

REGULAMENTUL (UE) 2022/2038 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**din 19 octombrie 2022****de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 95/93 al Consiliului în ceea ce privește reducerea temporară a obligațiilor de utilizare a sloturilor orare pe aeroporturile din Uniune ca urmare a unei situații epidemiologice sau a unei agresiuni militare****(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului ⁽³⁾ a fost modificat de mai multe ori de la începutul crizei provocate de COVID-19, întrucât, având în vedere nivelurile foarte scăzute ale traficului aerian, transportatorii aerieni nu au mai putut respecta cerința stabilită prin regulamentul respectiv de a opera cel puțin 80 % dintr-o serie de sloturi pentru a păstra drepturile asupra aceleiași serii de sloturi în următoarea perioadă de planificare orară echivalentă.
- (2) Cifrele publicate de Eurocontrol, care este administratorul de rețea pentru funcțiile de rețea de trafic aerian ale Cerului unic european, indică o redresare puternică a traficului aerian de la începutul perioadei de planificare orară pentru sezonul de vară 2022 și se preconizează că nivelul traficului aerian la începutul perioadei de planificare orară pentru iarna 2022/2023 va fi de aproximativ 90 % din cel înregistrat în 2019, conform scenariului de bază. Aceste cifre justifică revenirea la cerința de utilizare a 80 % din sloturi ca regulă generală pentru planificarea orară de vară 2023, cu aplicarea unor excepții specifice în cazul neutilizării justificate a sloturilor.
- (3) Cu toate acestea, din cauza crizei provocate de COVID-19, situația din sectorul aviației rămâne deosebit de incertă. Astfel cum s-a întâmplat la sfârșitul anului 2021, este posibil să apară noi variante ale COVID-19, iar acestea pot provoca reacții bruște atât din partea autorităților naționale, cât și a consumatorilor, care pot afecta negativ traficul aerian. În plus, anumite piețe de transport pe distanțe lungi continuă să fie afectate de măsuri sanitare care au un impact substanțial asupra traficului aerian.
- (4) Războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei are, la rândul său, un impact asupra traficului aerian și asupra capacității transportatorilor aerieni de a-și utiliza sloturile orare, întrucât transportatorii aerieni din Uniune sunt împiedicați să intre în spațiul aerian al Belarusului, al Rusiei și al Ucrainei.
- (5) Restricțiile de călătorie impuse de state din motive sanitare și imposibilitatea de a intra în spațiul aerian al regiunilor devenite zonă de război sunt factori aflați în afara controlului transportatorilor aerieni. Aceste circumstanțe pot duce la anularea voluntară sau obligatorie a serviciilor lor aeriene sau la ajustarea orarelor. Anulările voluntare protejează în mod special soliditatea financiară a transportatorilor aerieni și permit, în același timp, evitarea impactului negativ asupra mediului provocat de operarea unor zboruri doar cu scopul de a-și menține sloturile orare.

⁽¹⁾ Avizul din 22 septembrie 2022 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial).

⁽²⁾ Poziția Parlamentului European din 6 octombrie 2022 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și decizia Consiliului din 13 octombrie 2022.

⁽³⁾ Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993, p. 1).

