



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Comisión de Transportes y Turismo

2011/0391(COD)

17.9.2012

ENMIENDAS 44 - 305

Proyecto de informe
Giommaria Uggias
(PE491.255v01-00)

Normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos de la Unión Europea

Propuesta de Reglamento
(COM(2011)0827 – C7-0458/2011 – 2011/0391(COD))

AM\912489ES.doc

PE496.307v01-00

ES

Unida en la diversidad

ES

Enmienda 44

Spyros Danellis, David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento

Considerando 4

Texto de la Comisión

(4) El sistema de asignación de franjas horarias instituido en 1993 no garantiza una asignación y utilización óptimas de las franjas y, por ende, de la capacidad aeroportuaria. En un contexto de congestión aeroportuaria creciente y de desarrollo limitado de nuevas infraestructuras aeroportuarias importantes, las franjas horarias constituyen un recurso de gran valor. El acceso a estos recursos es de importancia vital para la prestación de servicios de transporte aéreo y para el mantenimiento de una competencia efectiva. Teniendo esto en cuenta, la asignación y utilización de franjas horarias puede hacerse más eficaz introduciendo mecanismos de mercado, garantizando que las franjas no utilizadas se pongan a disposición de los operadores interesados lo antes posible y de manera transparente y reforzando los principios de base del sistema, tanto en la asignación como en la gestión y la utilización de las franjas horarias. Al mismo tiempo, **y aunque las franjas históricas responden a la necesidad de estabilidad de horarios de las líneas aéreas, en la futura evaluación de la aplicación del presente Reglamento podría concebirse la introducción gradual de otros mecanismos de mercado tales como la retirada de franjas horarias y la subasta de las mismas.**

Enmienda

(4) El sistema de asignación de franjas horarias instituido en 1993 no garantiza una asignación y utilización óptimas de las franjas y, por ende, de la capacidad aeroportuaria. En un contexto de congestión aeroportuaria creciente y de desarrollo limitado de nuevas infraestructuras aeroportuarias importantes, las franjas horarias constituyen un recurso de gran valor. El acceso a estos recursos es de importancia vital para la prestación de servicios de transporte aéreo y para el mantenimiento de una competencia efectiva. Teniendo esto en cuenta, la asignación y utilización de franjas horarias puede hacerse más eficaz introduciendo mecanismos de mercado, garantizando que las franjas no utilizadas se pongan a disposición de los operadores interesados lo antes posible y de manera transparente y reforzando los principios de base del sistema, tanto en la asignación como en la gestión y la utilización de las franjas horarias. Al mismo tiempo, **debe seguir ponderándose el afán de asignar las franjas horarias de forma eficiente frente a la necesidad de proteger los beneficios externos de los servicios de transporte aéreo y, en particular, el valor que estos generan para las regiones europeas.**

Or. en

Justificación

La subasta primaria de franjas horarias, y hasta cierto punto el comercio secundario de

frangas horarias, beneficiaría a las compañías más grandes y favorecería las rutas de larga distancia más rentables. Hasta que se solucione el problema de capacidad de forma más global, esto irá inevitablemente a costa del acceso de las regiones europeas a los aeropuertos principales y a las correspondientes economías (economías «hub»).

Enmienda 45
James Nicholson

Propuesta de Reglamento
Considerando 4

Texto de la Comisión

(4) El sistema de asignación de franjas horarias instituido en 1993 no garantiza una asignación y utilización óptimas de las franjas y, por ende, de la capacidad aeroportuaria. En un contexto de congestión aeroportuaria creciente y de desarrollo limitado de nuevas infraestructuras aeroportuarias importantes, las franjas horarias constituyen un recurso de gran valor. El acceso a estos recursos es de importancia vital para la prestación de servicios de transporte aéreo y para el mantenimiento de una competencia efectiva. Teniendo esto en cuenta, la asignación y utilización de franjas horarias puede hacerse más eficaz introduciendo mecanismos de mercado, garantizando que las franjas no utilizadas se pongan a disposición de los operadores interesados lo antes posible y de manera transparente y reforzando los principios de base del sistema, tanto en la asignación como en la gestión y la utilización de las franjas horarias. Al mismo tiempo, y aunque las franjas históricas responden a la necesidad de estabilidad de horarios de las líneas aéreas, en la futura evaluación de la aplicación del presente Reglamento podría concebirse la introducción gradual de otros mecanismos de mercado tales como la retirada de franjas horarias y la subasta de las mismas.

Enmienda

(4) El sistema de asignación de franjas horarias instituido en 1993 no garantiza una asignación y utilización óptimas de las franjas y, por ende, de la capacidad aeroportuaria. En un contexto de congestión aeroportuaria creciente y de desarrollo limitado de nuevas infraestructuras aeroportuarias importantes, las franjas horarias constituyen un recurso de gran valor. El acceso a estos recursos es de importancia vital para la prestación de servicios de transporte aéreo y para el mantenimiento de una competencia efectiva. Teniendo esto en cuenta, la asignación y utilización de franjas horarias puede hacerse más eficaz introduciendo mecanismos de mercado, garantizando que las franjas no utilizadas se pongan a disposición de los operadores interesados lo antes posible y de manera transparente y reforzando los principios de base del sistema, tanto en la asignación como en la gestión y la utilización de las franjas horarias. ***Además conviene mantener el acceso a los aeropuertos principales desde los aeropuertos regionales, cuando dichas rutas resulten esenciales para la economía de la región en cuestión.*** Al mismo tiempo, y aunque las franjas históricas responden a la necesidad de estabilidad de horarios de las líneas aéreas, en la futura evaluación de la aplicación del presente Reglamento podría concebirse la

introducción gradual de otros mecanismos de mercado tales como la retirada de franjas horarias y la subasta de las mismas.

Or. en

Enmienda 46
Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Considerando 4

Texto de la Comisión

(4) El sistema de asignación de franjas horarias instituido en 1993 no garantiza una asignación y utilización óptimas de las franjas y, por ende, de la capacidad aeroportuaria. En un contexto de congestión aeroportuaria creciente y de desarrollo limitado de nuevas infraestructuras aeroportuarias importantes, las franjas horarias constituyen un recurso de gran valor. El acceso a estos recursos es de importancia vital para la prestación de servicios de transporte aéreo y para el mantenimiento de una competencia efectiva. Teniendo esto en cuenta, la asignación y utilización de franjas horarias puede hacerse más eficaz introduciendo mecanismos de *mercado*, garantizando que las franjas no utilizadas se pongan a disposición de los operadores interesados lo antes posible y de manera transparente y reforzando los principios de base del sistema, tanto en la asignación como en la gestión y la utilización de las franjas horarias. ***Al mismo tiempo, y aunque las franjas históricas responden a la necesidad de estabilidad de horarios de las líneas aéreas, en la futura evaluación de la aplicación del presente Reglamento podría concebirse la introducción gradual de otros mecanismos de mercado tales como la retirada de franjas horarias y la***

Enmienda

(4) El sistema de asignación de franjas horarias instituido en 1993 no garantiza una asignación y utilización óptimas de las franjas y, por ende, de la capacidad aeroportuaria. En un contexto de congestión aeroportuaria creciente y de desarrollo limitado de nuevas infraestructuras aeroportuarias importantes, las franjas horarias constituyen un recurso de gran valor. El acceso a estos recursos es de importancia vital para la prestación de servicios de transporte aéreo y para el mantenimiento de una competencia efectiva. Teniendo esto en cuenta, la asignación y utilización de franjas horarias puede hacerse más eficaz introduciendo mecanismos de ***intercambio de franjas***, garantizando que las franjas no utilizadas se pongan a disposición de los operadores interesados lo antes posible y de manera transparente y reforzando los principios de base del sistema, tanto en la asignación como en la gestión y la utilización de las franjas horarias.

subasta de las mismas.

Or. fr

Enmienda 47

Christine De Veyrac, Michel Dantin

Propuesta de Reglamento

Considerando 4

Texto de la Comisión

(4) El sistema de asignación de franjas horarias instituido en 1993 no garantiza una asignación y utilización óptimas de las franjas y, por ende, de la capacidad aeroportuaria. En un contexto de congestión aeroportuaria creciente y de desarrollo limitado de nuevas infraestructuras aeroportuarias importantes, las franjas horarias constituyen un recurso de gran valor. El acceso a estos recursos es de importancia vital para la prestación de servicios de transporte aéreo y para el mantenimiento de una competencia efectiva. Teniendo esto en cuenta, la asignación y utilización de franjas horarias puede hacerse más eficaz ***introduciendo mecanismos de mercado***, garantizando que las franjas no utilizadas se pongan a disposición de los operadores interesados lo antes posible y de manera transparente y reforzando los principios de base del sistema, tanto en la asignación como en la gestión y la utilización de las franjas horarias. ***Al mismo tiempo, y aunque las franjas históricas responden a la necesidad de estabilidad de horarios de las líneas aéreas, en la futura evaluación de la aplicación del presente Reglamento podría concebirse la introducción gradual de otros mecanismos de mercado tales como la retirada de franjas horarias y la subasta de las mismas.***

Enmienda

(4) El sistema de asignación de franjas horarias instituido en 1993 no garantiza una asignación y utilización óptimas de las franjas y, por ende, de la capacidad aeroportuaria. En un contexto de congestión aeroportuaria creciente y de desarrollo limitado de nuevas infraestructuras aeroportuarias importantes, las franjas horarias constituyen un recurso de gran valor. El acceso a estos recursos es de importancia vital para la prestación de servicios de transporte aéreo y para el mantenimiento de una competencia efectiva. Teniendo esto en cuenta, la asignación y utilización de franjas horarias puede hacerse más eficaz garantizando que las franjas no utilizadas se pongan a disposición de los operadores interesados lo antes posible y de manera transparente y reforzando los principios de base del sistema, tanto en la asignación como en la gestión y la utilización de las franjas horarias.

Or. fr

Justificación

No cabe justificación alguna para la introducción del comercio secundario a escala europea. No se han previsto las garantías necesarias para un mercado abierto a una auténtica competencia. La monetización del comercio no constituye una respuesta válida al problema de la congestión de los aeropuertos de la UE.

Enmienda 48 **David-Maria Sassoli**

Propuesta de Reglamento **Considerando 6**

Texto de la Comisión

(6) La asignación de franjas horarias en los aeropuertos saturados *debería* continuar basándose en normas imparciales, transparentes y no discriminatorias.

Enmienda

(6) La asignación de franjas horarias en los aeropuertos saturados *debe* continuar basándose en normas imparciales, transparentes y no discriminatorias.

Or. it

Enmienda 49 **Christine De Veyrac, Michel Dantin**

Propuesta de Reglamento **Considerando 7**

Texto de la Comisión

(7) El actual sistema de asignación de franjas horarias debe ser adaptado al desarrollo de los mecanismos de mercado utilizados en algunos aeropuertos para transferir o intercambiar dichas franjas. En su Comunicación al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, relativa a la aplicación del Reglamento (CEE) n° 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios, la Comisión se

Enmienda

suprimido

comprometió a presentar las propuestas oportunas si, por razones relativas a la competencia o a otros aspectos, resultara necesario revisar la legislación vigente.

Or. fr

Justificación

No cabe justificación alguna para la introducción del comercio secundario a escala europea. No se han previsto las garantías necesarias para un mercado abierto a una auténtica competencia. La monetización del comercio no constituye una respuesta válida al problema de la congestión de los aeropuertos de la UE.

Enmienda 50 **Dominique Riquet**

Propuesta de Reglamento **Considerando 8**

Texto de la Comisión

(8) La experiencia demuestra que el comercio secundario de franjas horarias, es decir, el intercambio de franjas mediante compensación monetaria o de otro tipo, no redunda en beneficio de un marco legislativo uniforme y coherente, garante de la transparencia y la defensa de la competencia. Es necesario, por lo tanto, regular el comercio secundario de franjas horarias en la Unión Europea.

Enmienda

(8) La experiencia demuestra que el comercio secundario de franjas horarias, es decir, el intercambio de franjas mediante compensación monetaria o de otro tipo, no redunda en beneficio de un marco legislativo uniforme y coherente, garante de la transparencia y la defensa de la competencia. Es necesario, por lo tanto, regular ***el intercambio de franjas horarias y prohibir*** el comercio secundario de franjas horarias en la Unión Europea.

Or. fr

Enmienda 51
Christine De Veyrac, Michel Dantin

Propuesta de Reglamento
Considerando 8

Texto de la Comisión

Enmienda

(8) La experiencia demuestra que el comercio secundario de franjas horarias, es decir, el intercambio de franjas mediante compensación monetaria o de otro tipo, no redundaría en beneficio de un marco legislativo uniforme y coherente, garante de la transparencia y la defensa de la competencia. Es necesario, por lo tanto, regular el comercio secundario de franjas horarias en la Unión Europea.

suprimido

Or. fr

Justificación

No cabe justificación alguna para la introducción del comercio secundario a escala europea. No se han previsto las garantías necesarias para un mercado abierto a una auténtica competencia. La monetización del comercio no constituye una respuesta válida al problema de la congestión de los aeropuertos de la UE.

Enmienda 52
James Nicholson

Propuesta de Reglamento
Considerando 12

Texto de la Comisión

Enmienda

(12) Conviene igualmente evitar situaciones en que, debido a la carencia de franjas horarias disponibles, los beneficios de la liberalización estén distribuidos de forma desigual y se distorsione la competencia.

(12) Conviene igualmente evitar situaciones en que, debido a la carencia de franjas horarias disponibles, los beneficios de la liberalización estén distribuidos de forma desigual y se distorsione la competencia. ***En situaciones de este tipo debe preverse la posibilidad de intervención del Estado miembro.***

Or. en

Enmienda 53
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Considerando 12

Texto de la Comisión

(12) *Conviene* igualmente evitar situaciones en que, debido a la carencia de franjas horarias disponibles, los beneficios de la liberalización estén distribuidos de forma desigual y se distorsione la competencia.

Enmienda

(12) *Es preciso* igualmente evitar situaciones en que, debido a la carencia de franjas horarias disponibles, los beneficios de la liberalización estén distribuidos de forma desigual y se distorsione la competencia.

Or. it

Enmienda 54
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento
Considerando 12 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(12 bis) El transporte aéreo discrecional contribuye a la cohesión y competitividad regionales. En caso de que las compañías aéreas hayan recurrido de forma regular a franjas horarias para este tipo de transporte en un aeropuerto comprendido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, incluso aunque dichas franjas no impliquen siempre las mismas rutas, debe concederse prioridad a las solicitudes orientadas a un uso continuado de dichas franjas.

Or. en

Justificación

El transporte aéreo discrecional reviste importancia ya que facilita la conexión con las

regiones menos accesibles de Europa, contribuyendo de este modo a su desarrollo, y es preciso reconocer esta función.

Enmienda 55

Michael Gahler, Markus Ferber

Propuesta de Reglamento

Considerando 13

Texto de la Comisión

Enmienda

(13) Los progresos realizados en la consecución del cielo único europeo tienen un impacto importante en el proceso de asignación de franjas horarias. Tanto la imposición de pautas de rendimiento, en virtud de las cuales los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea y los usuarios del espacio aéreo se ajustan a normas de vigilancia y mejora del rendimiento, como la función de gestión de la red, basada en el establecimiento de una red europea de rutas y en la gestión central del tráfico europeo, imponen la actualización de las normas de asignación de las franjas. Se hace necesario, por lo tanto, crear un marco adecuado que permita la intervención del gestor de la red, del organismo de evaluación del funcionamiento y de las autoridades nacionales de supervisión en el procedimiento de fijación de la capacidad aeroportuaria y de los parámetros de coordinación. Debe crearse además una nueva categoría de aeropuerto, el aeropuerto de interés para la red, que permitiría una reacción más eficaz de ésta en situaciones de crisis.

suprimido

Or. en

Enmienda 56
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Considerando 13

Texto de la Comisión

(13) Los progresos realizados en la consecución del cielo único europeo tienen un impacto importante en el proceso de asignación de franjas horarias. Tanto la imposición de pautas de rendimiento, en virtud de las cuales los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea y los usuarios del espacio aéreo se ajustan a normas de vigilancia y mejora del rendimiento, como la función de gestión de la red, basada en el establecimiento de una red europea de rutas y en la gestión central del tráfico europeo, imponen la actualización de las normas de asignación de las franjas. Se hace necesario, por lo tanto, crear un marco adecuado que permita la intervención del gestor de la red, del organismo de evaluación del funcionamiento y de las autoridades nacionales de supervisión en el procedimiento de fijación de la capacidad aeroportuaria y de los parámetros de coordinación. ***Debe crearse además una nueva categoría de aeropuerto, el aeropuerto de interés para la red, que permitiría una reacción más eficaz de ésta en situaciones de crisis.***

Enmienda

(13) Los progresos realizados en la consecución del cielo único europeo tienen un impacto importante en el proceso de asignación de franjas horarias. Tanto la imposición de pautas de rendimiento, en virtud de las cuales los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea y los usuarios del espacio aéreo se ajustan a normas de vigilancia y mejora del rendimiento, como la función de gestión de la red, basada en el establecimiento de una red europea de rutas y en la gestión central del tráfico europeo, imponen la actualización de las normas de asignación de las franjas. Se hace necesario, por lo tanto, crear un marco adecuado que permita la intervención del gestor de la red, del organismo de evaluación del funcionamiento y de las autoridades nacionales de supervisión en el procedimiento de fijación de la capacidad aeroportuaria y de los parámetros de coordinación. ***A tal efecto debe introducirse un sistema de intercambio de datos entre aeropuertos sin designación o coordinadores y los propios coordinadores, a fin de favorecer la gestión y la planificación del tráfico aéreo.***

Or. it

Enmienda 57
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento
Considerando 13

Texto de la Comisión

(13) Los progresos realizados en la consecución del cielo único europeo tienen un impacto importante en el proceso de asignación de franjas horarias. Tanto la imposición de pautas de rendimiento, en virtud de las cuales los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea y los usuarios del espacio aéreo se ajustan a normas de vigilancia y mejora del rendimiento, como la función de gestión de la red, basada en el establecimiento de una red europea de rutas y en la gestión central del tráfico europeo, imponen la actualización de las normas de asignación de las franjas. Se hace necesario, por lo tanto, crear un marco adecuado que permita la intervención del gestor de la red, del organismo de evaluación del funcionamiento y de las autoridades nacionales de supervisión en el procedimiento de fijación de la capacidad aeroportuaria y de los parámetros de coordinación. ***Debe crearse además una nueva categoría de aeropuerto, el aeropuerto de interés para la red, que permitiría una reacción más eficaz de ésta en situaciones de crisis.***

Enmienda

(13) Los progresos realizados en la consecución del cielo único europeo tienen un impacto importante en el proceso de asignación de franjas horarias. Tanto la imposición de pautas de rendimiento, en virtud de las cuales los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea y los usuarios del espacio aéreo se ajustan a normas de vigilancia y mejora del rendimiento, como la función de gestión de la red, basada en el establecimiento de una red europea de rutas y en la gestión central del tráfico europeo, imponen la actualización de las normas de asignación de las franjas. Se hace necesario, por lo tanto, crear un marco adecuado que permita la intervención del gestor de la red, del organismo de evaluación del funcionamiento y de las autoridades nacionales de supervisión en el procedimiento de fijación de la capacidad aeroportuaria y de los parámetros de coordinación.

Or. en

Justificación

No hay necesidad de crear una nueva categoría de aeropuertos, además de los aeropuertos coordinados y de los de horarios facilitados.

Enmienda 58
James Nicholson

Propuesta de Reglamento
Considerando 14

Texto de la Comisión

(14) Con el fin de utilizar mejor la capacidad aeroportuaria y mejorar la puntualidad de los vuelos, es necesario procurar una mayor concordancia entre los planes de vuelo y las franjas horarias.

Enmienda

(14) Con el fin de utilizar mejor la capacidad aeroportuaria y mejorar la puntualidad de los vuelos, es necesario procurar una mayor concordancia entre los planes de vuelo y las franjas horarias, ***siempre y cuando esto no limite el acceso a los aeropuertos principales desde los aeropuertos regionales.***

Or. en

Enmienda 59
Carlo Fidanza, Antonio Cancian, Michael Gahler

Propuesta de Reglamento
Considerando 14

Texto de la Comisión

(14) Con el fin de utilizar mejor la capacidad aeroportuaria y mejorar la puntualidad de los vuelos, es necesario procurar una mayor concordancia entre los planes de vuelo y las franjas horarias.

Enmienda

(14) Con el fin de utilizar mejor la capacidad aeroportuaria y mejorar la puntualidad de los vuelos, es necesario procurar una mayor concordancia entre los planes de vuelo y las franjas horarias. ***Cabe la posibilidad de rechazar los planes de vuelo en caso de indisponibilidad de franjas.***

Or. en

Enmienda 60
Christine De Veyrac, Michel Dantin

Propuesta de Reglamento
Considerando 15

Texto de la Comisión

(15) El Estado miembro responsable del aeropuerto con facilitación de horarios o coordinado debe velar por que se nombre a un facilitador de horarios o un coordinador cuya imparcialidad esté fuera de duda. A tal fin, debe reforzarse el papel de los coordinadores. Es conveniente tener presente la independencia jurídica, organizativa, decisoria y financiera del coordinador frente a todas las partes interesadas, al Estado miembro y a los órganos que dependen de él. Con el fin de evitar que la actividad del coordinador se vea afectada por una falta de recursos humanos, técnicos, financieros o de asesoramiento, el Estado miembro debe velar por que el coordinador disponga de recursos que le permitan el desarrollo de sus actividades.

Enmienda

(15) El Estado miembro responsable del aeropuerto con facilitación de horarios o coordinado debe velar por que se nombre a un facilitador de horarios o un coordinador cuya imparcialidad esté fuera de duda. A tal fin, debe reforzarse el papel de los coordinadores **y de los facilitadores de horarios**. Es conveniente tener presente la independencia jurídica, organizativa, decisoria y financiera del coordinador frente a todas las partes interesadas, al Estado miembro y a los órganos que dependen de él. Con el fin de evitar que la actividad del coordinador **y del facilitador de horarios** se vea afectada por una falta de recursos humanos, técnicos, financieros o de asesoramiento, el Estado miembro debe velar por que el coordinador disponga de recursos que le permitan el desarrollo de sus actividades.

Or. fr

Justificación

Con miras a crear el cargo de coordinador europeo, resultaría útil que se clarificara y reforzara el papel de los coordinadores y los facilitadores de horarios. Además, una mejor interacción entre ambos agentes facilitará la creación del cargo de coordinador a escala europea.

Enmienda 61
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Considerando 16

Texto de la Comisión

(16) Es conveniente imponer nuevas obligaciones a las compañías aéreas en lo relativo a la transmisión de información al coordinador. Deben establecerse sanciones suplementarias en caso de omisión de información o de transmisión de información falsa o engañosa. En el caso de los aeropuertos *de interés para la red*, es procedente que las compañías aéreas estén obligadas a comunicar intenciones de vuelo o cualquier otra información pertinente que solicite el coordinador o el facilitador de horarios.

Enmienda

(16) Es conveniente imponer nuevas obligaciones a las compañías aéreas en lo relativo a la transmisión de información al coordinador. Deben establecerse sanciones suplementarias en caso de omisión de información o de transmisión de información falsa o engañosa. En el caso de los aeropuertos *sin designación específica*, es procedente que las compañías aéreas estén obligadas a comunicar intenciones de vuelo o cualquier otra información pertinente que solicite el coordinador o el facilitador de horarios.

Or. it

Enmienda 62
Christine De Veyrac, Michel Dantin

Propuesta de Reglamento
Considerando 16

Texto de la Comisión

(16) Es conveniente imponer nuevas obligaciones a las compañías aéreas en lo relativo a la transmisión de información al coordinador. Deben establecerse sanciones suplementarias en caso de omisión de información o de transmisión de información falsa o engañosa. En el caso de los aeropuertos de interés para la red, es procedente que las compañías aéreas estén obligadas a comunicar intenciones de vuelo o cualquier otra información pertinente que solicite el coordinador o el facilitador de horarios.

Enmienda

(16) Es conveniente imponer nuevas obligaciones a las compañías aéreas en lo relativo a la transmisión de información al coordinador *y al facilitador de horarios*. Deben establecerse sanciones suplementarias en caso de omisión de información o de transmisión de información falsa o engañosa. En el caso de los aeropuertos de interés para la red, es procedente que las compañías aéreas estén obligadas a comunicar intenciones de vuelo o cualquier otra información pertinente que solicite el coordinador o el facilitador de horarios.

Or. fr

Justificación

Con miras a crear el cargo de coordinador europeo, resultaría útil que se clarificara y reforzara el papel de los coordinadores y los facilitadores de horarios. Además, una mejor interacción entre ambos agentes facilitará la creación del cargo de coordinador a escala europea.

Enmienda 63 **David-Maria Sassoli**

Propuesta de Reglamento **Considerando 17**

Texto de la Comisión

(17) Conviene que la Unión facilite la cooperación entre los coordinadores y los facilitadores de horarios al objeto de permitirles intercambiar buenas prácticas y llegar, *en su momento*, a la creación de un coordinador europeo.

Enmienda

(17) Conviene que la Unión facilite la cooperación entre los coordinadores y los facilitadores de horarios al objeto de permitirles intercambiar buenas prácticas y llegar a la creación de un coordinador europeo único *en cuanto sea posible y en consonancia con la aplicación del cielo único europeo*.

Or. it

Enmienda 64 **Jacqueline Foster**

Propuesta de Reglamento **Considerando 17**

Texto de la Comisión

(17) Conviene que la Unión facilite la cooperación entre los coordinadores y los facilitadores de horarios al objeto de permitirles intercambiar buenas prácticas **y llegar, en su momento, a la creación de un coordinador europeo**.

Enmienda

(17) Conviene que la Unión facilite la cooperación entre los coordinadores y los facilitadores de horarios al objeto de permitirles intercambiar buenas prácticas.

Or. en

Justificación

La propuesta de la Comisión introduce, como concepto nuevo, la figura del coordinador europeo, cuya definición no aparece en ninguna parte, por lo que esta disposición resulta extremadamente imprecisa. Este órgano resultará burocrático, caro e innecesario. Por consiguiente debe suprimirse la referencia al mismo.

Enmienda 65 **David-Maria Sassoli**

Propuesta de Reglamento **Considerando 21**

Texto de la Comisión

(21) El período de validez de una serie de franjas horarias debe limitarse al período de programación de horarios para el que se hubiera concedido la serie. El reconocimiento de prioridades a la hora de asignar una serie de franjas horarias debe surgir, incluso si son históricas, de la concesión o confirmación efectuadas por el coordinador.

Enmienda

(21) El período de validez de una serie de franjas horarias debe limitarse al período de programación de horarios para el que se hubiera concedido la serie. El reconocimiento de prioridades a la hora de asignar una serie de franjas horarias debe surgir, incluso si son históricas, de la concesión o confirmación efectuadas por el coordinador ***sobre la base del cumplimiento de todas las normas previstas en el presente Reglamento en materia de asignación de franjas horarias y de posibilidad de mantenimiento de las mismas durante la temporada siguiente.***

Or. it

Enmienda 66 **Carlo Fidanza, Antonio Cancian**

Propuesta de Reglamento **Considerando 21**

Texto de la Comisión

(21) El período de validez de una serie de franjas horarias debe limitarse al período de programación de horarios para el que se hubiera concedido la serie. El

Enmienda

suprimido

reconocimiento de prioridades a la hora de asignar una serie de franjas horarias debe surgir, incluso si son históricas, de la concesión o confirmación efectuadas por el coordinador.

Or. en

Justificación

Los derechos históricos no se derivan de la asignación sino de la utilización previa de franjas horarias de conformidad con el Reglamento. El coordinador debe limitarse a ejecutar las normas definidas dentro de un marco jurídico.

Enmienda 67
James Nicholson

Propuesta de Reglamento
Considerando 22

Texto de la Comisión

(22) Es necesario mantener disposiciones especiales, *en circunstancias limitadas*, para el mantenimiento de servicios aéreos internos adecuados *en las regiones del Estado miembro o Estados miembros de que se trate cuando se haya impuesto una obligación de servicio público.*

Enmienda

(22) Es necesario mantener disposiciones especiales, *por ejemplo las obligaciones de servicio público (OSP) impuestas en rutas entre aeropuertos regionales y principales*, para el mantenimiento de servicios aéreos internos adecuados *dentro de un* Estado miembro.

Or. en

Enmienda 68
Dominique Riquet, Michel Dantin

Propuesta de Reglamento
Considerando 23

Texto de la Comisión

(23) *Dado que los imperativos medioambientales pueden tenerse en cuenta incluyéndolos entre los parámetros*

Enmienda

suprimido

de coordinación, y que los servicios regionales pueden garantizarse plenamente merced a obligaciones de servicio público, las normas locales no resultan de gran utilidad, según demuestra la experiencia. Por otro lado, no puede excluirse que dichas normas den lugar a discriminaciones en la asignación de franjas horarias. Por consiguiente, conviene limitar el recurso a ellas. Los condicionantes técnicos, operativos, medioambientales o de rendimiento que deban aplicar los coordinadores o los facilitadores deben definirse en los parámetros de coordinación. De este modo, el recurso a las normas locales queda reducido a la supervisión de la utilización de las franjas y a la posibilidad de reducir la longitud de las series de franjas en los casos previstos por el presente Reglamento. Con el fin de promover una mejor utilización de la capacidad aeroportuaria, es conveniente reforzar dos principios básicos de la asignación de franjas: la determinación de la serie de franjas horarias y el cálculo de las franjas históricas. Paralelamente, sería conveniente regular mejor la flexibilidad concedida a las compañías aéreas con el fin de evitar disparidades a la hora de aplicar el presente Reglamento en los diferentes Estados miembros. Conviene, por lo tanto, fomentar una mejor utilización de la capacidad aeroportuaria.

Or. fr

Justificación

Las directrices locales constituyen un instrumento de flexibilidad y reactividad que debe mantenerse bajo el control de la Comisión, en aras de la coherencia global.

Enmienda 69
Eva Lichtenberger

Propuesta de Reglamento
Considerando 23

Texto de la Comisión

(23) Dado que los imperativos medioambientales pueden tenerse en cuenta incluyéndolos entre los parámetros de coordinación, y que los servicios regionales pueden garantizarse plenamente merced a obligaciones de servicio público, las normas locales no resultan de gran utilidad, según demuestra la experiencia. Por otro lado, no puede excluirse que dichas normas den lugar a discriminaciones en la asignación de franjas horarias. Por consiguiente, conviene limitar el recurso a ellas. Los condicionantes técnicos, operativos, medioambientales o de rendimiento que deban aplicar los coordinadores o los facilitadores deben definirse en los parámetros de coordinación. De este modo, el recurso a las normas locales queda reducido a la supervisión de la utilización de las franjas y a la posibilidad de reducir la longitud de las series de franjas en los casos previstos por el presente Reglamento. Con el fin de promover una mejor utilización de la capacidad aeroportuaria, es conveniente reforzar dos principios básicos de la asignación de franjas: la determinación de la serie de franjas horarias y el cálculo de las franjas históricas. Paralelamente, sería conveniente regular mejor la flexibilidad concedida a las compañías aéreas con el fin de evitar disparidades a la hora de aplicar el presente Reglamento en los diferentes Estados miembros. Conviene, por lo tanto, fomentar una mejor utilización de la capacidad aeroportuaria.

