

Dictamen del Comité de las Regiones — Paquete aeroportuario

(2012/C 277/11)

El COMITÉ DE LAS REGIONES

- respalda el objetivo de crear el marco necesario para un uso más eficiente de la infraestructura existente, pero señala que deben adoptarse nuevas medidas para cubrir de forma adecuada las crecientes necesidades de capacidad. En particular, es importante ampliar las infraestructuras de los aeropuertos congestionados, tener en cuenta en mayor medida la capacidad no utilizada de los aeropuertos regionales, acelerar la creación de un espacio aéreo único europeo y garantizar períodos de servicio competitivos, incluidos los horarios nocturnos;
- señala la necesidad de mejorar en los aeropuertos las conexiones intermodales con otros modos de transporte. Esto aumenta la competitividad y garantiza una conexión suficiente de las regiones a la red de transporte aéreo europeo y mundial;
- apoya el planteamiento de que, dentro de un enfoque equilibrado, hay que elegir las medidas con mayor eficacia de costes para alcanzar los objetivos de reducción del ruido, pero considera que las competencias de control propuestas para la Comisión Europea van más allá del nivel de competencias atribuible a la Comisión de acuerdo con el principio de subsidiariedad. Las restricciones operativas deben imponerlas las autoridades regionales teniendo en cuenta las circunstancias *in situ* y las especificidades locales. No es ni necesario ni proporcionado que la Comisión Europea disponga de competencias de control adicionales;
- acoge con satisfacción la mayor apertura y armonización del acceso a los mercados de los servicios de asistencia en tierra, lo que conducirá a una mayor competencia y, en última instancia, a una mejor calidad de los servicios que se ofrecen en los aeropuertos de la Unión. A fin de evitar efectos adversos en las condiciones laborales existentes, la seguridad del transporte aéreo y la capacidad de los aeropuertos, deberá existir la posibilidad de tener en cuenta del modo apropiado las especificidades locales en los aeropuertos;
- acoge con satisfacción el enfoque de la Comisión Europea de introducir instrumentos de mercado para optimizar las limitaciones de capacidad en los aeropuertos congestionados, procurando siempre que las regiones se mantengan conectadas a la red de transporte aéreo.

Ponente	Roland WERNER (DE/ALDE), viceconsejero de la Consejería de Economía, Trabajo y Transportes del Estado Federado de Sajonia.
Textos de referencia	<p>Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones</p> <p>«Política aeroportuaria de la Unión Europea – resolver los problemas de capacidad y de calidad para promover el crecimiento, la conectividad y la movilidad sostenible»</p> <p>COM(2011) 823 final.</p> <p>Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo</p> <p>COM(2011) 828 final.</p> <p>Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Unión y por el que se deroga la Directiva 96/67/CE del Consejo</p> <p>COM(2011) 824 final.</p> <p>Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos de la Unión Europea</p> <p>COM(2011) 827 final.</p>

I. RECOMENDACIONES POLÍTICAS

EL COMITÉ DE LAS REGIONES

Observaciones generales (COM(2011) 823 final)

- comparte la opinión de que los aeropuertos son un componente esencial de una red de transporte moderna y eficiente. De ellos surgen impulsos importantes para el desarrollo económico, el empleo y el turismo en las distintas regiones. Al mismo tiempo, refuerzan la cohesión territorial en la Unión Europea;
- comparte la opinión de que el ruido de los aviones en los aeropuertos constituye una molestia para un número creciente de ciudadanos europeos, sobre todo por la noche, por lo que es necesario poner en marcha una estrategia activa para la gestión del ruido a fin de paliar los efectos no deseados;
- apoya el objetivo de la Comisión Europea de explotar y desarrollar lo mejor posible el potencial del transporte aéreo, en particular en cuanto a los pronósticos de crecimiento;
- subraya por consiguiente que la UE podría fomentar las inversiones, especialmente mediante instrumentos financieros innovadores, para la modernización de la red aeroportuaria y la construcción de nuevos aeropuertos, con el objeto de asegurar un crecimiento económico sostenible de la UE y una mejora de sus vínculos económicos con el resto del mundo;
- comparte el punto de vista de que entre la capacidad de la infraestructura aeroportuaria y las necesidades de transporte y movilidad, que crecen constantemente, hay una discrepancia cada vez mayor. Actualmente, algunos aeropuertos europeos ya están sobrecargados o han llegado a su plena capacidad.

No siempre puede proporcionarse la capacidad adicional que requiere la demanda, particularmente en los centros radiales aeroportuarios. Por esta razón es de prever que las congestiones de capacidad empeorarán en los próximos años;

- respalda el objetivo de contrarrestar las congestiones crecientes de capacidad y crear el marco necesario para un uso más eficiente de la infraestructura existente; señala, no obstante, que las medidas propuestas en el paquete aeroportuario no son suficientes para lograrlo;
- indica que en muchos aeropuertos regionales hay infraestructuras con capacidad suficiente para descargar de modo efectivo a los aeropuertos que padecen una saturación mejorando además las conexiones regionales;
- toma nota de que deben adoptarse nuevas medidas para cubrir de forma adecuada las crecientes necesidades de capacidad. En particular, es importante ampliar las infraestructuras de los aeropuertos congestionados, tener en cuenta en mayor medida la capacidad no utilizada de los aeropuertos regionales, acelerar la creación de un espacio aéreo único europeo y garantizar períodos de servicio competitivos, incluidos los horarios nocturnos. Por otra parte, los pequeños aeropuertos regionales deben apoyarse decididamente a fin de complementar a los grandes aeropuertos y aprovechar de manera óptima las infraestructuras existentes;
- señala la necesidad de mejorar en los aeropuertos las conexiones intermodales con otros modos de transporte. Esto aumenta la competitividad y garantiza una conexión suficiente de las regiones a la red de transporte aéreo europeo y mundial;

10. considera que la asignación más eficiente de franjas horarias es una buena manera de optimizar las limitaciones de capacidad en los aeropuertos congestionados. Acoge con satisfacción el enfoque de la Comisión Europea de introducir instrumentos de mercado para tal fin, procurando siempre que las regiones se mantengan conectadas a la red de transporte aéreo;