- (6) În aceste circumstanțe, transportatorii aerieni care nu reușesc să își utilizeze sloturile în conformitate cu rata de utilizare a sloturilor prevăzută în Regulamentul (CEE) nr. 95/93 nu ar trebui să își piardă automat drepturile în privința seriilor de sloturi, prevăzute la articolul 8 alineatul (2) și la articolul 10 alineatul (2) din respectivul regulament, de care ar putea beneficia altminteri. Prezentul regulament ar trebui să stabilească norme specifice în acest sens.
- (7) În același timp, este important să se reamintească obiectivele Regulamentului (CEE) nr. 95/93, și anume asigurarea utilizării eficiente a capacității aeroportuare și a accesului echitabil al tuturor transportatorilor aerieni la o capacitate aeroportuară limitată, promovând astfel concurența. Ajustarea cerințelor obișnuite privind utilizarea sloturilor orare prin reducerea ratei de utilizare sau prin extinderea excepțiilor privind neutilizarea justificată a sloturilor ar trebui să fie strict limitată la situațiile în care reducerea obligației de utilizare a sloturilor orare este necesară și nu ar trebui să creeze avantaje concurențiale neloiale pentru transportatorii aerieni care dețin sloturi istorice.
- (8) În special, este necesar să se asigure că transportatorii aerieni pregătiți să furnizeze servicii li se permite să preia capacitatea neutilizată și că aceștia au perspectiva menținerii sloturilor respective pe termen lung. Ar trebui să se mențină astfel motivația transportatorilor aerieni de a utiliza capacitatea aeroportuară, ceea ce ar aduce, la rândul său, beneficii consumatorilor în ceea ce privește conectivitatea.
- (9) Prin urmare, este necesar să se prevadă, în conformitate cu aceste principii și pentru o perioadă limitată în timp, condițiile în care transportatorii aerieni își păstrează drepturile asupra seriilor de sloturi în temeiul articolului 8 alineatul (2) și al articolului 10 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 și să se stabilească cerințe pentru transportatorii aerieni vizați în ceea ce privește eliberarea capacității neutilizate. Perioada în cauză ar trebui să înceapă la 30 octombrie 2022 și să se încheie la 28 octombrie 2023, în concordanță cu previziunile Eurocontrolului privind redresarea traficului aerian.
- (10) Pentru perioada respectivă, definiția termenului „nou operator” ar trebui să rămână extinsă pentru a se mări numărul de transportatori aerieni vizați, oferindu-se astfel mai multor transportatori aerieni ocazia de a-și începe și de a-și extinde operațiunile.
- (11) În perioada 30 octombrie 2022–28 octombrie 2023, sistemul de alocare a sloturilor ar trebui să recunoască în continuare eforturile transportatorilor aerieni care au efectuat zboruri utilizând sloturi care fac parte dintr-o serie asupra căreia deține drepturi un alt transportator aerian în temeiul articolului 8 alineatul (2) și al articolului 10 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93, dar care au fost puse la dispoziția coordonatorului de sloturi în vederea unei realocări temporare. Prin urmare, transportatorilor aerieni care au utilizat cel puțin cinci sloturi dintr-o serie ar trebui să li se acorde prioritate la alocarea seriei respective în următoarea perioadă de planificare orară echivalentă, sub rezerva disponibilității capacității aeroportuare.
- (12) Pentru a face față impactului războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei și pentru a sprijini restabilirea conectivității dintre Uniune și Ucraina, este necesar să se prelungească perioada în care operatorii pot invoca motivul prevăzut la articolul 10 alineatul (4) litera (a) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 pentru a justifica neutilizarea seriei de sloturi pe rutele dintre Uniune și Ucraina.
- (13) Fără a aduce atingere obligației statelor membre de a respecta dreptul Uniunii, în special normele prevăzute în tratate și în Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁴⁾, consecințele negative asupra capacității de a călători a pasagerilor ca urmare a posibilelor restricții adoptate de autoritățile publice ale statelor membre sau ale țărilor terțe pentru a face față unor situații epidemiologice, dezastru naturale sau tulburări politice, cum ar fi rebeliunile, revoltele sau dezordinea publică de amploare, nu pot fi atribuite transportatorilor aerieni și ar trebui, prin urmare, să fie atenuate atunci când măsurile respective au un impact semnificativ asupra viabilității sau a posibilității de a călători ori asupra cererii pe rutele în cauză. Măsurile de atenuare ar trebui să garanteze că transportatorii aerieni nu sunt sancționați pentru neutilizarea sloturilor atunci când neutilizarea respectivă este urmarea unor astfel de restricții.
- (14) Pentru a reduce riscul de denaturare a concurenței și pentru a asigura utilizarea eficientă a capacității aeroportuare, reducerea specifică a obligației de utilizare a sloturilor acordată pentru atenuarea efectelor impunerii restricțiilor respective ar trebui să aibă o durată și un domeniu de aplicare limitate, asigurând astfel faptul că efectul măsurilor de atenuare este limitat la perioada pentru care acestea au fost justificate. Sloturile orare care fac obiectul unor astfel de măsuri de atenuare a efectului restricțiilor ar trebui considerate ca fiind utilizate în sensul Regulamentului (CEE) nr. 95/93.

⁽⁴⁾ Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 3).

