentul 25**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(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.*

*eliminat*

#### **Amendamentul 17**

**Propunere de regulament  
Considerentul 26**

*Textul propus de Comisie*

(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.

*Amendamentul*

(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 **sisteme de instrumente financiare și să consolideze semnificativ regimul de sancțiuni în vigoare în prezent**, pentru descurajarea acestui tip de comportament **din partea transportatorilor aerieni**. Recurgând la **aceste mecanisme**, organismul care administrează aeroportul nu ar trebui totuși să descurajeze intrarea pe piață sau dezvoltarea unor servicii de către transportatorii aerieni.

**Amendamentul 18**

**Propunere de regulament  
Considerentul 26 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(26a) În vederea îmbunătățirii capacității aeroportuare, se recomandă introducerea în prezentul regulament a posibilității ca statele membre să poată utiliza câștigurile obținute din vânzarea de intervale orare pe piața secundară pentru a optimiza traficul aerian și a dezvolta noi infrastructuri.**

*Justificare*

*Acest amendament se completează cu un amendament nou, având în vedere posibilitatea pe care o introduce raportorul de a permite alocarea unei părți din câștigurile obținute din comercializarea intervalelor orare în scopul de a îmbunătăți și spori capacitatea aeroportuară.*

**Amendamentul 19**

**Propunere de regulament  
Considerentul 28**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

(28) Aplicarea prezentului regulament **nu trebuie** să aducă atingere regulilor de concurență stabilite prin tratat, în special prin articolele 101, 102 și 106 .

**Amendamentul 20**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 30**

*Textul propus de Comisie*

(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.**

*Amendamentul*

(30) Comisiei trebuie să i se delege competența de a adopta acte, în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

**Amendamentul 21**  
**Propunere de regulament**  
**Considerentul 35 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(35a) Comisia ar trebui, după ce a purtat consultări, inclusiv la nivel de experți, să elaboreze un studiu privind capacitatea și cererea, care să fie prezentat Parlamentului European și Consiliului în termen de un an de la intrarea în vigoare a prezentului regulament.**

**Amendamentul 22**  
**Propunere de regulament**  
**Articolul 2 – punctul 1**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

1. „slot” înseamnă permisiunea acordată

1. „slot” înseamnă permisiunea acordată de

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;

un coordonator ***unui transportator aerian***, în conformitate cu prezentul regulament, de utilizare a tuturor infrastructurilor aeroportuare necesare pentru prestarea unui serviciu aerian pe un aeroport coordonat la ***date și ore specifice***, în vederea aterizării sau decolării, potrivit alocării făcute de un coordonator conform prezentului regulament;

## Amendamentul 23

### Propunere de regulament

#### Articolul 2 – punctul 2 – litera b

*Textul propus de Comisie*

***(b) un 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 din Uniunea Europeană unde cel mult alți doi transportatori aerieni operează același serviciu cu caracter regulat, fără escală, între aceste aeroporturi în ziua respectivă, unde, în cazul în care solicitarea transportatorului aerian ar fi acceptată, acesta ar deține totuși mai puțin de nouă sloturi pe acel aeroport, în respectiva zi, pentru serviciul fără escală respectiv.***

*Amendamentul*

***eliminat***

*Justificare*

*Statutul de nou admis vizează asigurarea unei concurențe libere și loiale pe piața europeană. Prevederea, pentru rutele europene, a unei reguli specifice privind numărul maxim de sloturi orare care trebuie deținut pentru a beneficia de statutul de nou admis, este în avantajul anumitor transportatori. Prin urmare, pentru a evita această denaturare a concurenței, este necesar să se stabilească aceeași regulă, indiferent dacă zborurile se efectuează pe o rută europeană sau internațională.*

## Amendamentul 24

### Propunere de regulament

#### Articolul 2 – punctul 6

*Textul propus de Comisie*

6. „grup de ***transportori*** aerieni” înseamnă

*Amendamentul*

6. „grup de ***transportatori*** aerieni”

doi sau mai mulți **transportori** aeriени care realizează împreună operațiuni comune, operațiuni în franșiză sau cu partajare de cod în vederea **exploatării** unui **serviciu aerian** determinat;

înseamnă doi sau mai mulți **transportatori** aeriени care realizează împreună operațiuni comune, operațiuni în franșiză sau cu partajare de cod **sau un consorțiu** în **cazul operatorilor de curse neregulate** în vederea **utilizării** unui **slot orar** determinat;

#### *Justificare*

*Este esențial ca operatorii de curse neregulate sau operatorii de aviație de afaceri să poată beneficia de aceleași oportunități oferite de noile reguli asemenea operatorilor de curse regulate.*

### **Amendamentul 25** **Propunere de regulament** **Articolul 2 – punctul 9**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**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 Consiliului;**

**eliminat**

#### *Justificare*

*Pentru coerența cu noul considerent 13: nu există o necesitate evidentă de a introduce o categorie suplimentară de aeroporturi pe lângă aeroporturile coordonate și aeroporturile cu programe de operare facilitate. Ar trebui totuși să se instituie un sistem de schimb de date care să ajute la coordonarea planificării aeroportuare.*

### **Amendamentul 26** **Propunere de regulament** **Articolul 2 – punctul 13**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**13. „serie de sloturi” înseamnă cel puțin 15**

**13. „serie de sloturi” înseamnă cel puțin**

*sloturi pentru o perioadă de planificare orară 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 alocate de coordonator pe această bază sau, în cazul în care acest lucru nu este posibil, sunt alocate la aproximativ aceeași oră;*

*5 sloturi care au fost solicitate pentru aceeași oră din aceeași zi a săptămânii de obicei în aceeași perioadă de planificare orară alocate de coordonator pe această bază sau, în cazul în care acest lucru nu este posibil, sunt alocate la aproximativ aceeași oră, cu excepția unei aprobări contrare prin intermediul unei reguli locale în condițiile menționate la articolul 9 alineatul (8);*

#### *Justificare*

*O serie de sloturi este definită la nivel mondial ca minimum 5 sloturi (Orientările mondiale privind sloturile orare). Introducerea unei reguli diferite în Europa ar fi impracticabilă dată fiind natura globală a aviației. Cu toate acestea, în anumite situații specifice, regulile locale pot fi aplicate.*

### **Amendamentul 27**

#### **Propunere de regulament Articolul 2 – punctul 18 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**18a. „serviciu aerian neregulat”  
înseamnă un zbor care nu îndeplinește  
toate condițiile de la articolul 2 alineatul  
(16) din Regulamentul (CE) nr.  
1008/2008;**

#### *Justificare*

*Aviația de afaceri are un mod specific de operare. Majoritatea operațiunilor din domeniul aviației de afaceri nu poate fi inclusă în conceptul de „servicii aeriene programate neregulate”. Deoarece aviația de afaceri este afectată de noul regulament privind sloturile, o nouă definiție este necesară.*

### **Amendamentul 28**

#### **Propunere de regulament Articolul 2 – punctul 19**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

19. „administratorul rețelei” înseamnă organismul **de gestiune a traficului aerian** creat în temeiul articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 551/2004, **care**