Enmienda

(23) Dado que los imperativos medioambientales pueden tenerse en cuenta incluyéndolos entre los parámetros de coordinación, y que los servicios regionales pueden garantizarse plenamente merced a obligaciones de servicio público, las normas locales no resultan de gran utilidad, según demuestra la experiencia. Por otro lado, no puede excluirse que dichas normas den lugar a discriminaciones en la asignación de franjas horarias. Por consiguiente, conviene limitar el recurso a ellas. Los condicionantes técnicos, operativos, medioambientales o de rendimiento que deban aplicar los coordinadores o los facilitadores deben definirse en los parámetros de coordinación. De este modo, el recurso a las normas locales queda reducido a la supervisión de la utilización de las franjas y a la posibilidad de reducir la longitud de las series de franjas en los casos previstos por el presente Reglamento. Con el fin de promover una mejor utilización de la capacidad aeroportuaria, es conveniente reforzar dos principios básicos de la asignación de franjas: la determinación de la serie de franjas horarias y el cálculo de las franjas históricas. Paralelamente, sería conveniente regular mejor la flexibilidad concedida a las compañías aéreas con el fin de evitar disparidades a la hora de aplicar el presente Reglamento en los diferentes Estados miembros. Conviene, por lo tanto, fomentar una mejor utilización de la capacidad aeroportuaria. ***Debe apoyarse la integración de billetes de avión y de ferrocarril para las conexiones ferroviarias más cortas entre aeropuertos.***

Or. en

Enmienda 70
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Considerando 23

Texto de la Comisión

(23) Dado que los imperativos medioambientales pueden tenerse en cuenta incluyéndolos entre los parámetros de coordinación, y que los servicios regionales pueden garantizarse plenamente merced a obligaciones de servicio público, las normas locales no resultan de gran utilidad, según demuestra la experiencia. Por otro lado, no puede excluirse que dichas normas den lugar a discriminaciones en la asignación de franjas horarias. Por consiguiente, conviene limitar el recurso a ellas. Los condicionantes técnicos, operativos, medioambientales o de rendimiento que deban aplicar los coordinadores o los facilitadores deben definirse en los parámetros de coordinación. De este modo, el recurso a las normas locales queda reducido a la supervisión de la utilización de las franjas y a la posibilidad de *reducir* la longitud de las series de franjas en los casos previstos por el presente Reglamento. Con el fin de promover una mejor utilización de la capacidad aeroportuaria, es conveniente reforzar dos principios básicos de la asignación de franjas: la determinación de la serie de franjas horarias y el cálculo de las franjas históricas. Paralelamente, sería conveniente regular mejor la flexibilidad concedida a las compañías aéreas con el fin de evitar disparidades a la hora de aplicar el presente Reglamento en los diferentes Estados miembros. Conviene, por lo tanto, fomentar una mejor utilización de la capacidad aeroportuaria.

Enmienda

(23) Dado que los imperativos medioambientales pueden tenerse en cuenta incluyéndolos entre los parámetros de coordinación, y que los servicios regionales pueden garantizarse plenamente merced a obligaciones de servicio público, las normas locales no resultan de gran utilidad, según demuestra la experiencia. Por otro lado, no puede excluirse que dichas normas den lugar a discriminaciones en la asignación de franjas horarias. Por consiguiente, conviene limitar el recurso a ellas. Los condicionantes técnicos, operativos, medioambientales o de rendimiento que deban aplicar los coordinadores o los facilitadores deben definirse en los parámetros de coordinación. De este modo, el recurso a las normas locales queda reducido a la supervisión de la utilización de las franjas y a la posibilidad de *aumentar* la longitud de las series de franjas en los casos previstos por el presente Reglamento. Con el fin de promover una mejor utilización de la capacidad aeroportuaria, es conveniente reforzar dos principios básicos de la asignación de franjas: la determinación de la serie de franjas horarias y el cálculo de las franjas históricas. Paralelamente, sería conveniente regular mejor la flexibilidad concedida a las compañías aéreas con el fin de evitar disparidades a la hora de aplicar el presente Reglamento en los diferentes Estados miembros. Conviene, por lo tanto, fomentar una mejor utilización de la capacidad aeroportuaria.

Or. it

Enmienda 71
Christine De Veyrac

Propuesta de Reglamento
Considerando 23

Texto de la Comisión

(23) Dado que los imperativos medioambientales pueden tenerse en cuenta incluyéndolos entre los parámetros de coordinación, y que los servicios regionales pueden garantizarse plenamente merced a obligaciones de servicio público, las normas locales no resultan de gran utilidad, según demuestra la experiencia. Por otro lado, no puede excluirse que dichas normas den lugar a discriminaciones en la asignación de franjas horarias. Por consiguiente, conviene limitar el recurso a ellas. Los condicionantes técnicos, operativos, medioambientales o de rendimiento que deban aplicar los coordinadores o los facilitadores deben definirse en los parámetros de coordinación. De este modo, el recurso a las normas locales queda reducido a la supervisión de la utilización de las franjas y a la posibilidad de reducir la longitud de las series de franjas en los casos previstos por el presente Reglamento. Con el fin de promover una mejor utilización de la capacidad aeroportuaria, es conveniente reforzar dos principios básicos de la asignación de franjas: la determinación de la serie de franjas horarias y el cálculo de las franjas históricas. Paralelamente, sería conveniente regular mejor la flexibilidad concedida a las compañías aéreas con el fin de evitar disparidades a la hora de aplicar el presente Reglamento en los diferentes Estados miembros. Conviene, por lo tanto, fomentar una mejor utilización de la capacidad aeroportuaria.

Enmienda

(23) Con el fin de promover una mejor utilización de la capacidad aeroportuaria, es conveniente reforzar dos principios básicos de la asignación de franjas: la determinación de la serie de franjas horarias y el cálculo de las franjas históricas. Paralelamente, sería conveniente regular mejor la flexibilidad concedida a las compañías aéreas con el fin de evitar disparidades a la hora de aplicar el presente Reglamento en los diferentes Estados miembros. Conviene, por lo tanto, fomentar una mejor utilización de la capacidad aeroportuaria.

Or. fr

Justificación

La aplicación de directrices locales permite satisfacer las necesidades específicas de los aeropuertos, con lo que se maximiza la utilización de las capacidades de las infraestructuras de la manera más eficaz posible. Aunque resultaría preferible mantener la longitud de las series de cinco franjas, conviene que estas puedan extenderse a fin de responder a características específicas del tráfico local.

Enmienda 72 **Eva Lichtenberger**

Propuesta de Reglamento **Considerando 23 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(23 bis) La Comisión debe proponer la subasta de franjas en un marco de criterios medioambientales.

Or. en

Enmienda 73 **Petra Kammerevert**

Propuesta de Reglamento **Considerando 24**

Texto de la Comisión

Enmienda

(24) Con el fin de permitir que las compañías aéreas se adapten a situaciones de urgencia extrema, tales como una caída abrupta del tránsito o una crisis económica que afecte gravemente a las actividades de las compañías aéreas durante una parte de importante del período de programación, es procedente que la Comisión adopte medidas de urgencia que garanticen la coherencia de las medidas adoptadas en los aeropuertos coordinados. Estas medidas permitirían que las compañías aéreas mantengan su prioridad en la asignación de las mismas series de franjas en el período

(24) Con el fin de permitir que las compañías aéreas se adapten a situaciones de urgencia extrema, tales como una caída abrupta del tránsito o una crisis económica que afecte gravemente a las actividades de las compañías aéreas durante una parte de importante del período de programación, es procedente que la Comisión adopte medidas de urgencia que garanticen la coherencia de las medidas adoptadas en los aeropuertos coordinados. Estas medidas permitirían que las compañías aéreas mantengan su prioridad en la asignación de las mismas series de franjas en el período

de programación siguiente incluso si no hubieran alcanzado el porcentaje del **85 %**.

de programación siguiente incluso si no hubieran alcanzado el porcentaje del **80 %**.

Or. de

Enmienda 74
Vilja Savisaar-Toomast

Propuesta de Reglamento
Considerando 24

Texto de la Comisión

(24) Con el fin de permitir que las compañías aéreas se adapten a situaciones de urgencia extrema, tales como una caída abrupta del tránsito o una crisis económica que afecte gravemente a las actividades de las compañías aéreas durante una parte de importante del período de programación, es procedente que la Comisión adopte medidas de urgencia que garanticen la coherencia de las medidas adoptadas en los aeropuertos coordinados. Estas medidas permitirían que las compañías aéreas mantengan su prioridad en la asignación de las mismas series de franjas en el período de programación siguiente incluso si no hubieran alcanzado el porcentaje del **85 %**.

Enmienda

(24) Con el fin de permitir que las compañías aéreas se adapten a situaciones de urgencia extrema, tales como una caída abrupta del tránsito o una crisis económica que afecte gravemente a las actividades de las compañías aéreas durante una parte de importante del período de programación, es procedente que la Comisión adopte medidas de urgencia que garanticen la coherencia de las medidas adoptadas en los aeropuertos coordinados. Estas medidas permitirían que las compañías aéreas mantengan su prioridad en la asignación de las mismas series de franjas en el período de programación siguiente incluso si no hubieran alcanzado el porcentaje del **80 %**.

Or. et

Enmienda 75
James Nicholson

Propuesta de Reglamento
Considerando 24

Texto de la Comisión

(24) Con el fin de permitir que las compañías aéreas se adapten a situaciones de urgencia extrema, tales como una caída abrupta del tránsito o una crisis económica

Enmienda

(24) Con el fin de permitir que las compañías aéreas se adapten a situaciones de urgencia extrema, tales como una caída abrupta del tránsito o una crisis económica

que afecte gravemente a las actividades de las compañías aéreas durante una parte de importante del período de programación, es procedente que **la Comisión adopte** medidas de urgencia que garanticen la coherencia de las medidas adoptadas en los aeropuertos coordinados. Estas medidas permitirían que las compañías aéreas mantengan su prioridad en la asignación de las mismas series de franjas en el período de programación siguiente incluso si no hubieran alcanzado el porcentaje del 85 %.

que afecte gravemente a las actividades de las compañías aéreas durante una parte de importante del período de programación, es procedente que **los Estados miembros adopten** medidas de urgencia que garanticen la coherencia de las medidas adoptadas en los aeropuertos coordinados. Estas medidas permitirían que las compañías aéreas mantengan su prioridad en la asignación de las mismas series de franjas en el período de programación siguiente incluso si no hubieran alcanzado el porcentaje del 85 %.

Or. en

Enmienda 76
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Considerando 24

Texto de la Comisión

(24) Con el fin de permitir que las compañías aéreas se adapten a situaciones de urgencia extrema, tales como una caída abrupta del tránsito o una crisis económica que afecte gravemente a las actividades de las compañías aéreas durante una parte de importante del período de programación, es procedente que la Comisión adopte medidas de urgencia que garanticen la coherencia de las medidas adoptadas en los aeropuertos coordinados. Estas medidas permitirían que las compañías aéreas mantengan su prioridad en la asignación de las mismas series de franjas en el período de programación siguiente incluso si no hubieran alcanzado el porcentaje del 85 %.

Enmienda

(24) Con el fin de permitir que las compañías aéreas se adapten a situaciones de urgencia extrema, tales como una caída abrupta del tránsito o una crisis económica que afecte gravemente a las actividades de las compañías aéreas durante una parte de importante del período de programación, es procedente que la Comisión adopte medidas de urgencia que garanticen la coherencia de las medidas adoptadas en los aeropuertos coordinados. Estas medidas permitirían que **la Comisión rebaje el umbral de utilización de las franjas horarias por debajo del 85 %, permitiendo de este modo que** las compañías aéreas mantengan su prioridad en la asignación de las mismas series de franjas en el período de programación siguiente **al período de programación en que alcancen el mencionado umbral.**

Or. it

Enmienda 77
Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Considerando 24

Texto de la Comisión

(24) Con el fin de permitir que las compañías aéreas se adapten a situaciones de urgencia extrema, tales como una caída abrupta del tránsito o una crisis económica que afecte gravemente a las actividades de las compañías aéreas durante una parte de importante del período de programación, es procedente que la Comisión adopte medidas de urgencia que garanticen la coherencia de las medidas adoptadas en los aeropuertos coordinados. Estas medidas permitirían que las compañías aéreas mantengan su prioridad en la asignación de las mismas series de franjas en el período de programación siguiente incluso si no hubieran alcanzado el porcentaje del **85 %**.

Enmienda

(24) Con el fin de permitir que las compañías aéreas se adapten a situaciones de urgencia extrema, tales como una caída abrupta del tránsito o una crisis económica que afecte gravemente a las actividades de las compañías aéreas durante una parte de importante del período de programación, es procedente que la Comisión adopte medidas de urgencia que garanticen la coherencia de las medidas adoptadas en los aeropuertos coordinados. Estas medidas permitirían que las compañías aéreas mantengan su prioridad en la asignación de las mismas series de franjas en el período de programación siguiente incluso si no hubieran alcanzado el porcentaje del **80 %**.

Or. fr

Enmienda 78
Christine De Veyrac, Michel Dantin

Propuesta de Reglamento
Considerando 24

Texto de la Comisión

(24) Con el fin de permitir que las compañías aéreas se adapten a situaciones de urgencia extrema, tales como una caída abrupta del tránsito o una crisis económica que afecte gravemente a las actividades de las compañías aéreas durante una parte de importante del período de programación, es procedente que la Comisión adopte medidas de urgencia que garanticen la

Enmienda

(24) Con el fin de permitir que las compañías aéreas se adapten a situaciones de urgencia extrema, tales como una caída abrupta del tránsito o una crisis económica que afecte gravemente a las actividades de las compañías aéreas durante una parte de importante del período de programación, es procedente que la Comisión adopte medidas de urgencia que garanticen la

coherencia de las medidas adoptadas en los aeropuertos coordinados. Estas medidas permitirían que las compañías aéreas mantengan su prioridad en la asignación de las mismas series de franjas en el período de programación siguiente incluso si no hubieran alcanzado el porcentaje del **85 %**.

coherencia de las medidas adoptadas en los aeropuertos coordinados. Estas medidas permitirían que las compañías aéreas mantengan su prioridad en la asignación de las mismas series de franjas en el período de programación siguiente incluso si no hubieran alcanzado el porcentaje del **80 %**.

Or. fr

Justificación

El aumento del índice de utilización de la serie de franjas horarias hasta un 85 % parece excesivo e inadecuado como respuesta a los problemas de congestión. Con este índice, las compañías se verían obligadas a volar con aviones vacíos con tal de no perder su serie, lo cual no responde en absoluto a los imperativos de consideración del impacto medioambiental de este modo de transporte. Por consiguiente, el índice no parece entrañar ventaja económica o medioambiental alguna. Debe mantenerse, por tanto, una proporción 80/20 para el índice de utilización de las series.

Enmienda 79

Carlo Fidanza, Antonio Cancian, Luis de Grandes Pascual, Michael Gahler, Corien Wortmann-Kool

Propuesta de Reglamento Considerando 24

Texto de la Comisión

(24) Con el fin de permitir que las compañías aéreas se adapten a situaciones de urgencia extrema, tales como una caída abrupta del tránsito o una crisis económica que afecte gravemente a las actividades de las compañías aéreas durante una parte *de* importante del período de programación, es procedente que la Comisión adopte medidas de urgencia que garanticen la coherencia de las medidas adoptadas en los aeropuertos coordinados. Estas medidas permitirían que las compañías aéreas mantengan su prioridad en la asignación de las mismas series de franjas en el período de programación siguiente incluso si no hubieran alcanzado el porcentaje del **85 %**.

Enmienda

(24) Con el fin de permitir que las compañías aéreas se adapten a situaciones de urgencia extrema, tales como una caída abrupta del tránsito o una crisis económica que afecte gravemente a las actividades de las compañías aéreas durante una parte importante del período de programación, es procedente que la Comisión adopte medidas de urgencia que garanticen la coherencia de las medidas adoptadas en los aeropuertos coordinados. Estas medidas permitirían que las compañías aéreas mantengan su prioridad en la asignación de las mismas series de franjas en el período de programación siguiente incluso si no hubieran alcanzado el porcentaje del **80 %**.

Justificación

El paso de la norma mundialmente aceptada de «usar o perder» («use it or lose it») del 80/20, la proporción propuesta de 85/15 privará a las compañías aéreas de la capacidad de hacer frente a imprevistos ajenos a su control (condiciones meteorológicas, retrasos en el CTA, problemas técnicos, etc.), que pueden obligarlas a cancelar vuelos. Resulta aconsejable mantener la situación actual en este sentido.

Enmienda 80
Inés Ayala Sender

Propuesta de Reglamento
Considerando 24 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(24 bis) El presente Reglamento debe tener en cuenta los requisitos de flexibilidad necesarios para que la aviación de negocios, así como los vuelos chárter, operen vuelos no regulares, especialmente dada la imposibilidad de que estos operadores establezcan una reserva de franjas horarias sobre las base de derechos históricos.

Or. es

Justificación

Esta enmienda retoma el texto presentada por el ponente en su informe (enmienda 12) incluyendo, además de los vuelos de negocios, los vuelos chárter, que tienen la misma problemática en la adjudicación de franjas horarias.

Enmienda 81
Michael Gahler, Markus Ferber

Propuesta de Reglamento
Considerando 25

Texto de la Comisión

Enmienda

(25) El papel desempeñado por el Comité de coordinación debe ser doblemente reforzado. Por una parte, el gestor de la red, el organismo de evaluación del funcionamiento y la autoridad nacional de supervisión deberían ser invitados a asistir a las reuniones del Comité. Por otra parte, el Comité podría, entre otras funciones, hacer propuestas o recomendaciones al coordinador y al Estado miembro sobre cualquier cuestión relativa a la capacidad del aeropuerto, especialmente si atañe a la consecución del cielo único europeo o al funcionamiento de la red europea de gestión del tránsito aéreo. El Comité puede también facilitar al organismo de evaluación del funcionamiento y a la autoridad nacional de supervisión dictámenes acerca de los nexos que existen entre los parámetros de coordinación y los indicadores de rendimiento propuestos a los proveedores de servicios de navegación aérea.

suprimido

Or. en

Enmienda 82
Michel Dantin

Propuesta de Reglamento
Considerando 26

Texto de la Comisión

Enmienda

(26) La experiencia demuestra que un número significativo de franjas horarias son devueltas al fondo de reserva

suprimido

demasiado tarde para poder reasignarlas de forma provechosa. Es conveniente, por lo tanto, exhortar al organismo de gestión del aeropuerto a que utilice el sistema de tasas aeroportuarias para desalentar este tipo de prácticas. Ahora bien, al recurrir a este mecanismo, el organismo de gestión del aeropuerto no debería desalentar la entrada en el mercado de compañías aéreas ni el desarrollo de los servicios de éstas.

Or. fr

Justificación

Un sistema de sanciones ex ante supondría la creación de barreras a la entrada en el mercado, lo cual podría ser perjudicial para la competencia de las compañías aéreas europeas en su conjunto. Dicho sistema ex ante constituye una nueva carga de tesorería que penalizaría de forma indiscriminada todas las compañías aéreas, incluidas aquellas que se ajustan a las normas vigentes. Es preciso centrarse en un sistema ex post, que penalice las compañías que no respeten las reglas del juego.

Enmienda 83 **David-Maria Sassoli**

Propuesta de Reglamento **Considerando 26**

Texto de la Comisión

(26) La experiencia demuestra que un número significativo de franjas horarias son devueltas al fondo de reserva demasiado tarde para poder reasignarlas de forma provechosa. Es conveniente, por lo tanto, exhortar al organismo de gestión del aeropuerto a que utilice *el sistema de tasas aeroportuarias para desalentar este tipo de prácticas*. Ahora bien, al recurrir a *este mecanismo*, el organismo de gestión del aeropuerto no debería desalentar la entrada en el mercado de compañías aéreas ni el desarrollo de los servicios de éstas.

Enmienda

(26) La experiencia demuestra que un número significativo de franjas horarias son devueltas al fondo de reserva demasiado tarde para poder reasignarlas de forma provechosa. Es conveniente, por lo tanto, exhortar al organismo de gestión del aeropuerto a que utilice *sistemas de instrumentos financieros y refuerce considerablemente el régimen de sanciones actualmente en vigor a fin de disuadir a las compañías aéreas de recurrir a tales prácticas*. Ahora bien, al recurrir a *estos mecanismos*, el organismo de gestión del aeropuerto no debería

desalentar la entrada en el mercado de compañías aéreas ni el desarrollo de los servicios de éstas.

Or. it

Enmienda 84
Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Considerando 26

Texto de la Comisión

(26) La experiencia demuestra que un número significativo de franjas horarias son devueltas al fondo de reserva demasiado tarde para poder reasignarlas de forma provechosa. Es conveniente, por lo tanto, ***exhortar al organismo de gestión del aeropuerto a que utilice el sistema de tasas aeroportuarias*** para desalentar este tipo de prácticas. Ahora bien, al recurrir a ***este mecanismo***, el organismo de gestión del aeropuerto no debería desalentar la entrada en el mercado de compañías aéreas ni el desarrollo de los servicios de éstas.

Enmienda

(26) La experiencia demuestra que un número significativo de franjas horarias son devueltas al fondo de reserva demasiado tarde para poder reasignarlas de forma provechosa. Es conveniente, por lo tanto, ***establecer mecanismos de sanción*** para desalentar este tipo de prácticas. Ahora bien, al recurrir a ***estos mecanismos***, el organismo de gestión del aeropuerto no debería desalentar la entrada en el mercado de compañías aéreas ni el desarrollo de los servicios de éstas.

Or. fr

Enmienda 85
Christine De Veyrac

Propuesta de Reglamento
Considerando 26

Texto de la Comisión

(26) La experiencia demuestra que un número significativo de franjas horarias son devueltas al fondo de reserva demasiado tarde para poder reasignarlas de forma provechosa. Es conveniente, por lo tanto, ***exhortar al organismo de gestión***

Enmienda

(26) La experiencia demuestra que un número significativo de franjas horarias son devueltas al fondo de reserva demasiado tarde para poder reasignarlas de forma provechosa. Es conveniente, por lo tanto, ***alentar una mejor aplicación de las***

del aeropuerto a que utilice el sistema de tasas aeroportuarias para desalentar este tipo de prácticas. Ahora bien, al recurrir a este mecanismo, el organismo de gestión del aeropuerto no debería desalentar la entrada en el mercado de compañías aéreas ni el desarrollo de los servicios de éstas.

actuales sanciones ex post, para desalentar a las compañías aéreas respecto de la adopción de este tipo de prácticas.

Or. fr

Justificación

El hecho de imponer sanciones adicionales en caso de devolución tardía de franjas no utilizadas parece desproporcionado. Bastaría con reforzar el sistema de sanciones ex post previsto en el artículo 18 de la propuesta. La introducción de un procedimiento administrativo de este tipo par crear dicha sanción ex ante complicaría innecesariamente el procedimiento para todas las partes implicadas. Además, parece difícil evaluar los costes en que puedan incurrir los aeropuertos.

Enmienda 86
Inés Ayala Sender

Propuesta de Reglamento
Considerando 26 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(26 bis) Con objeto mejorar la capacidad aeroportuaria, conviene introducir en el Reglamento la posibilidad de que los Estados miembros puedan utilizar los ingresos obtenidos por la venta de franjas horarias en el mercado secundario con vistas a optimizar el tráfico aéreo y desarrollar nuevas infraestructuras.

Or. es

Justificación

Esta enmienda complementa con un nuevo considerando la posibilidad que introduce el ponente para permitir destinar parte de las ganancias por comercialización de las franjas horarias para mejorar e incrementar la capacidad aeroportuaria.

Enmienda 87
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Considerando 28

Texto de la Comisión

(28) Las disposiciones del presente Reglamento no deben contravenir las normas sobre competencia establecidas en el Tratado, en particular en sus artículos 101, 102 y 106.

Enmienda

(No afecta a la versión española.)

Or. it

Enmienda 88
Artur Zasada, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Propuesta de Reglamento
Considerando 30

Texto de la Comisión

(30) Es conveniente delegar a la Comisión poderes para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, con el fin de precisar los métodos de elaboración de un estudio de la capacidad y la demanda. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos.

Enmienda

(30) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión.

Or. en

Enmienda 89
Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento
Considerando 33

Texto de la Comisión

(33) El procedimiento de examen debe utilizarse para la adopción de actos de ejecución relativos **a la creación de un coordinador europeo**, al modelo de informe anual de actividades del coordinador y del facilitador de horarios y a la decisión de que uno o varios Estados miembros tomen medidas para poner fin a la actitud discriminatoria de un tercer país respecto a las compañías aéreas de la Unión.

Enmienda

(33) El procedimiento de examen debe utilizarse para la adopción de actos de ejecución relativos al modelo de informe anual de actividades del coordinador y del facilitador de horarios y a la decisión de que uno o varios Estados miembros tomen medidas para poner fin a la actitud discriminatoria de un tercer país respecto a las compañías aéreas de la Unión.

Or. en

Justificación

La propuesta de la Comisión introduce, como concepto nuevo, la figura del coordinador europeo, cuya definición no aparece en ninguna parte, por lo que esta disposición resulta extremadamente imprecisa. Este órgano resultará burocrático, caro e innecesario. Por consiguiente debe suprimirse la referencia al mismo.

Enmienda 90
Dominique Vlasto

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 2 – letra a

Texto de la Comisión

a) una compañía aérea que solicite, dentro de una serie de franjas horarias, una franja horaria en un aeropuerto para cualquier día y que dispondría, en caso de que se le concediese la solicitud, de menos de **cinco franjas** en dicho aeropuerto para ese día; o bien

Enmienda

a) una compañía aérea que solicite, dentro de una serie de franjas horarias, una franja horaria en un aeropuerto para cualquier día y que dispondría, en caso de que se le concediese la solicitud, de menos de **nueve franjas** en dicho aeropuerto para ese día; o bien

Or. fr

Justificación

Las disposiciones aplicables a los «nuevos entrantes» pretenden fomentar una competencia libre y justa en el mercado europeo. El hecho de prever una norma específica en relación con el número máximo de franjas horarias de las que hay que disponer para ser considerado un «nuevo entrante» favorecería a determinadas compañías. A fin de evitar esta distorsión de la competencia, es preciso aplicar una única norma, independientemente de si los vuelos se efectúan en una ruta europea o internacional.

Enmienda 91

Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 2 – letra a

Texto de la Comisión

a) una compañía aérea que solicite, dentro de una serie de franjas horarias, una franja horaria en un aeropuerto para cualquier día y que dispondría, en caso de que se le concediese la solicitud, de menos de **cinco franjas** en dicho aeropuerto para ese día; o bien

Enmienda

a) una compañía aérea que solicite, dentro de una serie de franjas horarias, una franja horaria en un aeropuerto para cualquier día y que dispondría, en caso de que se le concediese la solicitud, de menos de **nueve franjas** en dicho aeropuerto para ese día; o bien

Or. en

Justificación

El número máximo de que pueda disponer un nuevo entrante en un aeropuerto o en una ruta europea debe ser el mismo. El hecho de mantener aquí la cifra de cinco al tiempo que se establece en nueve el número máximo de franjas en una ruta europea (como en el artículo 2, apartado 2, letra b)) supondría una discriminación de las compañías no europeas a la hora de acceder a la condición de «nuevo entrante».

Enmienda 92
Dominique Vlasto

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 2 – letra b – parte introductoria

Texto de la Comisión

Enmienda

b) una compañía aérea que solicite una serie de franjas horarias para efectuar un servicio regular de pasajeros sin escalas entre dos aeropuertos de la Unión Europea en los que un máximo de otras dos compañías aéreas efectúen el mismo servicio regular sin escalas entre dichos aeropuertos ese día y que dispondría, en caso de que se le concediese la solicitud, de menos de nueve franjas en dicho aeropuerto y en ese día para dicho servicio sin escalas;

suprimida

Or. fr

Justificación

Las disposiciones aplicables a los «nuevos entrantes» pretenden fomentar una competencia libre y justa en el mercado europeo. El hecho de prever una norma específica en relación con el número máximo de franjas horarias de las que hay que disponer para ser considerado un «nuevo entrante» favorecería a determinadas compañías. A fin de evitar esta distorsión de la competencia, es preciso aplicar una única norma, independientemente de si los vuelos se efectúan en una ruta europea o internacional.

Enmienda 93
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 3

Texto de la Comisión

Enmienda

3) «período de programación de horarios»:
la estación de verano o de invierno,
utilizada en la programación horaria de las
compañías aéreas conforme a las normas y
directrices establecidas por el *sector* de los

(No afecta a la versión española.)

transportes aéreos a escala mundial;

Or. en

Enmienda 94

Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 6

Texto de la Comisión

6) «grupo de compañías aéreas»: dos o más compañías aéreas que realizan servicios conjuntos, operaciones de franquicia *o de* reparto de códigos en la *explotación de un servicio aéreo determinado*;

Enmienda

6) «grupo de compañías aéreas»: dos o más compañías aéreas que realizan servicios conjuntos, operaciones de franquicia, reparto de códigos, *o un consorcio, en caso de operadores no regulares* en la *utilización de una franja horaria determinada*;

Or. en

Justificación

Resulta fundamental que los operadores no regulares y de la aviación de negocios puedan acogerse a las mismas oportunidades en virtud de las nuevas normas que los operadores regulares.

Enmienda 95

Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 9

Texto de la Comisión

9) «aeropuerto de interés para la red», un aeropuerto que no sufre problemas de saturación pero que, en caso de aumento súbito y significativo del tránsito, o de reducción súbita y significativa de su capacidad, podría tener una incidencia en el funcionamiento de la red europea de

Enmienda

suprimido

gestión del tránsito aéreo (denominada en lo sucesivo «la red»), contemplada en el artículo 6 del Reglamento (CE) n° 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo;

Or. en

Justificación

El concepto de aeropuerto de interés para la red resulta innecesario e inoportuno en el marco del Reglamento sobre las franjas horarias. El Reglamento sobre las franjas horarias tiene por objeto gestionar la asignación de franjas en los aeropuertos saturados, mientras que el concepto de aeropuerto de interés para la red introduce unos requisitos de transmisión de informes no definidos (cargas administrativas) para los aeropuertos no saturados que no están sujetos a la coordinación de franjas o la facilitación de horarios.

Enmienda 96
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 9

Texto de la Comisión

Enmienda

9) «aeropuerto de interés para la red», un aeropuerto que no sufre problemas de saturación pero que, en caso de aumento súbito y significativo del tránsito, o de reducción súbita y significativa de su capacidad, podría tener una incidencia en el funcionamiento de la red europea de gestión del tránsito aéreo (denominada en lo sucesivo «la red»), contemplada en el artículo 6 del Reglamento (CE) n° 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo;

suprimido

Or. it

Enmienda 97
Debora Serracchiani

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 13

Texto de la Comisión

13) «serie de franjas horarias»: como mínimo 15 franjas horarias **de un período de programación de verano, o 10 de uno de invierno, solicitadas para la misma hora, el mismo día de la semana, durante varias semanas** consecutivas, y asignada por el coordinador **de esta forma o, si ello no fuera posible, a aproximadamente la misma hora;**

Enmienda

13) **a efectos del período de programación de verano, se entenderá por** «serie de franjas horarias»: como mínimo 15 franjas horarias, **de las que al menos 5 serán consecutivas, salvo pacto en contrario a través de una norma local. A efectos del período de programación de invierno, se entenderá por «serie de franjas horarias»:** como mínimo 10 franjas horarias, **de las que al menos 5 serán** consecutivas, **salvo pacto en contrario a través de una norma local. La franja** asignada por el coordinador **se aplicará a** la misma hora **del día y el mismo día de la semana;**

Or. en

Justificación

La norma ha de ser de 15 franjas, de las cuales 5 consecutivas, para la temporada de verano, y 10 para la temporada de invierno. Cualquier desviación de la norma podrá debatirse entre los miembros del comité de coordinación del aeropuerto y reglamentarse a través de una norma local. Con esto se lograría más flexibilidad para atender a las necesidades específicas de las compañías aéreas y los aeropuertos, y se apoyaría plenamente el principio del máximo aprovechamiento de la capacidad existente.

Enmienda 98
Vilja Savisaar-Toomast

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 13

Texto de la Comisión

13) «serie de franjas horarias»: como mínimo **15 franjas horarias de un período de programación de verano, o 10 de uno**

Enmienda

13) «serie de franjas horarias»: como mínimo **5 franjas horarias** solicitadas para la misma hora, el mismo día de la semana,

de invierno, solicitadas para la misma hora, el mismo día de la semana, durante varias semanas consecutivas, y asignada por el coordinador de esta forma o, si ello no fuera posible, a aproximadamente la misma hora;

durante varias semanas consecutivas, y asignada por el coordinador de esta forma o, si ello no fuera posible, a aproximadamente la misma hora;

Or. en

Enmienda 99
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 13

Texto de la Comisión

13) «serie de franjas horarias»: como mínimo **15 franjas horarias de un período de programación de verano, o 10 de uno de invierno**, solicitadas para la misma hora, el mismo día de la semana, durante varias semanas consecutivas, y asignada por el coordinador de esta forma o, si ello no fuera posible, a aproximadamente la misma hora;

Enmienda

13) «serie de franjas horarias»: como mínimo **5 franjas horarias** solicitadas para la misma hora, el mismo día de la semana, durante varias semanas consecutivas, y asignada por el coordinador de esta forma o, si ello no fuera posible, a aproximadamente la misma hora. **Cuando un aeropuerto alcance un grado de saturación del 80 % en semanas de pico y del 70 % en semanas de valle, dicho aeropuerto podrá introducir una norma de saturación local con objeto de alargar la serie de franjas que puedan acogerse a la noción de período histórico;**

Or. en

Enmienda 100
Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 13

Texto de la Comisión

13) «serie de franjas horarias»: como mínimo **15 franjas horarias de un período**

Enmienda

13) «serie de franjas horarias»: como mínimo **5 franjas horarias** solicitadas para

de programación de verano, o 10 de uno de invierno, solicitadas para la misma hora, el mismo día de la semana, durante varias semanas consecutivas, y asignada por el coordinador de esta forma o, si ello no fuera posible, a aproximadamente la misma hora;

la misma hora, el mismo día de la semana, durante varias semanas consecutivas, y asignada por el coordinador de esta forma o, si ello no fuera posible, a aproximadamente la misma hora.