- (15) Este necesar să se clarifice faptul că dispozițiile referitoare la excepțiile privind neutilizarea justificată a sloturilor orare nu se aplică transportatorilor aerieni care fac obiectul măsurilor restrictive adoptate în temeiul articolului 29 din Tratatul privind Uniunea Europeană (TUE) sau al articolului 215 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) sau celor care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii enumerați în anexa A sau B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei ⁽⁵⁾. Pentru a asigura aplicarea eficace a acestor măsuri, nici transportatorii aerieni care fac deja obiectul unor astfel de măsuri restrictive aplicabile la data intrării în vigoare a prezentului regulament nu ar trebui să poată invoca dispozițiile referitoare la excepțiile privind neutilizarea justificată a sloturilor orare.
- (16) Cooperarea dintre coordonatori ar trebui consolidată pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă a Regulamentului (CEE) nr. 95/93 în întreaga Uniune.
- (17) Coordonatorii ar trebui să facă schimb de bune practici privind punerea în aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 95/93, inclusiv prin intermediul Asociației europene a coordonatorilor de aeroporturi (EUACA). EUACA este încurajată să elaboreze în continuare orientări pentru a asigura punerea în aplicare armonioasă a normelor Uniunii, în special în ceea ce privește dispoziția privind măsurile de atenuare a restricțiilor. În plus, aplicarea sau nu a măsurilor de atenuare este o informație importantă pentru transportatorii aerieni în vederea planificării orare. Prin urmare, este necesar să se asigure o comunicare transparentă din partea coordonatorilor.
- (18) Deși măsurile de atenuare a restricțiilor ar trebui interpretate în mod strict, întrucât reprezintă o excepție de la cerințele obișnuite de utilizare a sloturilor orare, în anumite cazuri ar trebui să fie posibil să se impună o acțiune comună din partea tuturor coordonatorilor pentru a asigura condiții de concurență echitabile în întreaga Uniune. În anumite condiții și pe baza unei decizii unanime, coordonatorii ar trebui să poată aplica această dispoziție tuturor sloturilor orare deținute pe aeroporturile coordonate.
- (19) Fiabilitatea previziunilor privind traficul pentru perioada de planificare orară pentru iarna 2022/23 este afectată de incertitudinea privind evoluția diferitelor crize, în special a situației din Ucraina și a crizei provocate de COVID-19. În consecință, transportatorii aerieni ar trebui să fie scutiți, în măsura în care este necesar, de cerințele de utilizare a sloturilor pentru a-și menține dreptul la aceleași sloturi în următoarea perioadă de planificare orară echivalentă. Acest lucru le-ar permite transportatorilor aerieni să sporească furnizarea de servicii atunci când circumstanțele permit acest lucru, în vederea aplicării normelor obișnuite pentru exploatarea sloturilor orare începând cu perioada de planificare orară pentru vara anului 2023, sub rezerva adaptărilor efectuate de Comisie în circumstanțe specifice pentru a reacționa la anumite provocări cu care se confruntă sectorul transportului aerian.
- (20) Pentru a aborda evoluția impactului crizei provocate de COVID-19 sau al altor situații epidemiologice, precum și impactul direct și devastator al războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei asupra traficului aerian, pentru a sprijini conectivitatea către sau dinspre Ucraina, precum și pentru a se răspunde în mod flexibil, dacă este strict necesar și justificat, la provocările cu care se confruntă în consecință sectorul transportului aerian, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea valorilor procentuale ale ratei de utilizare minime într-un interval specific și pentru orice perioadă de planificare orară din intervalul 30 octombrie 2022–28 octombrie 2023, în concordanță cu previziunile Eurocontrolului privind redresarea traficului aerian, precum și în ceea ce privește modificarea valorilor procentuale ale ratei de utilizare minime într-un interval specific pentru rutele dintre Uniune și Ucraina și pentru orice perioadă de planificare orară din intervalul 30 octombrie 2022–28 octombrie 2023. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare ⁽⁶⁾. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

⁽⁵⁾ Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 84, 23.3.2006, p. 14).