*permite utilizarea optimă a spațiului aerian și asigură că utilizatorii spațiului aerian pot opera pe traiectorii preferate, garantând în același timp accesul maxim la spațiul aerian și la serviciile de navigare aeriană;*

*Justificare*

*Definiție din Regulamentul (CE) nr. 551/2004, articolul 6.*

## **Amendamentul 29**

### **Propunere de regulament Articolul 3**

*Textul propus de Comisie*

(1) Statele membre nu au obligația să desemneze un aeroport ca fiind unul cu 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

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

(3) La un aeroport fără **calificativ, la un aeroport care face parte din rețeaua europeană de management al traficului aerian (denumită în continuare „rețeaua”)** sau la un aeroport **cu programe** de operare facilitate, statul membru care are în răspundere aeroportul respectiv asigură realizarea unei analize aprofundate 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

*Amendamentul*

(1) Statele membre nu au obligația să desemneze un aeroport ca fiind unul cu 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

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

(3) La un aeroport fără **calificativ** sau la un aeroport **cu programe** de operare facilitate, statul membru care are în răspundere aeroportul respectiv asigură realizarea unei analize aprofundate 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 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 efective sau prevăzute ; or

(ii) la solicitarea Comisiei, 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 Comisiei .

Analiza menționată 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.

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.

Analiza este actualizată în cazul în care se invocă alineatul (6), 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.

(4) Pe baza analizei, statul membru se

partea 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 efective sau prevăzute ; or

(ii) la solicitarea Comisiei, 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 Comisiei .

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.

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.

Analiza este actualizată în cazul în care se invocă alineatul (6), 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.

(4) Pe baza analizei, statul membru se



consultă cu privire la situația capacității pe aeroport cu organismul de administrare a aeroportului, cu transportatorii 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.

(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. Decizia se comunică Comisiei.**

(6) În cazul în care apar probleme legate de capacitate cel puțin într-o perioadă de planificare orară, statul membru se asigură că aeroportul respectiv este 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.

**(7) Prin derogare de la alineatul (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. 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

consultă cu privire la situația capacității pe aeroport cu organismul de administrare a aeroportului, cu transportatorii aerieni care utilizează aeroportul, cu organizațiile care îi reprezintă, cu reprezentanții aviației generale și cu autoritățile pentru controlul traficului aerian.

(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.

(6) În cazul în care apar probleme legate de capacitate cel puțin într-o perioadă de planificare orară, statul membru se asigură că aeroportul respectiv este 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.

(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

***(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).

consultarea entităților menționate la alineatul (4), schimbă calificativul aeroportului în aeroport cu programe de operare facilitate sau în aeroport fără calificativ. 95/93

(10) Dacă ia o decizie în temeiul alineatului (6) **sau** (8), 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).

### Amendamentul 30

#### Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 1 – paragraful 1

##### *Textul propus de Comisie*

La un aeroport coordonat sau cu programe de operare facilitate, statul membru care îl are în răspundere asigură determinarea parametrilor de coordonare de două ori pe an, ținând seama în același timp de ansamblul constrângerilor tehnice, de exploatare, de performanță și de mediu 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**

##### *Amendamentul*

La un aeroport coordonat sau cu programe de operare facilitate, statul membru care îl are în răspundere asigură determinarea parametrilor de coordonare de două ori pe an, ținând seama în același timp de ansamblul constrângerilor tehnice, de exploatare, de performanță și de mediu relevante, precum și de orice modificări aduse acestor condiții . Comisiei i se aduc la cunoștință aceste condiții.

*recomandări de care statul membru trebuie să țină seama înainte de a trece la determinarea parametrilor de coordonare.*

### **Amendamentul 31**

#### **Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 3**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

**eliminat**

*Justificare*

*Alineatul este inutil din moment ce Regulamentul 95/93 în întregime trebuie să fie nediscriminatoriu.*

### **Amendamentul 32**

#### **Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 1**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(1) Statul membru care are în răspundere un aeroport **parte din rețea** cu programe de operare facilitate sau unul coordonat asigură numirea în funcția de agent de facilități orare sau de coordonator de aeroport a unei persoane fizice sau juridice calificate, după consultarea în prealabil a 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.

(1) Statul membru care are în răspundere un aeroport cu programe de operare facilitate sau unul coordonat asigură numirea în funcția de agent de facilități orare sau de coordonator de aeroport a unei persoane fizice sau juridice calificate, după consultarea în prealabil a 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.

### **Amendamentul 33**

#### **Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 3 – paragraful 1 – litera b – punctul i**

*Textul propus de Comisie*

(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;

*Amendamentul*

(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; ***pentru a dovedi că nu au interese comune cu astfel de entități, coordonatorul sau facilitatorul programelor de operare are obligația de a prezenta anual declarația intereselor sale financiare;***

**Amendamentul 34**

**Propunere de regulament**

**Articolul 5 – alineatul 3 – paragraful 1 – litera b – punctul iia (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(iia) componența comisiei coordonatorului sau a personalului care deține o funcție de supraveghere este, de asemenea, independentă de interesele directe ale organismului de administrare a aeroportului, ale utilizatorilor liniei aeriene ale aceluși aeroport și ale oricărei entități care reprezintă un utilizator sau un furnizor de servicii. Acest fapt nu împiedică reprezentanții unor astfel de organizații să fie membri ai unei comisii sau să dețină o funcție de supraveghere cu condiția ca drepturile de vot să fie echilibrate.***

*Justificare*

*Această măsură asigură imparțialitatea echilibrată în comisiile coordonatorilor.*

**Amendamentul 35**

**Propunere de regulament**

**Articolul 5 – alineatul 3 – paragraful 1 – litera b – punctul iib (nou)**

***(iib) în acest scop, coordonatorul sau facilitatorul de programe de operare, indiferent dacă este persoană juridică sau fizică, nu trebuie să fi fost angajat sau să fi colaborat permanent cu organismul de administrare a aeroportului, furnizorii de servicii, companiile aeriene care operează zboruri pe aeroportul în cauză sau cu plecarea de pe acesta, timp de 2 ani de la numirea sa și timp de 2 de la finalizarea funcțiilor sale de coordonator sau facilitator de programe de operare;***

**Amendamentul 36**  
**Propunere de regulament**  
**Articolul 5 – alineatul 3 – paragraful 1 – litera c**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(c) ca sistemul de finanțare a activităților coordonatorului **să** fie capabil să garanteze independența sa.

(c) ca sistemul de finanțare a activităților coordonatorului **sau ale facilitatorului programelor de operare să** fie capabil să garanteze independența sa;

**Amendamentul 37**  
**Propunere de regulament**  
**Articolul 5 – alineatul 3 – paragraful 2**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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**.