Or. fr

Justificación

Una serie más larga de franjas haría excesivamente rígida la coordinación.

Enmienda 101

Marian-Jean Marinescu

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 13

Texto de la Comisión

13) «serie de franjas horarias»: como mínimo **15 franjas horarias de un período de programación de verano, o 10 de uno de invierno**, solicitadas para la misma hora, el mismo día de la semana, durante varias semanas consecutivas, y asignada por el coordinador de esta forma o, si ello no fuera posible, a aproximadamente la misma hora;

Enmienda

13) «serie de franjas horarias»: como mínimo **5 franjas horarias** solicitadas para la misma hora, el mismo día de la semana, durante varias semanas consecutivas, y asignada por el coordinador de esta forma o, si ello no fuera posible, a aproximadamente la misma hora;

Or. en

Enmienda 102

Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 13

Texto de la Comisión

13) «serie de franjas horarias»: como mínimo 15 franjas horarias **de un período**

Enmienda

13) **a efectos del período de programación de verano, se entenderá por** «serie de

de programación de verano, o 10 de uno de invierno, solicitadas para la misma hora, el mismo día de la semana, durante varias semanas consecutivas, y asignada por el coordinador de esta forma o, si ello no fuera posible, a aproximadamente la misma hora;

franja horarias»: como mínimo 15 franjas horarias, *de las que al menos 5 serán consecutivas, salvo pacto en contrario a través de una norma local. A efectos del período de programación de invierno, se entenderá por «serie de franjas horarias»: como mínimo 10 franjas horarias, de las que al menos 5 serán consecutivas, salvo pacto en contrario a través de una norma local. La franja* asignada por el coordinador *se aplicará a la misma hora del día y el mismo día de la semana o, si ello no fuera posible, a aproximadamente la misma hora;*

Or. en

Justificación

Una prolongación considerable de la serie sería anticompetitiva, y consolidaría unas posiciones dominantes de las líneas aéreas en los aeropuertos nacionales al reducir los derechos históricos de los competidores. Podría complicar las posibilidades de optar por una serie, si una compañía histórica dispone de su serie en mitad de la temporada, otros operadores podrían tener problemas a la hora de disponer de suficientes semanas consecutivas para optar por una serie, lo que redundaría en perjuicio de la aviación de negocios y de las compañías aéreas más pequeñas.

Enmienda 103

Christine De Veyrac, Michel Dantin

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 13

Texto de la Comisión

13) «serie de franjas horarias»: como mínimo **15 franjas horarias de un período de programación de verano, o 10 de uno de invierno**, solicitadas para la misma hora, el mismo día de la semana, durante varias semanas consecutivas, y asignada por el coordinador de esta forma o, si ello no fuera posible, a aproximadamente la misma hora;

Enmienda

13) «serie de franjas horarias»: como mínimo **5 franjas horarias** solicitadas **regularmente** para la misma hora, el mismo día de la semana, durante varias semanas consecutivas, y asignada **regularmente** por el coordinador de esta forma o, si ello no fuera posible, a aproximadamente la misma hora.

Or. fr

Justificación

El hecho de extender la longitud de las series de franjas haría más rígida la coordinación y afectaría a la flexibilidad que requieren muchos agentes. No obstante, cabría la posibilidad de extender las series de franjas con arreglo a las directrices locales y en respuesta a necesidades locales específicas. Con esto se restablece el enfoque adoptado en el marco del Reglamento (CEE) n° 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993.

Enmienda 104

Carlo Fidanza, Antonio Cancian, Luis de Grandes Pascual, Corien Wortmann-Kool

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 13

Texto de la Comisión

13) «serie de franjas horarias»: como mínimo **15 franjas horarias de un período de programación de verano, o 10 de uno de invierno**, solicitadas para la misma hora, el mismo día de la semana, durante **varias semanas consecutivas**, y asignada por el coordinador de esta forma o, si ello no fuera posible, a aproximadamente la misma hora;

Enmienda

13) «serie de franjas horarias»: como mínimo **5 franjas horarias** solicitadas **regularmente** para la misma hora, el mismo día de la semana, durante **el mismo período de programación**, y asignada por el coordinador de esta forma o, si ello no fuera posible, a aproximadamente la misma hora, **salvo pacto en contrario a través de una norma local en las condiciones contempladas en el artículo 9, apartado 8, del presente Reglamento**;

Or. en

Justificación

Una serie de franjas horarias se define a escala mundial como un mínimo de 5 franjas (Directrices mundiales en materia de franjas horarias). El hecho de introducir una norma diferente en Europa no resultaría práctico, dado el carácter mundial de la aviación. No obstante, en determinadas circunstancias específicas, cabe la posibilidad de aplicar normas locales.

Enmienda 105
Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 18

Texto de la Comisión

Enmienda

18) «servicio aéreo no regular programado»: una serie de vuelos que no se ajusta a todas las condiciones establecidas en el artículo 2, apartado 16, del Reglamento (CE) n° 1008/2008, pero que se opera con una regularidad o frecuencia tales que forma parte de una serie sistemática evidente;

suprimido

Or. en

Justificación

Los cambios propuestos en el artículo 9, apartado 3, y el artículo 10, apartado 2, hacen innecesaria la definición de «servicios aéreos no regulares programados». De esta forma se simplifica un texto jurídico de por sí complejo. La definición de estos servicios sigue siendo poco clara, y esta falta de claridad podría dar lugar a interpretaciones divergentes de una noción que no resulta necesaria.

Enmienda 106
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 18

Texto de la Comisión

Enmienda

18) «servicio aéreo no regular programado»: una serie de vuelos que no se ajusta a todas las condiciones establecidas en el artículo 2, apartado 16, del Reglamento (CE) n° 1008/2008, pero que se opera con una regularidad o frecuencia tales que forma parte de una serie sistemática evidente;

suprimido

Or. it

Enmienda 107

Carlo Fidanza, Antonio Cancian, Christine De Veyrac

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 18

Texto de la Comisión

18) «servicio aéreo no regular **programado**»: **una serie de vuelos** que no se ajusta a todas las condiciones establecidas en el artículo 2, apartado 16, del Reglamento (CE) nº 1008/2008, **pero que se opera con una regularidad o frecuencia tales que forma parte de una serie sistemática evidente**;

Enmienda

18) «servicio aéreo no regular»: **un vuelo** que no se ajusta a todas las condiciones establecidas en el artículo 2, apartado 16, del Reglamento (CE) nº 1008/2008;

Or. en

Justificación

Resulta fundamental que se incluya una mejor conexión con las actividades de la aviación de negocios mediante la inclusión de la definición de «servicio aéreo no regular», ya que el Reglamento se aplicará y afectará al sector de la aviación de negocios.

Enmienda 108

Philippe De Backer, Gesine Meissner

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 18 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

18 bis) «servicio aéreo no regular»: un vuelo que no se ajusta a todas las condiciones establecidas en el artículo 2, apartado 16, del Reglamento (CE) nº 1008/2008;

Or. en

Justificación

La aviación de negocios tiene un modus operandi particular. La mayoría de las operaciones de la aviación de negocios no pueden incluirse en la noción de «servicios aéreos no regulares programados». Dado que el nuevo Reglamento sobre las franjas horarias afecta a la aviación de negocios, se impone una nueva definición.

Enmienda 109 **James Nicholson**

Propuesta de Reglamento **Artículo 2 – párrafo 1 – punto 21 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

21 bis) «aeropuerto regional»: un aeropuerto no coordinado que opera vuelos regulares entre distintas zonas geográficas o políticas de un Estado miembro.

Or. en

Enmienda 110 **Carlo Fidanza, Antonio Cancian**

Propuesta de Reglamento **Artículo 3 – apartado 3 – párrafo 1 – inciso ii**

Texto de la Comisión

Enmienda

ii) a petición de la Comisión, en particular cuando los nuevos entrantes tengan graves problemas para conseguir posibilidades de aterrizar y despegar en dicho aeropuerto o cuando el gestor de la red lo considere necesario para garantizar una coherencia entre el plan operativo del aeropuerto y el Plan de operaciones de la red, *contemplado en el artículo 6, apartado 7, del Reglamento (UE) n° 677/2011 de la Comisión.*

ii) a petición de la Comisión, en particular cuando los nuevos entrantes tengan graves problemas para conseguir posibilidades de aterrizar y despegar en dicho aeropuerto o cuando el gestor de la red lo considere necesario para garantizar una coherencia entre el plan operativo **de la red** del aeropuerto y el Plan de operaciones **de los aeropuertos de interés para** la red, *de conformidad con el artículo 6, apartado 7, del Reglamento (UE) n° 677/2011 de la Comisión.*

Or. en

Justificación

El papel del gestor de la red es de coordinación a escala de la red, en lugar de dar orientaciones en la esfera local. Cada aeropuerto es responsable de su propio plan operativo, que debe ser tenido en cuenta por el gestor de la red.

Enmienda 111 **Jacqueline Foster**

Propuesta de Reglamento **Artículo 3 – apartado 3 – párrafo 1 – inciso ii**

Texto de la Comisión

ii) a petición de la Comisión, en particular cuando los nuevos entrantes tengan graves problemas para conseguir posibilidades de aterrizar y despegar en dicho aeropuerto o cuando el gestor de la red lo considere necesario para garantizar una coherencia entre el **plan operativo del aeropuerto** y el **Plan de operaciones de la red**, contemplado en el artículo 6, apartado 7, del Reglamento (UE) n° 677/2011 de la Comisión.

Enmienda

ii) a petición de la Comisión, en particular cuando los nuevos entrantes tengan graves problemas para conseguir posibilidades de aterrizar y despegar en dicho aeropuerto o cuando el gestor de la red lo considere necesario para garantizar una coherencia entre el **Plan de operaciones de la red** y el **plan operativo del aeropuerto**, de conformidad con el artículo 6, apartado 7, del Reglamento (UE) n° 677/2011 de la Comisión.

Or. en

Justificación

El papel del gestor de la red es de coordinación a escala de la red, en lugar de dar orientaciones en la esfera local. Cada aeropuerto es responsable de su propio plan operativo, que debe ser tenido en cuenta por el gestor de la red.

Enmienda 112 **Jacqueline Foster**

Propuesta de Reglamento **Artículo 3 – apartado 3 – párrafo 2**

Texto de la Comisión

Este análisis determinará los problemas de capacidad teniendo en cuenta las

Enmienda

Este análisis, **basado en métodos comúnmente reconocidos que tienen en**

limitaciones medioambientales del aeropuerto. En él se estudiarán las posibilidades de resolverlos mediante la construcción de nuevas infraestructuras o la modificación de las ya existentes, cambios operativos o cualquier otro cambio, y se indicará el calendario correspondiente previsto.

*cuenta los requisitos del Plan de operaciones de la red, de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo V del Reglamento (UE) n° 677/2011, determinará los problemas de capacidad teniendo en cuenta las limitaciones medioambientales del aeropuerto. En él se estudiarán las posibilidades de resolverlos mediante la construcción de nuevas infraestructuras o la modificación de las ya existentes, cambios operativos o cualquier otro cambio, y se indicará el calendario correspondiente previsto. **La Comisión, conjuntamente con el gestor de la red, podrá ayudar a desarrollar buenas prácticas y orientaciones.***

Or. en

Justificación

En oposición a las propuestas de que la Comisión desarrolle y adopte un acto delegado por el que se prescriba la metodología de evaluación de la capacidad aeroportuaria. La evaluación de la capacidad aeroportuaria puede ser compleja y no procedería adoptar un enfoque único para todos los casos. Se sugiere que la Comisión, conjuntamente con el gestor de la red, ayude a desarrollar buenas prácticas y orientaciones en aras de una mayor eficacia de la red, en lugar de optar por un enfoque reglamentario.

Enmienda 113 Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 3 – párrafo 3

Texto de la Comisión

El análisis se basa en métodos concebidos por la Comisión en el marco de sus competencias de adopción de actos delegados, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 del presente Reglamento. Los métodos se ajustan a las exigencias del Plan de operaciones de la red, recogidas en el anexo V del Reglamento (UE) n° 677/2011 de la

Enmienda

suprimido

Comisión.

Or. en

Justificación

No compete al gestor de la red el declarar la capacidad de un aeropuerto. La responsabilidad de analizar la capacidad aeroportuaria y establecer los parámetros debe permanecer a escala local, teniendo en cuenta las circunstancias locales. La noción de aeropuerto de interés para la red que aparece en la propuesta de la Comisión añadiría más complejidad a la red y más gastos a escala local.

Enmienda 114

Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – apartado 3 – párrafo 3

Texto de la Comisión

Enmienda

El análisis se basa en métodos concebidos por la Comisión en el marco de sus competencias de adopción de actos delegados, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 del presente Reglamento. Los métodos se ajustan a las exigencias del Plan de operaciones de la red, recogidas en el anexo V del Reglamento (UE) n° 677/2011 de la Comisión.

suprimido

Or. en

Justificación

No compete al gestor de la red el declarar la capacidad de un aeropuerto.

Enmienda 115
Silvia-Adriana Țicău

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. Basándose en el mencionado análisis, el Estado miembro celebrará consultas sobre la capacidad del aeropuerto con el organismo de gestión del aeropuerto, las compañías aéreas que lo utilicen **regularmente**, sus organizaciones representativas, los representantes de la aviación general que utilicen regularmente el aeropuerto y las autoridades de control del tráfico aéreo.

Enmienda

4. Basándose en el mencionado análisis, el Estado miembro celebrará consultas sobre la capacidad del aeropuerto con el organismo de gestión del aeropuerto, las compañías aéreas que lo utilicen, sus organizaciones representativas, los representantes de la aviación general que utilicen regularmente el aeropuerto y las autoridades de control del tráfico aéreo.

Or. ro

Enmienda 116
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. Basándose en el mencionado análisis, el Estado miembro celebrará consultas sobre la capacidad del aeropuerto con el organismo de gestión del aeropuerto, las compañías aéreas que lo utilicen regularmente, sus organizaciones representativas, los representantes de la aviación general **que utilicen regularmente el aeropuerto** y las autoridades de control del tráfico aéreo.

Enmienda

4. Basándose en el mencionado análisis, el Estado miembro celebrará consultas sobre la capacidad del aeropuerto con el organismo de gestión del aeropuerto, las compañías aéreas que lo utilicen regularmente, sus organizaciones representativas, los representantes de la aviación general y las autoridades de control del tráfico aéreo.

Or. en

Justificación

Esto podría implicar que la aviación general tiene derechos que, de hecho, no tiene.

Enmienda 117

Michael Gahler, Markus Ferber

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – apartado 5

Texto de la Comisión

Enmienda

5. La Comisión podrá pedir al gestor de la red que emita un dictamen sobre la manera en que se fija la capacidad en función de las necesidades de funcionamiento de la red. La Comisión podrá hacer recomendaciones. El Estado miembro deberá motivar toda decisión que no se ajuste a estas recomendaciones. La decisión se comunicará a la Comisión.

suprimido

Or. en

Enmienda 118

Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – apartado 5

Texto de la Comisión

Enmienda

5. La Comisión podrá pedir al gestor de la red que emita un dictamen sobre la manera en que se fija la capacidad en función de las necesidades de funcionamiento de la red. La Comisión podrá hacer recomendaciones. El Estado miembro deberá motivar toda decisión que no se ajuste a estas recomendaciones. La decisión se comunicará a la Comisión.

5. La Comisión podrá pedir al gestor de la red que emita un dictamen sobre la manera en que se fija la capacidad en función de las necesidades de funcionamiento de la red.

Or. en

Enmienda 119
Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. La Comisión podrá pedir al gestor de la red que emita un dictamen sobre la manera en que se fija la capacidad en función de las necesidades de funcionamiento de la red. ***La Comisión podrá hacer recomendaciones. El Estado miembro deberá motivar toda decisión que no se ajuste a estas recomendaciones. La decisión se comunicará a la Comisión.***

Enmienda

5. La Comisión podrá pedir al gestor de la red que emita un dictamen sobre la manera en que se fija la capacidad en función de las necesidades de funcionamiento de la red.

Or. en

Justificación

No compete al gestor de la red el declarar la capacidad de un aeropuerto. La responsabilidad de analizar la capacidad aeroportuaria y establecer los parámetros debe permanecer a escala local, teniendo en cuenta las circunstancias locales. Esta responsabilidad debe recaer en los Estados miembros, a poder ser conjuntamente con el organismo de gestión del aeropuerto.

Enmienda 120
Carlo Fidanza, Antonio Cancian, Michael Gahler

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 7

Texto de la Comisión

7. No obstante lo dispuesto en el apartado 6, letra b), en circunstancias excepcionales los Estados miembros podrán designar a los aeropuertos afectados como coordinados durante el período de que se trate, que puede ser inferior a un período de programación.

No obstante lo dispuesto en los apartados 3, 4, 5 y 6, los Estados miembros podrán,

Enmienda

suprimido

en situaciones de urgencia, designar a los aeropuertos afectados como coordinados durante un determinado período.

Or. en

Justificación

La designación de aeropuertos como coordinados no debe producirse si la situación de urgencia es muy breve, ya que la carga no será proporcionada.

Enmienda 121

Michael Gahler, Markus Ferber

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – apartado 7 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

7. No obstante lo dispuesto en el apartado 6, letra b), en circunstancias excepcionales los Estados miembros podrán designar a los aeropuertos afectados como coordinados durante el período de que se trate, que puede ser inferior a un período de programación.

suprimido

Or. en

Enmienda 122

Michael Gahler, Markus Ferber

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – apartado 7 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Enmienda

No obstante lo dispuesto en los apartados 3, 4, 5 y 6, los Estados miembros podrán, en situaciones de urgencia, designar a los aeropuertos afectados como coordinados durante un determinado período.

suprimido

Or. en

Enmienda 123
Petra Kammerevert

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 9

Texto de la Comisión

Enmienda

9. A petición de la Comisión, que podrá actuar por iniciativa propia o por iniciativa del gestor de la red, y una vez consultadas las entidades mencionadas en el apartado 4, el Estado miembro velará por que un aeropuerto sin designación específica se designe como de interés para la red. La decisión se comunicará a la Comisión. Si la Comisión considera que el aeropuerto no tiene ya interés para la red, el Estado miembro, una vez consultadas las entidades mencionadas en el apartado 4, cambiará la designación a la de aeropuerto sin designación específica.

suprimido

Or. de

Enmienda 124
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 9

Texto de la Comisión

Enmienda

9. A petición de la Comisión, que podrá actuar por iniciativa propia o por iniciativa del gestor de la red, y una vez consultadas las entidades mencionadas en el apartado 4, el Estado miembro velará por que un aeropuerto sin designación específica se designe como de interés para la red. La decisión se comunicará a la Comisión. Si la Comisión considera que el aeropuerto no tiene ya interés para la red, el Estado miembro, una vez consultadas

suprimido

las entidades mencionadas en el apartado 4, cambiará la designación a la de aeropuerto sin designación específica.

Or. it

Enmienda 125
Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 9

Texto de la Comisión

Enmienda

9. A petición de la Comisión, que podrá actuar por iniciativa propia o por iniciativa del gestor de la red, y una vez consultadas las entidades mencionadas en el apartado 4, el Estado miembro velará por que un aeropuerto sin designación específica se designe como de interés para la red. La decisión se comunicará a la Comisión. Si la Comisión considera que el aeropuerto no tiene ya interés para la red, el Estado miembro, una vez consultadas las entidades mencionadas en el apartado 4, cambiará la designación a la de aeropuerto sin designación específica.

suprimido

Or. en

Justificación

La definición de la noción de aeropuertos de interés para la red debe correr a cargo del gestor de la red, y el Reglamento sobre las franjas horarias no es el lugar idóneo para abordar esta noción. La noción de aeropuerto de interés para la red que aparece en la propuesta de la Comisión añadiría más complejidad y más costes al proceso de coordinación, sin que quede demostrado que esta es la mejor manera de facilitar al gestor de la red la información que pueda precisar. La recogida de información suplementaria en tiempo real tendría que evaluarse y mantenerse a un nivel razonable.

Enmienda 126
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 10

Texto de la Comisión

10. Cuando se tome una decisión en virtud de los apartados 6, **8 o 9**, el Estado miembro la comunicará a las entidades mencionadas en el apartado 4 a más tardar el 1 de abril, por lo que se refiere al período de programación de invierno, o el 1 de septiembre, por lo que se refiere al de verano.

Enmienda

10. Cuando se tome una decisión en virtud de los apartados 6 **u 8**, el Estado miembro la comunicará a las entidades mencionadas en el apartado 4 a más tardar el 1 de abril, por lo que se refiere al período de programación de invierno, o el 1 de septiembre, por lo que se refiere al de verano.

Or. it

Enmienda 127
Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 10

Texto de la Comisión

10. Cuando se tome una decisión en virtud de los apartados 6, 8 o 9, el Estado miembro la comunicará a las entidades mencionadas en el apartado 4 a más tardar el 1 de abril, por lo que se refiere al período de programación de invierno, o el 1 de septiembre, por lo que se refiere al de verano.

Enmienda

suprimido

Or. en

Justificación

La definición de la noción de aeropuertos de interés para la red debe correr a cargo del gestor de la red, y el Reglamento sobre las franjas horarias no es el lugar idóneo para abordar esta noción. La noción de aeropuerto de interés para la red que aparece en la propuesta de la Comisión añadiría más complejidad y más costes al proceso de coordinación, sin que quede demostrado que esta es la mejor manera de facilitar al gestor de la red la

información que pueda precisar. La recogida de información suplementaria en tiempo real tendría que evaluarse y mantenerse a un nivel razonable.

Enmienda 128

Spyros Danellis, David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

1. En los aeropuertos coordinados ***o con horarios facilitados***, el Estado miembro responsable se encargará de que se determinen los parámetros de coordinación dos veces al año, teniendo en cuenta todos los condicionantes técnicos, operativos, de rendimiento y medioambientales pertinentes, así como los cambios que puedan sufrir. Estos *condicionante* deberán comunicarse a la Comisión. La Comisión los examinará, con el asesoramiento del gestor de la red si procede, y hará recomendaciones que el Estado miembro deberá tener en cuenta antes de proceder a la determinación de los parámetros de coordinación.

Enmienda

1. En los aeropuertos coordinados, el Estado miembro responsable se encargará de que se determinen los parámetros de coordinación dos veces al año, teniendo en cuenta todos los condicionantes técnicos, operativos, de rendimiento y medioambientales pertinentes, así como los cambios que puedan sufrir. Estos *condicionantes* deberán comunicarse a la Comisión. La Comisión los examinará, con el asesoramiento del gestor de la red si procede, y hará recomendaciones que el Estado miembro deberá tener en cuenta antes de proceder a la determinación de los parámetros de coordinación.

Or. en

Justificación

La obligación de realizar un análisis de capacidad dos veces al año en aeropuertos más pequeños, por ejemplo en las islas o en regiones periféricas, representaría una carga administrativa considerable y resulta innecesaria.

Enmienda 129
Michael Gahler, Markus Ferber

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

1. En los aeropuertos coordinados o con horarios facilitados, el Estado miembro responsable se encargará de que se determinen los parámetros de coordinación dos veces al año, teniendo en cuenta todos los condicionantes técnicos, operativos, de rendimiento y medioambientales pertinentes, así como los cambios que puedan sufrir. Estos *condicionante* deberán comunicarse a la Comisión. ***La Comisión los examinará, con el asesoramiento del gestor de la red si procede, y hará recomendaciones que el Estado miembro deberá tener en cuenta antes de proceder a la determinación de los parámetros de coordinación.***

Enmienda

1. En los aeropuertos coordinados o con horarios facilitados, el Estado miembro responsable se encargará de que se determinen los parámetros de coordinación dos veces al año, teniendo en cuenta todos los condicionantes técnicos, operativos, de rendimiento y medioambientales pertinentes, así como los cambios que puedan sufrir. Estos *condicionantes* deberán comunicarse a la Comisión.

Or. en

Enmienda 130
Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. La determinación de los parámetros de coordinación no debe afectar al carácter imparcial y no discriminatorio de la asignación de franjas horarias.

Enmienda

suprimido

Or. en

Justificación

Este apartado es innecesario, dado que el Reglamento 95/93 en su totalidad reviste carácter

no discriminatorio.

Enmienda 131
Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. El Estado miembro responsable de un aeropuerto *de interés para la red*, con horarios facilitados o coordinado se encargará de que se nombre facilitador o coordinador del aeropuerto a una persona física o jurídica cualificada tras haber recabado el parecer de las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto, de sus organizaciones representativas, del organismo de gestión del aeropuerto y del Comité de coordinación, en los casos en que ya exista tal Comité. Podrá nombrarse a un mismo facilitador de horarios o coordinador para ejercer sus funciones en más de un aeropuerto.

Enmienda

1. El Estado miembro responsable de un aeropuerto con horarios facilitados o coordinado se encargará de que se nombre facilitador o coordinador del aeropuerto a una persona física o jurídica cualificada tras haber recabado el parecer de las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto, de sus organizaciones representativas, del organismo de gestión del aeropuerto y del Comité de coordinación, en los casos en que ya exista tal Comité. Podrá nombrarse a un mismo facilitador de horarios o coordinador para ejercer sus funciones en más de un aeropuerto.

Or. en

Justificación

No compete al gestor de la red el declarar la capacidad de un aeropuerto. La responsabilidad de analizar la capacidad aeroportuaria y establecer los parámetros debe permanecer a escala local, teniendo en cuenta las circunstancias locales. La noción de aeropuerto de interés para la red que aparece en la propuesta de la Comisión añadiría más complejidad a la red y más gastos a escala local.

Enmienda 132
Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Los Estados miembros fomentarán la cooperación estrecha entre los coordinadores y los facilitadores de horarios con el fin de desarrollar proyectos comunes a nivel europeo. ***En función del avance de estos proyectos, de los progresos que se realicen en la consecución del cielo único europeo y de los resultados del informe de evaluación mencionado en el artículo 21, la Comisión adoptará medidas de ejecución relativas a la creación de un coordinador europeo. Estas medidas de ejecución se adoptarán conforme al procedimiento de examen contemplado en el artículo 16, apartado 2. Los principios que regulan la independencia del coordinador, recogidos en el apartado 3 del presente artículo, se aplicarán, mutatis mutandis, al coordinador europeo.***

Enmienda

2. Los Estados miembros fomentarán la cooperación estrecha entre los coordinadores y los facilitadores de horarios con el fin de desarrollar proyectos comunes a nivel europeo.

Or. en

Justificación

La propuesta de la Comisión introduce, como concepto nuevo, la figura del coordinador europeo, cuya definición no aparece en ninguna parte, por lo que esta disposición resulta extremadamente imprecisa. Este órgano resultará burocrático, caro e innecesario. Por consiguiente debe suprimirse la referencia al mismo.

Enmienda 133
Giommaria Uggias

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Los Estados miembros fomentarán la cooperación estrecha entre los coordinadores y los facilitadores de horarios con el fin de desarrollar proyectos comunes a nivel europeo. En función del avance *de estos* proyectos, de los progresos que se realicen en la consecución del cielo único europeo y de los resultados del informe de evaluación mencionado en el artículo 21, la Comisión adoptará **medidas de ejecución relativas** a la creación de **un** coordinador europeo. **Estas medidas de ejecución** se adoptarán conforme **al procedimiento de examen contemplado** en el **artículo 16, apartado 2**. Los principios que regulan la independencia del coordinador, recogidos en el apartado 3 **del presente artículo**, se aplicarán, mutatis mutandis, al coordinador europeo.

Enmienda

2. Los Estados miembros fomentarán la cooperación estrecha entre los coordinadores y los facilitadores de horarios con el fin de desarrollar proyectos comunes a nivel europeo. ***A fin de seguir mejorando el sistema de asignación de franjas horarias en los aeropuertos europeos y en función del avance que se logre en los proyectos comunes,*** de los progresos que se realicen en la consecución del cielo único europeo y de los resultados del informe de evaluación mencionado en el artículo 21, la Comisión adoptará ***actos delegados con miras*** a la creación ***del puesto*** de coordinador europeo. ***Los actos delegados*** se adoptarán conforme ***a los procedimientos contemplados*** en el ***artículo 15***. Los principios que regulan la independencia del coordinador, ***también en términos financieros y en términos de sus funciones esenciales, organizativas y decisorias,*** recogidos en el ***artículo 5, apartado 3,*** se aplicarán, mutatis mutandis, al coordinador europeo. ***La Comisión designará al coordinador europeo de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 16, apartado 2.***

Or. it

Enmienda 134
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 3 – párrafo 1 – letra b – inciso i

Texto de la Comisión

i) desde el punto de vista jurídico, que las funciones esenciales del coordinador, consistentes en asignar las franjas horarias de forma equitativa y no discriminatoria, se encomienden a una persona física o jurídica que no sea ni proveedor de servicios del aeropuerto, ni una línea aérea que opere rutas a partir del aeropuerto, ni el organismo de gestión del mismo;

Enmienda

i) desde el punto de vista jurídico, que las funciones esenciales del coordinador, consistentes en asignar las franjas horarias de forma equitativa y no discriminatoria, se encomienden a una persona física o jurídica que no sea ni proveedor de servicios del aeropuerto, ni una línea aérea que opere rutas a partir del aeropuerto, ni el organismo de gestión del mismo; ***a fin de demostrar que no comparten intereses con estas entidades, el coordinador o el facilitador de horarios deben presentar una declaración anual de sus intereses financieros;***

Or. it

Enmienda 135
Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 3 – párrafo 1 – letra b – inciso ii bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

ii bis) la composición del comité de coordinadores o del órgano de supervisión supervisora también será independiente de los intereses directos del organismo de gestión del aeropuerto, los usuarios de las aerolíneas de dicho aeropuerto y cualquier otra entidad que represente a un usuario o proveedor de servicios, si bien esto no obsta para que los representantes de dichas organizaciones pertenezcan a algún comité u órgano de supervisión siempre y cuando los derechos de voto estén equilibrados;

Or. en

Justificación

Se trata de garantizar una imparcialidad equilibrada en el comité de organizadores.

Enmienda 136
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 3 – párrafo 1 – letra b – inciso ii bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

ii bis) a tal efecto es preciso que el coordinador o el facilitador de horarios, ya se trate de una persona física o jurídica, no haya tenido una relación laboral ni haya colaborado de forma regular con el organismo de gestión del aeropuerto ni con un proveedor de servicios o una compañía aérea que opere en o desde el aeropuerto en cuestión durante los dos años anteriores a su designación ni en un plazo de dos años a partir del final de su cometido como coordinador o facilitador de horarios.

Or. it

Enmienda 137
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 3 – párrafo 1 – letra b – inciso ii bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

ii bis) la composición del comité de coordinadores o del órgano de supervisión supervisora también será independiente de los intereses directos del organismo de gestión del aeropuerto, los usuarios de las aerolíneas de dicho aeropuerto y cualquier otra entidad que represente a un usuario o proveedor de servicios, si

bien esto no obsta para que los representantes de dichas organizaciones pertenezcan a algún comité u órgano de supervisión siempre y cuando los derechos de voto estén equilibrados;

Or. en

Justificación

Se trata de garantizar una imparcialidad equilibrada en el comité de organizadores.

Enmienda 138
Christine De Veyrac

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 3 – párrafo 2

Texto de la Comisión

La financiación prevista en la letra c) correrá a cargo de las compañías aéreas que operan en los aeropuertos coordinados y de **los** aeropuertos, de manera que se garantice una distribución equitativa de la carga financiera entre todas las partes interesadas y se evite que la financiación corra a cargo principalmente de una de ellas. Los Estados miembros velarán por que el coordinador disponga permanentemente de los recursos necesarios, tanto financieros como humanos, técnicos y materiales, así como del asesoramiento necesario para llevar a cabo sus actividades.