⁽⁶⁾ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

- (21) Este necesar ca aeroporturile, furnizorii de servicii aeroportuare și transportatorii aerieni să aibă informații despre capacitatea disponibilă în scopul unei planificări adecvate. Transportatorii aerieni ar trebui să pună în continuare la dispoziția coordonatorului orice slot pe care nu intenționează să îl utilizeze, pentru a fi realocat altor transportatori aerieni, în cel mai scurt timp posibil și cu cel puțin trei săptămâni înainte de data planificată a utilizării slotului respectiv. În cazul în care transportatorii aerieni nu respectă în mod repetat respectiva cerință, aceștia nu ar trebui să beneficieze de o rată redusă de utilizare a sloturilor.
- (22) Dacă s-a asigurat că un transportator aerian și-a încetat operațiunile pe un aeroport, coordonatorul ar trebui să îi retragă sloturile respectivului transportator aerian și să le plaseze în gruparea de sloturi pentru a fi realocate altor transportatori.
- (23) Interdicția impusă transportatorilor aerieni de a zbura în spațiul aerian al Uniunii în contextul aplicării măsurilor restrictive adoptate în temeiul articolului 29 din TUE sau al articolului 215 din TFUE sau a unei interdicții de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 474/2006 ar putea duce la blocarea nejustificată a sloturilor orare pe aeroporturile din Uniune. Deși sloturile utilizate anterior de acești transportatori aerieni pot fi realocate ad-hoc în timpul perioadei de planificare orară, acest lucru nu încurajează suficient utilizarea eficientă a sloturilor care să permită creșterea concurenței pe termen lung între companiile aeriene și a conectivității în beneficiul consumatorilor. Prin urmare, sloturile orare ar trebui retrase imediat de la transportatorii aerieni în cauză.
- (24) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume stabilirea de norme specifice și reducerea obligației generale de utilizare a sloturilor pentru o perioadă limitată în scopul de a atenua în special efectele unei crize epidemiologice și ale războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei asupra traficului aerian, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea și efectele acțiunii propuse, acesta poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din TUE. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivului respectiv.
- (25) Având în vedere urgența impusă de circumstanțele excepționale legate de criza provocată de COVID-19 și de războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei, se consideră adecvat să se invoce o excepție de la termenul de opt săptămâni prevăzut la articolul 4 din Protocolul nr. 1 privind rolul parlamentelor naționale în Uniune, anexat la TUE, la TFUE și la Tratatul de instituire a Comunității Europene a Energiei Atomice.
- (26) Pentru a se asigura aplicarea cu promptitudine a măsurilor prevăzute în prezentul regulament, acesta ar trebui să intre în vigoare în regim de urgență, în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CEE) nr. 95/93 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) la litera (ba), partea introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„în perioada 30 octombrie 2022-28 octombrie 2023, «nou operator» înseamnă:”;

(b) la litera (f), punctul (i) se înlocuiește cu următorul text:

„«transportator aerian» înseamnă o întreprindere de transport aerian care deține o licență de operare valabilă sau un document echivalent cel târziu la data de 31 ianuarie pentru perioada de planificare orară de vară următoare sau la data de 31 august pentru perioada de planificare orară de iarnă următoare; în sensul articolelor 4, 8, 8a, 10 și 10a, definiția transportatorului aerian include, de asemenea, operatorii din aviația comercială, atunci când aceștia operează conform unei planificări orare; în sensul articolelor 7 și 14, definiția transportatorului aerian include, de asemenea, toți operatorii de aeronave civile;”.

2. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

- (a) la alineatul (2) primul paragraf, partea introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Fără a aduce atingere articolelor 7, 8a și 9, articolului 10 alineatul (1) și articolului 14 alineatul (1) de la prezentul articol nu se aplică atunci când sunt îndeplinite următoarele condiții:”;

- (b) la alineatul (2a), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„(2a) În perioada 30 octombrie 2022-28 octombrie 2023 și sub rezerva disponibilității capacității aeroportuare, o serie de sloturi care a fost returnată în gruparea de sloturi în conformitate cu alineatul (1) de la prezentul articol la sfârșitul perioadei de planificare orară (denumită în continuare «perioada de planificare orară de referință») se alocă, la cerere, pentru următoarea perioadă de planificare orară echivalentă, unui transportator aerian care a utilizat cel puțin cinci sloturi din seria respectivă, ca urmare a aplicării articolului 10a alineatul (7), în perioada de planificare orară de referință.”;

- (c) alineatul (6a) se înlocuiește cu următorul text:

„(6a) În perioada în care se aplică parametrii de coordonare în contextul pandemiei de COVID-19 și pentru a permite aplicarea corectă a unor astfel de parametri de coordonare, coordonatorul poate, după ce îl ascultă pe transportatorul aerian în cauză, modifica programarea sloturilor solicitate sau alocate care se încadrează în perioada 30 octombrie 2022-28 octombrie 2023 sau le poate anula. În acest context, coordonatorul ține seama de normele și orientările complementare menționate la alineatul (5) în condițiile prevăzute la respectivul alineat.”