Finanțarea prevăzută la litera (c) este asigurată de **toți** transportatorii aerieni care operează pe aeroporturi coordonate și **cu programe de operare facilitate și de aceste** 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 **instituie o procedură de consultare cu părțile interesate, care prevede posibilitatea de recurs, în vederea asigurării unui sistem de tarifare transparent, nediscriminatoriu și legat de**

*serviciul furnizat de coordonatorul sau facilitatorul de programe de operare. Colectarea contribuției transportatorilor aeriени revine în sarcina aeroporturilor în cauză care o plătesc coordonatorului sau facilitatorului de programe de operare. Statele membre se asigură că coordonatorul și facilitatorul programelor de operare beneficiază în permanență de resursele **adecvate** (financiare, umane, tehnice și materiale), precum și de **experiența** necesară pentru a-și **putea** desfășura activitatea în **permanență**.*

#### *Justificare*

*Pare justificat ca toți transportatorii care beneficiază de coordonare să participe la finanțare și ca suma contribuției să fie legată de serviciul de coordonare. Prin urmare, aeroportul care dispune deja de structuri pentru colectarea contribuției pare să fie actorul relevant, evitând astfel crearea inutilă a unei noi structuri. Instituirea unei proceduri de consultare și de recurs va permite evitarea abuzurilor și asigurarea transparenței.*

#### **Amendamentul 38**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 5 – alineatul 7 – paragraful 2**

###### *Textul propus de Comisie*

Coordonatorul urmărește conformitatea operațiunilor transportatorilor aeriени 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.

###### *Amendamentul*

Coordonatorul urmărește conformitatea operațiunilor transportatorilor aeriени 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 **gestionarul de rețea și** țin seama de oră și alți parametri relevanți referitori la aeroportul în cauză.

#### *Justificare*

*Gestionarul de rețea ar trebui să poată să își exprime părerile cu privire la conformitatea operațiilor transportatorilor aeriени cu sloturile alocate lor.*

#### **Amendamentul 39**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 6**

(1) **La finele fiecărei perioade de planificare orară**, coordonatorul sau facilitatorul de programe de operare prezintă statelor membre interesate și **Comisiei** un raport de activitate care să prezinte situația generală a alocării sloturilor și/sau a facilitării programelor de operare. Raportul analizează în special aplicarea articolului 9 alineatul (5) și a articolelor 13 și 18, precum și toate reclamațiile referitoare la aplicarea articolelor 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.

(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).

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

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

(1) **Anual**, coordonatorul sau facilitatorul de programe de operare prezintă, **la cerere**, statelor membre interesate, **Comisiei** și **tuturor părților implicate în finanțarea lor** un raport de activitate care să prezinte situația generală a alocării sloturilor și/sau a facilitării programelor de operare. Raportul analizează în special aplicarea articolului 9 alineatul (5) și a articolelor 13 și 18, precum și toate reclamațiile referitoare la aplicarea articolelor 9 și 10 care au fost prezentate comitetului de coordonare, precum și măsurile luate pentru rezolvarea acestora. **Raportul conține date agregate și individuale privind contraprestațiile monetare provenite din vânzarea de sloturi, astfel cum este menționat la articolul 13.** Raportul trebuie să conțină și rezultatele unei anchete desfășurate în rândul părților interesate cu privire la calitatea serviciilor oferite de coordonator.

**Coordonatorul și facilitatorul de programe de operare prezintă, de asemenea, Comisiei, statelor membre și tuturor părților implicate în finanțarea acestora un raport financiar anual separat care să indice în detaliu veniturile și cheltuielile legate de activitățile lor.**

(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).

(3) **Pentru toate aeroporturile pentru care este responsabil**, coordonatorul ține la zi o bază de date electronică **accesibilă în mod** gratuit, **la cerere, tuturor părților interesate, inclusiv Parlamentului European; baza de date** conține următoarele informații:

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

(b) sloturile solicitate, defalcate pe transportatori aerieni și în ordine cronologică, pentru toți transportatorii aerieni; 3

(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** ;

(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;

(f) detalii complete privind parametrii de coordonare .

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.

(5) În cazul în care sunt disponibile norme relevante și general acceptate referitoare la formatul informațiilor privind orarele, agentul de facilități orare, coordonatorul și transportatorii aerieni le aplică, cu condiția ca acestea să respecte dreptul Uniunii.

(b) sloturile solicitate, defalcate pe transportatori aerieni și în ordine cronologică, pentru toți transportatorii aerieni; 3

(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 **și aeroporturilor** să verifice disponibilitatea **acestora**;

(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;

(f) detalii complete privind parametrii de coordonare .

Aceste informații se actualizează cu regularitate. Coordonatorul **publică raportul** de activitate menționat la alineatul (1) **anual**.

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

(5) În cazul în care sunt disponibile norme relevante și general acceptate referitoare la formatul informațiilor privind orarele, agentul de facilități orare, coordonatorul și transportatorii aerieni le aplică, cu condiția ca acestea să respecte dreptul Uniunii.

## **Amendamentul 40**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 7 – alineatul 1 – paragraful 1**



*Textul propus de Comisie*

(1) **Transportatorii aerieni** care activează sau intenționează să activeze pe **un aeroport parte din rețea, pe un aeroport cu programe de operare facilitate** sau pe un aeroport coordonat **prezintă facilitatorului de programe de operare** sau 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 specificate de agentul de facilități orare sau de coordonator. În special, în momentul în care solicită alocarea, transportatorul aerian face cunoscut coordonatorului dacă ar urma să beneficieze de statutul de nou admis, conform definiției din articolul 2 litera (b), în ce privește sloturile solicitate.

*Amendamentul*

(1) **Operatorii de transport aerian** care activează sau intenționează să activeze pe un aeroport **cu facilități orare** sau pe un aeroport coordonat **prezintă agentului de facilități orare** sau, **respectiv,** coordonatorului toate informațiile relevante solicitate de aceștia. Transportatorii aerieni informează **în timp util și** 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 termenul specificate de agentul de facilități orare sau de coordonator. În special, în momentul în care solicită alocarea, transportatorul aerian face cunoscut coordonatorului dacă ar urma să beneficieze de statutul de nou admis, conform definiției din articolul 2 alineatul (2) în ce privește sloturile solicitate **și dacă este afiliat la alți transportatori care operează pe același aeroport, pentru a se asigura că nu obține în mod nejustificat statutul.**

*Justificare*

*Este adesea dificil pentru coordonator să aibă confirmarea afiliațiilor care există între transportatorii aerieni. Prin urmare, este oportun ca transportatorul însuși să comunice coordonatorului această informație, pentru a evita anomaliile în procesul de alocare a sloturilor.*

**Amendamentul 41**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 7 – alineatul 1 – paragraful 2**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

Pentru toate celelalte aeroporturi, **la cererea coordonatorului sau a facilitatorului de programe,** organismul de administrare a **aeroportului** prezintă, **într-un termen rezonabil,** orice informații pe care le **deține** cu privire la serviciile planificate ale transportatorilor aerieni.

informații pe care le **dețin** cu privire la serviciile planificate ale transportatorilor aerieni.