11. apoya la propuesta de revisar las normas y procedimientos que rigen la aplicación de las restricciones operativas relacionadas con el ruido. El objetivo de armonizar el modo en que se aplica el enfoque equilibrado debe conducir, conforme a la Directiva 2002/49/CE de 25 de junio de 2002 sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, a un mayor nivel de protección de las personas afectadas por el ruido de los aviones;

12. acoge con satisfacción el objetivo de una mayor liberalización del mercado de los servicios de asistencia en tierra. Esto conduce a una mayor competencia y, en última instancia, a una mejor calidad de los servicios. A fin de evitar efectos adversos en las condiciones laborales existentes, la seguridad del transporte aéreo y la capacidad de los aeropuertos, deberá existir la posibilidad de tener en cuenta del modo apropiado las especificidades locales en los aeropuertos. Asimismo, debe procurarse que las normas no den lugar a un trato desigual para los proveedores de servicios. El objetivo de la Comisión Europea de evitar falseamientos de la competencia solo puede lograrse si se aplican las mismas condiciones a todos los interesados;

13. expresa su preocupación por las propuestas de la Comisión y por las propuestas del «enfoque general» del Consejo, que van incluso más allá, dirigidas a regular las tasas de las infraestructuras de asistencia en tierra de forma ajustada, o incluso sobrepasando, a las disposiciones de la Directiva relativa a las tasas aeroportuarias (Directiva 2009/12/CE). Estas tasas incluyen generalmente un porcentaje muy pequeño de los ingresos generales de los aeropuertos, en especial de los aeropuertos regionales que sobrepasan por poco el nuevo umbral propuesto de dos millones de pasajeros por año, y constituyen también pequeñas sumas en términos absolutos. Los costes administrativos pueden muy bien sobrepasar los posibles beneficios, dado que los aeropuertos ya están obligados a fijar dichas tasas de forma objetiva y transparente;

14. subraya la importancia de la aviación general para el transporte aéreo en la UE. Permite que los empresarios que crean riqueza y empleo viajen con un máximo de flexibilidad, e incrementa el poder económico de las regiones periféricas y de las regiones ultraperiféricas. Esto es particularmente importante si se tiene en cuenta la cuestión de las franjas horarias y la accesibilidad a los aeropuertos;

Restricciones operativas relacionadas con el ruido (COM(2011) 828 final)

15. acoge con satisfacción el objetivo de precisar los procedimientos y normas que rigen la aplicación de las restricciones operativas relacionadas con el ruido y hacer más transparente el proceso de evaluación. Con ello se contrarrestará la aplicación desigual de la Directiva en los Estados miembros. Por otra parte, se procurará un nivel equiparable de protección a las personas afectadas por el ruido de los aviones. El Comité observa, sin embargo, que la propuesta de Reglamento sigue sin ajustarse a la Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, especialmente, en lo que respecta a la evaluación del

ruido y a los análisis de costes-eficacia, y por ello produciría un aumento de la carga administrativa, que a su vez generaría costes más elevados e iría en detrimento del grado de aceptación del tráfico aéreo;

16. espera que la conversión de la actual Directiva en Reglamento aumente la eficacia de las medidas de protección contra el ruido y ayude a evitar falseamientos de la competencia en la Unión Europea;

17. apoya el planteamiento de la Comisión Europea de que, dentro de un enfoque equilibrado, hay que elegir las medidas con mayor eficacia de costes para alcanzar los objetivos de reducción del ruido. No obstante, también hay que tomar en consideración del modo más amplio posible, y no solamente de manera opcional, la salud y la seguridad de las personas que residen cerca de los aeropuertos. Ello permitirá a los Estados miembros conciliar las repercusiones económicas de las medidas de protección contra el ruido con las necesidades legítimas de protección de ruido de las personas afectadas por el ruido del tráfico aéreo;

18. está de acuerdo en principio con el objetivo de aumentar el valor límite para las «aeronaves marginalmente conformes». Así, será posible tener en cuenta los avances tecnológicos en el desarrollo de aeronaves más silenciosas. El Comité señala, sin embargo, que los aviones de carga cumplen con menos frecuencia que los aviones de pasajeros el límite más estricto de 10 EPNdB (nivel efectivo de ruido percibido en decibelios). En consecuencia, las compañías aéreas de carga se verían afectadas de manera desigual por una posible prohibición de las «aeronaves marginalmente conformes». Por lo tanto, el Comité recomienda que se incremente el límite en menor medida durante un período transitorio adecuado. Un aumento del valor límite a 8 EPNdB sería suficiente para lograr una reducción significativa del ruido de los aviones;

19. considera que es necesario un órgano independiente de apelación en el nivel de los Estados miembros;

20. acoge con satisfacción la aplicación del enfoque equilibrado para reducir y limitar el nivel en el que las personas se ven afectadas por el ruido del tráfico aéreo. Esto dará a los Estados miembros la flexibilidad necesaria para adoptar medidas de gestión del ruido. El Comité comparte también la opinión de la Comisión Europea de que las restricciones operativas deben imponerse solo como último recurso;

21. apoya el objetivo de precisar aun más las normas para la evaluación del ruido de los aviones y para hacer más transparente el proceso de evaluación. La consulta prevista con los afectados por el ruido conduce a una mayor aceptación de la aplicación de medidas de reducción del ruido. El Comité, no obstante, recomienda que se dé a los Estados miembros la suficiente flexibilidad en lo que respecta a la composición del «foro para la cooperación técnica» previsto en la propuesta de Reglamento. Dado que ya se han creado comisiones similares en los Estados miembros, debería ser posible reconocerlas para no crear más organismos;

22. opina que el método de evaluación del ruido mencionado en el anexo I de la propuesta de Reglamento, basado en el documento n° 29 de la CEAC: *Informe sobre el método estándar de cálculo de niveles de ruido en el entorno de aeropuertos civiles*, no es adecuado para aumentar la transparencia del proceso de evaluación. Implantar un nuevo método de evaluación llevará aparejado una pérdida de capacidad de comparación, por ejemplo, con la Directiva sobre el ruido ambiental o con las normas de cálculo nacionales, y provocará una carga burocrática innecesaria. Por tanto, en lo que respecta a la evaluación del ruido, debería remitirse a la Directiva sobre evaluación y gestión del ruido ambiental (Directiva 2002/49/CE);