3. Articolul 10 se modifică după cum urmează:

- (a) alineatul (2a) se elimină;

- (b) alineatul (4) se modifică după cum urmează:

- (i) primul paragraf se modifică după cum urmează:

— litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) proceduri judiciare referitoare la aplicarea articolului 9 din prezentul regulament pentru rutele unde au fost impuse obligații de serviciu public, în conformitate cu articolul 4 din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92, având drept consecință suspendarea temporară a exploatarea acestor rute.”;

— litera (e) se elimină;

- (ii) al doilea, al treilea, al patrulea și al cincilea paragraf se elimină;

- (iii) se adaugă următorul paragraf:

„În cazul în care impactul războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei și distrugerea de infrastructuri critice afectează atât capacitatea de a furniza servicii aeriene, cât și cererea de servicii aeriene, coordonatorii aplică primul paragraf litera (a) pentru rutele dintre Uniune și Ucraina pe durata închiderii spațiului aerian sau pe durata închiderii aeroporturilor, oricare dintre aceste evenimente are loc mai târziu, și pe parcursul unei perioade suplimentare de 16 săptămâni. Coordonatorul notifică Comisiei data de începere și data de încheiere a perioadei de 16 săptămâni.”;

- (c) se introduc următoarele alineate:

„(4a) În plus, în perioada 30 octombrie 2022-28 octombrie 2023, neutilizarea unui slot poate fi justificată și prin introducerea, de către autoritățile publice, a unor restricții menite să abordeze orice situație epidemiologică majoră, dezastru natural major sau tulburări politice majore la unul dintre capetele unei rute pentru care slotul în cauză a fost utilizat sau a fost planificat să fie utilizat, cu condiția ca restricțiile respective să aibă un impact semnificativ asupra posibilității de a călători sau asupra cererii de călătorii și ca, pe rutele în cauză, restricțiile să conducă la oricare dintre următoarele:

- (a) închiderea parțială sau totală a frontierei, a aeroportului sau a spațiului aerian pe parcursul unei părți substanțiale a perioadei de planificare orară relevante;

- (b) un impediment major care afectează capacitatea pasagerilor de a călători cu orice transportator pe ruta directă respectivă pe parcursul unei părți substanțiale a perioadei de planificare orară relevante, de exemplu, în cazul în care impedimentul este legat de oricare dintre următoarele motive:
- restricții de călătorie bazate pe naționalitate sau pe localitatea de reședință, interzicerea tuturor călătoriilor, cu excepția celor esențiale, sau interdicții privind zborurile dinspre sau înspre anumite țări sau zone geografice;
 - restricții de circulație sau măsuri de carantină sau de izolare în țara sau regiunea în care este situat aeroportul de destinație (inclusiv punctele intermediare), cu excepția cazului în care carantina poate fi evitată printr-un test negativ, o dovadă a vindecării sau o dovadă a vaccinării recunoscute de Uniune;
 - restricții privind disponibilitatea serviciilor esențiale pentru sprijinirea directă a exploataării unui serviciu aerian, inclusiv închiderea serviciilor de ospitalitate și publice, inclusiv a serviciilor de transport, care conduc la o scădere drastică a cererii la oricare capăt al rutei;
 - limitări ale numărului de pasageri per zbor și ale frecvenței zborurilor per transportator aerian, care conduc la o scădere drastică a cererii la oricare capăt al rutei;
- (c) restricții privind deplasările echipajelor companiilor aeriene care împiedică în mod semnificativ funcționarea serviciilor aeriene înspre sau dinspre aeroporturile deservite, inclusiv interdicții bruște de intrare sau imobilizarea neașteptată a echipajului din cauza măsurilor de carantină, cu excepția cazului în care carantina poate fi evitată printr-un test negativ, o dovadă a vindecării sau a vaccinării recunoscută de Uniune.

Prezentul alineat se aplică în perioada în care se aplică restricțiile menționate la primul paragraf și pentru o perioadă suplimentară de până la șase săptămâni, sub rezerva celui de al treilea și celui de al patrulea paragraf. Cu toate acestea, în cazul în care restricțiile respective încetează să se aplice cu mai puțin de șase săptămâni înainte de sfârșitul unei perioade de planificare orară, prezentul alineat se aplică intervalului rămas din perioada de șase săptămâni numai în cazul în care sloturile din perioada de planificare orară ulterioară sunt utilizate pentru aceeași rută.