**Amendamentul 42**  
**Propunere de regulament**  
**Articolul 7 – alineatul 2**

*Textul propus de Comisie*

(2) În cazul în care un 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 transportatorul aerian respectiv. Coordonatorul retrage 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 transportatorului aerian respectiv posibilitatea să-și prezinte observațiile.

*Amendamentul*

(2) În cazul în care un 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 transportatorul aerian respectiv. Coordonatorul retrage **slotul sau** 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 transportatorului aerian respectiv posibilitatea să-și prezinte observațiile.

*Justificare*

*Retragerea se aplică și la sloturi individuale, nu numai la seriile de sloturi.*

**Amendamentul 43**  
**Propunere de regulament**  
**Articolul 7 – alineatul 3**

*Textul propus de Comisie*

(3) 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

*Amendamentul*

(3) Facilitatorul de programe de operare sau coordonatorul, organismul de administrare a aeroportului, autoritățile de control al traficului aerian și **gestionarul de rețea** procedează la schimburi de informații necesare exercitării funcțiilor lor respective, inclusiv datele de zbor și cele referitoare la sloturi, în special pentru a se

pentru a se asigura aplicarea articolului 17 .

asigura aplicarea articolului 17 .

### *Justificare*

*Gestionarul de rețea ar trebui, de asemenea, consultat, în special în ceea ce privește planurile de zbor.*

## **Amendamentul 44**

### **Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 3 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(3a) Formatul și sfera de aplicare a informațiilor menționate în prezentul articol sunt stabilite într-un standard în domeniu aprobat la nivel mondial. Informațiile furnizate sunt utilizate doar în sensul prezentului regulament.***

## **Amendamentul 45**

### **Propunere de regulament Articolul 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 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, 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 .

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 transportatorilor aerieni care utilizează aeroportul (aeroporturile) în discuție ***în mod frecvent în timpul sezonului aeronautic actual și care și care l(e)-au folosit în timpul sezonului aeronautic precedent și*** organizațiilor care îi reprezintă, organismului de administrare a aeroportului respectiv, autorităților de control al traficului aerian relevante, reprezentanților aviației generale. ***Pe lângă acești membri, reprezentanții*** administratorului rețelei, organismului de evaluare a performanțelor și autorității naționale de supervizare din statul membru

în cauză *pot participa la reuniunile comitetului de coordonare numai în calitate de observatori și nu au drepturi de vot. Comitetul de coordonare poate invita la reuniunile sale, în calitate de observatori, alte organisme implicate direct sau indirect în procesul de alocare a sloturilor. Pentru ca aceste organisme să poată participa la reuniuni, este necesar ca atestările lor să fie comunicate comitetului de coordonare cu cel puțin șapte zile înainte de reuniunea în cauză.*

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 4;
  - (iii) metodele pentru controlul utilizării sloturilor alocate;
  - (iv) orientările locale, conform dispozițiilor prevăzute în articolul 9 alineatul (8);
  - (v) factorii care afectează condițiile de trafic predominante pe aeroportul în cauză;
  - (vi) problemele grave cu care se confruntă nou admișii, conform dispozițiilor prevăzute în articolul 9 alineatul (6);
  - (vii) ansamblul problemelor referitoare la capacitatea aeroportului, în special în ceea ce privește punerea în aplicare a cerului unic european și funcționarea rețelei ;
  
- (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

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 4;
  - (iii) metodele pentru controlul utilizării sloturilor alocate;
  - (iv) orientările locale, conform dispozițiilor prevăzute în articolul 9 alineatul (8);
  - (v) factorii care afectează condițiile de trafic predominante pe aeroportul în cauză;
  - (vi) problemele grave cu care se confruntă nou admișii, conform dispozițiilor prevăzute în articolul 9 alineatul (6);
  - (vii) ansamblul problemelor referitoare la capacitatea aeroportului, în special în ceea ce privește punerea în aplicare a cerului unic european și funcționarea rețelei;
  - (viii) recomandări privind eficiența, costurile și eficacitatea programului de coordonare;**
  
- (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.

(c) să asigure medierea între toate părțile interesate privind reclamațiile referitoare la alocarea sloturilor, conform dispozițiilor prevăzute în articolul 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 9 alineatul (8). ***La solicitarea coordonatorului***, comitetul de coordonare ***procedează la examinarea orientărilor locale propuse***. 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.

## Amendamentul 46

### Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 1

#### *Textul propus de Comisie*

(1) Coordonatorul constituie o **rezervă** care conține ansamblul sloturilor. Noua capacitate de sloturi în ansamblul său, determinată conform articolului 3 alineatul (3), se plasează în rezervă.

aeriană, astfel cum sunt definiți prin Regulamentul (UE) nr. 691/2010 al Comisiei.

(c) să asigure medierea între toate părțile interesate privind reclamațiile referitoare la alocarea sloturilor, conform dispozițiilor prevăzute în articolul 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, ***procesul de luare a deciziilor***, frecvența reuniunilor și limba sau limbile utilizate.

Orice membru al comitetului de coordonare poate să propună orientări locale, în conformitate cu dispozițiile articolului 9 alineatul (8). Comitetul de coordonare ***discută și fac propuneri de orientări*** locale. 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.

#### *Amendamentul*

(1) Coordonatorul constituie o **grupare** care conține ansamblul sloturilor ***care nu au fost alocate în temeiul articolului 10 alineatele (2) și (3)***. Noua capacitate de sloturi în ansamblul său, determinată conform articolului 3 alineatul (3), se plasează în rezervă. ***Această procedură nu***

**trebuie să aducă atingere conectivității dintre aeroporturile regionale și aeroporturile de tip hub. Dacă o astfel de conectivitate este subminată, statelor membre li se permite să intervină.**

*Justificare*

*În temeiul prezentului regulament gruparea de sloturi este formată din toate sloturile nealocate în baza anteriorității istorice sau a reprogramărilor. Nu există niciun motiv pentru modificarea acestei organizări.*

**Amendamentul 47**

**Propunere de regulament**

**Articolul 9 – alineatul 2 – paragraful 1**

*Textul propus de Comisie*

Fără a aduce atingere articolului 10 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 rezervă se distribuie între transportatorii aerieni solicitanți. Din aceste sloturi, 50% se alocă mai întâi nou admișilor, cu excepția cazului în care solicitările 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 nou admișilor și pe cele ale celorlalți operatori, conform perioadelor de coordonare ale fiecărei zile de planificare orară.

*Amendamentul*

Fără a aduce atingere articolului 10 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 rezervă se distribuie între transportatorii aerieni solicitanți. Din aceste sloturi, 50% se alocă mai întâi nou admișilor, cu excepția cazului în care solicitările nou admișilor reprezintă mai puțin de 50%. Coordonatorul tratează în mod echitabil cererile nou admișilor și pe cele ale celorlalți operatori, conform perioadelor de coordonare ale fiecărei zile de planificare orară.