Enmienda

La financiación prevista en la letra c) correrá a cargo de **todas** las compañías aéreas que operan en los aeropuertos coordinados y **con horarios facilitados**, y de **dichos** aeropuertos, de manera que se garantice una distribución equitativa de la carga financiera entre todas las partes interesadas y se evite que la financiación corra a cargo principalmente de una de ellas. **Los Estados miembros iniciarán un procedimiento de consulta de las partes interesadas, con posibilidad de recurso, a fin de garantizar una tarificación transparente, no discriminatoria y correlativa al servicio prestado por el coordinador o el facilitador de horarios. La recaudación de los pagos correrá a cargo de los aeropuertos en cuestión, que los abonarán al coordinador o al facilitador de horarios.** Los Estados miembros velarán por que el coordinador disponga permanentemente de los recursos necesarios, tanto financieros como humanos, técnicos y materiales, así como del asesoramiento necesario para llevar a

cabo sus actividades.

Or. fr

Justificación

Parece justificado que todas las compañías que se beneficien de la coordinación contribuyan a financiarla y que el importe de su contribución sea correlativo al servicio de coordinación prestado. Por otro lado, dado que los aeropuertos ya disponen de estructuras de recaudación, parece lo más indicado que se encarguen de la misma, con lo que se evita tener que crear estructuras nuevas. El establecimiento de un procedimiento de consulta y de recurso permitirá evitar el incumplimiento de las normas y garantizar la transparencia.

Enmienda 139 **Michel Dantin**

Propuesta de Reglamento **Artículo 5 – apartado 3 – párrafo 2**

Texto de la Comisión

La financiación prevista en la letra c) correrá a cargo de las compañías aéreas que operan en los aeropuertos coordinados y de los aeropuertos, de manera que se garantice una distribución equitativa de la carga financiera entre todas las partes interesadas y se evite que la financiación corra a cargo principalmente de una de ellas. Los Estados miembros velarán por que el coordinador disponga permanentemente de los recursos necesarios, tanto financieros como humanos, técnicos y materiales, así como del asesoramiento necesario para llevar a cabo sus actividades.

Enmienda

La financiación prevista en la letra c) correrá a cargo de las compañías aéreas que operan en los aeropuertos coordinados y de los aeropuertos, de manera que se garantice una distribución equitativa de la carga financiera entre todas las partes interesadas y se evite que la financiación corra a cargo principalmente de una de ellas. Los Estados miembros velarán por que el coordinador disponga permanentemente de los recursos necesarios, tanto financieros como humanos, técnicos y materiales, así como del asesoramiento necesario para llevar a cabo sus actividades. ***A tal efecto, los Estados miembros establecerán un canon por las actividades de coordinación, financiada por el conjunto de compañías aéreas que operen en los aeropuertos coordinados y que se abonará al coordinador por el desempeño de sus cometidos.***

Or. fr

Justificación

Dado que todas las compañías aéreas se benefician directamente de las actividades de coordinación, deben contribuir directamente a la financiación de dichas actividades, de forma que los Estados miembros puedan garantizar que el coordinador disponga de los recursos necesarios tanto financieros como humanos, técnicos y materiales para llevar a cabo sus actividades.

Enmienda 140

Artur Zasada, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 – apartado 3 – párrafo 2

Texto de la Comisión

La financiación prevista en la letra c) correrá a cargo de las compañías aéreas que operan en los aeropuertos coordinados y de los aeropuertos, de manera que se garantice una distribución equitativa de la carga financiera entre todas las partes interesadas y se evite que la financiación corra a cargo principalmente de una de ellas. Los Estados miembros velarán por que el coordinador **disponga** permanentemente de los recursos necesarios, tanto financieros como humanos, técnicos y materiales, así como del asesoramiento necesario para llevar a cabo sus actividades.

Enmienda

La financiación prevista en la letra c) correrá a cargo de las compañías aéreas que operan en los aeropuertos coordinados **y con horarios facilitados**, y de los aeropuertos, de manera que se garantice una distribución equitativa de la carga financiera entre todas las partes interesadas y se evite que la financiación corra a cargo principalmente de una de ellas. Los Estados miembros velarán por que el coordinador **y el facilitador de horarios dispongan** permanentemente de los recursos adecuados necesarios, tanto financieros como humanos, técnicos y materiales, así como del asesoramiento necesario para llevar a cabo sus actividades. ***Todos los cánones abonados por las compañías aéreas serán recaudados en paralelo a las tasas aeroportuarias. En caso de una coordinación llevada a cabo para un período en concreto, el coste de dicha coordinación correrá a cargo de la organización o entidad que originó la necesidad de coordinación. Si no fuere posible identificar a la organización o entidad en cuestión, el coste de la coordinación correrá a cargo del aeropuerto, que podrá recuperar el 50 % de los costes de coordinación de las***

Enmienda 141

Spyros Danellis, David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento

Artículo 6 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. ***Al final de cada período de programación,*** el coordinador o el facilitador de horarios deberá presentar a los Estados miembros interesados y a la Comisión un informe *anual* de actividad que exponga la situación general de la asignación de franjas o de la facilitación de horarios. El informe examinará, en particular, la aplicación del artículo 9, apartado 5, y de los artículos 13 y 18, así como las reclamaciones relacionadas con la aplicación de los artículos 9 y 10 presentadas al Comité de coordinación y las medidas tomadas para resolverlas. El informe contendrá también los resultados del estudio realizado entre las partes interesadas en torno a la calidad de los servicios prestados por el coordinador.

Enmienda

1. El coordinador o el facilitador de horarios deberá presentar a los Estados miembros interesados y a la Comisión un informe ***anual*** de actividad que exponga la situación general de la asignación de franjas o de la facilitación de horarios. El informe examinará, en particular, la aplicación del artículo 9, apartado 5, y de los artículos 13 y 18, así como las reclamaciones relacionadas con la aplicación de los artículos 9 y 10 presentadas al Comité de coordinación y las medidas tomadas para resolverlas. El informe contendrá también los resultados del estudio realizado entre las partes interesadas en torno a la calidad de los servicios prestados por el coordinador.

Justificación

Habida cuenta de la extensión del informe y del hecho de que la información sobre las franjas horarias estará accesible en cualquier caso en la base de datos electrónica, sería excesivo pedir a los pequeños aeropuertos que presenten un informe más de una vez al año.

Enmienda 142

Artur Zasada, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Propuesta de Reglamento

Artículo 6 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Al final de cada período de programación, el coordinador o el facilitador de horarios deberá presentar a los Estados miembros interesados y a la Comisión un informe *anual* de actividad que exponga la situación general de la asignación de franjas o de la facilitación de horarios. El informe examinará, en particular, la aplicación del artículo 9, apartado 5, y de los artículos 13 y 18, así como las reclamaciones relacionadas con la aplicación de los artículos 9 y 10 presentadas al Comité de coordinación y las medidas tomadas para resolverlas. El informe contendrá también los resultados del estudio realizado entre las partes interesadas en torno a la calidad de los servicios prestados por el coordinador.

Enmienda

1. Al final de cada período de programación, el coordinador o el facilitador de horarios deberá presentar a los Estados miembros interesados y a la Comisión un informe de actividad que exponga la situación general de la asignación de franjas o de la facilitación de horarios. El informe examinará, en particular, la aplicación del artículo 9, apartado 5, y de los artículos 13 y 18, así como las reclamaciones relacionadas con la aplicación de los artículos 9 y 10 presentadas al Comité de coordinación y las medidas tomadas para resolverlas. ***Previa solicitud, el informe se comunicará a las partes que tengan intereses jurídicos.*** El informe contendrá también los resultados del estudio realizado entre las partes interesadas en torno a la calidad de los servicios prestados por el coordinador. ***El coordinador y el facilitador de horarios presentarán además a la Comisión, a los Estados miembros y, previa solicitud, a todas las partes que tengan intereses jurídicos un informe financiero anual, en el que se especificarán en detalle los ingresos y los gastos relativos a sus actividades.***

Or. en

Enmienda 143
Marian-Jean Marinescu

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Al final de cada período de programación, el coordinador o el facilitador de horarios deberá presentar a los Estados miembros interesados y a la Comisión un informe *anual* de actividad que exponga la situación general de la asignación de franjas o de la facilitación de horarios. El informe examinará, en particular, la aplicación del artículo 9, apartado 5, y de los artículos 13 y 18, así como las reclamaciones relacionadas con la aplicación de los artículos 9 y 10 presentadas al Comité de coordinación y las medidas tomadas para resolverlas. El informe contendrá también los resultados del estudio realizado entre las partes interesadas en torno a la calidad de los servicios prestados por el coordinador.

Enmienda

1. Al final de cada período de programación, el coordinador o el facilitador de horarios deberá presentar a los Estados miembros interesados y a la Comisión, ***así como a otras partes interesadas, si estas así lo solicitan***, un informe ***financiero*** y de actividad que exponga la situación general de la asignación de franjas o de la facilitación de horarios. El informe examinará, en particular, la aplicación del artículo 9, apartado 5, y de los artículos 13 y 18, así como las reclamaciones relacionadas con la aplicación de los artículos 9 y 10 presentadas al Comité de coordinación y las medidas tomadas para resolverlas. El informe contendrá también los resultados del estudio realizado entre las partes interesadas en torno a la calidad de los servicios prestados por el coordinador.

Or. en

Enmienda 144
Silvia-Adriana Țicău

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Al final de cada período de programación, el coordinador o el facilitador de horarios deberá presentar a los Estados miembros interesados y a la Comisión un informe *anual* de actividad que ***exponga*** la situación general de la asignación de franjas o de la facilitación de horarios. El informe examinará, en

Enmienda

1. Al final de cada período de programación, el coordinador o el facilitador de horarios deberá presentar a los Estados miembros interesados, a la Comisión, ***a todos los financiadores de la coordinación y a todas las partes interesadas, si así lo solicitan***, un informe ***financiero*** y un informe de actividad que

particular, la aplicación del artículo 9, apartado 5, y de los artículos 13 y 18, así como las reclamaciones relacionadas con la aplicación de los artículos 9 y 10 presentadas al Comité de coordinación y las medidas tomadas para resolverlas. El informe contendrá también los resultados del estudio realizado entre las partes interesadas en torno a la calidad de los servicios prestados por el coordinador.

expongan la situación general de la asignación de franjas o de la facilitación de horarios. El informe examinará, en particular, la aplicación del artículo 9, apartado 5, y de los artículos 13 y 18, así como las reclamaciones relacionadas con la aplicación de los artículos 9 y 10 presentadas al Comité de coordinación y las medidas tomadas para resolverlas. El informe contendrá también los resultados del estudio realizado entre las partes interesadas en torno a la calidad de los servicios prestados por el coordinador.

Or. ro

Enmienda 145 **Dominique Riquet**

Propuesta de Reglamento **Artículo 6 – apartado 1**

Texto de la Comisión

1. Al final de cada período de programación, el coordinador o el facilitador de horarios deberá presentar a los Estados miembros interesados y a la Comisión un informe *anual* de actividad que **exponga** la situación general de la asignación de franjas o de la facilitación de horarios. El informe examinará, en particular, la aplicación del artículo 9, apartado 5, y de los artículos 13 y 18, así como las reclamaciones relacionadas con la aplicación de los artículos 9 y 10 presentadas al Comité de coordinación y las medidas tomadas para resolverlas. El informe contendrá también los resultados del estudio realizado entre las partes interesadas en torno a la calidad de los servicios prestados por el coordinador.

Enmienda

1. Al final de cada período de programación, el coordinador o el facilitador de horarios deberá presentar a los Estados miembros interesados, a la Comisión **y a todas las partes interesadas** un informe de actividad **y un informe financiero** que **expongan** la situación general de la asignación de franjas o de la facilitación de horarios. El informe examinará, en particular, la aplicación del artículo 9, apartado 5, y de los artículos 13 y 18, así como las reclamaciones relacionadas con la aplicación de los artículos 9 y 10 presentadas al Comité de coordinación y las medidas tomadas para resolverlas. El informe contendrá también los resultados del estudio realizado entre las partes interesadas en torno a la calidad de los servicios prestados por el coordinador.

Or. fr

Justificación

Dado que las compañías aéreas y los aeropuertos cofinancian a los coordinadores, es natural, en aras de la plena transparencia, que tengan acceso a los informes financieros y de actividad.

Enmienda 146

Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento

Artículo 6 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. ***Al final de cada período de programación***, el coordinador o el facilitador de horarios deberá presentar a los Estados miembros interesados y a la Comisión un informe *anual* de actividad que exponga la situación general de la asignación de franjas o de la facilitación de horarios. El informe examinará, en particular, la aplicación del artículo 9, apartado 5, y de los artículos 13 y 18, así como las reclamaciones relacionadas con la aplicación de los artículos 9 y 10 presentadas al Comité de coordinación y las medidas tomadas para resolverlas. El informe contendrá también los resultados del estudio realizado entre las partes interesadas en torno a la calidad de los servicios prestados por el coordinador.

Enmienda

1. El coordinador o el facilitador de horarios deberá presentar a los Estados miembros interesados, la Comisión ***así como a otras partes interesadas, si estas así lo solicitan***, un informe ***anual*** de actividad que exponga la situación general de la asignación de franjas o de la facilitación de horarios. El informe examinará, en particular, la aplicación del artículo 9, apartado 5, y de los artículos 13 y 18, así como las reclamaciones relacionadas con la aplicación de los artículos 9 y 10 presentadas al Comité de coordinación y las medidas tomadas para resolverlas. El informe ***abarcará también los aspectos de la rentabilidad y la eficacia del coordinador*** y contendrá también los resultados del estudio realizado entre las partes interesadas en torno a la calidad de los servicios prestados por el coordinador.

Or. en

Justificación

La obligación de presentar un informe cada temporada resulta excesivamente onerosa para las compañías aéreas, además de innecesaria. Basta con realizar dichos estudios con carácter anual. Asimismo debe responsabilizarse a los coordinadores de la eficacia de su labor.

Enmienda 147
Marian-Jean Marinescu

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

3. El coordinador mantendrá una base de datos electrónica de acceso gratuito que contenga la siguiente información:

Enmienda

3. El coordinador **mantendrá, para cada aeropuerto**, una base de datos electrónica de acceso gratuito que contenga la siguiente información:

Or. en

Enmienda 148
Silvia-Adriana Țicău

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – párrafo 1 – letra d

Texto de la Comisión

d) las franjas horarias aún disponibles en relación con cada tipo de condicionante que se hubiera incluido en los parámetros de coordinación. La base de datos permitirá a las compañías aéreas comprobar la disponibilidad de franjas **que corresponden a su demanda**;

Enmienda

d) las franjas horarias aún disponibles en relación con cada tipo de condicionante que se hubiera incluido en los parámetros de coordinación. La base de datos permitirá a las compañías aéreas comprobar la disponibilidad de franjas;

Or. ro

Enmienda 149
Marian-Jean Marinescu

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – párrafo 1 – letra d

Texto de la Comisión

d) las franjas horarias aún disponibles en relación con cada tipo de condicionante que se hubiera incluido en los parámetros

Enmienda

d) las franjas horarias aún disponibles en relación con cada tipo de condicionante que se hubiera incluido en los parámetros

de coordinación. La base de datos permitirá a **las compañías aéreas** comprobar la disponibilidad de franjas **que corresponden a su demanda**;

de coordinación. La base de datos permitirá a **todas las partes interesadas** comprobar la disponibilidad de franjas;

Or. en

Enmienda 150
Dominique Riquet, Michel Dantin

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – párrafo 1 – letra d

Texto de la Comisión

d) las franjas horarias aún disponibles en relación con cada tipo de condicionante que se hubiera incluido en los parámetros de coordinación. La base de datos permitirá a las compañías aéreas comprobar la disponibilidad de franjas que corresponden a su demanda;

Enmienda

d) las franjas horarias aún disponibles en relación con cada tipo de condicionante que se hubiera incluido en los parámetros de coordinación. La base de datos permitirá a las compañías aéreas **y a los aeropuertos** comprobar la disponibilidad de franjas que corresponden a su demanda;

Or. fr

Justificación

En aras de la equidad, ambas partes interesadas deben poder acceder a las informaciones.

Enmienda 151
Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – párrafo 1 – letra d

Texto de la Comisión

d) las franjas horarias aún disponibles en relación con cada tipo de condicionante que se hubiera incluido en los parámetros de coordinación. La base de datos permitirá a las compañías aéreas comprobar la disponibilidad de franjas que corresponden

Enmienda

d) las franjas horarias aún disponibles en relación con cada tipo de condicionante que se hubiera incluido en los parámetros de coordinación. La base de datos permitirá a las compañías aéreas comprobar la disponibilidad de franjas;

a su demanda;

Or. en

Justificación

En aras de la claridad, ambas partes interesadas (compañías aéreas y aeropuertos) deben tener acceso a estas informaciones, a fin de optimizar la utilización de la capacidad existente.

Enmienda 152
Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – párrafo 1 – letra e

Texto de la Comisión

e) las franjas transferidas o intercambiadas; se indicará la identidad de las compañías aéreas consideradas y si la transferencia o intercambio ha implicado una compensación monetaria o de otro tipo. Los datos agregados acerca de tales compensaciones monetarias se publicarán cada año;

Enmienda

e) las franjas transferidas o intercambiadas **mediante pago o contraprestación de otro tipo**; se indicará la identidad de las compañías aéreas consideradas y si la transferencia o intercambio ha implicado una compensación monetaria o de otro tipo. **Únicamente** los datos agregados (**es decir, los que se refieran a más de una transacción**) acerca de tales compensaciones monetarias se publicarán cada año;

Or. en

Justificación

A lo largo de una misma temporada las franjas horarias están continuamente sujetas a transferencias e intercambios, y el hecho de registrar todas estas transacciones en una base de datos no aporta valor añadido alguno. Por consiguiente, esta obligación debería quedar limitada a las transferencias con acuerdos comerciales. Las transacciones pueden valorarse en términos monetarios o negociaciones de otra índole. Los datos agregados sobre compensaciones financieras o de otro tipo negociadas no deben publicarse si solo se realizó una transacción y, por tanto, no cabe ocultar la identidad de las compañías de transporte.

Enmienda 153
Silvia-Adriana Țicău

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Esta información se mantendrá constantemente actualizada. Al final de cada temporada el coordinador garantizará la publicación del informe de actividad **mencionado** en el apartado 1.

Enmienda

Esta información se mantendrá constantemente actualizada. Al final de cada temporada el coordinador garantizará la publicación del informe de actividad **y el informe financiero mencionados** en el apartado 1.

Or. ro

Enmienda 154
Marian-Jean Marinescu

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Esta información se mantendrá constantemente actualizada. Al final de cada temporada el coordinador garantizará la publicación **del informe de actividad mencionado** en el apartado 1.

Enmienda

Esta información se mantendrá constantemente actualizada. Al final de cada temporada el coordinador garantizará la publicación **de los informes mencionados** en el apartado 1.

Or. en

Enmienda 155
Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Esta información se mantendrá constantemente actualizada. Al final de cada temporada el coordinador garantizará

Enmienda

Esta información se mantendrá constantemente actualizada. Al final de cada temporada el coordinador garantizará

la publicación del informe de actividad mencionado en el apartado 1.

la publicación del informe *financiero* y de actividad mencionado en el apartado 1.

Or. en

Justificación

Por coherencia con el artículo 6, apartado 1.

Enmienda 156
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

1. Las compañías aéreas que operen o tengan la intención de operar en un aeropuerto de interés para la red, con horarios facilitados o coordinado presentarán al facilitador de horarios o al coordinador toda la información pertinente que estos les soliciten. Cuando se produzca un cambio en dicha información, las compañías aéreas informarán de ello lo antes posible al facilitador de horarios y al coordinador. Toda esta información se presentará en el formato y en el plazo especificados por el facilitador de horarios o el coordinador. En particular, las compañías aéreas informarán al coordinador, en el momento de la solicitud de asignación, de si se benefician de la condición de nuevo entrante, según lo establecido en el artículo 2, letra b), en lo que respecta a las franjas solicitadas.

Enmienda

1. Las compañías aéreas que operen o tengan la intención de operar en un aeropuerto con horarios facilitados o coordinado presentarán al facilitador de horarios o al coordinador toda la información pertinente que estos les soliciten. Cuando se produzca un cambio en dicha información, las compañías aéreas informarán de ello *oportunamente* y lo antes posible al facilitador de horarios y al coordinador. Toda esta información se presentará en el formato y en el plazo especificados por el facilitador de horarios o el coordinador. En particular, las compañías aéreas informarán al coordinador, en el momento de la solicitud de asignación, de si se benefician de la condición de nuevo entrante, según lo establecido en el artículo 2, letra b), en lo que respecta a las franjas solicitadas.

Or. it

Enmienda 157
Michael Gahler, Markus Ferber

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

1. Las compañías aéreas que operen o tengan la intención de operar en un aeropuerto **de interés para la red**, con horarios facilitados o coordinado presentarán al facilitador de horarios o al coordinador toda la información pertinente que estos les soliciten. Cuando se produzca un cambio en dicha información, las compañías aéreas informarán de ello lo antes posible al facilitador de horarios y al coordinador. Toda esta información se presentará **en el formato y** en el plazo **especificados** por el facilitador de horarios o el coordinador. En particular, las compañías aéreas informarán al coordinador, en el momento de la solicitud de asignación, de si se benefician de la condición de nuevo entrante, según lo establecido en el artículo 2, letra b), en lo que respecta a las franjas solicitadas.

Enmienda

1. Las compañías aéreas que operen o tengan la intención de operar en un aeropuerto con horarios facilitados o coordinado presentarán al facilitador de horarios o al coordinador toda la información pertinente que estos les soliciten. Cuando se produzca un cambio en dicha información, las compañías aéreas informarán de ello lo antes posible al facilitador de horarios y al coordinador. Toda esta información se presentará en el plazo **especificado** por el facilitador de horarios o el coordinador. En particular, las compañías aéreas informarán al coordinador, en el momento de la solicitud de asignación, de si se benefician de la condición de nuevo entrante, según lo establecido en el artículo 2, letra b), en lo que respecta a las franjas solicitadas.

Or. en

Enmienda 158
Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

1. Las compañías aéreas que operen o tengan la intención de operar en un aeropuerto **de interés para la red**, con horarios facilitados o coordinado presentarán al facilitador de horarios o al coordinador toda la información pertinente que estos les soliciten. Cuando se produzca

Enmienda

1. Las compañías aéreas que operen o tengan la intención de operar en un aeropuerto con horarios facilitados o coordinado presentarán al facilitador de horarios o al coordinador toda la información pertinente que estos les soliciten. Cuando se produzca un cambio

un cambio en dicha información, las compañías aéreas informarán de ello lo antes posible al facilitador de horarios y al coordinador. Toda esta información se presentará en el formato y en el plazo especificados por el facilitador de horarios o el coordinador. En particular, las compañías aéreas informarán al coordinador, en el momento de la solicitud de asignación, de si se benefician de la condición de nuevo entrante, según lo establecido en el artículo 2, letra b), en lo que respecta a las franjas solicitadas.

en dicha información, las compañías aéreas informarán de ello lo antes posible al facilitador de horarios y al coordinador. Toda esta información se presentará en el formato y en el plazo especificados por el facilitador de horarios o el coordinador. En particular, las compañías aéreas informarán al coordinador, en el momento de la solicitud de asignación, de si se benefician de la condición de nuevo entrante, según lo establecido en el artículo 2, letra b), en lo que respecta a las franjas solicitadas.

Or. en

Justificación

La definición de la noción de aeropuertos de interés para la red debe correr a cargo del gestor de la red, y el Reglamento sobre las franjas horarias no es el lugar idóneo para abordar esta noción. La noción de aeropuerto de interés para la red que aparece en la propuesta de la Comisión añadiría más complejidad y más costes al proceso de coordinación, sin que quede demostrado que esta es la mejor manera de facilitar al gestor de la red la información que pueda precisar. La recogida de información suplementaria en tiempo real tendría que evaluarse y mantenerse a un nivel razonable.

Enmienda 159

Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

1. Las compañías aéreas que operen o tengan la intención de operar en un aeropuerto **de interés para la red**, con horarios facilitados o coordinado presentarán al facilitador de horarios o al coordinador toda la información pertinente que estos les soliciten. Cuando se produzca un cambio en dicha información, las compañías aéreas informarán de ello lo antes posible al facilitador de horarios y al coordinador. Toda esta información se

Enmienda

1. Las compañías aéreas que operen o tengan la intención de operar en un aeropuerto con horarios facilitados o **en un aeropuerto** coordinado presentarán al facilitador de horarios o al coordinador, **respectivamente**, toda la información pertinente que éstos les soliciten. Cuando se produzca un cambio en dicha información, las compañías aéreas informarán de ello lo antes posible al facilitador de horarios y al coordinador.

presentará **en el formato y** en el plazo **especificados** por el facilitador de horarios o el coordinador. En particular, las compañías aéreas informarán al coordinador, en el momento de la solicitud de asignación, de si se benefician de la condición de nuevo entrante, según lo establecido en el artículo 2, letra b), en lo que respecta a las franjas solicitadas.

Toda esta información se presentará en el plazo **especificado** por el facilitador de horarios o el coordinador. En particular, las compañías aéreas informarán al coordinador, en el momento de la solicitud de asignación, de si se benefician de la condición de nuevo entrante, según lo establecido en el artículo 2, letra b), en lo que respecta a las franjas solicitadas.

Or. en

Enmienda 160

Michael Gahler, Markus Ferber

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 – apartado 1 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

El formato y alcance de la información mencionada en el presente artículo se determinarán con arreglo a una norma industrial acordada a escala mundial. La información facilitada deberá utilizarse únicamente para los fines del presente Reglamento.

Or. en

Enmienda 161

Michael Gahler, Markus Ferber

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 – apartado 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Enmienda

En el caso de todos los demás aeropuertos sin designación específica, ***las compañías aéreas que operen o tengan la intención de operar en un aeropuerto***, el organismo de gestión del aeropuerto, ***los agentes de asistencia en tierra y los proveedores de***

En el caso de todos los demás aeropuertos sin designación específica, el organismo de gestión del aeropuerto ***proporcionará***, cuando el coordinador lo solicite, toda información que obre en su poder sobre los servicios previstos por las compañías

servicios de navegación aérea proporcionarán, cuando el coordinador lo solicite, toda información que obre en su poder sobre los servicios previstos por las compañías aéreas.

aéreas.

Or. en

Enmienda 162
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – apartado 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

En el caso de todos los demás aeropuertos sin designación específica, **las compañías aéreas que operen o tengan la intención de operar en un aeropuerto**, el organismo de gestión del aeropuerto, **los agentes de asistencia en tierra y los proveedores de servicios de navegación aérea proporcionarán**, cuando el coordinador lo solicite, toda información que obre en su poder sobre los servicios previstos por las compañías aéreas.

Enmienda

En el caso de todos los demás aeropuertos sin designación específica, **el** organismo de gestión del aeropuerto **proporcionará**, cuando el coordinador lo solicite, toda información que obre en su poder sobre los servicios previstos por las compañías aéreas.

Or. en

Enmienda 163
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. En caso de que una compañía aérea no facilite la información mencionada en el apartado 1, salvo si puede demostrar de forma satisfactoria que existen circunstancias atenuantes, o bien facilite información falsa o engañosa, el

Enmienda

2. En caso de que una compañía aérea no facilite la información mencionada en el apartado 1, salvo si puede demostrar de forma satisfactoria que existen circunstancias atenuantes, o bien facilite información falsa o engañosa, el

coordinador no tendrá en cuenta la solicitud o solicitudes de franjas horarias de dicha compañía. **Revocará las series de franjas horarias y asignadas y/o** recomendará que el organismo competente imponga sanciones de acuerdo con el Derecho nacional. El coordinador deberá brindar a la compañía aérea la oportunidad de presentar sus observaciones.

coordinador no tendrá en cuenta la solicitud o solicitudes de franjas horarias de dicha compañía. Recomendará que el organismo competente imponga sanciones de acuerdo con el Derecho nacional. El coordinador deberá brindar a la compañía aérea la oportunidad de presentar sus observaciones.

Or. en

Enmienda 164

Carlo Fidanza, Antonio Cancian, Luis de Grandes Pascual

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. El formato y alcance de la información mencionada en el presente artículo se determinarán con arreglo a una norma industrial acordada a escala mundial. La información facilitada deberá utilizarse únicamente para los fines del presente Reglamento.

Or. en

Enmienda 165

David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. El Estado miembro responsable deberá encargarse de que en cada aeropuerto coordinado se establezca un Comité de coordinación. Podrá designarse un mismo Comité de coordinación para más de un aeropuerto. Tendrán derecho a participar

1. El Estado miembro responsable deberá encargarse de que en cada aeropuerto coordinado se establezca un Comité de coordinación. Podrá designarse un mismo Comité de coordinación para más de un aeropuerto. Tendrán derecho a participar

en este Comité al menos las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto o los aeropuertos, así como sus organizaciones representativas, el organismo de gestión del aeropuerto, las autoridades de control del tráfico aéreo competentes, los representantes de la aviación general que utilicen el aeropuerto **habitualmente**, el gestor de la red, el organismo de evaluación del funcionamiento y la autoridad nacional de supervisión del Estado miembro considerado.

en este Comité al menos las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto o los aeropuertos, así como sus organizaciones representativas, el organismo de gestión del aeropuerto, las autoridades de control del tráfico aéreo competentes, los representantes de la aviación general que utilicen el aeropuerto **más que ocasionalmente**, el gestor de la red, el organismo de evaluación del funcionamiento y la autoridad nacional de supervisión del Estado miembro considerado.

El Comité de coordinación podrá invitar a otras partes interesadas en la asignación de franjas a ejercer de observadoras; no obstante, cuando un tercero solicite participar en las reuniones de un comité de coordinación, el Comité podrá verificar las credenciales del tercero en cuestión y la pertinencia de su solicitud.

Or. it

Enmienda 166
Silvia-Adriana Țicău

Propuesta de Reglamento
Artículo 8 – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

1. El Estado miembro responsable deberá encargarse de que en cada aeropuerto coordinado se establezca un Comité de coordinación. Podrá designarse un mismo Comité de coordinación para más de un aeropuerto. Tendrán derecho a participar en este Comité al menos las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto o los aeropuertos, así como sus organizaciones representativas, el organismo de gestión del aeropuerto, las autoridades de control del tráfico aéreo competentes, los representantes de la

Enmienda

1. El Estado miembro responsable deberá encargarse de que en cada aeropuerto coordinado se establezca un Comité de coordinación. Podrá designarse un mismo Comité de coordinación para más de un aeropuerto. Tendrán derecho a participar en este Comité al menos las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto o los aeropuertos, así como sus organizaciones representativas, el organismo de gestión del aeropuerto, las autoridades de control del tráfico aéreo competentes, los representantes de la

aviación general que utilicen el aeropuerto **habitualmente**, el gestor de la red, el organismo de evaluación del funcionamiento y la autoridad nacional de supervisión del Estado miembro considerado.

aviación general que utilicen el aeropuerto, el gestor de la red, el organismo de evaluación del funcionamiento y la autoridad nacional de supervisión del Estado miembro considerado.

Or. ro

Enmienda 167

Michael Gahler, Markus Ferber

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

1. El Estado miembro responsable deberá encargarse de que en cada aeropuerto coordinado se establezca un Comité de coordinación. Podrá designarse un mismo Comité de coordinación para más de un aeropuerto. Tendrán derecho a participar en este Comité al menos las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto o los aeropuertos, así como sus organizaciones representativas, el organismo de gestión del aeropuerto, las autoridades de control del tráfico aéreo competentes, los representantes de la aviación general que utilicen el aeropuerto habitualmente, **el gestor de la red, el organismo de evaluación del funcionamiento** y la autoridad nacional de supervisión del Estado miembro considerado.

Enmienda

1. El Estado miembro responsable deberá encargarse de que en cada aeropuerto coordinado se establezca un Comité de coordinación. Podrá designarse un mismo Comité de coordinación para más de un aeropuerto. Tendrán derecho a participar en este Comité al menos las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto o los aeropuertos, así como sus organizaciones representativas, el organismo de gestión del aeropuerto, las autoridades de control del tráfico aéreo competentes, los representantes de la aviación general que utilicen el aeropuerto habitualmente y la autoridad nacional de supervisión del Estado miembro considerado.