Prezentul alineat se aplică numai sloturilor utilizate pentru rutele pentru care acestea au fost deja utilizate înainte de publicarea restricțiilor menționate la primul paragraf.

Prezentul alineat încetează să se aplice în cazul în care transportatorul aerian utilizează sloturile respective pentru a trece la o rută care nu este afectată de restricțiile menționate la primul paragraf.

În cazul în care majoritatea statelor membre care reprezintă cel puțin 50 % din populația Uniunii aplică restricțiile menționate la primul paragraf, care au un impact semnificativ asupra posibilității de a călători sau asupra cererii de călătorii și care conduc la oricare dintre situațiile menționate la primul paragraf literele (a)-(c), fiecare coordonator poate, în urma unei decizii unanime a coordonatorilor tuturor aeroporturilor coordonate la nivel comunitar în sensul că neutilizarea sloturilor este în general justificată și a notificării deciziei de către aceștia Comisiei și statelor membre, aplica prezentul alineat tuturor sloturilor deținute pe respectivele aeroporturi pe durata restricțiilor aflate în vigoare și pentru o perioadă de până la șase săptămâni suplimentare, cu condiția ca aceste restricții să afecteze un număr semnificativ de rute înspre sau dinspre un aeroport comunitar, făcând astfel ca traficul aerian din Uniune să fie în mare măsură neviabil sau conducând la condiții de concurență inechitabile.

(4b) În cazul în care neutilizarea unui slot este justificată de restricțiile menționate la alineatul (4) sau (4a), coordonatorii consideră că slotul a fost utilizat în cadrul seriei de sloturi în cauză.

(4c) Transportatorii aeriени ale căror operațiuni sunt împiedicate de măsuri restrictive adoptate în temeiul articolului 29 din Tratatul privind Uniunea Europeană (TUE) sau al articolului 215 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), inclusiv cele în vigoare la 26 octombrie 2022, precum și transportatorii aeriени care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii enumerați în anexa A sau B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei (*) nu au dreptul să invoce o justificare pentru neutilizarea sloturilor în temeiul alineatelor (4) și (4a) de la prezentul articol.

Cu toate acestea, prin derogare de la primul paragraf, în cazul în care acestor transportatori aeriени li se permite să utilizeze aeronave închiriate cu echipaj ale unui transportator aerian ale cărui operațiuni nu sunt împiedicate de astfel de măsuri restrictive și care nu face obiectul unei astfel de interdicții de exploatare, aceștia pot invoca o justificare pentru neutilizarea sloturilor în temeiul alineatelor (4) și (4a), cu condiția respectării normelor de siguranță aplicabile în Uniune.

(4d) Coordonatorii au obligația de a face cu regularitate schimb de bune practici privind punerea în aplicare a alineatelor (4) și (4a), cu scopul de a asigura aplicarea coerentă și consecventă în întreaga Uniune.

Coordonatorii publică și actualizează periodic lista destinațiilor cărora li se aplică alineatele (4) și (4a).

(*) Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 84, 23.3.2006, p. 14).”;

(d) alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(5) La solicitarea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia examinează aplicarea alineatelor (4) și (4a) de către coordonatorul unui aeroport care intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament.”

4. Articolul 10a se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 10a

Alocarea sloturilor ca răspuns la anumite situații de criză”;

(b) alineatele (1), (2) și (4) se elimină;

(c) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) În perioada 30 octombrie 2022-25 martie 2023 și în sensul articolului 8 alineatul (2), al articolului 10 alineatele (2) și (4) și al articolului 14 alineatul (6) primul paragraf, dacă un transportator aerian îi dovedește coordonatorului, într-un mod considerat satisfăcător de către acesta, că a utilizat seria de sloturi care i-a fost alocată, astfel cum a fost autorizat de coordonator, timp de cel puțin 75 % din perioada de planificare orară pentru care a fost alocată, respectivul transportator aerian are dreptul la aceeași serie de sloturi în următoarea perioadă de planificare orară echivalentă.”;