**Amendamentul 48**

**Propunere de regulament**

**Articolul 9 – alineatul 3**

*Textul propus de Comisie*

(3) Fără a aduce atingere articolului 10 alineatul (2), într-o situație în care nu este posibilă satisfacerea tuturor solicitărilor de

*Amendamentul*

(3) Fără a aduce atingere articolului 10 alineatul (2), într-o situație în care nu este posibilă satisfacerea tuturor solicitărilor de

sloturi ale 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.

sloturi ale transportatorilor aerieni interesați, se acordă prioritate **tuturor tipurilor de servicii** aeriene comerciale. În cazul unor cereri concurente din aceeași categorie de servicii, se acordă prioritate operațiunilor care au loc tot timpul anului.

#### *Justificare*

*Definiția „serviciilor aeriene programate neregulate” (SPN) este vagă. Din propunere nu se înțelege clar care sunt operatorii acoperiți de SPn și care sunt excluși (și prin urmare nu ar putea îndeplini condițiile pentru drepturile istorice). O astfel de situație ar putea conduce la o serie de interpretări din partea coordonatorilor sloturilor care nu ar fi în interesul pieței unice.*

#### **Amendamentul 49**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 9 – alineatul 5 – paragraful 1**

###### *Textul propus de Comisie*

(5) Pentru serviciile prestate de un grup de transportatori aerieni, doar unul dintre transportatorii aerieni participanți poate să solicite sloturile necesare. Transportatorul aerian care prestează serviciul respectiv își asumă răspunderea să îndeplinească criteriile de exploatare necesare pentru a **beneficia de prioritatea** prevăzută în articolul 10 alineatul (2).

###### *Amendamentul*

(5) Pentru serviciile prestate de un grup de transportatori aerieni, doar unul dintre transportatorii aerieni participanți poate să solicite sloturile necesare. Transportatorul aerian care prestează serviciul respectiv își asumă răspunderea să îndeplinească criteriile de exploatare necesare pentru a **menține anterioritatea istorică** prevăzută în articolul 10 alineatul (2).

#### *Justificare*

*Nu există niciun motiv pentru utilizarea cuvântului „prioritate” deoarece articolul 10 face referire la „sloturile istorice” și anterioritatea istorică este o terminologie utilizată și acceptată la nivel mondial.*

#### **Amendamentul 50**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 9 – alineatul 8**

###### *Textul propus de Comisie*

(8) Coordonatorul ține seama și de

###### *Amendamentul*

(8) Coordonatorul ține seama și de

orientările complementare stabilite de sectorul de transport aerian la **nivelul Uniunii** sau la nivel mondial, 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 orientări să nu aducă atingere independenței coordonatorului, să respecte **dreptul Uniunii**, să aibă drept scop îmbunătățirea utilizării eficiente a capacității **aeroportuare și să fi fost notificate în prealabil Comisiei și aprobate de aceasta** .

**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.**

orientările complementare stabilite de sectorul de transport aerian la **nivelul Uniunii** sau la nivel mondial, 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 orientări să nu aducă atingere independenței coordonatorului, să respecte **dreptul Uniunii**, să aibă drept scop îmbunătățirea utilizării eficiente a capacității **aeroportuare**.

**Normele locale se referă la alocarea sloturilor și la monitorizarea acestora. Normele respective se aplică numai dacă se poate dovedi că un aeroport atinge un nivel de saturație alarmant și că performanța sau fluxul de trafic pot fi asigurate, prin urmare, prin normele aplicate la nivel local. Tarifele trebuie să fie transparente și nediscriminatorii. Normele locale trebuie aprobate și votate în cadrul comitetului de coordonare după aprobarea din partea tuturor părților vizate, în conformitate cu articolul 8 alineatul (3).**

#### *Justificare*

*Normele locale există și sunt fundamentale pentru a ține seama de circumstanțele specifice/locale ale unui aeroport local (de exemplu, mediul, accesibilitatea, diversitatea geografică, condițiile meteo speciale). Cu toate acestea, aceste reguli pot fi aplicate numai în circumstanțele specifice și după aprobarea din partea tuturor părților vizate pentru a evita abuzul.*

#### **Amendamentul 51**

##### **Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 1**

###### *Textul propus de Comisie*

(1) Seriile de sloturi se alocă, din rezerva de sloturi, transportatorilor solicitanți sub formă de autorizații de utilizare a infrastructurii aeroportuare în vederea aterizării și decolării în perioada de

###### *Amendamentul*

(1) Seriile de sloturi se alocă **de către coordonator, conform criteriilor de maximă transparență și echitate**, din rezerva de sloturi, transportatorilor solicitanți sub formă de autorizații de



planificare orară pentru care au formulat cererea, la expirarea cărora sloturile trebuie să revină în rezerva de sloturi, conform dispozițiilor din articolul 9.

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 în rezerva de sloturi, conform dispozițiilor din articolul 9.

## Amendamentul 52

### Propunere de regulament

#### Articolul 10 – alineatul 2 – teza introductivă

##### *Textul propus de Comisie*

(2) Fără a aduce atingere articolelor 7, 12, 13 și 17, 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:

##### *Amendamentul*

(2) Fără a aduce atingere articolelor 7 și 12, se acordă prioritate **istorică** 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:

## Amendamentul 53

### Propunere de regulament

#### Articolul 10 – alineatul 2 – litera a

##### *Textul propus de Comisie*

(a) o serie de sloturi a fost utilizată **de respectivul** transportator aerian **pentru prestarea de servicii de transport aerian cu caracter regulat și servicii programate cu caracter neregulat**;

##### *Amendamentul*

(a) o serie de sloturi a fost utilizată **de respectivul** transportator aerian;

## Amendamentul 54

### Propunere de regulament

#### Articolul 10 – alineatul 2 – litera b

##### *Textul propus de Comisie*

(b) transportatorul aerian respectiv poate să dovedească coordonatorului că a exploatat

##### *Amendamentul*

(b) transportatorul aerian respectiv poate să dovedească coordonatorului că a exploatat

seria de sloturi în discuție, fiind autorizat de coordonator, timp de cel **puțin 85%** din perioada de planificare orară pentru care i-a fost alocată.

seria de sloturi în discuție, fiind autorizat de coordonator, timp de cel **puțin 80%** din perioada de planificare orară pentru care i-a fost alocată.