Or. en

Enmienda 168
Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento
Artículo 8 – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

1. El Estado miembro responsable deberá encargarse de que en cada aeropuerto coordinado se establezca un Comité de coordinación. Podrá designarse un mismo Comité de coordinación para más de un aeropuerto. Tendrán derecho a participar en este Comité **al menos** las compañías aéreas que **utilicen regularmente** el aeropuerto **o los aeropuertos, así como sus organizaciones representativas**, el organismo de gestión del aeropuerto, **las autoridades de control del tráfico aéreo competentes**, los representantes de la aviación general **que utilicen el aeropuerto habitualmente**, el gestor de la red, el organismo de evaluación del funcionamiento y la autoridad nacional de supervisión **del Estado miembro considerado**.

Enmienda

1. El Estado miembro responsable deberá encargarse de que en cada aeropuerto coordinado se establezca un Comité de coordinación. Podrá designarse un mismo Comité de coordinación para más de un aeropuerto. Tendrán derecho a participar en este Comité **de coordinación exclusivamente** las compañías aéreas que **hayan utilizado** el aeropuerto **durante la temporada en curso y precedente**, el organismo de gestión del aeropuerto, **el proveedor de servicios de navegación aérea en dicho aeropuerto, el coordinador** y los representantes de la aviación general. **Además de los mencionados miembros, podrán asistir a las reuniones como observadores sin derecho a voto:** el gestor de la red, el organismo de evaluación del funcionamiento y la autoridad nacional de supervisión. **El presidente del Comité de coordinación podrá invitar a otros observadores en calidad de asesores a condición de que se comunique el mandato de dichos observadores al Comité de coordinación siete días laborables antes de la reunión.**

Or. en

Justificación

El gestor de la red y el organismo de evaluación del funcionamiento solo deben tener la condición de observadores sin derecho a voto.

Enmienda 169

Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

1. El Estado miembro responsable deberá encargarse de que en cada aeropuerto coordinado se establezca un Comité de coordinación. Podrá designarse un mismo Comité de coordinación para más de un aeropuerto. Tendrán derecho a participar en este Comité al menos las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto o los aeropuertos, así como sus organizaciones representativas, el organismo de gestión del aeropuerto, las autoridades de control del tráfico aéreo competentes, los representantes de la aviación general ***que utilicen el aeropuerto habitualmente, el gestor de la red, el organismo de evaluación del funcionamiento*** y la autoridad nacional de supervisión del Estado miembro considerado.

Enmienda

1. El Estado miembro responsable deberá encargarse de que en cada aeropuerto coordinado se establezca un Comité de coordinación. Podrá designarse un mismo Comité de coordinación para más de un aeropuerto. Tendrán derecho a participar en este Comité al menos las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto o los aeropuertos, así como sus organizaciones representativas, el organismo de gestión del aeropuerto, las autoridades de control del tráfico aéreo competentes, los representantes de la aviación general y la autoridad nacional de supervisión del Estado miembro considerado.

Or. en

Justificación

Las funciones del gestor de la red se describen en el Reglamento de aplicación sobre la gestión del tránsito aéreo (Reglamento (UE) n° 677/2011).

Enmienda 170

Michael Gahler, Markus Ferber

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 – apartado 1 – párrafo 2 – letra a – inciso iv

Texto de la Comisión

iv) las directrices locales, según lo dispuesto en el artículo 9, apartado 8,

Enmienda

iv) las directrices locales ***en relación con la supervisión de la utilización de las***

frangas horarias asignadas o la determinación de la capacidad, según lo dispuesto en el artículo 9, apartado 8,

Or. en

Enmienda 171

Carlo Fidanza, Antonio Cancian, Luis de Grandes Pascual

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 – apartado 1 – párrafo 2 – letra a – inciso vii bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

vii bis) todas las cuestiones relativas a las funciones y la organización del coordinador y la eficiencia, los costes y la eficacia del coordinador.

Or. en

Justificación

Es fundamental que el Comité de coordinación se encargue también de la supervisión de las funciones del coordinador y la rentabilidad de su labor.

Enmienda 172

Michael Gahler, Markus Ferber

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 – apartado 1 – párrafo 2 – letra b

Texto de la Comisión

Enmienda

b) facilitar al organismo de evaluación del funcionamiento y a la autoridad nacional de supervisión dictámenes acerca de los nexos que existen entre los parámetros de coordinación y los indicadores de rendimiento propuestos a los proveedores de servicios de navegación aérea, entendidos según el sentido del Reglamento (UE) no 691/2010 de la

suprimida

Comisión.

Or. en

Enmienda 173
Michel Dantin

Propuesta de Reglamento
Artículo 8 – apartado 3 – párrafo 1

Texto de la Comisión

3. El Comité de coordinación redactará su reglamento interno, que regulará, entre otras cosas, la participación, las elecciones, la frecuencia de las reuniones y el idioma o idiomas utilizados.

Enmienda

3. El Comité de coordinación redactará su reglamento interno, que regulará, entre otras cosas, la participación, las elecciones, la frecuencia de las reuniones, ***el sistema de voto aplicable a las propuestas de directrices locales*** y el idioma o idiomas utilizados.

Or. fr

Justificación

A fin de garantizar que cada una de las partes interesadas del Comité de coordinación pueda emitir un dictamen sobre las propuestas de directrices locales, dicho Comité debe establecer un sistema de voto con esta finalidad.

Enmienda 174
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento
Artículo 8 – apartado 3 – párrafo 1

Texto de la Comisión

3. El Comité de coordinación redactará su reglamento interno, que regulará, entre otras cosas, la participación, las elecciones, la frecuencia de las reuniones y el idioma o idiomas utilizados.

Enmienda

3. El Comité de coordinación redactará su reglamento interno, que regulará, entre otras cosas, la participación, las elecciones, la frecuencia de las reuniones, ***las votaciones*** y el idioma o idiomas utilizados.

Or. en

Enmienda 175
Michel Dantin

Propuesta de Reglamento
Artículo 8 – apartado 3 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Todos los miembros del Comité de coordinación podrán proponer directrices locales, según lo dispuesto en el artículo 9, apartado 8. **A petición del coordinador**, el Comité de coordinación debatirá las propuestas de directrices locales. Deberá remitirse un informe de las deliberaciones del Comité de coordinación al Estado miembro interesado señalando las distintas posturas en el seno del Comité. Este informe se remitirá igualmente al organismo de evaluación del funcionamiento y al gestor de la red.

Enmienda

Todos los miembros del Comité de coordinación podrán proponer directrices locales, según lo dispuesto en el artículo 9, apartado 8. El Comité de coordinación debatirá las propuestas de directrices locales **y formulará un dictamen consultivo tras una votación**. Deberá remitirse un informe de las deliberaciones del Comité de coordinación **así como cualquier acuerdo relativo a las directrices locales** al Estado miembro interesado señalando las distintas posturas en el seno del Comité. Este informe se remitirá igualmente al organismo de evaluación del funcionamiento y al gestor de la red.

Or. fr

Justificación

Enmienda relacionada con la enmienda al artículo 8, apartado 3, párrafo 1. El Comité de coordinación debe poder formular un dictamen sobre cualquier propuesta de directriz local, y no simplemente a petición del coordinador. Este enfoque conferiría una mayor legitimidad a las propuestas de directrices locales. Este sistema de voto no pondría en entredicho la decisión final adoptada por el Estado miembro, ya que el Comité de coordinación solo formularía un dictamen consultivo.

Enmienda 176
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento
Artículo 8 – apartado 3 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Todos los miembros del Comité de coordinación podrán proponer directrices locales, según lo dispuesto en el artículo 9, apartado 8. **A petición del coordinador**, el Comité de coordinación debatirá las propuestas de directrices locales. Deberá remitirse un informe de las deliberaciones del Comité de coordinación al Estado miembro interesado señalando las distintas posturas en el seno del Comité. Este informe se remitirá igualmente al organismo de evaluación del funcionamiento y al gestor de la red.

Enmienda

Todos los miembros del Comité de coordinación podrán proponer directrices locales, según lo dispuesto en el artículo 9, apartado 8. El Comité de coordinación debatirá **y someterá a votación** las propuestas de directrices locales. Deberá remitirse un informe de las deliberaciones **y de las acciones acordadas en el seno** del Comité de coordinación al Estado miembro interesado señalando las distintas posturas en el seno del Comité. Este informe se remitirá igualmente al organismo de evaluación del funcionamiento y al gestor de la red.

Or. en

Justificación

Todos los agentes interesados dentro del Comité de coordinación, así como el Estado miembro interesado, han de ponerse de acuerdo en lo que respecta a la aplicación de directrices locales.

Enmienda 177
Michael Gahler, Markus Ferber

Propuesta de Reglamento
Artículo 8 – apartado 3 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Todos los miembros del Comité de coordinación podrán proponer directrices locales, según lo dispuesto en el artículo 9, apartado 8. A petición del coordinador, el Comité de coordinación debatirá las propuestas de directrices locales. Deberá

Enmienda

A petición del coordinador, el Comité de coordinación debatirá las propuestas de directrices locales. Deberá remitirse un informe de las deliberaciones del Comité de coordinación al Estado miembro interesado señalando las distintas posturas

remitirse un informe de las deliberaciones del Comité de coordinación al Estado miembro interesado señalando las distintas posturas en el seno del Comité. Este informe se remitirá igualmente al organismo de evaluación del funcionamiento y al gestor de la red.

en el seno del Comité. Este informe se remitirá igualmente al organismo de evaluación del funcionamiento y al gestor de la red.

Or. en

Enmienda 178
James Nicholson

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. El coordinador creará un fondo de reserva con todas las franjas horarias. Toda la nueva capacidad de franjas horarias determinada con arreglo al artículo 3, apartado 3 pasará al fondo de reserva.

Enmienda

1. El coordinador creará un fondo de reserva con todas las franjas horarias. Toda la nueva capacidad de franjas horarias determinada con arreglo al artículo 3, apartado 3 pasará al fondo de reserva. ***Este procedimiento se aplicará sin perjuicio de la conectividad de los aeropuertos regionales con los aeropuertos principales. Si dicha conectividad resultare afectada, los Estados miembros estarán facultados para intervenir.***

Or. en

Enmienda 179
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. El coordinador creará un fondo de reserva con todas las franjas horarias. Toda la nueva capacidad de franjas horarias determinada con arreglo al artículo 3,

Enmienda

1. El coordinador creará un fondo de reserva con todas las franjas horarias ***que no se hayan asignado en aplicación del artículo 10, apartados 2 y 3.*** Toda la nueva

apartado 3 pasará al fondo de reserva.

capacidad de franjas horarias determinada con arreglo al artículo 3, apartado 3, pasará al fondo de reserva.

Or. en

Justificación

Con arreglo al presente Reglamento, el fondo de reserva de franjas horarias constará de todas las franjas que no se hayan asignado sobre la base de la precedencia histórica o de reprogramaciones. No hay razón alguna para cambiar este enfoque.

Enmienda 180 **Petra Kammerevert**

Propuesta de Reglamento **Artículo 9 – apartado 2 – párrafo 1**

Texto de la Comisión

2. Sin perjuicio del artículo 10, apartados 2 y 3 del presente Reglamento ni del artículo 19, apartado 2 del Reglamento (CE) nº 1008/2008, las franjas horarias del fondo de reserva se distribuirán entre las compañías aéreas que las hayan solicitado. El 50 % de las citadas franjas se asignará primero a los nuevos entrantes, a menos que las solicitudes de éstos no alcancen el 50 %. ***La preferencia reconocida a los nuevos entrantes se respetará durante todo el período de programación.*** El coordinador tramitará las solicitudes de los nuevos entrantes y otras compañías con equidad, de acuerdo con los períodos de coordinación de cada día de programación.

Enmienda

2. Sin perjuicio del artículo 10, apartados 2 y 3 del presente Reglamento ni del artículo 19, apartado 2 del Reglamento (CE) nº 1008/2008, las franjas horarias del fondo de reserva se distribuirán entre las compañías aéreas que las hayan solicitado. El 50 % de las citadas franjas se asignará primero a los nuevos entrantes, a menos que las solicitudes de éstos no alcancen el 50 %. El coordinador tramitará las solicitudes de los nuevos entrantes y otras compañías con equidad, de acuerdo con los períodos de coordinación de cada día de programación.

Or. de

Enmienda 181
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 2 – párrafo 1

Texto de la Comisión

2. Sin perjuicio del artículo 10, apartados 2 y 3 del presente Reglamento ni del artículo 19, apartado 2 del Reglamento (CE) n° 1008/2008, las franjas horarias del fondo de reserva se distribuirán entre las compañías aéreas que las hayan solicitado. El 50 % de las citadas franjas se asignará primero a los nuevos entrantes, a menos que las solicitudes de éstos no alcancen el 50 %. ***La preferencia reconocida a los nuevos entrantes se respetará durante todo el período de programación.*** El coordinador tramitará las solicitudes de los nuevos entrantes y otras compañías con equidad, de acuerdo con los períodos de coordinación de cada día de programación.

Enmienda

2. Sin perjuicio del artículo 10, apartados 2 y 3 del presente Reglamento ni del artículo 19, apartado 2 del Reglamento (CE) n° 1008/2008, las franjas horarias del fondo de reserva se distribuirán entre las compañías aéreas que las hayan solicitado. El 50 % de las citadas franjas se asignará primero a los nuevos entrantes, a menos que las solicitudes de éstos no alcancen el 50 %. El coordinador tramitará las solicitudes de los nuevos entrantes y otras compañías con equidad, de acuerdo con los períodos de coordinación de cada día de programación.

Or. en

Enmienda 182
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 2 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Entre las solicitudes de los nuevos entrantes se ***dará preferencia a las compañías aéreas*** que cumplan los requisitos para ser consideradas nuevos entrantes con arreglo al artículo 2, apartado 2, letra b).

Enmienda

Entre las solicitudes de los nuevos entrantes se ***tendrán únicamente en cuenta aquellas*** que cumplan los requisitos para ser consideradas nuevos entrantes con arreglo al artículo 2, apartado 2, letra b).

Or. it

Enmienda 183
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 2 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Enmienda

Entre las solicitudes de los nuevos entrantes se dará preferencia a las compañías aéreas que cumplan los requisitos para ser consideradas nuevos entrantes con arreglo al artículo 2, apartado 2, letra b).

suprimido

Or. en

Enmienda 184
Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 3

Texto de la Comisión

Enmienda

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 2, cuando sea imposible atender todas las solicitudes de franjas horarias a satisfacción de las compañías aéreas interesadas, se dará preferencia a los servicios aéreos comerciales, ***en particular a los servicios aéreos regulares y a los servicios no regulares programados***. En caso de competencia entre diversas solicitudes dentro de la misma categoría de servicios, se dará prioridad a las operaciones previstas para todo el año.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 2, cuando sea imposible atender todas las solicitudes de franjas horarias a satisfacción de las compañías aéreas interesadas, se dará preferencia a los servicios aéreos comerciales. En caso de competencia entre diversas solicitudes dentro de la misma categoría de servicios, se dará prioridad a las operaciones previstas para todo el año.

Or. en

Justificación

La definición de «servicios aéreos no regulares programados» resulta imprecisa. De la propuesta no cabe inferir bien a qué operadores afectan estos servicios y cuáles quedan

excluidos (sin poder hacer valer, por tanto, derechos históricos) Semejante situación podría dar lugar a una variedad de interpretaciones por parte de los coordinadores de las franjas, lo cual no redundaría en beneficio del mercado único.

Enmienda 185
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 2, cuando sea imposible atender todas las solicitudes de franjas horarias a satisfacción de las compañías aéreas interesadas, se dará preferencia a los servicios aéreos comerciales, ***en particular a los servicios aéreos regulares y a los servicios no regulares programados***. En caso de competencia entre diversas solicitudes dentro de la misma categoría de servicios, se dará prioridad a las operaciones previstas para todo el año.

Enmienda

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 2, cuando sea imposible atender todas las solicitudes de franjas horarias a satisfacción de las compañías aéreas interesadas, se dará preferencia a los servicios aéreos comerciales. En caso de competencia entre diversas solicitudes dentro de la misma categoría de servicios, se dará prioridad a las operaciones previstas para todo el año.

Or. it

Enmienda 186
Marian-Jean Marinescu

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 2, cuando sea imposible atender todas las solicitudes de franjas horarias a satisfacción de las compañías aéreas interesadas, se dará preferencia a los servicios aéreos comerciales, ***en particular a los servicios aéreos regulares y a los servicios no***

Enmienda

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 2, cuando sea imposible atender todas las solicitudes de franjas horarias a satisfacción de las compañías aéreas interesadas, se dará preferencia a los servicios aéreos comerciales ***de todo tipo***. En caso de competencia entre diversas solicitudes

regulares programados. En caso de competencia entre diversas solicitudes dentro de la misma categoría de servicios, se dará prioridad a las operaciones previstas para todo el año.

dentro de la misma categoría de servicios, se dará prioridad a las operaciones previstas para todo el año.

Or. en

Enmienda 187
Philippe De Backer, Gesine Meissner

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. Para los servicios aéreos no regulares, los coordinadores de los aeropuertos reservarán una serie de franjas cada hora durante la totalidad del período de programación para su utilización exclusiva por parte de operaciones no regulares y de la aviación de negocios. Dicha asignación se basará en la utilización histórica por parte de servicios aéreos no regulares durante el período de programación anterior equivalente. Los coordinadores de los aeropuertos asignarán las franjas reservadas a los servicios aéreos no regulares de forma no discriminatoria.

Or. en

Justificación

Cuando un aeropuerto pasa a la categoría de coordinado, los operadores de la aviación de negocios ya no pueden obtener y mantener franjas horarias en dicho aeropuerto. A fin de proteger las infraestructuras y las inversiones realizadas en el mencionado aeropuerto, los operadores de la aviación de negocios y otros operadores no regulares deben poder seguir beneficiándose de estas inversiones. Por esta razón, sería provechoso reservar una serie de franjas disponibles en el aeropuerto en cuestión para los operadores no regulares y de la aviación de negocios.

Enmienda 188
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 5 – párrafo 1

Texto de la Comisión

5. En el caso de los servicios explotados por un grupo de compañías aéreas, solo una de ellas podrá solicitar las franjas horarias necesarias. La compañía aérea que explote ese servicio asumirá la responsabilidad de cumplir los criterios operativos requeridos para **acogerse a la prioridad** mencionada en el artículo 10, apartado 2.

Enmienda

5. En el caso de los servicios explotados por un grupo de compañías aéreas, solo una de ellas podrá solicitar las franjas horarias necesarias. La compañía aérea que explote ese servicio asumirá la responsabilidad de cumplir los criterios operativos requeridos para **mantener la precedencia histórica** mencionada en el artículo 10, apartado 2.

Or. en

Justificación

No tiene sentido utilizar el término «prioridad», ya que el artículo 10 trata de las «franjas históricas» y la precedencia histórica representa un término utilizado y aceptado a escala mundial.

Enmienda 189
Debora Serracchiani

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 8

Texto de la Comisión

8. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo a escala de la Unión o a escala mundial así como las directrices locales propuestas por el Comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas directrices no afecten a la independencia del coordinador,

Enmienda

8. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo a escala de la Unión o a escala mundial así como las directrices locales propuestas por el Comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas directrices no afecten a la independencia del coordinador,

sean conformes a la legislación de la Unión, tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria y hayan sido previamente notificadas a la Comisión y aprobadas por ella. Las directrices locales solo podrán tratar de la supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas o del cambio en la definición de la serie de franjas con el fin de reducir su longitud a menos de diez franjas durante el período de programación de invierno o a menos de quince durante el de verano, pero en ningún caso a menos de cinco franjas. La reducción de la longitud de la serie de franjas horarias solo se practicará en aeropuertos en los que los servicios aéreos sufran fluctuaciones fuertes de la demanda según la temporada.

sean conformes a la legislación de la Unión, tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria y hayan sido previamente notificadas a la Comisión y aprobadas por ella. ***Las normas locales se refieren a la asignación y supervisión de las franjas horarias. Podrán aplicarse cuando puedan producirse mejoras de rendimiento o en el flujo de tráfico mediante normas de aplicación local; estas tendrán que ser transparentes y no discriminatorias.*** Las directrices locales solo podrán tratar de la supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas o del cambio en la definición de la serie de franjas con el fin de reducir su longitud a menos de diez franjas durante el período de programación de invierno o a menos de quince durante el de verano, pero en ningún caso a menos de cinco franjas. La reducción de la longitud de la serie de franjas horarias solo se practicará en aeropuertos en los que los servicios aéreos sufran fluctuaciones fuertes de la demanda según la temporada.

Or. en

Enmienda 190
Christine De Veyrac

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 8

Texto de la Comisión

8. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo a escala de la Unión o a escala mundial así como las directrices locales propuestas por el Comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas directrices no

Enmienda

8. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo a escala de la Unión o a escala mundial así como las directrices locales propuestas por el Comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas directrices no

afecten a la independencia del coordinador, sean conformes a la legislación de la Unión, tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria y hayan sido previamente notificadas a la Comisión y aprobadas por ella. Las directrices locales *solo* podrán tratar ***de la supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas o del cambio en la definición de la serie de franjas con el fin de reducir su longitud a menos de diez franjas durante el período de programación de invierno o a menos de quince durante el de verano, pero en ningún caso a menos de cinco franjas. La reducción de la longitud de la serie de franjas horarias solo se practicará en aeropuertos en los que los servicios aéreos sufran fluctuaciones fuertes de la demanda según la temporada.***

afecten a la independencia del coordinador, sean conformes a la legislación de la Unión, tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria y hayan sido previamente notificadas a la Comisión y aprobadas por ella ***en un plazo de dos meses. En casos urgentes, los Estados miembros correspondientes pueden solicitar a la Comisión que apruebe una directriz local en un plazo más reducido de tan solo dos semanas.*** Las directrices locales podrán tratar del cambio en la definición de la serie de franjas con el fin de *extender* su longitud a *más* de diez franjas. ***La Comisión podrá adoptar medidas de ejecución orientadas a ampliar el alcance de una directriz local, con miras a su aplicación en todos los aeropuertos de la UE. Estas medidas de ejecución se adoptarán conforme al procedimiento de examen contemplado en el artículo 16, apartado 2.***

Or. fr

Justificación

El alcance de las directrices locales no debe limitarse a la supervisión de las franjas, ya que también cabe utilizarlas en respuesta a casos urgentes impredecibles. Es fundamental mantener la flexibilidad a este respecto. Por otra parte, la posibilidad de adaptar la longitud de la serie de franjas por medio de una directriz local, aunque sea pertinente, debe servir para extender y no para reducir la longitud de una serie.

Enmienda 191 Spyros Danellis

Propuesta de Reglamento Artículo 9 – apartado 8

Texto de la Comisión

8. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo a escala de la Unión o a escala

Enmienda

8. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo a escala de la Unión o a escala

mundial así como las directrices locales propuestas por el Comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, **siempre y cuando** esas directrices no **afecten** a la independencia del coordinador, **sean** conformes a la legislación de la Unión, **tengan** por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria y **hayan** sido previamente notificadas a la Comisión y aprobadas por ella. Las directrices locales solo podrán tratar de la supervisión **de la utilización** de las franjas horarias **asignadas o del cambio en la definición de la serie de franjas con el fin de reducir su longitud a menos de diez franjas durante el período de programación de invierno o a menos de quince durante el de verano, pero en ningún caso a menos de cinco franjas. La reducción de la longitud de la serie de franjas horarias solo se practicará** en aeropuertos en los que **los servicios aéreos sufran** fluctuaciones fuertes de la demanda según la temporada.

mundial así como las directrices locales propuestas por el Comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión. Esas directrices no **deben afectar** a la independencia del coordinador, **deben ser** conformes a la legislación de la Unión, **deben tener** por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria, **teniendo en cuenta las circunstancias locales, y deben haber** sido previamente notificadas a la Comisión y aprobadas por ella. Las directrices locales solo podrán tratar de la **asignación y supervisión** de las franjas horarias **y podrán introducirse en casos en que puedan dar lugar a mejoras del rendimiento, por ejemplo en** aeropuertos en los que **la demanda de franjas sufre** fluctuaciones fuertes según la temporada.

Or. en

Justificación

El Reglamento debe permitir tener en cuenta circunstancias locales cuando los aeropuertos y los usuarios de los mismos pueden llegar a acuerdos conjuntos de mejora del rendimiento, al tiempo que se deja a la Comisión la libertad de evaluar las normas locales de forma individualizada.

Enmienda 192 **Jörg Leichtfried**

Propuesta de Reglamento **Artículo 9 – apartado 8**

Texto de la Comisión

8. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las directrices adicionales

Enmienda

8. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las directrices adicionales

establecidas por el sector del transporte aéreo a escala de la Unión o a escala mundial así como las directrices locales propuestas por el Comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas directrices no afecten a la independencia del coordinador, sean conformes a la legislación de la Unión, tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria **y hayan sido previamente notificadas a la Comisión y aprobadas por ella**. Las *directrices* locales **solo podrán tratar de la supervisión de la utilización** de las franjas horarias **asignadas o del cambio en la definición de la serie de franjas con el fin de reducir su longitud a menos de diez franjas durante el período de programación de invierno o a menos de quince durante el de verano, pero en ningún caso a menos de cinco franjas. La reducción de la longitud de la serie de franjas horarias solo se practicará en aeropuertos en los que los servicios aéreos sufran fluctuaciones fuertes de la demanda según la temporada.**

establecidas por el sector del transporte aéreo a escala de la Unión o a escala mundial, así como las directrices locales propuestas por el Comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas directrices no afecten a la independencia del coordinador, sean conformes a la legislación de la Unión, y tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria. Las **normas locales se refieren a la asignación** y supervisión de las franjas horarias. **Podrán aplicarse cuando puedan producirse mejoras de rendimiento o en el flujo de tráfico mediante normas de aplicación local; estas tendrán que ser transparentes y no discriminatorias.**

Or. en

Justificación

Las normas locales existen y son fundamentales para permitir tener en cuenta las circunstancias específicas o locales de un aeropuerto dado (por ejemplo, de medio ambiente, accesibilidad, diversidad geográfica, condiciones climáticas especiales). Con esto se lograría más flexibilidad para atender a las necesidades específicas de las compañías aéreas y los aeropuertos, y se apoyaría plenamente el principio del máximo aprovechamiento de la capacidad existente.

Enmienda 193
Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 8

Texto de la Comisión

8. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo a escala de la Unión o a escala mundial así como las directrices locales propuestas por el Comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas directrices no afecten a la independencia del coordinador, sean conformes a la legislación de la Unión, tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria y hayan sido previamente notificadas a la Comisión y aprobadas por ella. ***Las directrices locales solo podrán tratar de la supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas o del cambio en la definición de la serie de franjas con el fin de reducir su longitud a menos de diez franjas durante el período de programación de invierno o a menos de quince durante el de verano, pero en ningún caso a menos de cinco franjas. La reducción de la longitud de la serie de franjas horarias solo se practicará en aeropuertos en los que los servicios aéreos sufran fluctuaciones fuertes de la demanda según la temporada.***

Enmienda

8. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo a escala de la Unión o a escala mundial así como las directrices locales propuestas por el Comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas directrices no afecten a la independencia del coordinador, sean conformes a la legislación de la Unión, tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria y hayan sido previamente notificadas a la Comisión y aprobadas por ella ***en un plazo razonable, especialmente en situaciones de urgencia.***

Or. fr

Justificación

La aprobación de la Comisión, que se requiere en aras de la coherencia global, no debe suponer una reducción de la flexibilidad ni de la reactividad, que son las principales razones de ser de estas directrices locales.

Enmienda 194
Michel Dantin

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 8

Texto de la Comisión

8. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo a escala de la Unión o a escala mundial así como las directrices locales propuestas por el Comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas directrices no afecten a la independencia del coordinador, sean conformes a la legislación de la Unión, tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria y hayan sido previamente notificadas a la Comisión y aprobadas por ella. Las directrices locales **solo podrán tratar** de la supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas **o** del cambio en la definición de la serie de franjas **con el fin de reducir su longitud a menos de diez franjas durante el período de programación de invierno o a menos de quince durante el de verano**, pero en ningún caso a menos de cinco franjas. La reducción de la longitud de la serie de franjas horarias solo se practicará en aeropuertos en los que los servicios aéreos sufran fluctuaciones fuertes de la demanda según la temporada.

Enmienda

8. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo a escala de la Unión o a escala mundial así como las directrices locales propuestas por el Comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas directrices no afecten a la independencia del coordinador, sean conformes a la legislación de la Unión, tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria y hayan sido previamente notificadas a la Comisión y aprobadas por ella. Las directrices locales **tratarán de la asignación de franjas horarias**, de la supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas **y** del cambio en la definición de la serie de franjas, pero en ningún caso a menos de cinco franjas. La reducción de la longitud de la serie de franjas horarias solo se practicará en aeropuertos en los que los servicios aéreos sufran fluctuaciones fuertes de la demanda según la temporada.

Or. fr

Justificación

Dadas las especificidades de determinados aeropuertos, es importante que las directrices locales puedan seguir utilizándose para modificar la asignación de las franjas horarias.

Enmienda 195
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 8

Texto de la Comisión

8. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo a escala de la Unión o a escala mundial así como las directrices locales propuestas por el Comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas directrices no afecten a la independencia del coordinador, sean conformes a la legislación de la Unión, tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria y hayan sido previamente notificadas a la Comisión y aprobadas por ella. Las directrices locales **solo** podrán tratar de la supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas **o del cambio en la definición de la serie de franjas con el fin de reducir su longitud a menos de diez franjas durante el período de programación de invierno o a menos de quince durante el de verano, pero en ningún caso a menos de cinco franjas. La reducción** de la longitud de la serie de franjas horarias solo se practicará en aeropuertos en los que los servicios aéreos sufran fluctuaciones fuertes de la demanda según la temporada.

Enmienda

8. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo a escala de la Unión o a escala mundial así como las directrices locales propuestas por el Comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas directrices no afecten a la independencia del coordinador, sean conformes a la legislación de la Unión, tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria y hayan sido previamente notificadas a la Comisión y aprobadas por ella. Las directrices locales podrán tratar de la supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas **o de la determinación de la capacidad. El aumento** de la longitud de la serie de franjas horarias solo se practicará **tras la realización de un análisis de impacto** en aeropuertos en los que los servicios aéreos sufran fluctuaciones fuertes de la demanda según la temporada.

Or. en

Enmienda 196

Michael Gahler, Markus Ferber

Propuesta de Reglamento

Artículo 9 – apartado 8

Texto de la Comisión

8. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo a escala de la Unión o a escala mundial así como las directrices locales propuestas por el Comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas directrices no afecten a la independencia del coordinador, sean conformes a la legislación de la Unión, tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria y hayan sido previamente notificadas a la Comisión y aprobadas por ella. Las directrices locales solo podrán tratar de la supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas ***o del cambio en la definición de la serie de franjas con el fin de reducir su longitud a menos de diez franjas durante el período de programación de invierno o a menos de quince durante el de verano, pero en ningún caso a menos de cinco franjas. La reducción de la longitud de la serie de franjas horarias solo se practicará en aeropuertos en los que los servicios aéreos sufran fluctuaciones fuertes de la demanda según la temporada.***

Enmienda

8. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo a escala de la Unión o a escala mundial así como las directrices locales propuestas por el Comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas directrices no afecten a la independencia del coordinador, sean conformes a la legislación de la Unión, tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria y hayan sido previamente notificadas a la Comisión y aprobadas por ella. Las directrices locales podrán tratar de la supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas ***o de la determinación de la capacidad.***

Or. en

Enmienda 197
Inés Ayala Sender

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 8

Texto de la Comisión

8. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo a escala de la Unión o a escala mundial así como las directrices locales propuestas por el Comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas directrices no afecten a la independencia del coordinador, sean conformes a la legislación de la Unión, tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria y hayan sido previamente notificadas a la Comisión y aprobadas por ella. Las *directrices* locales *solo* podrán tratar de la supervisión *de la utilización* de las franjas horarias *asignadas o del cambio en la definición de la serie de franjas con el fin de reducir su longitud a menos de diez franjas durante el período de programación de invierno o a menos de quince durante el de verano, pero en ningún caso a menos de cinco franjas. La reducción de la longitud de la serie de franjas horarias solo se practicará en aeropuertos en los que los servicios aéreos sufran* fluctuaciones fuertes *de la demanda* según la temporada.