23. considera que las competencias de control propuestas para la Comisión Europea, que la facultan para examinar las restricciones operativas antes de su ejecución y, en caso necesario, suspenderlas, va más allá del nivel de competencias atribuible a la Comisión de acuerdo con el principio de subsidiariedad. Las restricciones operativas deben imponerlas las autoridades regionales teniendo en cuenta las circunstancias *in situ* y las especificidades locales. No es ni necesario ni proporcionado que la Comisión Europea disponga de competencias de control adicionales. Además, en ningún caso se logrará mejor así el objetivo del Reglamento, a saber, reducir el número de personas afectadas por el ruido de los aviones;

24. considera que la definición de «aeronaves» y el concepto de «aeronaves marginalmente conformes», la actualización de los niveles de ruido y del proceso de certificación y las modificaciones del método y el informe técnico son elementos sustanciales del Reglamento. En este sentido, en lo que respecta a estos elementos, no es adecuado atribuir a la Comisión la facultad de adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Servicios de asistencia en tierra (COM(2011) 824 final)

25. está de acuerdo con la Comisión Europea en que los servicios de asistencia en tierra desempeñan una función capital en la cadena del transporte aéreo. Unos servicios de asistencia en tierra eficientes y de alta calidad contribuyen de manera significativa a asegurar un sistema de transporte aéreo eficiente y competitivo;

26. acoge con satisfacción la mayor apertura y armonización del acceso a los mercados de los servicios de asistencia en tierra. Es de esperar que esto mejore la calidad de los servicios que se ofrecen en los aeropuertos de la Unión. Ello beneficiará a las compañías aéreas, los transportistas y los pasajeros por igual. A fin de evitar efectos adversos en las condiciones laborales existentes, la seguridad del transporte aéreo y la capacidad de los aeropuertos, deberá existir la posibilidad de tener en cuenta del modo apropiado las especificidades locales en los aeropuertos;

27. apoya una reglamentación para el traspaso de personal entre los proveedores de servicios. En este contexto pide que se examine la posibilidad de que la autoridad adjudicadora, en aplicación directa del artículo 4, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 1370/2007, pueda realizar determinados traspasos de personal sin necesidad de ningún acto de adaptación adicional al Derecho de los Estados miembros, así como, en caso de traspaso de trabajadores, definir las eventuales condiciones del traspaso;

28. pone de relieve que no toda la reglamentación relativa al procedimiento de autorización está suficientemente bien configurada; es preciso procurar resolver los problemas que afectan

en particular a la fijación del calendario de las distintas etapas del procedimiento, mediante una disposición especial que permita revocar el efecto suspensivo, imposible de aplicar, de los eventuales recursos y la competencia en materia de aplicación del procedimiento de autorización, así como los criterios de atribución;

29. comparte la opinión de la Comisión Europea de que los aeropuertos deben desempeñar un papel crucial en la coordinación de los servicios de asistencia en tierra. El Comité observa, sin embargo, que los aeropuertos solo pueden desempeñar esta función si se garantiza el marco jurídico necesario para ello en los Estados miembros. Además, estas funciones pueden generar costes adicionales, y para los aeropuertos pueden ser difícil hacerles frente en el mercado;

30. destaca que la mayor apertura del mercado no deberá generar efectos adversos para la seguridad de la aviación. A fin de garantizar un alto nivel de seguridad en los aeropuertos de la UE, se requiere una capacitación y formación adecuada del personal;

31. considera que es importante calcular la duración de la formación de modo que tenga un nivel suficiente que garantice la calidad de los servicios de asistencia en tierra. Teniendo en cuenta que para prestar servicios de asistencia en tierra es necesario obtener una autorización que ha de ser reconocida en todos los Estados miembros, el Comité recomienda que la formación se organice de tal manera que se creen unos marcos de cualificación comparables. A este respecto también se considera importante asegurar la eficacia de costes y el fomento del empleo;

32. señala que la subcontratación está reservada exclusivamente a terceros. Los operadores y los usuarios de los aeropuertos no tienen esta posibilidad. Esto constituye, a juicio del Comité, una discriminación que falsea la competencia, y no es compatible con el objetivo de la propuesta de Reglamento, que es el de reforzar la competencia. Debería permitirse la subcontratación para todos los agentes de servicios de asistencia en tierra, conforme a normas muy precisas;

Asignación de franjas horarias (COM(2011) 827 final)

33. considera que la revisión del Reglamento constituye una importante contribución a un uso más eficiente de las limitaciones de capacidad en las infraestructuras. Dadas las previsiones de crecimiento del tráfico aéreo y el hecho de que la infraestructura aeroportuaria no crece en la misma medida, las compañías aéreas tienen cada vez más limitaciones para satisfacer de manera adecuada la demanda de servicios de transporte. Esto supone una barrera para el desarrollo económico del transporte aéreo y por lo tanto también para las regiones;

34. considera que, en aquellos casos en los que se pide a la autoridad de supervisión independiente que decida sobre el nivel de las tasas que deban abonarse por el uso de las infraestructuras centralizadas, la entidad gestora de las infraestructuras centralizadas debería estar facultada para ser reembolsada por los usuarios al nivel inicialmente propuesto, hasta el momento en que la autoridad de supervisión independiente emita su decisión final. Ello reduciría los incentivos para plantear impugnaciones abusivas frente a las decisiones sobre el nivel de las tasas;

35. es favorable en principio a la introducción de mecanismos basados en el mercado para la asignación de las franjas horarias. Así se garantizará que las franjas horarias se asignen a las líneas aéreas que las puedan utilizar mejor. Por tanto, debe procurarse que las regiones mantengan su conexión con la red de transporte aéreo;

36. indica que no se han expuesto suficientemente todas las consecuencias del comercio de franjas horarias. En particular, la Comisión Europea no menciona de qué modo afectará el comercio de franjas horarias a los aeropuertos regionales y, por ende, a la conectividad regional;