#### *Justificare*

*Creșterea ratei de utilizare a seriei de sloturi la 85% pare excesivă și necorespunzătoare pentru a depăși dificultățile de congestionare. De asemenea, această rată i-ar determina pe transportatori să zboare fără încărcătură pentru a nu pierde seria, ceea ce nu respectă obligația de a lua în considerare efectul asupra mediului al acestui mod de transport. Prin urmare, impactul asupra economiei și mediului pare nul. De asemenea, pentru rata de utilizare a seriilor, trebuie să se mențină un raport de 80/20.*

### **Amendamentul 55**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 10 – alineatul 2 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(2a) Transportul aerian neregulat contribuie la coeziunea și competitivitatea regională. În cazul în care transportatorii aerieni au folosit în mod regulat sloturi aeriene pe un aeroport care se înscrie în sfera de aplicare a prezentului regulament, chiar dacă sloturi orare în cauză nu implică întotdeauna aceleași rute, ar trebui să se acorde prioritate cererilor de utilizare în continuare a unor astfel de sloturi orare.***

#### *Justificare*

*Transportul aerian neregulat joacă un rol în asigurarea legăturilor către și din regiunile mai puțin accesibile ale Europei, contribuind la dezvoltarea lor. Aceste regiuni sunt de obicei foarte puțin deservite prin operațiunile programate. Contribuțiile pozitive ale celorlalte servicii aeriene de transport prin urmare merită să fie recunoscute, sloturile care au fost utilizate în mod regulat pentru astfel de zboruri ar trebui, asemeni celorlalte sloturi, să fie folosite în 80% din timpul câștigat din tratamentul preferențial din partea coordonatorilor.*

### **Amendamentul 56**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 10 – alineatul 3**

*Textul propus de Comisie*

(3) Reprogramarea seriei de sloturi înaintea alocării în favoarea celorlalți transportatori aerieni solicitanți a sloturilor rămase 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 . Ea nu devine efectivă decât după confirmarea expresă din partea coordonatorului.

*Amendamentul*

(3) Reprogramarea seriei de sloturi înaintea alocării în favoarea celorlalți transportatori aerieni solicitanți a sloturilor rămase 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 unei serii de sloturi orare alocate nou admișilor, astfel cum sunt definiți la articolul 2, dacă programarea sloturilor orare a acestor transportatori aerieni solicitanți se dovedește a fi mai bună decât programarea sloturilor orare solicitată inițial.*** Ea nu devine efectivă decât după confirmarea expresă din partea coordonatorului.

**Amendamentul 57**

**Propunere de regulament**

**Articolul 10 – alineatul 4 – paragraful 2**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

***eliminat***

*Justificare*

*Acesta nu ar fi un motiv valabil pentru a renunța la regula „Use it or lose it” pe cheltuiala aeroportului. În practică, dispoziția ar fi imposibil de pus în aplicare în măsura în care zilele de sărbătoare variază în mod corespunzător în Europa.*

**Amendamentul 58**

**Propunere de regulament**

**Articolul 10 – alineatul 5 – paragraful 1 – partea introductivă**

*Textul propus de Comisie*

(5) În cazul în care nu se poate dovedi că seria de sloturi a fost utilizată în proporție

*Amendamentul*

(5) În cazul în care nu se poate dovedi că seria de sloturi a fost utilizată în proporție

*de 85%, 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:

*de 80%, anterioritatea istorică* prevăzută la alineatul (2) nu se acordă, cu excepția cazului în care se poate dovedi că neutilizarea sloturilor se datorează unuia dintre factorii următori:

## Amendamentul 59

### Propunere de regulament

#### Articolul 10 – alineatul 5 – paragraful 1 – litera a – punctul iii

##### *Textul propus de Comisie*

(iii) perturbarea *serioasă* a operațiunilor pe aeroporturile în cauză, inclusiv a seriilor de sloturi de pe alte *aeroporturi din Uniune care* au legătură cu rutele afectate de această perturbare, pe parcursul unei părți importante din perioada de planificare orară relevantă;

##### *Amendamentul*

(iii) perturbarea *semnificativă* a operațiunilor pe aeroporturile în cauză, inclusiv a seriilor de sloturi de pe alte *aeroporturi care* au legătură cu rutele afectate de această perturbare, pe parcursul unei părți importante din perioada de planificare orară relevantă;

## Amendamentul 60

### Propunere de regulament

#### Articolul 10 – alineatul 5 – paragraful 1 – litera c

##### *Textul propus de Comisie*

(c) grave dificultăți financiare ale *transportatorului aerian din Uniune* interesat care implică eliberarea de către autoritățile competente a unei licențe temporare până la reorganizarea financiară a transportatorului aerian, în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) din *Regulamentul* (CE) nr. 1008/2008;

##### *Amendamentul*

(c) grave dificultăți financiare ale *unui transportator aerian* interesat care implică eliberarea de către autoritățile competente a unei licențe temporare până la reorganizarea financiară a transportatorului aerian, în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) din *Regulamentul* (CE) nr. 1008/2008;

## Amendamentul 61

### Propunere de regulament

#### Articolul 10 – alineatul 7

##### *Textul propus de Comisie*

(7) Atunci când condițiile prevăzute la alineatul (2) literele (a) și (b) nu sunt îndeplinite, Comisia poate să decidă totuși

##### *Amendamentul*

(7) Atunci când condițiile prevăzute la alineatul (2) literele (a) și (b) nu sunt îndeplinite, Comisia, *în urma consultării*

să *se* acorde **transportatorilor** aerieni, pentru perioada de planificare orară următoare, **o prioritate** pentru alocarea acelorași 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. Respectivele acte de punere în aplicare, cu efect imediat, se adoptă în conformitate cu procedura menționată la articolul 16 alineatul (3).

*cu diversii parteneri*, poate să decidă totuși să acorde **prioritate istorică, menținând pentru transportatorii** aerieni, pentru perioada de planificare orară următoare, **drepturile** pentru alocarea acelorași serii, dacă acest lucru este justificat din motive de urgență, legate de evenimente excepționale care necesită aplicarea coerentă a măsurilor necesare în aceste aeroporturi. **În termen de o lună de la solicitarea adresată de statul membru sau aeroportul în cauză**, Comisia adoptă măsurile necesare a căror aplicare nu depășește durata unei perioade de planificare orară. Respectivele acte de punere în aplicare, cu efect imediat, se adoptă în conformitate cu procedura menționată la articolul 16 alineatul (3). **Măsurile adoptate de Comisie se pot diferenția în funcție de statul membru, aeroportul sau destinația serviciilor aeriene în cauză, conform caracteristicilor evenimentului excepțional.**

#### *Justificare*

*O flexibilizare a respectării normei privind raportul de 80/20 pare adecvată în vederea soluționării unor situații excepționale. Totuși, pare necesar să se precizeze că aceste măsuri pot să nu vizeze, temporar, decât o regiune dată. Un moratoriu în întreaga Uniune Europeană nu ar fi în mod necesar justificat. Prin urmare, se preferă o anumită flexibilitate.*

## **Amendamentul 62**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 11**

*Textul propus de Comisie*

#### **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 aerieni să reintroducă tardiv sloturile în rezerva vizată la articolul 9 și de a le angaja responsabilitatea pentru faptul că**

*Amendamentul*

**eliminat**

*au rezervat infrastructura aeroportuară fără să o utilizeze. Se respectă următoarele principii:*

*(a) înainte de luarea unei atari decizii, se respectă procedura prevăzută la articolul 6 din Directiva 2009/12/CE a*

*Parlamentului European și a Consiliului. De asemenea, se consultă 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 aerieni, 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);*

*(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).*

## **Amendamentul 63**

### **Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 1**

*Textul propus de Comisie*

(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 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 rezerva de sloturi.