Enmienda

8. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo a escala de la Unión o a escala mundial así como las directrices locales propuestas por el Comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas directrices no afecten a la independencia del coordinador, sean conformes a la legislación de la Unión, tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria y hayan sido previamente notificadas a la Comisión y aprobadas por ella. Las *normas* locales podrán tratar de la supervisión de las franjas horarias *así como de la asignación únicamente en aquellos casos en que la demanda sufra* fluctuaciones fuertes según la temporada. *Podrán aplicarse cuando puedan producirse mejoras de rendimiento o en el flujo de tráfico mediante normas de aplicación local; estas tendrán que ser transparentes y no discriminatorias.*

Or. en

Enmienda 198
Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 8

Texto de la Comisión

8. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo a escala de la Unión o a escala mundial así como las directrices locales propuestas por el Comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas directrices no afecten a la independencia del coordinador, sean conformes a la legislación de la Unión, tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria y hayan sido previamente notificadas a la Comisión y aprobadas por ella. Las *directrices* locales **solo podrán tratar de la supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas o del cambio en la definición de la serie de franjas con el fin de reducir su longitud a menos de diez franjas durante el período de programación de invierno o a menos de quince durante el de verano, pero en ningún caso a menos de cinco franjas. La reducción de la longitud de la serie de franjas horarias solo se practicará en aeropuertos en los que los servicios aéreos sufran fluctuaciones fuertes de la demanda según la temporada.**

Enmienda

8. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo a escala de la Unión o a escala mundial, así como las directrices locales propuestas por el Comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas directrices no afecten a la independencia del coordinador, sean conformes a la legislación de la Unión, y tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria. Las **normas** locales **se refieren a la asignación y supervisión de las franjas horarias. Podrán aplicarse cuando puedan producirse mejoras de rendimiento o en el flujo de tráfico mediante normas de aplicación local; estas tendrán que ser transparentes y no discriminatorias.**

Or. en

Justificación

Las normas locales son fundamentales para permitir tener en cuenta las circunstancias locales de un aeropuerto dado (por ejemplo, de accesibilidad, diversidad geográfica, condiciones climáticas especiales). Cualquier desviación de la serie de franjas estándar podría ser objeto de debate entre los miembros del Comité de coordinación del aeropuerto y

tratarse mediante una norma local, con lo que se lograría más flexibilidad para atender a las necesidades específicas de las compañías aéreas y los aeropuertos y se apoyaría plenamente el principio del máximo aprovechamiento de la capacidad existente.

Enmienda 199

Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento

Artículo 9 – apartado 8

Texto de la Comisión

8. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo ***a escala de la Unión o*** a escala mundial así como las directrices locales propuestas por el Comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas directrices no afecten a la independencia del coordinador, sean conformes a la legislación de la Unión, tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria ***y hayan sido previamente notificadas a la Comisión y aprobadas por ella. Las directrices locales solo podrán tratar de la supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas o del cambio en la definición de la serie de franjas con el fin de reducir su longitud a menos de diez franjas durante el período de programación de invierno o a menos de quince durante el de verano, pero en ningún caso a menos de cinco franjas. La reducción de la longitud de la serie de franjas horarias solo se practicará en aeropuertos en los que los servicios aéreos sufran fluctuaciones fuertes de la demanda según la temporada.***

Enmienda

8. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo a escala mundial ***o a escala de la Unión***, así como las directrices locales propuestas por el Comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas directrices no afecten a la independencia del coordinador, sean conformes a la legislación de la Unión, y tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria. ***Las normas locales se refieren a la asignación y supervisión de las franjas horarias. Estas podrán aplicarse únicamente cuando quepa demostrar que un aeropuerto está alcanzando unos niveles alarmantes de saturación, por lo que pueden lograrse mejoras de rendimiento o en el flujo de tráfico mediante normas de aplicación local. Estas deben ser transparentes y no discriminatorias. Las normas locales deben pactarse y someterse a votación en el seno del Comité de coordinación una vez alcanzado el acuerdo de todas las partes interesadas, tal como queda estipulado en el artículo 8, apartado 3, del presente Reglamento.***

Or. en

Justificación

Las normas locales existen y son fundamentales para permitir tener en cuenta las circunstancias específicas o locales de un aeropuerto dado (por ejemplo, de medio ambiente, accesibilidad, diversidad geográfica, condiciones climáticas especiales). No obstante, dichas normas solo podrán aplicarse en circunstancias específicas y previo acuerdo de todas las partes interesadas, a fin de evitar un recurso indebido a las mismas.

Enmienda 200

David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Las series de franjas horarias *se asignarán*, partiendo del fondo de reserva de franjas horarias, a las compañías aéreas solicitantes en forma de permisos de utilización de la infraestructura aeroportuaria para aterrizar o despegar durante el período de programación de horarios solicitado. Una vez terminado este período, las franjas horarias deberán devolverse a la reserva de franjas horarias según lo previsto en el artículo 9.

Enmienda

1. Las series de franjas horarias *las asignará el coordinador con la máxima transparencia y equidad*, partiendo del fondo de reserva de franjas horarias, a las compañías aéreas solicitantes en forma de permisos de utilización de la infraestructura aeroportuaria para aterrizar o despegar durante el período de programación de horarios solicitado. Una vez terminado este período, las franjas horarias deberán devolverse a la reserva de franjas horarias según lo previsto en el artículo 9.

Or. it

Enmienda 201

Eva Lichtenberger

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. Las franjas horarias son bienes inmateriales de utilidad pública. Serán asignadas por los coordinadores de aeropuerto con una perspectiva de

máxima transparencia, en interés de los Estados miembros, de los ciudadanos que viven en las inmediaciones del aeropuerto, de los pasajeros, de los gestores de aeropuertos, de las compañías aéreas y del personal empleado en el aeropuerto.

Or. en

Enmienda 202
Christine De Veyrac

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 7, 12, 13 y 17, se otorgará **prioridad** a la compañía aérea considerada a la hora de asignar la misma serie en el período siguiente de programación equivalente si dicha compañía así lo solicita en el plazo contemplado en el artículo 7, apartado 1, cuando se cumplan las siguientes condiciones:

Enmienda

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 7, 12, 13 y 17, se otorgará **un derecho** a la compañía aérea considerada a la hora de asignar la misma serie en el período siguiente de programación equivalente si dicha compañía así lo solicita en el plazo contemplado en el artículo 7, apartado 1, cuando se cumplan las siguientes condiciones:

Or. fr

Justificación

La noción de «prioridad» introducida por la Comisión podría dar lugar a interpretaciones divergentes y, con ello, generar incertidumbre. Por ello debe mantenerse la noción de «derecho» que figura en el Reglamento (CEE) n° 95/93.

Enmienda 203
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 7, 12, **13 y 17**, se otorgará **prioridad** a la compañía aérea considerada a la hora de asignar la misma serie en el período siguiente de programación equivalente si dicha compañía así lo solicita en el plazo contemplado en el artículo 7, apartado 1, cuando se cumplan las siguientes condiciones:

Enmienda

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 7 y 12, se otorgará **precedencia histórica** a la compañía aérea considerada a la hora de asignar la misma serie en el período siguiente de programación equivalente si dicha compañía así lo solicita en el plazo contemplado en el artículo 7, apartado 1, cuando se cumplan las siguientes condiciones:

Or. en

Enmienda 204
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión

a) una serie de franjas horarias ha sido utilizada por la citada compañía aérea **para explotar servicios aéreos regulares y servicios no regulares programados**, y

Enmienda

a) una serie de franjas horarias ha sido utilizada por la citada compañía aérea, y

Or. it

Enmienda 205
Marian-Jean Marinescu

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión

a) una serie de franjas horarias ha sido utilizada por la citada compañía aérea **para explotar servicios aéreos regulares y servicios no regulares programados**, y

Enmienda

a) una serie de franjas horarias ha sido utilizada por la citada compañía aérea, y

Or. en

Enmienda 206
Christine De Veyrac, Michel Dantin

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

b) dicha compañía aérea puede demostrar a satisfacción del coordinador que ha utilizado la serie de franjas horarias en cuestión, según lo autorizado por el coordinador, como mínimo el **85 %** del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

Enmienda

b) dicha compañía aérea puede demostrar a satisfacción del coordinador que ha utilizado la serie de franjas horarias en cuestión, según lo autorizado por el coordinador, como mínimo el **80 %** del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

Or. fr

Justificación

El aumento del índice de utilización de la serie de franjas horarias hasta un 85 % parece excesivo e inadecuado como respuesta a los problemas de congestión. Con este índice, las compañías se verían obligadas a volar con aviones vacíos con tal de no perder su serie, lo cual no responde en absoluto a los imperativos de consideración del impacto medioambiental de este modo de transporte. Por consiguiente, el índice no parece entrañar ventaja económica o medioambiental alguna. Debe mantenerse, por tanto, una proporción 80/20 para el índice de utilización de las series.

Enmienda 207
Eva Lichtenberger

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

b) dicha compañía aérea puede demostrar a satisfacción del coordinador que ha utilizado la serie de franjas horarias en cuestión, según lo autorizado por el coordinador, como mínimo el **85** % del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

Enmienda

b) dicha compañía aérea puede demostrar a satisfacción del coordinador que ha utilizado la serie de franjas horarias en cuestión, según lo autorizado por el coordinador, como mínimo el **80** % del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

Or. en

Enmienda 208
Petra Kammerevert

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

b) dicha compañía aérea puede demostrar a satisfacción del coordinador que ha utilizado la serie de franjas horarias en cuestión, según lo autorizado por el coordinador, como mínimo el **85** % del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

Enmienda

b) dicha compañía aérea puede demostrar a satisfacción del coordinador que ha utilizado la serie de franjas horarias en cuestión, según lo autorizado por el coordinador, como mínimo el **80** % del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

Or. de

Enmienda 209
Vilja Savisaar-Toomast

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

b) dicha compañía aérea puede demostrar a satisfacción del coordinador que ha utilizado la serie de franjas horarias en cuestión, según lo autorizado por el coordinador, como mínimo el **85 %** del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

Enmienda

b) dicha compañía aérea puede demostrar a satisfacción del coordinador que ha utilizado la serie de franjas horarias en cuestión, según lo autorizado por el coordinador, como mínimo el **80 %** del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

Or. et

Enmienda 210
Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

b) dicha compañía aérea puede demostrar a satisfacción del coordinador que ha utilizado la serie de franjas horarias en cuestión, según lo autorizado por el coordinador, como mínimo el **85 %** del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

Enmienda

b) dicha compañía aérea puede demostrar a satisfacción del coordinador que ha utilizado la serie de franjas horarias en cuestión, según lo autorizado por el coordinador, como mínimo el **80 %** del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

Or. fr

Enmienda 211
Marian-Jean Marinescu

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

b) dicha compañía aérea puede demostrar a satisfacción del coordinador que ha utilizado la serie de franjas horarias en cuestión, según lo autorizado por el coordinador, como mínimo el **85** % del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

Enmienda

b) dicha compañía aérea puede demostrar a satisfacción del coordinador que ha utilizado la serie de franjas horarias en cuestión, según lo autorizado por el coordinador, como mínimo el **80** % del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

Or. en

Enmienda 212
Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

b) dicha compañía aérea puede demostrar a satisfacción del coordinador que ha utilizado la serie de franjas horarias en cuestión, según lo autorizado por el coordinador, como mínimo el **85** % del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

Enmienda

b) dicha compañía aérea puede demostrar a satisfacción del coordinador que ha utilizado la serie de franjas horarias en cuestión, según lo autorizado por el coordinador, como mínimo el **80** % del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

Or. en

Enmienda 213

Carlo Fidanza, Antonio Cancian, Luis de Grandes Pascual, Michael Gahler, Corien Wortmann-Kool

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

b) dicha compañía aérea puede demostrar a satisfacción del coordinador que ha utilizado la serie de franjas horarias en cuestión, según lo autorizado por el coordinador, como mínimo el **85 %** del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

Enmienda

b) dicha compañía aérea puede demostrar a satisfacción del coordinador que ha utilizado la serie de franjas horarias en cuestión, según lo autorizado por el coordinador, como mínimo el **80 %** del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

Or. en

Enmienda 214

Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. El transporte aéreo discrecional contribuye a la cohesión y competitividad regionales. En caso de que las compañías aéreas hayan recurrido de forma regular a franjas horarias para este tipo de transporte en un aeropuerto comprendido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, incluso aunque dichas franjas no impliquen siempre las mismas rutas, deberá concederse prioridad a las solicitudes orientadas a un uso continuado de dichas franjas.

Or. en

Justificación

El transporte aéreo discrecional reviste importancia ya que facilita la conexión con las

regiones menos accesibles de Europa, contribuyendo de este modo a su desarrollo. A menudo estas regiones están mal atendidas en términos de operaciones regulares. Por esta razón es preciso reconocer la contribución positiva de otras modalidades de transporte aéreo, y las franjas que se han utilizado regularmente para este tipo de vuelos deben, a semejanza de otras franjas, utilizarse el 80 % del tiempo y beneficiarse de un trato preferencial por parte de los coordinadores.

Enmienda 215
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. La reprogramación de series de franjas horarias antes de la asignación de las franjas restantes del fondo de reserva mencionado en el artículo 12 a las demás compañías aéreas solicitantes solo se aceptará por razones operativas como, por ejemplo, cambio del tipo de aparato utilizado o de la ruta operada por la compañía aérea. Esta reprogramación no surtirá efecto antes de la confirmación expresa del coordinador.

Enmienda

3. La reprogramación de series de franjas horarias antes de la asignación de las franjas restantes del fondo de reserva mencionado en el artículo 12 a las demás compañías aéreas solicitantes solo se aceptará por razones operativas como, por ejemplo, cambio del tipo de aparato utilizado o de la ruta operada por la compañía aérea, ***o, cuando se trate de series de franjas asignadas a nuevos entrantes con arreglo a la definición del artículo 2, si el horario de franja para dichas compañías aéreas solicitantes es mejor que el horario de franja solicitado inicialmente.*** Esta reprogramación no surtirá efecto antes de la confirmación expresa del coordinador.

Or. it

Enmienda 216
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. La reprogramación de series de franjas horarias antes de la asignación de las

Enmienda

3. La reprogramación de series de franjas horarias antes de la asignación de las

franjas restantes del fondo de reserva mencionado en el artículo 12 a las demás compañías aéreas solicitantes solo se aceptará por razones operativas como, por ejemplo, cambio del tipo de aparato utilizado o de la ruta operada por la compañía aérea. Esta reprogramación no surtirá efecto antes de la confirmación expresa del coordinador.

franjas restantes del fondo de reserva mencionado en el artículo 12 a las demás compañías aéreas solicitantes solo se aceptará por razones operativas como, por ejemplo, cambio del tipo de aparato utilizado o de la ruta operada por la compañía aérea ***o, cuando se trate de series de franjas asignadas originalmente a nuevos entrantes con arreglo a la definición del artículo 2, si los horarios de las franjas de dichas compañías aéreas solicitantes resultaran mejores que los horarios solicitados inicialmente.*** Esta reprogramación no surtirá efecto antes de la confirmación expresa del coordinador.

Or. en

Enmienda 217

Carlo Fidanza, Antonio Cancian, Luis de Grandes Pascual, Michael Gahler

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 – apartado 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión

4. Las franjas horarias asignadas a una compañía aérea ***antes del 31 de enero para la siguiente temporada de verano, o antes del 31 de agosto para la siguiente temporada de invierno,*** pero que hayan sido devueltas al coordinador para su reasignación antes de estas fechas, no se tendrán en cuenta en el cálculo de utilización siempre que las franjas que continúan asignadas ***constituyan*** una serie en el sentido del artículo 2, apartado 13.

Enmienda

4. Las franjas horarias asignadas a una compañía aérea ***en la fecha de referencia histórica industrial convenida, o antes de dicha fecha,*** pero que hayan sido devueltas al coordinador para su reasignación antes de estas fechas, no se tendrán en cuenta en el cálculo de utilización siempre que las franjas que continúan asignadas ***se reconozcan como parte de*** una serie en el sentido del artículo 2, apartado 13.

Or. en

Enmienda 218
Dominique Riquet, Michel Dantin

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Enmienda

Las franjas horarias que coincidan con días festivos se incorporarán a la serie para la siguiente temporada sin tener que justificar su no utilización.

suprimido

Or. fr

Enmienda 219
Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Enmienda

Las franjas horarias que coincidan con días festivos se incorporarán a la serie para la siguiente temporada sin tener que justificar su no utilización.

suprimido

Or. en

Justificación

Esta no debe ser una razón válida para dejar de aplicar la norma de «usar o perder» a expensas del aeropuerto. En la práctica, esta disposición sería imposible de aplicar, ya que el calendario de días festivos varía considerablemente en los distintos países europeos.

Enmienda 220

Carlo Fidanza, Antonio Cancian, Michael Gahler

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 – apartado 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Enmienda

Las franjas horarias que coincidan con días festivos se incorporarán a la serie para la siguiente temporada sin tener que justificar su no utilización.

suprimido

Or. en

Enmienda 221

Christine De Veyrac, Michel Dantin

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 – apartado 5 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

Enmienda

5. Si no se puede demostrar que una serie de franjas horarias se ha utilizado al **85 %**, no se otorgará la prioridad prevista en el apartado 2, salvo que se demuestre que no se ha utilizado por alguno de los motivos siguientes:

5. Si no se puede demostrar que una serie de franjas horarias se ha utilizado al **80 %**, no se otorgará la prioridad prevista en el apartado 2, salvo que se demuestre que no se ha utilizado por alguno de los motivos siguientes:

Or. fr

Justificación

El aumento del índice de utilización de la serie de franjas horarias hasta un 85 % parece excesivo e inadecuado como respuesta a los problemas de congestión. Con este índice, las compañías se verían obligadas a volar con aviones vacíos con tal de no perder su serie, lo cual no responde en absoluto a los imperativos de consideración del impacto medioambiental de este modo de transporte. Por consiguiente, el índice no parece entrañar ventaja económica o medioambiental alguna. Debe mantenerse, por tanto, una proporción 80/20 para el índice de utilización de las series.

Enmienda 222
Eva Lichtenberger

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 5 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

5. Si no se puede demostrar que una serie de franjas horarias se ha utilizado al **85 %**, no se otorgará la prioridad prevista en el apartado 2, salvo que se demuestre que no se ha utilizado por alguno de los motivos siguientes:

Enmienda

5. Si no se puede demostrar que una serie de franjas horarias se ha utilizado al **80 %**, no se otorgará la prioridad prevista en el apartado 2, salvo que se demuestre que no se ha utilizado por alguno de los motivos siguientes:

Or. en

Enmienda 223
Petra Kammerevert

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 5 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

5. Si no se puede demostrar que una serie de franjas horarias se ha utilizado al **85 %**, no se otorgará la prioridad prevista en el apartado 2, salvo que se demuestre que no se ha utilizado por alguno de los motivos siguientes:

Enmienda

5. Si no se puede demostrar que una serie de franjas horarias se ha utilizado al **80 %**, no se otorgará la prioridad prevista en el apartado 2, salvo que se demuestre que no se ha utilizado por alguno de los motivos siguientes:

Or. de

Enmienda 224
Vilja Savisaar-Toomast

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 5 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

5. Si no se puede demostrar que una serie de franjas horarias se ha utilizado al **85 %**,

Enmienda

5. Si no se puede demostrar que una serie de franjas horarias se ha utilizado al **80 %**,

no se otorgará la prioridad prevista en el apartado 2, salvo que se demuestre que no se ha utilizado por alguno de los motivos siguientes:

no se otorgará la prioridad prevista en el apartado 2, salvo que se demuestre que no se ha utilizado por alguno de los motivos siguientes:

Or. et

Enmienda 225
Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 5 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

5. Si no se puede demostrar que una serie de franjas horarias se ha utilizado al **85 %**, no se otorgará la prioridad prevista en el apartado 2, salvo que se demuestre que no se ha utilizado por alguno de los motivos siguientes:

Enmienda

5. Si no se puede demostrar que una serie de franjas horarias se ha utilizado al **80 %**, no se otorgará la prioridad prevista en el apartado 2, salvo que se demuestre que no se ha utilizado por alguno de los motivos siguientes:

Or. fr

Enmienda 226
Marian-Jean Marinescu

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 5 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

5. Si no se puede demostrar que una serie de franjas horarias se ha utilizado al **85 %**, no se otorgará la prioridad prevista en el apartado 2, salvo que se demuestre que no se ha utilizado por alguno de los motivos siguientes:

Enmienda

5. Si no se puede demostrar que una serie de franjas horarias se ha utilizado al **80 %**, no se otorgará la prioridad prevista en el apartado 2, salvo que se demuestre que no se ha utilizado por alguno de los motivos siguientes:

Or. en

Enmienda 227
Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 5 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

5. Si no se puede demostrar que una serie de franjas horarias se ha utilizado al **85 %**, no se otorgará la prioridad prevista en el apartado 2, salvo que se demuestre que no se ha utilizado por alguno de los motivos siguientes:

Enmienda

5. Si no se puede demostrar que una serie de franjas horarias se ha utilizado al **80 %**, no se otorgará la prioridad prevista en el apartado 2, salvo que se demuestre que no se ha utilizado por alguno de los motivos siguientes:

Or. en

Enmienda 228
Carlo Fidanza, Antonio Cancian, Luis de Grandes Pascual, Michael Gahler, Corien Wortmann-Kool

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 5 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

5. Si no se puede demostrar que una serie de franjas horarias se ha utilizado al **85 %**, no se otorgará la **prioridad** prevista en el apartado 2, salvo que se demuestre que no se ha utilizado por alguno de los motivos siguientes:

Enmienda

5. Si no se puede demostrar que una serie de franjas horarias se ha utilizado al **80 %**, no se otorgará la **precedencia histórica** prevista en el apartado 2, salvo que se demuestre que no se ha utilizado por alguno de los motivos siguientes:

Or. en

Enmienda 229
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 5 – párrafo 1 – letra a – inciso iii

Texto de la Comisión

iii) una alteración grave de las operaciones en los aeropuertos en cuestión, con

Enmienda

iii) una alteración grave de las operaciones en los aeropuertos en cuestión, con

inclusión de las series de franjas horarias en otros aeropuertos *de la Unión* relacionados con las rutas que hayan sido afectadas por dicha alteración, durante una parte importante del período de programación correspondiente;

inclusión de las series de franjas horarias en otros aeropuertos relacionados con las rutas que hayan sido afectadas por dicha alteración, durante una parte importante del período de programación correspondiente;

Or. it

Enmienda 230

Carlo Fidanza, Antonio Cancian, Michael Gahler

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 – apartado 5 – párrafo 1 – letra a – inciso iii

Texto de la Comisión

iii) una alteración grave de las operaciones en los aeropuertos en cuestión, con inclusión de las series de franjas horarias en otros aeropuertos *de la Unión* relacionados con las rutas que hayan sido afectadas por dicha alteración, durante una parte importante del período de programación correspondiente;

Enmienda

iii) una alteración grave de las operaciones en los aeropuertos en cuestión, con inclusión de las series de franjas horarias en otros aeropuertos relacionados con las rutas que hayan sido afectadas por dicha alteración, durante una parte importante del período de programación correspondiente;

Or. en

Enmienda 231

David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 – apartado 5 – párrafo 1 – letra c

Texto de la Comisión

c) dificultades financieras graves de la compañía aérea *de la Unión* con la consiguiente concesión de una licencia temporal por las autoridades competentes, a la espera de la reestructuración financiera de la compañía aérea conforme a lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1 del Reglamento (CE) n° 1008/2008;

Enmienda

c) dificultades financieras graves de la compañía aérea con la consiguiente concesión de una licencia temporal por las autoridades competentes, a la espera de la reestructuración financiera de la compañía aérea conforme a lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1 del Reglamento (CE) n° 1008/2008;

Or. it

Enmienda 232

Carlo Fidanza, Antonio Cancian, Michael Gahler

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 – apartado 5 – párrafo 1 – letra c

Texto de la Comisión

c) dificultades financieras graves de la compañía aérea **de la Unión** con la consiguiente concesión de una licencia temporal por las autoridades competentes, a la espera de la reestructuración financiera de la compañía aérea conforme a lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1 del Reglamento (CE) n° 1008/2008;

Enmienda

c) dificultades financieras graves de la compañía aérea con la consiguiente concesión de una licencia temporal por las autoridades competentes, a la espera de la reestructuración financiera de la compañía aérea conforme a lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1 del Reglamento (CE) n° 1008/2008;

Or. en

Enmienda 233

Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 – apartado 7

Texto de la Comisión

7. Incluso en el caso de que no se cumplan las condiciones recogidas en el apartado 2, letras a) y b), la Comisión podrá decidir que se otorgue a las compañías aéreas prioridad en la asignación de las mismas series para el período de programación siguiente si ello estuviera justificado por razones de urgencia imperiosa derivada de acontecimientos excepcionales que hacen necesaria una coherencia en la aplicación de medidas en estos aeropuertos. La Comisión adoptará las medidas necesarias, cuya aplicación no deberá superar un período de programación de horarios. La adopción de estos actos de ejecución de aplicación inmediata deberá

Enmienda

suprimido

seguir el procedimiento contemplado en el artículo 16, apartado 3.

Or. en

Justificación

El hecho de otorgar a la Comisión el poder de dejar de aplicar la norma de «usar o perder» puede menoscabar la eficacia de dicha norma. En la actualidad, la Comisión no puede suspender la norma sin el acuerdo del Consejo y del Parlamento. Deben incluirse las medidas de salvaguardia oportunas en relación con la utilización de este poder, por ejemplo mediante la obligación de evaluar plenamente el impacto en la competencia y los consumidores, las cancelaciones de vuelos en los aeropuertos, y la imposibilidad de que las compañías más fuertes adquieran las franjas de las compañías aéreas más débiles.

Enmienda 234 **Christine De Veyrac**

Propuesta de Reglamento **Artículo 10 – apartado 7**

Texto de la Comisión

7. Incluso en el caso de que no se cumplan las condiciones recogidas en el apartado 2, letras a) y b), la Comisión podrá decidir que se **otorgue a** las compañías aéreas **prioridad** en la asignación de las mismas series para el período de programación siguiente si ello estuviera justificado por razones de urgencia imperiosa derivada de acontecimientos excepcionales que hacen necesaria una coherencia en la aplicación de medidas en estos aeropuertos. La Comisión adoptará las medidas necesarias, cuya aplicación no deberá superar un período de programación de horarios. La adopción de estos actos de ejecución de aplicación inmediata deberá seguir el procedimiento contemplado en el artículo 16, apartado 3.

Enmienda

7. Incluso en el caso de que no se cumplan las condiciones recogidas en el apartado 2, letras a) y b), la Comisión, **previa consulta con los distintos interlocutores**, podrá decidir que se **mantengan los derechos de** las compañías aéreas en la asignación de las mismas series para el período de programación siguiente si ello estuviera justificado por razones de urgencia imperiosa derivada de acontecimientos excepcionales que hacen necesaria una coherencia en la aplicación de medidas en estos aeropuertos. **En el plazo de un mes tras la solicitud del Estado miembro o del aeropuerto de que se trate**, la Comisión adoptará las medidas necesarias, cuya aplicación no deberá superar un período de programación de horarios. La adopción de estos actos de ejecución de aplicación inmediata deberá seguir el procedimiento contemplado en el artículo 16, apartado 3. **Las medidas adoptadas por la Comisión**

Europea podrán variar según el Estado miembro, aeropuerto o tipo de servicios aéreos de que se trate, en función de las características del acontecimiento excepcional.

Or. fr

Justificación

Una flexibilización de la norma del 80/20 parece suficiente para responder a situaciones excepcionales. No obstante, conviene especificar que las medidas solo podrán aplicarse a una región dada y con carácter temporal. No tienen por qué tener un efecto uniforme y paneuropeo. Por ello se requiere cierta flexibilidad.

Enmienda 235

Silvia-Adriana Țicău

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 – apartado 7

Texto de la Comisión

7. Incluso en el caso de que no se cumplan las condiciones recogidas en el apartado 2, letras a) y b), la Comisión podrá decidir que se otorgue a las compañías aéreas prioridad en la asignación de las mismas series para el período de programación siguiente si ello estuviera justificado por razones de urgencia imperiosa derivada de acontecimientos excepcionales que hacen necesaria una coherencia en la aplicación de medidas en estos aeropuertos. La Comisión adoptará las medidas necesarias, cuya aplicación no deberá superar un período de programación de horarios. La adopción de estos actos de ejecución de aplicación inmediata deberá seguir el procedimiento contemplado en el artículo 16, apartado 3.

Enmienda

7. Incluso en el caso de que no se cumplan las condiciones recogidas en el apartado 2, letras a) y b), la Comisión podrá decidir que se otorgue a las compañías aéreas prioridad en la asignación de las mismas series para el período de programación siguiente si ello estuviera justificado por razones de urgencia imperiosa derivada de acontecimientos excepcionales ***o de la interrupción de actividades*** que hacen necesaria una coherencia en la aplicación de medidas en estos aeropuertos. La Comisión adoptará las medidas necesarias, cuya aplicación no deberá superar un período de programación de horarios. La adopción de estos actos de ejecución de aplicación inmediata deberá seguir el procedimiento contemplado en el artículo 16, apartado 3.

Or. ro

Enmienda 236

Carlo Fidanza, Antonio Cancian, Michael Gahler

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 – apartado 7

Texto de la Comisión

7. Incluso en el caso de que no se cumplan las condiciones recogidas en el apartado 2, letras a) y b), la Comisión podrá decidir que se otorgue a las compañías aéreas prioridad en la asignación de las mismas series para el período de programación siguiente si ello estuviera justificado por razones de urgencia imperiosa derivada de acontecimientos excepcionales que hacen necesaria una coherencia en la aplicación de medidas en estos aeropuertos. La Comisión adoptará las medidas necesarias, cuya aplicación no deberá superar un período de programación de horarios. La adopción de estos actos de ejecución de aplicación inmediata deberá seguir el procedimiento contemplado en el artículo 16, apartado 3.

Enmienda

7. Incluso en el caso de que no se cumplan las condiciones recogidas en el apartado 2, letras a) y b), la Comisión podrá decidir que se otorgue a las compañías aéreas prioridad en la asignación de las mismas series para el período de programación siguiente si ello estuviera justificado por razones de urgencia imperiosa derivada de acontecimientos excepcionales ***o de perturbaciones operativas*** que hacen necesaria una coherencia en la aplicación de medidas en estos aeropuertos. La Comisión adoptará las medidas necesarias, cuya aplicación no deberá superar un período de programación de horarios. La adopción de estos actos de ejecución de aplicación inmediata deberá seguir el procedimiento contemplado en el artículo 16, apartado 3.

Or. en

Enmienda 237

Eva Lichtenberger

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 10 bis

Subasta de franjas en un marco de criterios medioambientales

La Comisión propondrá un sistema de subasta de franjas en un marco de

críterios medioambientales, a través del cual se favorezca a los aviones que presenten el mejor rendimiento en términos de reducción del ruido, las emisiones de gases y el impacto climatológico.

Or. en

Enmienda 238
Christine De Veyrac

Propuesta de Reglamento
Artículo 11

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 11

suprimido

Reserva de franjas horarias

1. El organismo de gestión del aeropuerto coordinado podrá decidir la utilización del sistema de tasas aeroportuarias para evitar que las compañías aéreas devuelvan tardíamente las franjas horarias al fondo de reserva contemplado en el artículo 9 y para exigirles responsabilidades si reservan infraestructuras aeroportuarias y no las utilizan. Deberán respetarse los principios siguientes:

a) antes de tomar esta decisión deberá seguirse el procedimiento previsto en el artículo 6 de la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. Se consultará también al coordinador. En el caso de aeropuertos coordinados y no cubiertos por el artículo 1, apartado 2, de la Directiva 2009/12/CE, el organismo de gestión del aeropuerto consultará al Comité de coordinación y al coordinador;

b) esta decisión no afectará al carácter transparente y no discriminatorio del proceso de asignación de franjas horarias y del sistema de tasas aeroportuarias;

c) esta decisión no desalentará la entrada en el mercado o el desarrollo de servicios por parte de las compañías aéreas y se limitará a cubrir los costes de que se hubiera hecho cargo el aeropuerto para reservar capacidad aeroportuaria correspondiente a franjas sin utilizar;

d) no se exigirán responsabilidades por haber reservado infraestructuras aeroportuarias sin utilizarlas cuando se trate de franjas horarias asignadas y devueltas al fondo reserva antes del 31 de enero, para el siguiente período de programación de verano, o del 31 de agosto, para el de invierno, o de franjas que coincidan con días festivos y se devuelvan al fondo de reserva antes de las citadas fechas, o de franjas cuya no utilización pueda justificarse de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5.

e) la decisión se comunicará al coordinador, a las partes interesadas y a la Comisión al menos seis meses antes del comienzo del período de programación considerado.