37. considera que es posible que las compañías aéreas pongan las franjas horarias que poseen a disposición de los aeropuertos congestionados que funcionan como grandes centros de operaciones de tráfico aéreo, principalmente para el tráfico de larga distancia. Esto debilitaría la conexión de los aeropuertos regionales con los centros radiales. Por lo tanto, el Comité pide que se tomen las medidas apropiadas para garantizar la conexión de las regiones a la red mundial de transporte aéreo;

38. acoge con satisfacción la intención de reforzar la independencia del coordinador del aeropuerto. La propuesta de Reglamento permitirá a las compañías aéreas transferir sus franjas horarias en el futuro a cambio de una compensación monetaria. Esta transferencia requiere el acuerdo del coordinador del aeropuerto, y debe ser confirmada por él. Por esta razón el Comité opina que es tanto más importante que el coordinador del aeropuerto pueda decidir con independencia y objetividad;

39. considera que una asignación gratuita de las franjas horarias para después poder venderlas no tiene sentido. La aprobación para el comercio de las franjas horarias deben recibirla las compañías aéreas solo si pueden demostrar que previamente han utilizado las franjas horarias con regularidad;

40. considera razonable cambiar las normas de uso mínimo de las franjas horarias. Esta medida aumentará la presión para utilizar las franjas horarias obtenidas. Al mismo tiempo, debe

ser posible garantizar que se tengan en cuenta acontecimientos extraordinarios (por ejemplo, huelgas, nubes de ceniza volcánica). Es de esperar que en el futuro se devolverán más franjas horarias al «pool de franjas horarias» o se vendan a otra compañía aérea. Esto facilitará el acceso al mercado de otras compañías aéreas en los aeropuertos congestionados;

41. acoge con satisfacción la posibilidad de que los aeropuertos no puedan influir en que se devuelvan franjas horarias no utilizadas o reservadas lo antes posible a cambio de una remuneración. Esto asegura que no se bloquean franjas horarias y que pueden ser utilizadas por otras compañías aéreas;

42. reconoce la importancia de que se establezcan «normas locales» para garantizar que el marco regulador permita una flexibilidad suficiente en aquellas regiones y en sus aeropuertos, cuando circunstancias específicas justifiquen que se tengan debidamente en cuenta. En tales circunstancias la aportación regional es necesaria para garantizar la utilización óptima y eficiente de la capacidad en cada uno de los aeropuertos;

43. considera que el derecho propuesto a la Comisión Europea para que designe «aeropuertos de interés para la red» individuales, por el cual puede exigir a los Estados miembros que traten a los aeropuertos individuales de forma distinta e independiente, excede de sus facultades en virtud del principio de subsidiariedad;

44. expresa su preocupación por la introducción por la Comisión Europea del concepto de «gestor de la red» y, en particular, por la propuesta de otorgar a dicha entidad competencias amplias y significativas, sin que se haya determinado claramente su gobernanza;

II. RECOMENDACIONES DE ENMIENDA

Enmienda 1

Restricciones operativas relacionadas con el ruido (COM(2011) 828 final)

Artículo 2

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
(4) «Aeronave marginalmente conforme»: una aeronave civil que cumple los valores límite de certificación del volumen 1, parte II, capítulo 3, anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) por un margen acumulado no superior a 10EPNdB (nivel efectivo de ruido percibido en decibelios), donde el margen acumulado es la cifra expresada en EPNdB obtenida sumando los diferentes márgenes (es decir, las diferencias entre el nivel certificado de ruido y el nivel de ruido máximo permitido) en cada uno de los tres puntos de medición del ruido de referencia tal y como se definen en el volumen 1, parte II, capítulo 4, anexo 16 del Convenio de Chicago.	(4) «Aeronave marginalmente conforme»: una aeronave civil que cumple los valores límite de certificación del volumen 1, parte II, capítulo 3, anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) por un margen acumulado no superior a 10 EPNdB (nivel efectivo de ruido percibido en decibelios), <u>durante un período transitorio de cuatro años y posteriormente por un margen acumulado de menos de 10 EPNdB</u> , donde el margen acumulado es la cifra expresada en EPNdB obtenida sumando los diferentes márgenes (es decir, las diferencias entre el nivel certificado de ruido y el nivel de ruido máximo permitido) en cada uno de los tres puntos de medición del ruido de referencia tal y como se definen en el volumen 1, parte II, capítulo 4, anexo 16 del Convenio de Chicago;

Exposición de motivos

1. Las aeronaves de carga cumplen los límites de 10 EPNdB planteados en la propuesta de Reglamento con menos frecuencia que las de pasajeros. Como consecuencia de ello, las compañías aéreas de carga se verían afectadas de manera desigual por una posible prohibición de las «aeronaves marginalmente conformes».
2. Establecer un período transitorio adecuado dará a las compañías aéreas la posibilidad de planificar y llevar a cabo, llegado el caso, la necesaria modernización de su flota teniendo en cuenta las condiciones económicas.

Enmienda 2*Restricciones operativas relacionadas con el ruido (COM(2011) 828 final)*

Artículo 10

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
<p>Derecho de control</p> <p>1. A petición de un Estado miembro o por iniciativa propia, y sin perjuicio de cualquier procedimiento de reclamación pendiente, la Comisión podrá controlar la decisión acerca de una restricción operativa, con anterioridad a su ejecución. Cuando la Comisión concluya que la decisión no respeta los requisitos recogidos en el presente Reglamento, o que infringe de alguna manera la legislación de la Unión, podrá suspender la decisión.</p> <p>2. Las autoridades competentes facilitarán información a la Comisión demostrando el cumplimiento de este Reglamento.</p> <p>3. La Comisión decidirá, de acuerdo con el procedimiento de asesoramiento fijado en el apartado 2 del artículo 13, y habida cuenta en particular de los criterios enumerados en el anexo II, si la autoridad competente en cuestión puede proseguir la introducción de la restricción operativa. La Comisión comunicará su decisión al Consejo y a los Estados miembros afectados.</p> <p>4. Cuando la Comisión no haya adoptado una decisión en el plazo de seis meses después de haber recibido la información a que hace referencia el apartado 2, la autoridad competente podrá aplicar la decisión prevista sobre una restricción operativa.</p>	<p>Derecho de control</p> <p>1. A petición de un Estado miembro o por iniciativa propia, y sin perjuicio de cualquier procedimiento de reclamación pendiente, la Comisión podrá controlar la decisión acerca de una restricción operativa, con anterioridad a su ejecución. Cuando la Comisión concluya que la decisión no respeta los requisitos recogidos en el presente Reglamento, o que infringe de alguna manera la legislación de la Unión, podrá suspender la decisión.</p> <p>2. Las autoridades competentes facilitarán información a la Comisión demostrando el cumplimiento de este Reglamento.</p> <p>3. La Comisión decidirá, de acuerdo con el procedimiento de asesoramiento fijado en el apartado 2 del artículo 13, y habida cuenta en particular de los criterios enumerados en el anexo II, si la autoridad competente en cuestión puede proseguir la introducción de la restricción operativa. La Comisión comunicará su decisión al Consejo y a los Estados miembros afectados.</p> <p>4. Cuando la Comisión no haya adoptado una decisión en el plazo de seis meses después de haber recibido la información a que hace referencia el apartado 2, la autoridad competente podrá aplicar la decisión prevista sobre una restricción operativa.</p>