*Amendamentul*

(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 **rezervă** 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 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 rezerva de sloturi.  
***Sloturile sunt returnate seriei de sloturi atunci când nu sunt utilizate după o perioadă maximă de șase luni. Atunci când o rută nu mai îndeplinește cerința rezervării sloturilor în cadrul obligațiilor de serviciu public sloturile sunt fie rezervate fie pentru o altă rută supusă obligațiilor de serviciu public sau rămân transportatorului aerian care le-a utilizat dacă cerințele de la articolul 10 alineatul (2) a fost îndeplinită pentru seriile vizate.***

## **Amendamentul 64**

### **Propunere de regulament Articolul 13**

*Textul propus de Comisie*

(1) Sloturile pot fi:

(a) transferate de un transportator aerian de la o rută sau tip de servicii la altă rută sau tip de servicii prestate de același transportator aerian;

(b) transferate între doi transportatori aerieni, cu sau fără contraprestație monetară sau de altă natură;

(c) schimbate, unul cu altul, între transportatorii aerieni, cu sau fără contraprestație monetară sau de altă natură .

(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.

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 12;

*Amendamentul*

(1) Sloturile pot fi:

(a) transferate de un transportator aerian **sau între transportatorii aerieni din cadrul unui consorțiu** de la o rută sau tip de servicii la altă rută sau tip de servicii prestate de același transportator aerian;

(b) transferate între doi transportatori aerieni, cu sau fără contraprestație monetară sau de altă natură;

(c) schimbate, unul cu altul, între transportatorii aerieni, cu sau fără contraprestație monetară sau de altă natură . **Sloturile care au fost alocate recent transportatorilor aerieni pentru o perioadă de planificare orară nu pot fi transferate sau schimbate pentru despăgubire sau beneficii monetare cel puțin până la încheierea unei perioade de planificare echivalente.**

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

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;

**(aa) conectivitatea dintre aeroporturile regionale și aeroporturile de tip hub și accesul la aeroporturile necoordonate nu vor suferi prejudicii;**

(b) sunt respectate restricțiile impuse conform articolului 12;



(c) un transfer de sloturi nu se încadrează în sfera alineatului (3) din prezentul articol.

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. 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.

(3) Sloturile alocate unui nou operator, conform definiției de la articolul 2 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), 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 ruta inițială.

Sloturile alocate unui nou operator, conform definiției de la articolul 2 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

(c) un transfer de sloturi nu se încadrează în sfera alineatului (3) din prezentul articol

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 privind contraprestația pentru transferuri sau schimburi sunt incluse în raportul de activitate menționat la articolul 6 alineatul (1), iar coordonatorul nu trebuie să divulge astfel de detalii decât statului membru pe teritoriul căruia se află aeroportul, Comisiei sau tuturor părților implicate în finanțarea coordonatorului.** Transferurile sau schimburile nu **sunt** supuse unor condiții **restrictive** care pot limita posibilitatea ca transportatorul aerian care dorește să obțină sloturi **pentru a intra** în concurență cu transportatorul aerian care transferă sau schimbă aceste sloturi.

(3) Sloturile alocate unui nou operator, conform definiției de la articolul 2 punctul 2, nu se **transferă** 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 **admis**, conform definiției de la articolul 2 punctul 2 litera (b), nu se **transferă** 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 **admis** s-ar fi bucurat de aceeași prioritate pe noua rută ca și pe ruta inițială.

Sloturile alocate unui nou operator, conform definiției de la articolul 2 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.

solicitată inițial.

*Statele membre pot adopta măsuri de alocare a unei părți din veniturile provenite din comercializarea sloturilor într-un fond pentru acoperirea costurilor de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare și de optimizare a serviciilor adiacente. Administrarea fondului în cauză se efectuează, în scopul transparenței absolute, de o autoritate de supraveghere independentă, astfel cum se prevede în Directiva 2009/12/CE. În orice caz, administrarea fondului va trebui întotdeauna să garanteze respectarea principiilor de separare contabilă care urmăresc să permită identificarea resurselor financiare care trebuie alocate din fond fiecărui aeroport. Veniturile provenite din comercializarea sloturilor la un aeroport sunt reinvestite în același aeroport.*

## Amendamentul 65

### Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 2

#### *Textul propus de Comisie*

(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) în fine.

#### *Amendamentul*

(2) Se conferă Comisiei, pentru o perioadă de timp de **cinci ani de** la data intrării în vigoare a prezentului regulament, competența de a adopta **acte** delegate menționate la articolul 3 alineatul (3) în fine. **Comisia întocmește un raport privind delegarea de competență cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea competenței se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.**

## Amendamentul 66

**Propunere de regulament**  
**Articolul 17 – alineatul 1**

*Textul propus de Comisie*

(1) Atunci când transportatorul aerian prezintă un plan de zbor, acesta include trimiterea la slotul alocat. Administratorul rețelei respinge planul de zbor al unui transportator aerian, în cazul în care 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.

*Amendamentul*

(1) Atunci când transportatorul aerian prezintă un plan de zbor, acesta include trimiterea la slotul alocat. Administratorul rețelei, **după audierea transportatorului aerian vizat, poate** respinge planul de zbor al unui transportator aerian, în cazul în care 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.

**Amendamentul 67**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 18 – alineatul 2 – paragraful 1**

*Textul propus de Comisie*

(2) Transportatorii aerieni care exploatează servicii aeriene în mod **repetat 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 își **pierd prioritatea** menționată la articolul 10 alineatul (2). Coordonatorul poate să retragă unui asemenea transportator aerian seria de sloturi în cauză pentru perioada de planificare orară rămasă și să le plaseze în rezervă, după ce îl audiază pe transportatorul 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.

*Amendamentul*

(2) Transportatorii aerieni care, **în mod repetat**, exploatează servicii aeriene **sau aviația generală/întreprinderile de aviație care**, în mod intenționat, **exploatează servicii aeriene** 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, prin urmare, prejudiciază aeroportul sau operațiunile aeroportuare sau de trafic aerian** își **pierd prioritatea istorică** menționată la articolul 10 alineatul (2). Coordonatorul poate să retragă unui asemenea transportator aerian seria de sloturi în cauză pentru perioada de planificare orară rămasă și să le plaseze în rezervă, după ce îl audiază pe transportatorul aerian implicat și după ce îi adresează acestuia un singur avertisment. Dacă transportatorul aerian solicită **apoi**

sloturi echivalente, coordonatorul nu are obligația să i le aloce.

## Amendamentul 68

### Propunere de regulament Articolul 18 – alineatul 3

#### *Textul propus de Comisie*

(3) Statele membre **asigură existența și aplicarea unor** sancțiuni efective, proporționale și descurajatoare pentru cazurile

- de **exploatare repetată sau 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;

- 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.