2. El coordinador comunicará al organismo de gestión del aeropuerto toda la información necesaria para la puesta en práctica de la decisión mencionada en el párrafo primero.

Or. fr

Justificación

El hecho de imponer sanciones adicionales en caso de devolución tardía de franjas no utilizadas parece desproporcionado. Bastaría con reforzar el sistema de sanciones ex post previsto en el artículo 18 de la propuesta. La introducción de un procedimiento administrativo de este tipo par crear dicha sanción ex ante complicaría innecesariamente el procedimiento para todas las partes implicadas. Además, parece difícil evaluar los costes en que puedan incurrir los aeropuertos.

Enmienda 239
Michel Dantin

Propuesta de Reglamento
Artículo 11

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 11

suprimido

Reserva de franjas horarias

1. El organismo de gestión del aeropuerto coordinado podrá decidir la utilización del sistema de tasas aeroportuarias para evitar que las compañías aéreas devuelvan tardíamente las franjas horarias al fondo de reserva contemplado en el artículo 9 y para exigirles responsabilidades si reservan infraestructuras aeroportuarias y no las utilizan. Deberán respetarse los principios siguientes:

a) antes de tomar esta decisión deberá seguirse el procedimiento previsto en el artículo 6 de la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. Se consultará también al coordinador. En el caso de aeropuertos coordinados y no cubiertos por el artículo 1, apartado 2, de la Directiva 2009/12/CE, el organismo de gestión del aeropuerto consultará al Comité de coordinación y al coordinador;

b) esta decisión no afectará al carácter transparente y no discriminatorio del proceso de asignación de franjas horarias y del sistema de tasas aeroportuarias;

c) esta decisión no desalentará la entrada en el mercado o el desarrollo de servicios por parte de las compañías aéreas y se limitará a cubrir los costes de que se hubiera hecho cargo el aeropuerto para reservar capacidad aeroportuaria correspondiente a franjas sin utilizar;

d) no se exigirán responsabilidades por haber reservado infraestructuras aeroportuarias sin utilizarlas cuando se

trate de franjas horarias asignadas y devueltas al fondo reserva antes del 31 de enero, para el siguiente período de programación de verano, o del 31 de agosto, para el de invierno, o de franjas que coincidan con días festivos y se devuelvan al fondo de reserva antes de las citadas fechas, o de franjas cuya no utilización pueda justificarse de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5.

e) la decisión se comunicará al coordinador, a las partes interesadas y a la Comisión al menos seis meses antes del comienzo del período de programación considerado.

2. El coordinador comunicará al organismo de gestión del aeropuerto toda la información necesaria para la puesta en práctica de la decisión mencionada en el párrafo primero.

Or. fr

Justificación

Un sistema de sanciones ex ante supondría la creación de barreras a la entrada en el mercado, lo cual podría ser perjudicial para la competencia de las compañías aéreas europeas en su conjunto. Dicho sistema ex ante constituye una nueva carga de tesorería que penalizaría de forma indiscriminada todas las compañías aéreas, incluidas aquellas que se ajustan a las normas vigentes. Es preciso centrarse en un sistema ex post, que penalice las compañías que no respeten las reglas del juego.

Enmienda 240

Carlo Fidanza, Antonio Cancian, Michael Gahler

Propuesta de Reglamento

Artículo 11

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 11

suprimido

Reserva de franjas horarias

1. El organismo de gestión del aeropuerto coordinado podrá decidir la utilización del

sistema de tasas aeroportuarias para evitar que las compañías aéreas devuelvan tardíamente las franjas horarias al fondo de reserva contemplado en el artículo 9 y para exigirles responsabilidades si reservan infraestructuras aeroportuarias y no las utilizan. Deberán respetarse los principios siguientes:

a) antes de tomar esta decisión deberá seguirse el procedimiento previsto en el artículo 6 de la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. Se consultará también al coordinador. En el caso de aeropuertos coordinados y no cubiertos por el artículo 1, apartado 2, de la Directiva 2009/12/CE, el organismo de gestión del aeropuerto consultará al Comité de coordinación y al coordinador;

b) esta decisión no afectará al carácter transparente y no discriminatorio del proceso de asignación de franjas horarias y del sistema de tasas aeroportuarias;

c) esta decisión no desalentará la entrada en el mercado o el desarrollo de servicios por parte de las compañías aéreas y se limitará a cubrir los costes de que se hubiera hecho cargo el aeropuerto para reservar capacidad aeroportuaria correspondiente a franjas sin utilizar;

d) no se exigirán responsabilidades por haber reservado infraestructuras aeroportuarias sin utilizarlas cuando se trate de franjas horarias asignadas y devueltas al fondo reserva antes del 31 de enero, para el siguiente período de programación de verano, o del 31 de agosto, para el de invierno, o de franjas que coincidan con días festivos y se devuelvan al fondo de reserva antes de las citadas fechas, o de franjas cuya no utilización pueda justificarse de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5.

e) la decisión se comunicará al coordinador, a las partes interesadas y a

la Comisión al menos seis meses antes del comienzo del período de programación considerado.

2. El coordinador comunicará al organismo de gestión del aeropuerto toda la información necesaria para la puesta en práctica de la decisión mencionada en el párrafo primero.

Or. en

Enmienda 241
Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Artículo 11

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 11

suprimido

Reserva de franjas horarias

1. El organismo de gestión del aeropuerto coordinado podrá decidir la utilización del sistema de tasas aeroportuarias para evitar que las compañías aéreas devuelvan tardíamente las franjas horarias al fondo de reserva contemplado en el artículo 9 y para exigirles responsabilidades si reservan infraestructuras aeroportuarias y no las utilizan. Deberán respetarse los principios siguientes:

- a) antes de tomar esta decisión deberá seguirse el procedimiento previsto en el artículo 6 de la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. Se consultará también al coordinador. En el caso de aeropuertos coordinados y no cubiertos por el artículo 1, apartado 2, de la Directiva 2009/12/CE, el organismo de gestión del aeropuerto consultará al Comité de coordinación y al coordinador;*
- b) esta decisión no afectará al carácter transparente y no discriminatorio del*

proceso de asignación de franjas horarias y del sistema de tasas aeroportuarias;

c) esta decisión no desalentará la entrada en el mercado o el desarrollo de servicios por parte de las compañías aéreas y se limitará a cubrir los costes de que se hubiera hecho cargo el aeropuerto para reservar capacidad aeroportuaria correspondiente a franjas sin utilizar;

d) no se exigirán responsabilidades por haber reservado infraestructuras aeroportuarias sin utilizarlas cuando se trate de franjas horarias asignadas y devueltas al fondo reserva antes del 31 de enero, para el siguiente período de programación de verano, o del 31 de agosto, para el de invierno, o de franjas que coincidan con días festivos y se devuelvan al fondo de reserva antes de las citadas fechas, o de franjas cuya no utilización pueda justificarse de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5.

e) la decisión se comunicará al coordinador, a las partes interesadas y a la Comisión al menos seis meses antes del comienzo del período de programación considerado.

2. El coordinador comunicará al organismo de gestión del aeropuerto toda la información necesaria para la puesta en práctica de la decisión mencionada en el párrafo primero.

Or. fr

Justificación

Una sanción basada en el valor de los servicios aeroportuarios parece inadecuada, dado que dichos servicios tienen carácter fluctuante y, sobre todo, aún no se han determinado en el momento de la asignación de las franjas horarias.

Enmienda 242
Dominique Vlasto, Jim Higgins

Propuesta de Reglamento
Artículo 11 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. El organismo de gestión del aeropuerto coordinado podrá decidir la utilización del sistema de tasas aeroportuarias para evitar que las compañías aéreas devuelvan tardíamente las franjas horarias al fondo de reserva contemplado en el artículo 9 y para exigirles responsabilidades si reservan infraestructuras aeroportuarias y no las utilizan. Deberán respetarse los principios siguientes:

suprimido

a) antes de tomar esta decisión deberá seguirse el procedimiento previsto en el artículo 6 de la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. Se consultará también al coordinador. En el caso de aeropuertos coordinados y no cubiertos por el artículo 1, apartado 2, de la Directiva 2009/12/CE, el organismo de gestión del aeropuerto consultará al Comité de coordinación y al coordinador;

b) esta decisión no afectará al carácter transparente y no discriminatorio del proceso de asignación de franjas horarias y del sistema de tasas aeroportuarias;

c) esta decisión no desalentará la entrada en el mercado o el desarrollo de servicios por parte de las compañías aéreas y se limitará a cubrir los costes de que se hubiera hecho cargo el aeropuerto para reservar capacidad aeroportuaria correspondiente a franjas sin utilizar;

d) no se exigirán responsabilidades por haber reservado infraestructuras aeroportuarias sin utilizarlas cuando se trate de franjas horarias asignadas y devueltas al fondo reserva antes del 31 de enero, para el siguiente período de

programación de verano, o del 31 de agosto, para el de invierno, o de franjas que coincidan con días festivos y se devuelvan al fondo de reserva antes de las citadas fechas, o de franjas cuya no utilización pueda justificarse de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5.

e) la decisión se comunicará al coordinador, a las partes interesadas y a la Comisión al menos seis meses antes del comienzo del período de programación considerado.

Or. fr

Justificación

La norma de «usar o perder» y una posible sanción ex post de conformidad con el artículo 18 del Reglamento deben bastar para garantizar la devolución de franjas no utilizadas. Además, la creación de sanciones ex ante puede causarles problemas de tesorería a las compañías aéreas.

Enmienda 243

Debora Serracchiani

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

1. El organismo de gestión del aeropuerto coordinado podrá decidir la utilización del sistema de tasas aeroportuarias para evitar que las compañías aéreas devuelvan tardíamente las franjas horarias al fondo de reserva contemplado en el artículo 9 y para exigirles responsabilidades si reservan infraestructuras aeroportuarias y no las utilizan. Deberán respetarse los principios siguientes:

Enmienda

1. El organismo de gestión del aeropuerto coordinado podrá decidir la utilización del sistema de tasas aeroportuarias para evitar que las compañías aéreas devuelvan tardíamente las franjas horarias al fondo de reserva contemplado en el artículo 9 y para exigirles responsabilidades si reservan infraestructuras aeroportuarias y no las utilizan. ***El sistema deberá ser neutral en términos de ingresos para el organismo de gestión del aeropuerto.*** Deberán respetarse los principios siguientes:

Or. en

Justificación

Se trata de añadir claridad y transparencia de cara al sector de las compañías aéreas, explicando que este sistema es no discriminatorio, equitativo y transparente y no genera ingresos o beneficios adicionales para el organismo de gestión del aeropuerto.

Enmienda 244 **David-Maria Sassoli**

Propuesta de Reglamento **Artículo 11 – apartado 1 – parte introductoria**

Texto de la Comisión

1. El organismo de gestión del aeropuerto coordinado ***podrá decidir la utilización del sistema de tasas aeroportuarias para evitar que*** las compañías aéreas ***devuelvan*** tardíamente las franjas horarias al fondo de reserva contemplado en el artículo 9 y para exigirles responsabilidades si reservan infraestructuras aeroportuarias y no las utilizan. Deberán respetarse los principios siguientes:

Enmienda

1. El organismo de gestión del aeropuerto coordinado ***introducirá sanciones financieras aplicables a*** las compañías aéreas ***que hayan devuelto*** tardíamente las franjas horarias al fondo de reserva contemplado en el artículo 9 y para exigirles responsabilidades si reservan infraestructuras aeroportuarias y no las utilizan. Deberán respetarse los principios siguientes:

Or. en

Enmienda 245 **Spyros Danellis**

Propuesta de Reglamento **Artículo 11 – apartado 1 – letra b**

Texto de la Comisión

b) esta decisión no afectará al carácter transparente y no discriminatorio del proceso de asignación de franjas horarias y del sistema de tasas aeroportuarias;

Enmienda

b) esta decisión no afectará al carácter transparente y no discriminatorio del proceso de asignación de franjas horarias y del sistema de tasas aeroportuarias, ***ni generará ingresos netos adicionales para el organismo de gestión del aeropuerto;***

Or. en

Justificación

De acuerdo con la evaluación de impacto, los costes de reserva de las franjas horarias pueden contribuir a evitar la devolución tardía de franjas, al tiempo que son neutrales en términos de ingresos para los aeropuertos.

Enmienda 246 **Spyros Danellis**

Propuesta de Reglamento **Artículo 11 – apartado 1 – letra c**

Texto de la Comisión

c) esta decisión no desalentará la entrada en el mercado o el desarrollo de servicios por parte de las compañías aéreas **y se limitará a cubrir los costes de que se hubiera hecho cargo el aeropuerto para reservar capacidad aeroportuaria correspondiente a franjas sin utilizar;**

Enmienda

c) esta decisión no desalentará la entrada en el mercado o el desarrollo de servicios por parte de las compañías aéreas;

Or. en

Justificación

El hecho de determinar un importe apropiado y el control del cumplimiento complicarían innecesariamente la situación.

Enmienda 247 **Inés Ayala Sender**

Propuesta de Reglamento **Artículo 11 – apartado 1 – letra e bis (nueva)**

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) el sistema de tasas o incentivos no podrá suponer para el organismo de gestión del aeropuerto ingresos con ánimo de lucro y tendrá como único objetivo mejorar la eficiencia en la gestión de las franjas horarias.

Or. es

Justificación

Conviene explicitar dentro de los principios que el sistema de tasas por reserva de las franjas horarias no puede suponer un beneficio más allá del que genera al aeropuerto y que en todo caso tiene como finalidad ayudar a evitar la devolución tardía de las franjas horarias.

Enmienda 248 **James Nicholson**

Propuesta de Reglamento **Artículo 12 – apartado 1**

Texto de la Comisión

1. Cuando en una ruta determinada se hayan impuesto obligaciones de servicio público con arreglo al artículo 16 del Reglamento (CE) n° 1008/2008, los Estados miembros podrán reservar en los aeropuertos coordinados las franjas horarias necesarias para las operaciones previstas en dicha ruta. Si las franjas horarias reservadas en una determinada ruta no se utilizan, dicha franjas se pondrán a disposición de alguna otra compañía aérea interesada en explotar la ruta con arreglo a las obligaciones de servicio público, a reserva de lo dispuesto en el apartado 2. Si ninguna otra compañía aérea estuviese interesada en explotar la ruta y el Estado miembro afectado no la ofreciese mediante licitación con arreglo al artículo 16, apartado 10, al artículo 17, apartados 3 a 7, y al artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1008/2008, las franjas horarias correspondientes se reservarán para otra ruta sujeta a obligaciones de servicio público o bien revertirán al fondo de reserva.

Enmienda

1. Cuando en una ruta determinada se hayan impuesto obligaciones de servicio público con arreglo al artículo 16 del Reglamento (CE) n° 1008/2008, los Estados miembros reservarán en los aeropuertos coordinados ***o principales*** las franjas horarias necesarias para las operaciones previstas en dicha ruta. Si las franjas horarias reservadas en una determinada ruta no se utilizan, dicha franjas se pondrán a disposición de alguna otra compañía aérea interesada en explotar la ruta con arreglo a las obligaciones de servicio público, a reserva de lo dispuesto en el apartado 2. Si ninguna otra compañía aérea estuviese interesada en explotar la ruta y el Estado miembro afectado no la ofreciese mediante licitación con arreglo al artículo 16, apartado 10, al artículo 17, apartados 3 a 7, y al artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1008/2008, las franjas horarias correspondientes se reservarán para otra ruta sujeta a obligaciones de servicio público o bien revertirán al fondo de reserva.

Or. en

Enmienda 249
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Artículo 12 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Cuando en una ruta determinada se hayan impuesto obligaciones de servicio público con arreglo al artículo 16 del Reglamento (CE) n° 1008/2008, los Estados miembros podrán reservar en los aeropuertos coordinados las franjas horarias necesarias para las operaciones previstas en dicha ruta. Si las franjas horarias reservadas en una determinada ruta no se utilizan, dicha franjas se pondrán a disposición de alguna otra compañía aérea interesada en explotar la ruta con arreglo a las obligaciones de servicio público, a reserva de lo dispuesto en el apartado 2. Si ninguna otra compañía aérea estuviese interesada en explotar la ruta y el Estado miembro afectado no la ofreciese mediante licitación con arreglo al artículo 16, apartado 10, al artículo 17, apartados 3 a 7, y al artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1008/2008, las franjas horarias correspondientes se reservarán para otra ruta sujeta a obligaciones de servicio público o bien revertirán al fondo de reserva.

Enmienda

1. Cuando en una ruta determinada se hayan impuesto obligaciones de servicio público con arreglo al artículo 16 del Reglamento (CE) n° 1008/2008, los Estados miembros podrán reservar en los aeropuertos coordinados las franjas horarias necesarias para las operaciones previstas en dicha ruta. Si las franjas horarias reservadas en una determinada ruta no se utilizan, dicha franjas se pondrán a disposición de alguna otra compañía aérea interesada en explotar la ruta con arreglo a las obligaciones de servicio público, a reserva de lo dispuesto en el apartado 2. Si ninguna otra compañía aérea estuviese interesada en explotar la ruta y el Estado miembro afectado no la ofreciese mediante licitación con arreglo al artículo 16, apartado 10, al artículo 17, apartados 3 a 7, y al artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1008/2008, las franjas horarias correspondientes se reservarán para otra ruta sujeta a obligaciones de servicio público o bien revertirán al fondo de reserva. ***Las franjas horarias que no se hayan utilizado en un plazo máximo de seis meses deben revertir al fondo de reserva. Cuando una ruta ya no responda a las exigencias de reserva de franjas en virtud de las obligaciones de servicio público, las franjas bien se reservarán para otra ruta sujeta a las obligaciones de servicio público o bien permanecerán en posesión de la compañía aérea que las estaba utilizando, siempre y cuando se satisfaga el requisito contemplado en el artículo 10, apartado 2, para la serie en cuestión.***

Or. en

Enmienda 250

Christine De Veyrac, Michel Dantin

Propuesta de Reglamento

Artículo 13

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 13

suprimido

Transferencias e intercambios de franjas horarias

1. Las franjas horarias podrán:

- a) ser transferidas por una compañía aérea de una ruta a otra o de un tipo de servicio explotado a otro siempre que las siga explotando ella misma;***
- b) transferirse entre dos compañías aéreas, con o sin compensación monetaria o de otro tipo;***
- c) intercambiarse, una a una, entre compañías aéreas con o sin compensación monetaria o de otro tipo.***

2. El Estado miembro instaurará un marco transparente y acorde con el Derecho de la Unión que permita el contacto entre las compañías aéreas interesadas en las transferencias o intercambios de franjas horarias.

Las transferencias e intercambios mencionados en el apartado 1 deberán notificarse al coordinador y no tendrán efecto antes de que éste los confirme de manera expresa. El coordinador rehusará confirmar las transferencias o intercambios cuando éstos no sean conformes a los requisitos del presente Reglamento y cuando no tenga la certeza de que:

- a) las operaciones aeroportuarias no sufren perjuicios habida cuenta de todos los condicionantes técnicos, operativos, de rendimiento y medioambientales;***

b) se respetan las limitaciones impuestas por el artículo 12;

c) la transferencia de franjas horarias no entra en el ámbito de aplicación del apartado 3 del presente artículo.

Por lo que se refiere a las transferencias o intercambios contemplados en el apartado 1, letras b) y c), las compañías aéreas comunicarán al coordinador los detalles de la eventual compensación monetaria o de otro tipo. Las transferencias o intercambios no podrán someterse a condiciones que limiten la posibilidad, por parte de una compañía aérea que desea obtener franjas horarias, de competir con la compañía que transfiere o intercambia dichas franjas.

3. Las franjas asignadas a un nuevo entrante tal y como se define en el artículo 2, apartado 2, no se podrán transferir tal como se prevé en el apartado 1, letra b) del presente artículo durante dos períodos de programación equivalentes, excepto en el caso de adquisición legalmente autorizada de las actividades de una empresa en quiebra.

Las franjas asignadas a un nuevo entrante tal y como se define en el artículo 2, apartado 2, letra b), no se podrán transferir a otra ruta tal como se prevé en el apartado 1, letra a) del presente artículo durante dos períodos de programación equivalentes a no ser que el nuevo entrante hubiera sido tratado en la nueva ruta con la misma prioridad que en la ruta inicial.

Las franjas horarias asignadas a un nuevo entrante tal y como se define en el artículo 2, apartado 2, no podrán intercambiarse según lo previsto en el apartado 1, letra c) del presente artículo durante dos períodos de programación equivalentes, excepto para mejorar la programación de las franjas horarias de estos servicios en relación con los

horarios solicitados inicialmente.

Or. fr

Justificación

La creación de un mercado secundario suscita demasiada incertidumbre para las compañías aéreas y los aeropuertos de la UE. El riesgo de ver desaparecer rutas regionales en beneficio de rutas más rentables, al igual que la creación de un mercado donde no todos los agentes se rigen por las mismas normas de financiación son otros argumentos en contra de dicho mercado secundario. No procede contribuir al establecimiento de normas diferenciadas en Europa al autorizar el mercado secundario en determinados Estados miembros.

Enmienda 251

Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento

Artículo 13 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión

a) ser transferidas por una compañía aérea de una ruta a otra o de un tipo de servicio explotado a otro siempre que las siga explotando ella misma;

Enmienda

a) ser transferidas por una compañía aérea ***o entre compañías aéreas pertenecientes a un consorcio*** de una ruta a otra o de un tipo de servicio explotado a otro siempre que las siga explotando ella misma;

Or. en

Enmienda 252

Christine De Veyrac, Michel Dantin

Propuesta de Reglamento

Artículo 13 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) transferirse entre dos compañías aéreas, ***con o sin compensación monetaria o de otro tipo;***

Enmienda

b) transferirse entre dos compañías aéreas;

Or. fr

Justificación

La creación de un mercado secundario suscita demasiada incertidumbre para las compañías aéreas y los aeropuertos de la UE. El riesgo de ver desaparecer rutas regionales en beneficio de rutas más rentables, al igual que la creación de un mercado donde no todos los agentes se rigen por las mismas normas de financiación son otros argumentos en contra de dicho mercado secundario. No procede contribuir al establecimiento de normas diferenciadas en Europa al autorizar el mercado secundario en determinados Estados miembros.

Enmienda 253 **Dominique Riquet**

Propuesta de Reglamento **Artículo 13 – apartado 1 – letra b**

Texto de la Comisión

b) transferirse entre dos compañías aéreas, **con o** sin compensación monetaria **o de otro tipo**;

Enmienda

b) transferirse entre dos compañías aéreas sin compensación monetaria;

Or. fr

Enmienda 254 **Christine De Veyrac, Michel Dantin**

Propuesta de Reglamento **Artículo 13 – apartado 1 – letra c**

Texto de la Comisión

c) intercambiarse, una a una, entre compañías aéreas **con o sin compensación monetaria o de otro tipo**.

Enmienda

c) intercambiarse, una a una, entre compañías aéreas.

Or. fr

Justificación

La creación de un mercado secundario suscita demasiada incertidumbre para las compañías aéreas y los aeropuertos de la UE. El riesgo de ver desaparecer rutas regionales en beneficio de rutas más rentables, al igual que la creación de un mercado donde no todos los agentes se rigen por las mismas normas de financiación son otros argumentos en contra de dicho mercado secundario. No procede contribuir al establecimiento de normas diferenciadas en

Europa al autorizar el mercado secundario en determinados Estados miembros.

Enmienda 255
Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Artículo 13 – apartado 1 – letra c

Texto de la Comisión

c) intercambiarse, una a una, entre compañías aéreas **con o** sin compensación monetaria **o de otro tipo**.

Enmienda

c) intercambiarse, una a una, entre compañías aéreas sin compensación monetaria.

Or. fr

Enmienda 256
James Nicholson

Propuesta de Reglamento
Artículo 13 – apartado 1 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) las letras a) a c) se aplicarán en la medida en que no comprometan la conectividad entre los aeropuertos regionales y principales.

Or. en

Enmienda 257
Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento
Artículo 13 – apartado 2 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

2. El ***Estado miembro*** instaurará un marco transparente y acorde con el Derecho de la Unión que permita el contacto entre las

2. El ***coordinador*** instaurará un marco transparente y acorde con el Derecho de la Unión que permita el contacto entre las

compañías aéreas interesadas en las transferencias o intercambios de franjas horarias.

compañías aéreas interesadas en las transferencias o intercambios de franjas horarias.

Or. en

Justificación

El coordinador independiente gestiona la asignación de franjas horarias, por lo que debe constituir el órgano competente para la gestión de los intercambios de información.

Enmienda 258
Marian-Jean Marinescu

Propuesta de Reglamento
Artículo 13 – apartado 2 – párrafo 1

Texto de la Comisión

2. El **Estado miembro** instaurará un marco transparente y acorde con el Derecho de la Unión que permita el contacto entre las compañías aéreas interesadas en las transferencias o intercambios de franjas horarias.

Enmienda

2. El **coordinador** instaurará un marco transparente y acorde con el Derecho de la Unión que permita el contacto entre las compañías aéreas interesadas en las transferencias o intercambios de franjas horarias.

Or. en

Enmienda 259
Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Artículo 13 – apartado 2 – párrafo 1

Texto de la Comisión

2. El **Estado miembro** instaurará un marco transparente y acorde con el Derecho de la Unión que permita el contacto entre las compañías aéreas interesadas en las transferencias o intercambios de franjas horarias.

Enmienda

2. El **coordinador** instaurará un marco transparente y acorde con el Derecho de la Unión que permita el contacto entre las compañías aéreas interesadas en las transferencias o intercambios de franjas horarias.

Or. fr

Enmienda 260
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Artículo 13 – apartado 2 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

El Estado miembro adoptará las medidas oportunas para garantizar que el 10 % del producto de la venta de franjas horarias se destine a un fondo para la ampliación y la mejora tecnológica y de las infraestructuras de los aeropuertos. En aras de una total transparencia, dicho fondo será gestionado por una autoridad de supervisión del transporte, tal como establece la Directiva 2009/12/CE. El fondo se gestionará siempre de tal modo que se garantice la aplicación de los principios de separación contable y quepa determinar los importes que se asignarán a cada aeropuerto con cargo al fondo.

Or. it

Enmienda 261
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento
Artículo 13 – apartado 2 – párrafo 2 – letra a

Texto de la Comisión

Enmienda

a) las operaciones aeroportuarias no sufren perjuicios habida cuenta de todos los condicionantes técnicos, operativos, *de rendimiento* y medioambientales;

a) las operaciones aeroportuarias no sufren perjuicios habida cuenta de todos los condicionantes técnicos, operativos y medioambientales;

Or. en

Enmienda 262
Dominique Vlasto, Jim Higgins

Propuesta de Reglamento
Artículo 13 – apartado 2 – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Las transferencias de franjas históricas para un período de programación que den lugar a compensaciones financieras no podrán revenderse antes del final de dicho período de programación.

Or. fr

Justificación

La serie de franjas obtenidas para el período de programación de invierno no podrá revenderse si no es para el siguiente período de programación de invierno. Se trata de evitar la especulación en el mercado secundario de las franjas horarias.

Enmienda 263
Christine De Veyrac, Michel Dantin

Propuesta de Reglamento
Artículo 13 – apartado 2 – párrafo 3

Texto de la Comisión

Enmienda

Por lo que se refiere a las transferencias o intercambios contemplados en el apartado 1, letras b) y c), las compañías aéreas comunicarán al coordinador los detalles de la eventual compensación monetaria o de otro tipo. Las transferencias o intercambios no podrán someterse a condiciones que limiten la posibilidad, por parte de una compañía aérea que desea obtener franjas horarias, de competir con la compañía que transfiere o intercambia dichas franjas.

suprimido

Or. fr

Justificación

La creación de un mercado secundario suscita demasiada incertidumbre para las compañías aéreas y los aeropuertos de la UE. El riesgo de ver desaparecer rutas regionales en beneficio de rutas más rentables, al igual que la creación de un mercado donde no todos los agentes se rigen por las mismas normas de financiación son otros argumentos en contra de dicho mercado secundario. No procede contribuir al establecimiento de normas diferenciadas en Europa al autorizar el mercado secundario en determinados Estados miembros.

Enmienda 264 **Spyros Danellis**

Propuesta de Reglamento **Artículo 13 – apartado 2 – párrafo 3**

Texto de la Comisión

Por lo que se refiere a las transferencias o intercambios contemplados en el apartado 1, letras b) y c), las compañías aéreas comunicarán al coordinador los detalles de la eventual compensación monetaria o de otro tipo. Los detalles de la compensación adjuntos a la transferencia de intercambio serán confidenciales y el coordinador solo los comunicará al Estado miembro en el que se sitúa el aeropuerto o, si así lo solicita, a la Comisión. Las transferencias o intercambios no podrán someterse a condiciones que limiten la posibilidad, por parte de una compañía aérea que desea obtener franjas horarias, de competir con la compañía que transfiere o intercambia dichas franjas.

Enmienda

Por lo que se refiere a las transferencias o intercambios contemplados en el apartado 1, letras b) y c), las compañías aéreas comunicarán al coordinador los detalles de la eventual compensación monetaria o de otro tipo. Los detalles de la compensación adjuntos a la transferencia de intercambio serán confidenciales y el coordinador solo los comunicará al Estado miembro en el que se sitúa el aeropuerto o, si así lo solicita, a la Comisión. Las transferencias o intercambios no podrán someterse a condiciones **restrictivas** que limiten la posibilidad, por parte de una compañía aérea que desea obtener franjas horarias, de competir con la compañía que transfiere o intercambia dichas franjas, **o con otros miembros de un grupo de compañías aéreas al que pertenezca.**

Or. en

Enmienda 265
Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento
Artículo 13 – apartado 2 – párrafo 3

Texto de la Comisión

Por lo que se refiere a las transferencias o intercambios contemplados en el apartado 1, letras b) y c), las compañías aéreas comunicarán al coordinador los detalles de la eventual compensación monetaria o de otro tipo. ***Los detalles de la compensación adjuntos a la transferencia de intercambio serán confidenciales y el coordinador solo los comunicará al Estado miembro en el que se sitúa el aeropuerto o, si así lo solicita, a la Comisión.*** Las transferencias o intercambios no podrán someterse a condiciones que limiten la posibilidad, por parte de una compañía aérea que desea obtener franjas horarias, de competir con la compañía que transfiere o intercambia dichas franjas.

Enmienda

Por lo que se refiere a las transferencias o intercambios contemplados en el apartado 1, letras b) y c), las compañías aéreas comunicarán al coordinador los detalles de la eventual compensación monetaria o de otro tipo. Las transferencias o intercambios no podrán someterse a condiciones que limiten la posibilidad, por parte de una compañía aérea que desea obtener franjas horarias, de competir con la compañía que transfiere o intercambia dichas franjas;

Or. en

Justificación

No hay razón por la que las compañías aéreas hayan de desvelar al coordinador los detalles, es decir el precio u otras consideraciones comerciales, de una franja horaria con la que se haya comerciado, por lo que no hay necesidad de comunicarle dichos detalles. En otros sectores tampoco existe esta obligación para las partes que realicen el mismo tipo de transacciones. El hecho de que se trata de una transacción comercial confidencial ya se reconoce en el artículo 6.

Enmienda 266
Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Artículo 13 – apartado 2 – párrafo 3

Texto de la Comisión

Por lo que se refiere a las transferencias o intercambios contemplados en el apartado 1, letras b) y c), las compañías aéreas comunicarán al coordinador los detalles de la eventual compensación monetaria o de otro tipo. Los detalles de la compensación adjuntos a la transferencia de intercambio serán confidenciales y el coordinador solo los comunicará al Estado miembro en el que se sitúa el aeropuerto o, si así lo solicita, a la Comisión. Las transferencias o intercambios no podrán someterse a condiciones que limiten la posibilidad, por parte de una compañía aérea que desea obtener franjas horarias, de competir con la compañía que transfiere o intercambia dichas franjas.