Exposición de motivos

1. Solo los Estados miembros deberían poder imponer restricciones operativas, como ocurre actualmente. El Consejo ya se ha pronunciado en este sentido y ha suprimido el artículo en cuestión de la propuesta de la Comisión. La supresión propuesta además es coherente con el contenido del punto 23 de este dictamen
2. En su versión actual, el artículo 10 podría poner en entredicho los acuerdos de mediación regional. Dichos acuerdos entre distintos aeropuertos, la región correspondiente y los ciudadanos suelen alcanzarse al término de negociaciones difíciles y extenuantes. El Bundesrat alemán, el Bundesrat austriaco, el Senado francés y la Cámara Baja neerlandesa llegaron a la conclusión de que el derecho de inspección que confiere a la Comisión el artículo 10 viola el principio de subsidiariedad de la Unión Europea.

Enmienda 3*Restricciones operativas relacionadas con el ruido (COM(2011) 828 final)*

Artículo 11

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
<p>La Comisión dispondrá del poder de adoptar, con arreglo al artículo 12, actos delegados sobre las cuestiones siguientes:</p> <p>(a) las modificaciones de las definiciones de aeronave en el artículo 2, punto 3), y de aeronave marginalmente conforme en el artículo 2, punto 4);</p>	<p>La Comisión dispondrá del poder de adoptar, con arreglo al artículo 12, actos delegados sobre las cuestiones siguientes:</p> <p>(a) las modificaciones de las definiciones de aeronave en el artículo 2, punto 3), y de aeronave marginalmente conforme en el artículo 2, punto 4);</p>

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
(b) las modificaciones y actualizaciones de las normas de certificación del comportamiento sonoro expuestas en los artículos 4 y 8; y del procedimiento de certificación fijado en el artículo 6, apartado 1.	(b) las modificaciones y actualizaciones de las normas de certificación del comportamiento sonoro expuestas en los artículos 4 y 8; y del procedimiento de certificación fijado en el artículo 6, apartado 1.
(c) las modificaciones del método y del informe técnico descrito en el anexo I.	(c) las modificaciones del método y del informe técnico descrito en el anexo I.

Exposición de motivos

La definición de los conceptos de «aeronave» y «aeronave marginalmente conforme», las modificaciones de los valores límite, así como de los procedimientos de certificación y las modificaciones del método y el informe técnico son aspectos esenciales del Reglamento. En ese sentido, con respecto a estos elementos no es adecuado atribuir a la Comisión Europea el poder de adoptar actos delegados conforme al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Enmienda 4

Restricciones operativas relacionadas con el ruido (COM(2011) 828 final)

Artículo 12

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
1. Se conferirán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados sin perjuicio de las condiciones establecidas en el presente artículo.	1. Se conferirán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados sin perjuicio de las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 11 se confiere por tiempo indefinido a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.	2. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 11 se confiere por tiempo indefinido a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.
3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 11 podrá ser revocada por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La revocación pondrá fin a la delegación de poderes en ella especificada. La decisión surtirá efecto al día siguiente al de su publicación en el <i>Diario Oficial de la Unión Europea</i> o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.	3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 11 podrá ser revocada por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La revocación pondrá fin a la delegación de poderes en ella especificada. La decisión surtirá efecto al día siguiente al de su publicación en el <i>Diario Oficial de la Unión Europea</i> o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Cuando la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará de inmediato y de manera simultánea al Parlamento Europeo y al Consejo.	4. Cuando la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará de inmediato y de manera simultánea al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Todo acto delegado adoptado en virtud del artículo 11 entrará en vigor siempre que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulen objeciones en un plazo de dos meses a partir de la notificación del acto en cuestión a tales instituciones o siempre que ambas instituciones informen a la Comisión, antes de que venza dicho plazo, de que no tienen la intención de formular objeciones. El plazo se prorrogará dos meses a instancia del Parlamento Europeo o del Consejo.	5. Todo acto delegado adoptado en virtud del artículo 11 entrará en vigor siempre que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulen objeciones en un plazo de dos meses a partir de la notificación del acto en cuestión a tales instituciones o siempre que ambas instituciones informen a la Comisión, antes de que venza dicho plazo, de que no tienen la intención de formular objeciones. El plazo se prorrogará dos meses a instancia del Parlamento Europeo o del Consejo.

Exposición de motivos

La enmienda 3 y la 4 están directamente relacionadas. La supresión propuesta del artículo 11 impone la supresión del artículo 12.