#### *Amendamentul*

(3) Statele membre **aplică un sistem de** sancțiuni efective, proporționale și descurajatoare pentru cazurile **când**

- **transportatorii aerieni sau aviația generală/întreprinderile de aviație exploatează, în mod intenționat, servicii 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;

- 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.  
**Statele membre notifică Comisia privind sistemul de sancțiuni pus în aplicare conform prezentului alineat.**

## Amendamentul 69

### Propunere de regulament Articolul 18 – alineatul 3 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(3a) De asemenea, statele membre se asigură că organismul de administrare a aeroportului coordonat instituie și aplică sancțiuni efective, proporționale și descurajatoare pentru restituirea după data de bază istorică aprobată a sloturilor pentru sezonul de vară sau, respectiv, sezonul de iarnă următor, sau pentru păstrarea sloturilor neutilizate 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. În acest sens, se respectă următoarele principii: .*

*(a) procedura stabilită la articolul 6 din Directiva 2009/12/CE se aplică înainte de aplicarea de sancțiuni în sensul prezentului alineat. De asemenea, se consultă 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) sancțiunile în cauză nu afectează caracterul nediscriminator și transparent al procesului de alocare a sloturilor și al sistemului de tarife de aeroport;*

*(c) sancțiunile în cauză nu descurajează intrarea pe piață sau dezvoltarea de servicii de către transportatorii aeriene;*

*(d) responsabilitatea transportatorilor aeriene nu este angajată pentru rezervarea infrastructurii aeroportuare fără a o utiliza:*

*- 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 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, precum și*

*- pentru sloturile a căror neutilizare poate fi justificată în temeiul articolului 10 alineatul (5);*

*(e) sancțiunile în cauză sunt comunicate coordonatorului, părților interesate și Comisiei cu cel puțin șase luni înainte de începerea perioadei de planificare orară vizate;*

*(f) sistemul de sancțiuni nu poate presupune venituri pentru organismul de gestionare a aeroportului și are ca unic obiectiv îmbunătățirea eficienței gestionării intervalelor orare.*

*Coordonatorul comunică organismului de administrare a aeroportului toate informațiile necesare pentru punere în aplicare a prezentului alineat.*

*Statele membre pun în aplicare aceste sancțiuni nu mai târziu de un an de la adoptarea prezentului regulament. Acestea informează în mod corespunzător Comisia care va evalua eficacitatea sancțiunilor în cauză. Atunci când un posibil caz de încălcare a alineatelor (2) sau (3) este identificat, prin monitorizarea sloturilor sau printr-un alt mod, atunci transportatorul aerian va fi contactat în scris cu detaliile încălcării presupuse și o cerere de informare cu privire la serviciul aerian sau slotul în cauză. În cazul în care este necesară o sancțiune financiară, aceasta se va aplica fiecărui caz individual în care un transportator aerian nu îndeplinește dispozițiile de la alineatele (2) sau (3) și are o valoare minimă prestabilită, care trebuie determinată de statul membru în cauză. Încălcările multiple ar putea duce la impunerea unei*

*serii de sancțiuni financiare și ar putea avea ca rezultat, de exemplu, dublarea penalității financiare pentru fiecare abuz. Coordonatorul va fi informat corespunzător cu privire la impunerea acestor sancțiuni. Deciziile de impunere a sancțiunilor financiare sunt publicate de coordonator.*

## **Amendamentul 70**

### **Propunere de regulament Articolul 18 – alineatul 4 – paragraful 1**

#### *Textul propus de Comisie*

(4) Fără a aduce atingere articolului 10 alineatul (5), în cazul în care un transportator aerian nu poate să realizeze rata de utilizare **de 85%** definită în articolul 10 alineatul (2), coordonatorul poate să decidă retragerea de la un asemenea transportator aerian a seriei de sloturi în cauză pentru perioada de planificare orară rămasă și să le plaseze în rezervă, după ce îl audiază pe transportatorul aerian implicat.

#### *Amendamentul*

(4) Fără a aduce atingere articolului 10 alineatul (5), în cazul în care un transportator aerian nu poate să realizeze rata de utilizare **de 80%** definită în articolul 10 alineatul (2), coordonatorul poate să decidă retragerea de la un asemenea transportator aerian a seriei de sloturi în cauză pentru perioada de planificare orară rămasă și să le plaseze în rezervă, după ce îl audiază pe transportatorul aerian implicat.

## **Amendamentul 71**

### **Propunere de regulament Articolul 18 – alineatul 4 – paragraful 2**

#### *Textul propus de Comisie*

Fără a aduce atingere articolului 10 alineatul (5), în cazul în care după o perioadă **reprezentând 15%** 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 rezervă pentru perioada de planificare orară rămasă, după ce ascultă punctul de vedere al transportatorului aerian implicat. Coordonatorul poate hotărî să retragă seria de sloturi înainte de încheierea unei perioade echivalente cu **15%** din perioada de valabilitate a seriei

#### *Amendamentul*

Fără a aduce atingere articolului 10 alineatul (5), în cazul în care după o perioadă **reprezentând 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 rezervă pentru perioada de planificare orară rămasă, după ce ascultă punctul de vedere al transportatorului aerian implicat. Coordonatorul poate hotărî să retragă seria de sloturi înainte de încheierea unei perioade echivalente cu **20%** din perioada de valabilitate a seriei

dacă transportatorul nu demonstrează că are intenția să le utilizeze.

dacă transportatorul nu demonstrează că are intenția să le utilizeze.

## Amendamentul 72

### Propunere de regulament Articolul 19 – alineatul 1

#### *Textul propus de Comisie*

(1) Fără a aduce atingere căilor de atac recunoscute de dreptul intern, plângerile referitoare la aplicarea articolului 7 alineatul (2), a articolelor 9, 10, 13 și 17 și a articolului 18 alineatele (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 transport aerian** sau a aeroporturilor sau de către altă parte terță.

#### *Amendamentul*

(1) Fără a aduce atingere căilor de atac recunoscute de dreptul intern, plângerile referitoare la aplicarea articolului 7 alineatul (2), a articolelor 9, 10, 13 și 17 și a articolului 18 alineatele (1), (2), **(3)** 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 **transportatorilor aerieni** sau a aeroporturilor sau de către altă parte terță.

## Amendamentul 73

### Propunere de regulament Articolul 21 – alineatul 1

#### *Textul propus de Comisie*

(1) Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport cu privire la aplicarea prezentului regulament în decurs de cel **mult patru** ani de la intrarea sa în vigoare. Raportul se referă în special la aplicarea articolelor 9, 10, 11 și 13.

#### *Amendamentul*

(1) Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport cu privire la aplicarea prezentului regulament în decurs de cel **mult trei** ani de la intrarea sa în vigoare. Raportul se referă în special la aplicarea articolelor 9, 10, 11 și 13.

#### *Justificare*

*Industria transporturilor aeriene se poate ajusta rapid la modificările de reglementare și, prin urmare, o perioadă de trei ani ar fi suficientă pentru a vedea prima rundă de efecte a regulamentului.*



## **Amendamentul 74**

### **Propunere de regulament Articolul 21 – alineatul 1 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(1a) Comisia monitorizează piețele secundare pentru sloturile bazate pe datele primite de la coordonatori și raportează tendințele relevante, inclusiv pe cele privind conectivitatea regională și intra Uniune în analiza sa anuală a piețelor de transport aerian.***