Enmienda

Las transferencias o intercambios no podrán someterse a condiciones que limiten la posibilidad, por parte de una compañía aérea que desea obtener franjas horarias, de competir con la compañía que transfiere o intercambia dichas franjas.

Or. fr

Enmienda 267
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Artículo 13 – apartado 2 – párrafo 3

Texto de la Comisión

Por lo que se refiere a las transferencias o intercambios contemplados en el apartado 1, letras b) y c), las compañías aéreas comunicarán al coordinador los detalles de la eventual compensación monetaria o de otro tipo. *Los detalles de la compensación adjuntos a la transferencia de intercambio serán confidenciales y el coordinador solo los comunicará al Estado miembro en el*

Enmienda

Por lo que se refiere a las transferencias o intercambios contemplados en el apartado 1, letras b) y c), las compañías aéreas comunicarán al coordinador los detalles de la eventual compensación monetaria o de otro tipo. *Los datos relativos a la compensación adjuntos a la transferencia o el intercambio se detallarán en un informe anual que presentará el*

que se sitúa el aeropuerto o, si así lo solicita, a la Comisión. Las transferencias o intercambios no podrán someterse a condiciones que limiten la posibilidad, por parte de una compañía aérea que desea obtener franjas horarias, de competir con la compañía que transfiere o intercambia dichas franjas.

coordinador o el facilitador de horarios. Las transferencias o intercambios no podrán someterse a condiciones que limiten la posibilidad, por parte de una compañía aérea que desea obtener franjas horarias, de competir con la compañía que transfiere o intercambia dichas franjas.

Or. it

Enmienda 268
Spyros Danellis

Propuesta de Reglamento
Artículo 13 – apartado 2 – párrafo 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

A fin de garantizar que los intercambios o las transferencias no impliquen efectos o pactos perjudiciales para la competencia, los coordinadores facilitarán, en su caso, los datos y las informaciones pertinentes a las autoridades de competencia.

Or. en

Enmienda 269
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento
Artículo 13 – apartado 3 – párrafo 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Las franjas que se hayan asignado por primera vez a las compañías aéreas dominantes no podrán transferirse ni intercambiarse a cambio de una compensación o un beneficio monetario durante al menos un período de programación equivalente.

Or. en

Justificación

Al añadir este texto se evitará que las compañías aéreas dominantes transfieran franjas a cambio de un beneficio financiero en cuanto se les asignen dichas franjas del fondo de reserva.

Enmienda 270

Debora Serracchiani

Propuesta de Reglamento

Artículo 13 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 13 bis

Los Estados miembros podrán adoptar medidas orientadas a destinar parte del producto de la venta de franjas horarias a un fondo para la ampliación de las infraestructuras aeroportuarias.

Or. it

Justificación

Con arreglo a la Directiva 2009/12/CE, el fondo puede ser gestionado por la autoridad independiente. Con esto se evitan ulteriores costes administrativos y se logra una mayor flexibilidad a la hora de satisfacer las exigencias específicas de los aeropuertos por separado.

Enmienda 271

Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento

Artículo 13 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 13 bis

Los Estados miembros podrán establecer medidas orientadas a destinar parte del producto de la venta de franjas horarias a un fondo de apoyo a la ampliación de las

infraestructuras aeroportuarias, incluidas las infraestructuras de acceso a los aeropuertos.

Or. en

Justificación

Con arreglo a la Directiva 2009/12/CE, el fondo puede ser gestionado por la autoridad independiente. Con esto se evitan ulteriores cargas administrativas y se logra cierta flexibilidad a la hora de satisfacer las necesidades específicas de los aeropuertos por separado. Debe aplicarse el principio de separación contable a fin de permitir la identificación de los recursos monetarios destinados a cada aeropuerto dentro del fondo. También puede asignarse una parte de los ingresos procedentes del mercado secundario a la financiación de infraestructuras por las que se mejoren los accesos al aeropuerto o para reforzar las conexiones intermodales (por ejemplo entre el tren de alta velocidad y el transporte aéreo).

Enmienda 272

Christine De Veyrac, Michel Dantin

Propuesta de Reglamento

Artículo 14 – párrafo 1

Texto de la Comisión

El presente Reglamento no afectará a las facultades de las autoridades públicas de aprobar la transferencia de franjas entre compañías aéreas y de decidir el modo en que estas se asignan en virtud del derecho nacional en materia de competencia o de los artículos 101, 102 o 106 del Tratado CE o del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo.

Enmienda

El presente Reglamento no afectará a las facultades de las autoridades públicas de aprobar la transferencia de franjas entre compañías aéreas y de decidir el modo en que estas se asignan en virtud del derecho nacional en materia de competencia o de los artículos 101, 102 o 106 del Tratado CE o del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo. ***Dichas transferencias solo podrán efectuarse sin que medie una compensación monetaria.***

Or. fr

Justificación

La creación de un mercado secundario suscita demasiada incertidumbre para las compañías aéreas y los aeropuertos de la UE. El riesgo de ver desaparecer rutas regionales en beneficio

de rutas más rentables, al igual que la creación de un mercado donde no todos los agentes se rigen por las mismas normas de financiación son otros argumentos en contra de dicho mercado secundario. No procede contribuir al establecimiento de normas diferenciadas en Europa al autorizar el mercado secundario en determinados Estados miembros.

Enmienda 273
Giommaria Uggias

Propuesta de Reglamento
Artículo 15 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refiere el artículo 3, apartado 3 in fine se otorgarán a la Comisión para un período indefinido tras la entrada en vigor del presente Reglamento.

Enmienda

2. Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refiere el artículo 3, apartado 3 in fine se otorgarán a la Comisión para un período ***de cinco años*** tras la entrada en vigor del presente Reglamento. ***La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.***

Or. it

Enmienda 274
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento
Artículo 17 – título

Texto de la Comisión

Concordancia entre las franjas horarias y los planes de vuelo

Enmienda

Rechazo de un plan de vuelo en caso de indisponibilidad de franjas.

Or. en

Enmienda 275
Christine De Veyrac

Propuesta de Reglamento
Artículo 17 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Cuando la compañía aérea presenta un plan de vuelo, este hará referencia a la franja horaria asignada. El gestor de la red rechazará el plan de vuelo de una compañía aérea que tenga la intención de aterrizar o despegar en un aeropuerto coordinado, durante los períodos en que esté coordinado, si no dispone de una franja horaria asignada por el coordinador. ***Se supondrá que los operadores de aviación de negocios no disponen de franja horaria si se ven obligados a operar fuera del intervalo previsto en la franja horaria y si el retraso no es imputable a los servicios de navegación aérea.***

Enmienda

1. Cuando la compañía aérea presenta un plan de vuelo, este hará referencia a la franja horaria asignada. ***A petición del Estado miembro, que podrá delegar este cometido en un coordinador,*** el gestor de la red rechazará el plan de vuelo de una compañía aérea que tenga la intención de aterrizar o despegar en un aeropuerto coordinado, durante los períodos en que esté coordinado, si no dispone de una franja horaria asignada por el coordinador.

Or. fr

Justificación

Parece útil protegerse contra cualquier rechazo automático o accidental de un plan de vuelo. Un filtro local que analice de forma más pormenorizada un vuelo sin franja horaria garantizaría, entre otras cosas, que no se rechacen vuelos sensibles, por ejemplo los vuelos humanitarios u oficiales. Conviene evitar el trato discriminatorio de una categoría de transportistas que no se presta muy bien a la coordinación, pero que, pese a ello, constituye un sector fundamental del paisaje aéreo.

Enmienda 276
Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento
Artículo 17 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Cuando la compañía aérea presenta un plan de vuelo, este hará referencia a la

Enmienda

1. Cuando la compañía aérea presenta un plan de vuelo, este hará referencia a la

franja horaria asignada. El gestor de la red rechazará el plan de vuelo de una compañía aérea que tenga la intención de aterrizar o despegar en un aeropuerto coordinado, durante los períodos en que esté coordinado, si no dispone de una franja horaria asignada por el coordinador. ***Se supondrá que los operadores de aviación de negocios no disponen de franja horaria si se ven obligados a operar fuera del intervalo previsto en la franja horaria y si el retraso no es imputable a los servicios de navegación aérea.***

franja horaria asignada. El gestor de la red rechazará el plan de vuelo de una compañía aérea que tenga la intención de aterrizar o despegar en un aeropuerto coordinado, durante los períodos en que esté coordinado, si no dispone de una franja horaria asignada por el coordinador.

Or. it

Enmienda 277

Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento

Artículo 17 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Cuando la compañía aérea presenta un plan de vuelo, este hará referencia a la franja horaria asignada. El gestor de la red ***rechazará*** el plan de vuelo de una compañía aérea que tenga la intención de aterrizar o despegar en un aeropuerto coordinado, durante los períodos en que esté coordinado, si no dispone de una franja horaria asignada por el coordinador. Se supondrá que los operadores de aviación de negocios no disponen de franja horaria si se ven obligados a operar fuera del intervalo previsto en la franja horaria y si el retraso no es imputable a los servicios de navegación aérea.

Enmienda

1. Cuando la compañía aérea presenta un plan de vuelo, este hará referencia a la franja horaria asignada. El gestor de la red, ***tras oír a la compañía aérea en cuestión, podrá rechazar*** el plan de vuelo de una compañía aérea que tenga la intención de aterrizar o despegar en un aeropuerto coordinado, durante los períodos en que esté coordinado, si no dispone de una franja horaria asignada por el coordinador. Se supondrá que los operadores de aviación de negocios no disponen de franja horaria si se ven obligados a operar fuera del intervalo previsto en la franja horaria y si el retraso no es imputable a los servicios de navegación aérea.

Or. en

Enmienda 278
Christine De Veyrac

Propuesta de Reglamento
Artículo 17 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. A efectos de la aplicación del apartado 1 del presente artículo, cualquier operador aéreo que tenga previsto operar un vuelo exento según la definición del artículo 2, apartado 11, comunicará al coordinador las informaciones necesarias para la identificación de su plan de vuelo.

Or. fr

Justificación

Todos los transportistas, incluidos aquellos que gocen de una exención de franjas, deben notificar sus planes de vuelo al coordinador, a fin de garantizar la coherencia entre los planes de vuelo y las franjas horarias.

Enmienda 279
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. El coordinador retirará la serie de franjas horarias asignadas provisionalmente a una compañía aérea en proceso de establecimiento y las devolverá al fondo de reserva ***el 31 de enero, para la siguiente temporada de verano, o el 31 de agosto, para la siguiente temporada de invierno,*** si la empresa no posee una licencia de explotación o equivalente en esa fecha o si la autoridad competente para la concesión de la licencia no declara que se concederá probablemente una licencia de explotación

1. El coordinador retirará la serie de franjas horarias asignadas provisionalmente a una compañía aérea en proceso de establecimiento y las devolverá al fondo de reserva ***en la fecha de referencia histórica industrial convenida,*** si la empresa no posee una licencia de explotación o equivalente en esa fecha o si la autoridad competente para la concesión de la licencia no declara que se concederá probablemente una licencia de explotación o equivalente antes del inicio del período de

o equivalente antes del inicio del período de programación de que se trate. Las autoridades competentes en materia de licencias comunicarán regularmente al coordinador información actualizada y responderán a sus consultas en un plazo de tiempo razonable.

programación de que se trate. Las autoridades competentes en materia de licencias comunicarán regularmente al coordinador información actualizada y responderán a sus consultas en un plazo de tiempo razonable.

Or. en

Enmienda 280
Christine De Veyrac

Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 2 – párrafo 1

Texto de la Comisión

2. Las compañías aéreas que de forma repetida o intencionada exploten servicios aéreos en horas significativamente diferentes de la franja horaria asignada como parte de una serie de franjas horarias o bien utilicen las franjas horarias de una forma significativamente diferente a la indicada en el momento de su asignación, perderán **la prioridad mencionada** en el artículo 10, apartado 2. El coordinador podrá entonces retirar a la compañía aérea la serie de franjas horarias en cuestión durante el resto del período de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea y haberle dado un solo aviso. Si la compañía aérea solicita franjas equivalentes, el coordinador no estará obligado a asignarlas.

Enmienda

2. Las compañías aéreas que de forma repetida o intencionada exploten servicios aéreos en horas significativamente diferentes de la franja horaria asignada como parte de una serie de franjas horarias o bien utilicen las franjas horarias de una forma significativamente diferente a la indicada en el momento de su asignación, perderán **el derecho mencionado** en el artículo 10, apartado 2. El coordinador podrá entonces retirar a la compañía aérea la serie de franjas horarias en cuestión durante el resto del período de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea y haberle dado un solo aviso. Si la compañía aérea solicita franjas equivalentes, el coordinador no estará obligado a asignarlas.

Or. fr

Justificación

La noción de «prioridad» introducida por la Comisión podría dar lugar a interpretaciones divergentes y, con ello, generar incertidumbre. Por ello debe mantenerse la noción de «derecho» que figura en el Reglamento (CEE) n° 95/93.

Enmienda 281
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 2 – párrafo 1

Texto de la Comisión

2. Las compañías aéreas que de forma **repetida o** intencionada exploten servicios aéreos en horas significativamente diferentes de la franja horaria asignada como parte de una serie de franjas horarias o bien utilicen las franjas horarias de una forma significativamente diferente a la indicada en el momento de su asignación, perderán la prioridad mencionada en el artículo 10, apartado 2. El coordinador podrá entonces retirar a la compañía aérea la serie de franjas horarias en cuestión durante el resto del período de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea y haberle dado un solo aviso. Si la compañía aérea solicita franjas equivalentes, el coordinador no estará obligado a asignarlas.

Enmienda

2. Las compañías aéreas que de forma intencionada exploten servicios aéreos en horas significativamente diferentes de la franja horaria asignada como parte de una serie de franjas horarias o bien utilicen las franjas horarias de una forma significativamente diferente a la indicada en el momento de su asignación, perderán la prioridad mencionada en el artículo 10, apartado 2. El coordinador podrá entonces retirar a la compañía aérea la serie de franjas horarias en cuestión durante el resto del período de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea y haberle dado un solo aviso. Si la compañía aérea solicita franjas equivalentes, el coordinador no estará obligado a asignarlas.

Or. en

Enmienda 282
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 2 – párrafo 1

Texto de la Comisión

2. Las compañías aéreas que de forma repetida o intencionada exploten servicios aéreos en horas significativamente diferentes de la franja horaria asignada como parte de una serie de franjas horarias o bien utilicen las franjas horarias de una

Enmienda

2. Las compañías aéreas que de forma repetida **e intencionada, o la aviación general/de negocios que de forma** intencionada exploten servicios aéreos en horas significativamente diferentes de la franja horaria asignada como parte de una

forma significativamente diferente a la indicada en el momento de su asignación, perderán la **prioridad** mencionada en el artículo 10, apartado 2. El coordinador podrá entonces retirar a la compañía aérea la serie de franjas horarias en cuestión durante el resto del período de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea y haberle dado un solo aviso. Si la compañía aérea solicita franjas equivalentes, el coordinador no estará obligado a asignarlas.

serie de franjas horarias o bien utilicen las franjas horarias de una forma significativamente diferente a la indicada en el momento de su asignación, **causando con ello un perjuicio a las actividades del aeropuerto o a las operaciones de tráfico aéreo**, perderán la **precedencia histórica** mencionada en el artículo 10, apartado 2. El coordinador podrá entonces retirar a la compañía aérea la serie de franjas horarias en cuestión durante el resto del período de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea y haberle dado un solo aviso. Si la compañía aérea solicita **entonces** franjas equivalentes, el coordinador no estará obligado a asignarlas.

Or. en

Enmienda 283 **Michel Dantin**

Propuesta de Reglamento **Artículo 18 – apartado 3 – párrafo 1 – parte introductoria**

Texto de la Comisión

3. Los Estados miembros velarán por que existan y se apliquen sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias en los casos siguientes:

Enmienda

3. Los Estados miembros velarán por que existan y se apliquen **penalizaciones financieras y, en su caso, otros tipos de** sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias en los casos siguientes:

Or. fr

Justificación

Conviene mencionar especialmente el establecimiento de penalizaciones financieras, que particularmente disuasorias, y que deben reforzarse en Europa.

Enmienda 284

Carlo Fidanza, Antonio Cancian, Christine De Veyrac, Luis de Grandes Pascual

Propuesta de Reglamento

Artículo 18 – apartado 3 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

3. Los Estados miembros **velarán por que existan y se apliquen sanciones** efectivas, proporcionadas y disuasorias en los casos siguientes:

Enmienda

3. Los Estados miembros **aplicarán penalizaciones financieras** efectivas, proporcionadas y disuasorias **y/o sanciones adecuadas que se aplicarán de forma eficaz** en los casos siguientes:

Or. en

Enmienda 285

David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento

Artículo 18 – apartado 3 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

3. Los Estados miembros **velarán por que existan y se apliquen sanciones** efectivas, proporcionadas y disuasorias en los casos siguientes:

Enmienda

3. Los Estados miembros **aplicarán penalizaciones financieras** efectivas, proporcionadas y disuasorias **y/o sanciones adecuadas que se aplicarán de forma eficaz** en los casos siguientes:

Or. en

Enmienda 286

David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento

Artículo 18 – apartado 3 – párrafo 1 – guión 1

Texto de la Comisión

– **prestación reiterada o** intencionada de servicios aéreos sin la franja horaria correspondiente o en horas significativamente diferentes de las franjas

Enmienda

– **compañías aéreas o aviación general / de negocios que presten de forma** intencionada servicios aéreos sin la franja horaria correspondiente o en horas

horarias asignadas o se utilicen las franjas horarias de una forma significativamente diferente a la indicada en el momento de su asignación.

significativamente diferentes de las franjas horarias asignadas o utilicen las franjas horarias de una forma significativamente diferente a la indicada en el momento de su asignación.

Or. en

Enmienda 287

Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento

Artículo 18 – apartado 3 – párrafo 1 – guión 1

Texto de la Comisión

– ***prestación reiterada o*** intencionada de servicios aéreos sin la franja horaria correspondiente o en horas significativamente diferentes de las franjas horarias asignadas o ***se*** utilicen las franjas horarias de una forma significativamente diferente a la indicada en el momento de su asignación.

Enmienda

– ***compañías aéreas que de forma reiterada e intencionada, o aviación general / de negocios que presten de forma*** intencionada servicios aéreos sin la franja horaria correspondiente o en horas significativamente diferentes de las franjas horarias asignadas o utilicen las franjas horarias de una forma significativamente diferente a la indicada en el momento de su asignación.

Or. en

Enmienda 288

Christine De Veyrac

Propuesta de Reglamento

Artículo 18 – apartado 3 – párrafo 1 – guión 2

Texto de la Comisión

– restitución de las franjas horarias después del 31 de enero, para la siguiente temporada de verano, o del 31 de agosto, para la siguiente temporada de invierno, o conservación de franjas no utilizadas; ***la sanción debe tener en cuenta el eventual recurso al mecanismo previsto en el***

Enmienda

– restitución de las franjas horarias después del 31 de enero, para la siguiente temporada de verano, o del 31 de agosto, para la siguiente temporada de invierno, o conservación de franjas no utilizadas;

artículo 11;

Or. fr

Justificación

El hecho de imponer sanciones adicionales en caso de devolución tardía de franjas no utilizadas parece desproporcionado. Habida cuenta de la supresión del artículo 11 sobre el mecanismo de penalización ex ante, ha de suprimirse también la parte de este artículo que se refiere al citado mecanismo

Enmienda 289
Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 3 – párrafo 1 – guión 2

Texto de la Comisión

– restitución de las franjas horarias después del 31 de enero, para la siguiente temporada de verano, o del 31 de agosto, para la siguiente temporada de invierno, o conservación de franjas no utilizadas; **la sanción debe tener en cuenta el eventual recurso al mecanismo previsto en el artículo 11;**

Enmienda

– restitución de las franjas horarias después del 31 de enero, para la siguiente temporada de verano, o del 31 de agosto, para la siguiente temporada de invierno, o conservación de franjas no utilizadas;

Or. fr

Enmienda 290
Michel Dantin

Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 3 – párrafo 1 – guión 2

Texto de la Comisión

– restitución de las franjas horarias después del 31 de enero, para la siguiente temporada de verano, o del 31 de agosto, para la siguiente temporada de invierno, o conservación de franjas no utilizadas; **la**

Enmienda

– restitución de las franjas horarias después del 31 de enero, para la siguiente temporada de verano, o del 31 de agosto, para la siguiente temporada de invierno, o conservación de franjas no utilizadas;

sanción debe tener en cuenta el eventual recurso al mecanismo previsto en el artículo 11;

Or. fr

Justificación

Un sistema de sanciones ex ante supondría la creación de barreras a la entrada en el mercado, lo cual podría ser perjudicial para la competencia de las compañías aéreas europeas en su conjunto. Dicho sistema ex ante constituye una nueva carga de tesorería que penalizaría de forma indiscriminada todas las compañías aéreas, incluidas aquellas que se ajustan a las normas vigentes. Es preciso centrarse en un sistema ex post, que penalice las compañías que no respeten las reglas del juego.

Enmienda 291
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 3 – párrafo 1 – guión 2

Texto de la Comisión

– restitución de las franjas horarias después del 31 de enero, para la siguiente temporada de verano, o del 31 de agosto, para la siguiente temporada de invierno, o conservación de franjas no utilizadas; la sanción debe tener en cuenta el eventual recurso al mecanismo previsto en el artículo 11;

Enmienda

– restitución de las **series de** franjas horarias después del 31 de enero, para la siguiente temporada de verano, o del 31 de agosto, para la siguiente temporada de invierno, o conservación de franjas no utilizadas; la sanción debe tener en cuenta el eventual recurso al mecanismo previsto en el artículo 11;

Or. en

Enmienda 292
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 3 – párrafo 1 – guión 2

Texto de la Comisión

– restitución de las franjas horarias **después del 31 de enero, para la siguiente**

Enmienda

– restitución de las franjas horarias **y/o las series de franjas horarias** después **de la**

temporada de verano, o del 31 de agosto, para la siguiente temporada de invierno, o conservación de franjas no utilizadas; la sanción debe tener en cuenta el eventual recurso al mecanismo previsto en el artículo 11;

fecha de referencia histórica industrial convenida, o conservación de franjas y/o series de franjas no utilizadas por razones comerciales;

Or. en

Enmienda 293
Michel Dantin

Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 3 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Los Estados miembros notificarán a la Comisión Europea el sistema de sanciones aplicado en virtud del presente párrafo.

Or. fr

Enmienda 294
David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 3 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Enmienda

El coordinador será debidamente informado de la aplicación de estas sanciones.

Los Estados miembros introducirán estas sanciones a más tardar un año tras la adopción del presente Reglamento. Informarán debidamente a la Comisión, que evaluará su eficacia. En caso de que se identifique un caso potencial de incumplimiento del artículo 18, apartados 2 y 3, a través de la supervisión de las franjas o de otro modo, se contactará a la compañía aérea por escrito facilitándole detalles del supuesto incumplimiento y solicitándole información sobre el servicio

aéreo o la franja horaria en cuestión. Cuando sea preciso imponer una sanción financiera, esta se aplicará a cada falta por separado que haya cometido una compañía aérea al incumplir lo dispuesto en el artículo 18, apartados 2 y 3, y tendrá un valor mínimo predeterminado que establecerá el Estado miembro. Las infracciones múltiples pueden dar lugar a diversas sanciones financieras y entrañar, por ejemplo, la duplicación de la sanción financiera para cada nueva práctica abusiva. El coordinador será debidamente informado de la aplicación de estas sanciones. Las decisiones de imponer sanciones financieras serán publicadas por el coordinador.

Or. en

Enmienda 295
Petra Kammerevert

Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5, si una compañía aérea no puede llegar al porcentaje de utilización del **85** %, tal y como se define en el artículo 10, apartado 2, el coordinador podrá retirar a dicha compañía aérea esa serie de franjas horarias durante el resto de la temporada de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea en cuestión.

Enmienda

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5, si una compañía aérea no puede llegar al porcentaje de utilización del **80** %, tal y como se define en el artículo 10, apartado 2, el coordinador podrá retirar a dicha compañía aérea esa serie de franjas horarias durante el resto de la temporada de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea en cuestión.

Or. de

Enmienda 296
Vilja Savisaar-Toomast

Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5, si una compañía aérea no puede llegar al porcentaje de utilización del **85** %, tal y como se define en el artículo 10, apartado 2, el coordinador podrá retirar a dicha compañía aérea esa serie de franjas horarias durante el resto de la temporada de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea en cuestión.

Enmienda

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5, si una compañía aérea no puede llegar al porcentaje de utilización del **80** %, tal y como se define en el artículo 10, apartado 2, el coordinador podrá retirar a dicha compañía aérea esa serie de franjas horarias durante el resto de la temporada de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea en cuestión.

Or. et

Enmienda 297
Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5, si una compañía aérea no puede llegar al porcentaje de utilización del **85** %, tal y como se define en el artículo 10, apartado 2, el coordinador podrá retirar a dicha compañía aérea esa serie de franjas horarias durante el resto de la temporada de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea en cuestión.

Enmienda

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5, si una compañía aérea no puede llegar al porcentaje de utilización del **80** %, tal y como se define en el artículo 10, apartado 2, el coordinador podrá retirar a dicha compañía aérea esa serie de franjas horarias durante el resto de la temporada de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea en cuestión.

Or. fr

Enmienda 298
Marian-Jean Marinescu

Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5, si una compañía aérea no puede llegar al porcentaje de utilización del **85 %**, tal y como se define en el artículo 10, apartado 2, el coordinador podrá retirar a dicha compañía aérea esa serie de franjas horarias durante el resto de la temporada de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea en cuestión.

Enmienda

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5, si una compañía aérea no puede llegar al porcentaje de utilización del **80 %**, tal y como se define en el artículo 10, apartado 2, el coordinador podrá retirar a dicha compañía aérea esa serie de franjas horarias durante el resto de la temporada de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea en cuestión.

Or. en

Enmienda 299
Carlo Fidanza, Antonio Cancian, Luis de Grandes Pascual, Michael Gahler, Corien Wortmann-Kool

Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5, si una compañía aérea no puede llegar al porcentaje de utilización del **85 %**, tal y como se define en el artículo 10, apartado 2, el coordinador podrá retirar a dicha compañía aérea esa serie de franjas horarias durante el resto de la temporada de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea en cuestión.

Enmienda

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5, si una compañía aérea no puede llegar al porcentaje de utilización del **80 %**, tal y como se define en el artículo 10, apartado 2, el coordinador podrá retirar a dicha compañía aérea esa serie de franjas horarias durante el resto de la temporada de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea en cuestión.

Or. en

Enmienda 300
Petra Kammerevert

Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5, si, transcurrido un período equivalente al **15 %** del período de validez de la serie, no se hubiera usado ninguna de las franjas de esa serie, el coordinador devolverá la serie de franjas al fondo de reserva para el resto del período de programación tras haber oído a la compañía aérea en cuestión. El coordinador podrá decidir la retirada de la serie de franjas horarias antes del final de un período igual al **15 %** del período de validez de la serie si la compañía no demuestra que tiene la intención de utilizarla.

Enmienda

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5, si, transcurrido un período equivalente al **20 %** del período de validez de la serie, no se hubiera usado ninguna de las franjas de esa serie, el coordinador devolverá la serie de franjas al fondo de reserva para el resto del período de programación tras haber oído a la compañía aérea en cuestión. El coordinador podrá decidir la retirada de la serie de franjas horarias antes del final de un período igual al **20 %** del período de validez de la serie si la compañía no demuestra que tiene la intención de utilizarla.

Or. de

Enmienda 301
Vilja Savisaar-Toomast

Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5, si, transcurrido un período equivalente al **15 %** del período de validez de la serie, no se hubiera usado ninguna de las franjas de esa serie, el coordinador devolverá la serie de franjas al fondo de reserva para el resto del período de programación tras haber oído a la compañía aérea en cuestión. El coordinador podrá decidir la retirada de la serie de franjas horarias antes del final de un período igual al **15 %** del período de

Enmienda

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5, si, transcurrido un período equivalente al **20 %** del período de validez de la serie, no se hubiera usado ninguna de las franjas de esa serie, el coordinador devolverá la serie de franjas al fondo de reserva para el resto del período de programación tras haber oído a la compañía aérea en cuestión. El coordinador podrá decidir la retirada de la serie de franjas horarias antes del final de un período igual al **20 %** del período de

validez de la serie si la compañía no demuestra que tiene la intención de utilizarla.

validez de la serie si la compañía no demuestra que tiene la intención de utilizarla.

Or. et

Enmienda 302

Carlo Fidanza, Antonio Cancian, Luis de Grandes Pascual, Michael Gahler, Corien Wortmann-Kool

Propuesta de Reglamento

Artículo 18 – apartado 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5, si, transcurrido un período equivalente al **15 %** del período de validez de la serie, no se hubiera usado ninguna de las franjas de esa serie, el coordinador devolverá la serie de franjas al fondo de reserva para el resto del período de programación tras haber oído a la compañía aérea en cuestión. El coordinador podrá decidir la retirada de la serie de franjas horarias antes del final de un período igual al **15 %** del período de validez de la serie si la compañía no demuestra que tiene la intención de utilizarla.

Enmienda

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5, si, transcurrido un período equivalente al **20 %** del período de validez de la serie, no se hubiera usado ninguna de las franjas de esa serie, el coordinador devolverá la serie de franjas al fondo de reserva para el resto del período de programación tras haber oído a la compañía aérea en cuestión. El coordinador podrá decidir la retirada de la serie de franjas horarias antes del final de un período igual al **20 %** del período de validez de la serie si la compañía no demuestra que tiene la intención de utilizarla.

Or. en

Enmienda 303

Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento

Artículo 19 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Sin perjuicio de los derechos de recurso previstos en el Derecho nacional, toda reclamación sobre la aplicación del artículo

Enmienda

1. Sin perjuicio de los derechos de recurso previstos en el Derecho nacional, toda reclamación sobre la aplicación del artículo

7, apartado 2, de los artículos 9, 10, 13 y 17, así como del artículo 18, apartados 1, 2 y 4, se presentará al comité de coordinación. El comité considerará el asunto en un plazo de un mes a partir de la presentación de la reclamación y si fuera posible hará propuestas al coordinador con vistas a resolver los problemas. Cuando el comité de coordinación no pueda solucionarlos, el Estado miembro responsable, dentro de un plazo adicional de dos meses, podrá solicitar la mediación de una organización representativa de las compañías aéreas o de los aeropuertos, o bien de una tercera parte.

7, apartado 2, de los artículos 9, 10, 13 y 17, así como del artículo 18, apartados 1, 2, 3 y 4, se presentará al comité de coordinación. El comité considerará el asunto en un plazo de un mes a partir de la presentación de la reclamación y si fuera posible hará propuestas al coordinador con vistas a resolver los problemas. Cuando el comité de coordinación no pueda solucionarlos, el Estado miembro responsable, dentro de un plazo adicional de dos meses, podrá solicitar la mediación de una organización representativa de las compañías aéreas o de los aeropuertos, o bien de una tercera parte.

Or. en

Enmienda 304 **Spyros Danellis**

Propuesta de Reglamento **Artículo 21 – apartado 1**

Texto de la Comisión

1. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación del presente Reglamento dentro de los **cuatro años** siguientes a su entrada en vigor. Este informe tratará especialmente de la aplicación de los artículos 9, 10, 11 y 13.

Enmienda

1. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación del presente Reglamento dentro de los **tres años** siguientes a su entrada en vigor. Este informe tratará especialmente de la aplicación de los artículos 9, 10, 11 y 13.

Or. en

Justificación

El sector del transporte aéreo puede adaptarse rápidamente a las modificaciones reglamentarias, por lo que un plazo de tres años debería bastar para constatar la primera serie de efectos del Reglamento.

Enmienda 305
Spyros Danellis, David-Maria Sassoli

Propuesta de Reglamento
Artículo 21 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. La Comisión supervisará los mercados secundarios de franjas horarias sobre la base de los datos recibidos de los coordinadores e informará sobre las tendencias pertinentes, incluidas aquellas que guarden relación con la conectividad regional e intra-UE, en su análisis anual de los mercados del transporte aéreo.

Or. en