Enmienda 5*Servicios de asistencia en tierra (COM(2011) 824 final)*

Artículo 13

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
<p><i>Artículo 13</i></p> <p><i>Aeropuertos insulares</i></p> <p>En el contexto de la selección de los agentes de asistencia de un aeropuerto, contemplada en los artículos 7 a 10, el Estado miembro podrá extender la obligación de servicio público a otros aeropuertos de dicho Estado miembro siempre que:</p> <p>(a) los aeropuertos estén situados en islas de la misma región geográfica, y</p> <p>(b) cada uno de ellos tenga un volumen de tráfico aéreo no inferior a los 100 000 pasajeros al año, y</p> <p>(c) esta extensión sea aprobada por la Comisión.</p> <p>La decisión de aprobar la extensión constituye un acto de ejecución que será adoptado de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 43, apartado 2. Esta disposición se entenderá sin perjuicio de las normas sobre ayudas estatales de la UE.</p>	<p><i>Artículo 13</i></p> <p><i>Aeropuertos insulares</i></p> <p>En el contexto de la selección de los agentes de asistencia de un aeropuerto, contemplada en los artículos 7 a 10, el Estado miembro podrá extender la obligación de servicio público a otros aeropuertos de dicho Estado miembro siempre que:</p> <p>(a) los aeropuertos estén situados en islas de la misma región geográfica, y</p> <p>(b) cada uno de ellos tenga un volumen de tráfico aéreo no inferior a los 100 000 pasajeros al año, y</p> <p>(c) esta extensión sea aprobada por la Comisión.</p> <p><u>En el caso de los aeropuertos insulares, cuando no exista un interés económico por parte de las empresas o compañías aéreas en prestar los servicios previstos en el artículo 6.2, los propios gestores del aeropuerto podrán asumir la obligación de prestar tales servicios esenciales para el buen funcionamiento de la infraestructura.</u></p> <p>La decisión de aprobar la extensión constituye un acto de ejecución que será adoptado de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 43, apartado 2. Esta disposición se entenderá sin perjuicio de las normas sobre ayudas estatales de la UE.</p>

Exposición de motivos

En el artículo 13 del proyecto, que se refiere a la posibilidad de extender las OSP a los aeropuertos insulares, conviene añadir que, en el caso de los aeropuertos insulares, los gestores aeroportuarios están obligados a prestar los servicios previstos en el artículo 5.2 de la propuesta, es decir, la asistencia de equipajes, la asistencia de operaciones en pista; la asistencia de combustible y lubricante y la asistencia de carga y correo. Asimismo, que cuando la explotación de esos servicios no sea rentable económicamente y por tanto no haya una empresa interesada en prestarlo –ni las propias compañías aéreas estén interesadas en prestárselos a sí mismas a través de autoasistencia–, sea el propio gestor el que asuma la obligación de prestar tales servicios teniendo en cuenta el carácter esencial que tales infraestructuras tienen, no solo para asegurar la accesibilidad y conectividad de la isla con el exterior, que carece de medios alternativos equiparables, sino porque además son necesarios para prestar servicios públicos básicos como los servicios sanitarios urgentes, extinción de incendios, vigilancia y rescates marítimos y otros servicios que se llevan a cabo desde esos aeropuertos utilizando aeronaves (helicópteros) y que, de otro modo (sin suministro de combustible, por ejemplo) no podrían realizarse.

Enmienda 6*Servicios de asistencia en tierra (COM(2011) 824 final)*

Artículo 28(6)

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
<p>Cuando el Comité de usuarios no esté de acuerdo con la tasa fijada por la entidad gestora del aeropuerto o, en su caso, la entidad gestora de las infraestructuras centralizadas, podrá pedir a la autoridad de supervisión independiente del Estado miembro considerado que decida el nivel de la tasa.</p>	<p>Cuando el Comité de usuarios no esté de acuerdo con la tasa <u>sobre las infraestructuras centralizadas</u> fijada por la entidad gestora del aeropuerto o, en su caso, la entidad gestora de las infraestructuras centralizadas, podrá pedir a la autoridad de supervisión independiente del Estado miembro considerado que decida <u>analice los motivos de la decisión sobre</u> el nivel de la tasa.</p>

Exposición de motivos

Esta propuesta introduce, principalmente, un procedimiento pormenorizado de recurso en caso de desacuerdo sobre el importe de las tasas, lo cual podría generar costes significativos, tanto en términos económicos como de gestión del tiempo. Para algunos aeropuertos, cuyos ingresos por los servicios de asistencia en tierra equivalen a menos del 1 % del total, el planteamiento es desproporcionado.

Enmienda 7

Servicios de asistencia en tierra (COM(2011) 824 final)

Artículo 28 (nuevo apartado 8)

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
	<p><u>Artículo 28 – Tasas relativas a las infraestructuras centralizadas y a las instalaciones (nuevo apartado 8)</u></p> <p><u>En aquellos casos en los que se pide a la autoridad de supervisión independiente que decida sobre el nivel de las tasas de asistencia en tierra conforme al apartado 6 del presente artículo, la entidad gestora de las infraestructuras tendrá derecho al reembolso de los costes del uso de las infraestructuras en cuestión al nivel inicialmente propuesto, hasta el momento en que la autoridad de supervisión independiente emita su decisión final. Si la autoridad de supervisión independiente determinase que el nivel de las tasas en disputa es excesivo, la entidad gestora de las infraestructuras devolverá a los usuarios el exceso de reembolso correspondiente a ese elemento de la infraestructura.</u></p>

Exposición de motivos

Para evitar las situaciones en las que se plantean impugnaciones abusivas simplemente para retrasar la aplicación de una tasa mientras que se resuelve cualquier desacuerdo por parte de los usuarios, sería importante que las autoridades aeroportuarias pudiesen recuperar las tasas a los niveles inicialmente previstos, a partir del momento en que fueron fijadas. Este es un tema importante para los aeropuertos regionales que a menudo tienen unos ingresos limitados procedentes de sus servicios no aeronáuticos, particularmente si están dominados por transportistas que imponen la regla de llevar «una única maleta». Este sería un medio neutro de incentivar la cooperación industrial, similar al sistema de tasas de los aeropuertos para poder influir en la devolución de las franjas horarias (*slots*) innecesarias o no reservadas.