(d) alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(5) Atunci când datele publicate de Eurocontrol indică în mod clar faptul că traficul aerian săptămânal a scăzut, în decursul unei perioade de două săptămâni consecutive, sub 80 % din nivelurile înregistrate în aceleași săptămâni din 2019, din cauza crizei provocate de COVID-19, a altor situații epidemiologice sau ca efect direct al războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei și că, pe baza previziunilor în materie de trafic ale Eurocontrolului, este probabil ca reducerea nivelului traficului aerian în comparație cu nivelul din perioada corespunzătoare din 2019 să persiste, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 12a pentru a modifica valorile procentuale prevăzute la alineatul (3) din prezentul articol, precum și la articolul 8 alineatul (2), la articolul 10 alineatele (2) și (4) și la articolul 14 alineatul (6) primul paragraf cu o valoare cuprinsă între 0 % și 70 % pentru orice perioadă de planificare orară cuprinsă între 30 octombrie 2022 și 28 octombrie 2023. Valoarea procentuală aplicată este proporțională cu nivelul previziunilor Eurocontrolului în materie de trafic aerian.

Atunci când adoptă respectivele acte delegate, Comisia ia în considerare toate elementele următoare:

(a) datele publicate de Eurocontrol privind nivelurile traficului și previziunile în materie de trafic;

(b) indicatorii referitori la cererea de transport aerian de pasageri și de mărfuri, inclusiv tendințele în materie de rezervări anticipate, de planificări orare ale companiilor aeriene, de dimensiune a flotei, de utilizare a flotei și de factori de încărcare;

(c) măsurile adoptate de autoritățile publice în legătură cu criza provocată de COVID-19 sau cu o altă situație epidemiologică care are un impact semnificativ asupra nivelurilor traficului aerian înspre sau dinspre aeroporturile din Uniune, redirectionările forțate ca urmare a închiderii spațiului aerian sau a unei interdicții impuse transportatorilor aerieni din Uniune de a intra în spațiul aerian al unei țări terțe, luând în considerare recomandările Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației din Buletinul său informativ privind zonele de conflict;

(d) datele furnizate de Centrul European de Prevenire și Control al Bolilor și de Organizația Mondială a Sănătății cu privire la COVID-19 sau la o altă situație epidemiologică caracterizată printr-o contagiozitate ridicată și susceptibilă de a provoca o scădere drastică a transportului aerian.

În vederea pregătirii orarelor de către transportatorii aerieni înainte de perioada de planificare orară, Comisia depune eforturi pentru a adopta respectivele acte delegate în temeiul prezentului alineat înainte de începerea perioadei de planificare pentru a permite transportatorilor aerieni să-și planifice orarele de zbor. Comisia poate adopta astfel de acte pe parcursul perioadei de planificare în cazul unor circumstanțe neprevăzute.”;

(e) se introduce următorul alineat:

„(5a) În cazul în care Comisia constată că, din cauza distrugerii infrastructurii și a impactului asupra condițiilor de viață ca urmare a războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei, restabilirea treptată a traficului aerian dintre Ucraina și Uniune necesită o rată de utilizare mai scăzută pentru rutele care deservesc Ucraina, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 12a pentru a modifica valorile procentuale menționate la alineatul (3) din prezentul articol, precum și la articolul 8 alineatul (2), la articolul 10 alineatele (2) și (4) și la articolul 14 alineatul (6) primul paragraf cu o valoare cuprinsă între 0 % și 70 % pentru sloturile utilizate pe rutele înspre sau dinspre Ucraina, pentru orice perioadă de planificare orară cuprinsă între 30 octombrie 2022 și -28 octombrie 2023.

Atunci când adoptă respectivele acte delegate, Comisia ia în considerare următoarele elemente:

- (a) datele publicate de Eurocontrol privind nivelurile traficului și previziunile în materie de trafic pe rutele dintre Uniune și Ucraina;
- (b) indicatorii referitori la cererea de transport aerian de pasageri și de mărfuri, inclusiv tendințele în ceea ce privește rezervările anticipate și planificările orare ale companiilor aeriene;
- (c) redirecționările forțate ca urmare a închiderii spațiului aerian sau a interdicției impuse transportatorilor aerieni din Uniune de a intra în spațiul aerian al unei țări terțe, luând în considerare recomandările Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației din Buletinul său informativ privind zonele de conflict.”;

(f) alineatele (6) și (7) se înlocuiesc cu următorul text:

„(6) Atunci când, ca urmare a impactului de durată al crizei provocate de COVID-19, a altor situații epidemiologice sau a efectelor directe ale războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei, motive de imperioasă urgență impun acest lucru, procedura prevăzută la articolul 12b se aplică actelor delegate adoptate în temeiul prezentului articol.