Enmienda 8

Servicios de asistencia en tierra (COM(2011) 824 final)

Artículo 32 (3)

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
<p>Los agentes de asistencia y los usuarios de aeropuerto respetarán estas normas mínimas de calidad. Además, los usuarios de aeropuerto y los agentes de asistencia respetarán estas normas en sus relaciones contractuales.</p>	<p>Los agentes de asistencia y los usuarios de aeropuerto respetarán estas normas mínimas de calidad. Además, los usuarios de aeropuerto y los agentes de asistencia respetarán estas normas en sus relaciones contractuales. <u>Los operadores de los aeropuertos deberían estar facultados para hacer aplicar las normas de calidad mínimas. Las medidas que se adopten deberán ser transparentes, proporcionadas y no discriminatorias.</u></p>

Exposición de motivos

Dada la importancia de la asistencia en tierra para el buen funcionamiento de los aeropuertos, se requieren medidas de ejecución adecuadas y proporcionadas para garantizar el cumplimiento de las normas mínimas.

Enmienda 9

Servicios de asistencia en tierra (COM(2011) 824 final)

Artículo 35

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 2, 3 y 4, los agentes de asistencia podrán llevar a cabo la subcontratación.	1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 2, el apartado 3 y 4 , los agentes de asistencia <u>y los usuarios que practican la autoasistencia</u> podrán llevar a cabo la subcontratación.
2. Los usuarios que practiquen la autoasistencia podrán subcontratar servicios de asistencia en tierra únicamente cuando se encuentren temporalmente incapacitados para practicar la autoasistencia por motivos de fuerza mayor.	2. Los usuarios que practiquen la autoasistencia podrán subcontratar servicios de asistencia en tierra únicamente cuando se encuentren temporalmente incapacitados para practicar la autoasistencia por motivos de fuerza mayor.
3. Los subcontratistas no podrán subcontratar los servicios de asistencia en tierra.	3.2 3. Los subcontratistas no podrán subcontratar los servicios de asistencia en tierra.
4. Los agentes de asistencia contemplados en el artículo 11, apartado 1, no podrán subcontratar servicios de asistencia en tierra excepto en caso de encontrarse temporalmente incapacitados para prestar dichos servicios por motivos de fuerza mayor.	4. Los agentes de asistencia contemplados en el artículo 11, apartado 1, no podrán subcontratar servicios de asistencia en tierra excepto en caso de encontrarse temporalmente incapacitados para prestar dichos servicios por motivos de fuerza mayor.
5. Los agentes de asistencia y los usuarios que practiquen la autoasistencia que recurran a uno o varios subcontratistas velarán por que estos cumplan con las obligaciones impuestas a los agentes de asistencia en virtud del presente Reglamento.	5.3 5. Los agentes de asistencia y los usuarios que practiquen la autoasistencia que recurran a uno o varios subcontratistas velarán por que estos cumplan con las obligaciones impuestas a los agentes de asistencia en virtud del presente Reglamento.
6. Los agentes de asistencia y los usuarios que practiquen la autoasistencia que recurran a uno o varios subcontratistas comunicarán a la entidad gestora del aeropuerto el nombre y las actividades de los subcontratistas considerados.	4. <u>Únicamente será posible subcontratar empresas que hayan demostrado su cualificación y fiabilidad.</u>
7. Cuando un agente de asistencia solicite una autorización para prestar servicios de asistencia en tierra de conformidad con el procedimiento de selección establecido en el artículo 7, deberá indicar el número, las actividades y los nombres de los subcontratistas a los que tiene intención de recurrir.	5. <u>La entidad adjudicadora podrá restringir el número de subcontratistas si así se requiere por motivos de espacio o capacidad.</u>
6. Los agentes de asistencia y los usuarios que practiquen la autoasistencia que recurran a uno o varios subcontratistas comunicarán a la entidad gestora del aeropuerto el nombre y las actividades de los subcontratistas considerados.	6. Los agentes de asistencia y los usuarios que practiquen la autoasistencia que recurran a uno o varios subcontratistas comunicarán a la entidad gestora del aeropuerto el nombre y las actividades de los subcontratistas considerados.
7. Cuando un agente de asistencia solicite una autorización para prestar servicios de asistencia en tierra de conformidad con el procedimiento de selección establecido en el artículo 7, deberá indicar el número, las actividades y los nombres de los subcontratistas a los que tiene intención de recurrir.	7. Cuando un agente de asistencia solicite una autorización para prestar servicios de asistencia en tierra de conformidad con el procedimiento de selección establecido en el artículo 7, deberá indicar el número, las actividades y los nombres de los subcontratistas a los que tiene intención de recurrir.

Exposición de motivos

1. La prohibición de subcontratar impuesta a los operadores y usuarios de los aeropuertos supone una discriminación que falsea la competencia con respecto al resto de los servicios de asistencia en tierra, lo que no es compatible con el objetivo del Reglamento, que es reforzar la competencia.
2. Los requisitos en cuanto a la calidad y fiabilidad del servicio deben cumplirlos todos los subcontratistas en igual medida, así como las entidades adjudicadoras. Además, debería permitirse a los aeropuertos restringir el número de subcontratistas si así lo exige la limitación de espacio.

Enmienda 10*Asignación de franjas horarias (COM(2011) 827 final)*

Artículo 3 (3) (ii)

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
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.	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 <u>Plan de operaciones de la red</u> y el Plan de operaciones de la red <u>operativo del aeropuerto</u> , contemplado en de acuerdo con el artículo 6, apartado 7, del Reglamento (UE) n° 677/2011 de la Comisión.

Exposición de motivos

El papel del gestor de la red debe ser de coordinación a escala de la red, en lugar de dar orientaciones en la esfera local. Cada aeropuerto –y no el gestor de la red– es responsable de su propio plan operativo.

Enmienda 11*Asignación de franjas horarias (COM(2011) 827 final)*

Artículo 3 (9)

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
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.	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.

Exposición de motivos

La definición de un «aeropuerto de interés para la red» recogida en la actual propuesta de la Comisión es muy amplia y otorga facultades a la Comisión, que podría llegar a adoptar decisiones subjetivas respecto de qué aeropuerto tiene «una incidencia en el funcionamiento de la red europea de gestión del tránsito aéreo». En concreto es más probable que sean los aeropuertos regionales los que experimenten un «aumento súbito y significativo del tránsito», por lo que el concepto de «aeropuerto de interés para la red» y las obligaciones que lleva aparejadas deben suprimirse o, cuando menos, ser definidos de forma más detallada. No se justifica la introducción de este párrafo, puesto que el concepto de «aeropuertos de interés para la red» no es pertinente en el caso del reglamento objeto de estudio.

Enmienda 12*Asignación de franjas horarias (COM(2011) 827 final)*

Artículo 3 (10)

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
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.	Cuando se tome una decisión en virtud de los apartados 6, u 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.

Exposición de motivos

Véase la enmienda 11.

Enmienda 13

Asignación de franjas horarias (COM(2011) 827 final)

Artículo 5 (1)

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
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.	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.

Exposición de motivos

Son los Estados miembros, y no la Comisión Europea, los que son responsables de todos sus aeropuertos, sin importar que tengan horarios facilitados o coordinados.

Enmienda 14

Asignación de franjas horarias (COM(2011) 827 final)

Artículo 6

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
<p><i>Artículo 6</i></p> <p>Transparencia de las actividades de coordinación y facilitación de horarios</p> <p>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.</p> <p>2. La Comisión podrá adoptar un modelo para el informe de actividad contemplado en el apartado 1. Este acto de ejecución se adoptará conforme al procedimiento de examen contemplado en el artículo 16, apartado 2.</p> <p>3. El coordinador mantendrá una base de datos electrónica de acceso gratuito que contenga la siguiente información:</p>	<p><i>Artículo 6</i></p> <p>Transparencia de las actividades de coordinación y facilitación de horarios</p> <p>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.</p> <p>2. La Comisión podrá adoptar un modelo para el informe de actividad contemplado en el apartado 1. Este acto de ejecución se adoptará conforme al procedimiento de examen contemplado en el artículo 16, apartado 2.</p> <p>3. El coordinador mantendrá una base de datos electrónica de acceso gratuito <u>para todos los interesados</u> que contenga la siguiente información:</p>

Exposición de motivos

En cuanto a la accesibilidad y transparencia de la información, en el artículo 6 de la propuesta de Reglamento se prevé que el coordinador tenga una base de datos electrónica con información de forma gratuita. Habría que añadir expresamente que esa información debe estar a disposición de cualquiera y no

solo de los aeropuertos y las compañías aéreas. En el Reglamento anterior ((CEE) 95/93) esta información se restringía «a las partes interesadas [las compañías aéreas], en particular a los miembros u observadores del comité de coordinación» y se dejaba fuera a otros interesados como las administraciones territoriales. Esto ya se ha corregido en la propuesta (véase el último párrafo tachado en la página 33 de la propuesta COM(2011) 827), sin embargo, se debe insistir en que se señale expresamente que la información de la base de datos debe darse a cualquier tercero interesado (a las administraciones locales, a centros de estudios e investigación universitarios o incluso a consultoras que en definitiva trabajan en el perfeccionamiento de las políticas públicas e iniciativas empresariales). Esta apertura no vulnera en absoluto las reglas de la libre competencia ni afecta al sigilo y la debida reserva de las estrategias empresariales, puesto que toda esa información ya está de antemano a disposición de las propias compañías aéreas. Por otro lado, las tecnologías de la información y la comunicación permiten que tal información pueda ser almacenada y puesta a disposición de cualquier interesado de forma inmediata sin coste o con un coste inapreciable. Esta información, por tanto, debe ser puesta a disposición del público en tanto que es una valiosa herramienta a través de la cual no solo se mejora la transparencia del funcionamiento de la distribución de slots (franja horaria) sino que beneficia la programación y planificación de la industria afectada (establecimientos hoteleros, ocio, restauración) y facilita el ejercicio coordinado de las competencias administrativas, p.ej: programación de las campañas de promoción turística por las autoridades regionales, estrategias negociadoras con los operadores mayoristas, etc.

Enmienda 15

Asignación de franjas horarias (COM(2011) 827 final)

Artículo 7 (1)

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
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.	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.

Exposición de motivos

Véase la enmienda 11.

Enmienda 16

Asignación de franjas horarias (COM(2011) 827 final)

Artículo 8 (1)

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
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.	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. <u>Cuando haya motivos fundados, los representantes de municipios o regiones donde se encuentren los aeropuertos podrán ser designados para el Comité de coordinación.</u>

Exposición de motivos

La exigencia de incorporar también a los representantes de las autoridades territoriales (municipios/regiones) al Comité de coordinación no parece que se adecue a los fines pretendidos. Los Estados miembros están obligados ya a enviar a este órgano a representantes de las autoridades nacionales de supervisión. La participación que se propone solo se deberá producir cuando lo exijan circunstancias especiales.

Enmienda 17

Asignación de franjas horarias (COM(2011) 827 final)

Artículo 9 (8)

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
<p>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.</p>	<p>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 y hayan sido previamente notificadas a la Comisión y aprobadas por ella.</p> <p><u>Las reglas 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.</u></p>

Exposición de motivos

Las normas locales existen y son fundamentales para tener en cuenta las circunstancias específicas o locales de un aeropuerto local dado (por ejemplo, de medio ambiente, accesibilidad, diversidad geográfica, condiciones climáticas especiales). Del mismo modo que hay que tener en cuenta las situaciones locales y específicas a la hora de considerar restricciones operativas relativas al ruido, también hay que tener en cuenta circunstancias específicas a la hora de asignar las franjas horarias, a fin de garantizar que el marco regulador sea lo suficientemente flexible para permitir realmente una utilización óptima y eficiente de la capacidad en los aeropuertos individuales.

Enmienda 18

Asignación de franjas horarias (COM(2011) 827 final)

Artículo 12 (1)

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
<p>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 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.</p>	<p>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. <u>A este respecto, los Estados miembros deben prestar una atención particular a las rutas aéreas que unen los territorios insulares con el territorio de su propio Estado.</u> 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 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.</p>

Exposición de motivos

No es necesario reforzar las disposiciones sobre reserva de franjas horarias. El actual Reglamento concede ya a los Estados miembros suficientes derechos de reserva. Cuando no existe ninguna obligación de servicio público, y a fin de no limitar la competencia de manera innecesaria, no deberían preverse posibilidades de reserva ni siquiera en los aeropuertos insulares.

Bruselas, 19 de julio de 2012.

*La Presidenta
del Comité de las Regiones*
Mercedes BRESSO