(7) În cursul unei perioade în care reducerea obligației de utilizare a sloturilor orare se aplică în conformitate cu alineatul (3), (5) sau (5a) de la prezentul articol, transportatorii aerieni pun la dispoziția coordonatorului orice slot pe care nu intenționează să îl utilizeze, cu cel puțin trei săptămâni înainte de data planificată a utilizării, pentru ca slotul respectiv să poată fi realocat altor transportatori aerieni. Fără a aduce atingere articolului 10 alineatele (4) și (4a), atunci când un transportator aerian nu pune la dispoziția coordonatorului mai mult de trei sloturi dintr-o serie în conformitate cu prezentul alineat, transportatorul respectiv are dreptul de a folosi întreaga serie de sloturi în următoarea perioadă de planificare orară echivalentă numai dacă întreaga serie de sloturi a fost utilizată sau dacă întreaga serie de sloturi a fost considerată a fi fost utilizată de transportator în conformitate cu articolul 10 alineatul (4b) pentru cel puțin 80 % din timp, indiferent dacă articolul 8 alineatul (2) și articolul 10 alineatul (2) au fost modificate prin actul delegat menționat la prezentul articol.”

5. La articolul 11, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

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

6. La articolul 12a, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 10a se conferă Comisiei până la 28 octombrie 2023.”

7. La articolul 14, alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:

„(6) Fără a aduce atingere articolului 10 alineatele (4) și (4a), în cazul în care un transportator aerian nu poate să realizeze rata de utilizare de 80 % definită la articolul 8 alineatul (2), coordonatorul, după ce îl ascultă pe respectivul transportator aerian, poate să decidă retragerea de la acesta a seriei de sloturi în cauză pentru perioada de planificare orară rămasă și să le plaseze în gruparea de sloturi..

Fără a aduce atingere articolului 10 alineatele (4) și (4a), în cazul în care după o perioadă alocată reprezentând 20 % din perioada de valabilitate a seriei nu s-a utilizat niciun slot din seria respectivă, coordonatorul plasează seria de sloturi în grupare pentru perioada de planificare orară rămasă, după ce l-a ascultat pe respectivul transportator aerian.

În perioada 30 octombrie 2022-28 octombrie 2023, atunci când un coordonator stabilește, pe baza informațiilor de care dispune, că un transportator aerian și-a încetat operațiunile pe un aeroport și nu mai poate utiliza sloturile care i-au fost alocate, coordonatorul, după ce l-a ascultat pe respectivul transportator aerian, îi retrage acestuia seria de sloturi în cauză pentru perioada de planificare orară rămasă și o plasează în gruparea de sloturi.

În perioada 30 octombrie 2022-28 octombrie 2023, atunci când un coordonator stabilește, pe baza informațiilor de care dispune, că un transportator aerian care face obiectul unor măsuri restrictive adoptate în temeiul articolului 29 din TUE sau al articolului 215 din TFUE, inclusiv al celor în vigoare la 26 octombrie 2022, sau că un transportator aerian care face obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii și figurează pe lista din anexa A sau B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 nu își poate utiliza sloturile pe parcursul unei părți substanțiale a perioadei de planificare orară, coordonatorul, după ce l-a ascultat pe respectivul transportator aerian, îi retrage acestuia seria de sloturi în cauză pentru perioada de planificare orară rămasă și o plasează în gruparea de sloturi.

Cu toate acestea, în cazul în care un transportator aerian face obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii și figurează pe lista din anexa A sau B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 și este autorizat să opereze aeronave închiriate cu echipaj ale unui transportator aerian ale cărui operațiuni nu sunt împiedicate de astfel de măsuri restrictive și care nu face obiectul unei astfel de interdicții de exploatare, al patrulea paragraf de la prezentul alineat nu se aplică sloturilor respectivului transportator aerian, cu condiția respectării normelor de siguranță aplicabile în Uniune.”

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

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

Adoptat la Strasbourg, 19 octombrie 2022.

Pentru Parlamentul European
Președinta
R. METSOLA

Pentru Consiliu
Președintele
M. BEK