

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 30.4.2008  
COM(2008) 227 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CĂTRE  
CONSILIU, CĂTRE COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI CĂTRE  
COMITETUL REGIUNILOR**

**privind aplicarea Regulamentului (CEE) nr. 95/93 privind normele comune de alocare a  
sloturilor pe aeroporturile comunitare, astfel cum a fost modificat**

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CĂTRE  
CONSILIU, CĂTRE COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI CĂTRE  
COMITETUL REGIUNILOR**

**privind aplicarea Regulamentului (CEE) nr. 95/93 privind normele comune de alocare a  
sloturilor pe aeroporturile comunitare, astfel cum a fost modificat**

**(Text cu relevanță pentru SEE)**

### **Introducere**

La 21 aprilie 2004, Parlamentul și Consiliul au adoptat Regulamentul (CE) nr. 793/2004<sup>1</sup> de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 95/93 al Consiliului privind normele comune de alocare a sloturilor pe aeroporturile comunitare (denumit în continuare „regulamentul”). Modificările au avut drept scop îmbunătățirea utilizării eficiente a capacităților limitate pe aeroporturile comunitare supraaglomerate, fără să modifice în mod fundamental sistemul existent de alocare a sloturilor. În acest scop, Regulamentul (CE) nr. 793/2004 a introdus noi dispoziții cu privire la accesul pe piață și la noii operatori, la aplicarea normelor și la independența coordonatorului.

Obligația impusă statelor membre de a asigura introducerea unor sancțiuni pentru a preveni utilizarea abuzivă a sloturilor pe aeroporturile coordonate a favorizat o mai bună utilizare a capacităților existente. Procedura de alocare a sloturilor a fost ameliorată datorită introducerii unor dispoziții noi sau modificării dispozițiilor în vigoare, de exemplu pentru a defini în ce constă o serie de sloturi, pentru a consolida în continuare aplicarea dispozițiilor de „utilizare obligatorie sub sancțiunea pierderii” (*use-it-or-lose-it provisions*), pentru a da posibilitatea transportatorilor aerieni să își reprogrameze sloturile înaintea alocării acestora, în vederea optimizării orarelor, sau pentru a da o mai mare libertate statelor membre în ceea ce privește introducerea unor norme și orientări locale pentru a îmbunătăți utilizarea eficiente a capacităților limitate pe aeroporturile supraaglomerate.

În ciuda acestor noi dispoziții, părțile interesate și statele membre consideră că o serie de dispoziții nu sunt încă puse în aplicare integral.

Această concluzie este susținută de Raportul Comisiei privind punerea în aplicare a regulamentului referitor la sloturi<sup>2</sup>, în care se concluzionează că este nevoie să se asigure o mai bună punere în aplicare a mai multor aspecte în privința cărora părțile interesate au întâmpinat dificultăți deosebite.

---

<sup>1</sup> Regulamentul (CE) nr. 793/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 (JO L 138, 30.4.2004, p. 50) de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993).

<sup>2</sup> COM(2007) 704, 15.11.2007.

În primul rând, în ciuda obligației impuse statelor membre de a garanta independența funcțională și financiară a coordonatorului pe aeroporturile coordonate, se pare că există încă situații în care aceste cerințe se aplică în mod insuficient în unele state membre, ceea ce ar putea împiedica coordonatorul să își exercite într-un mod neutru, nediscriminatoriu și transparent atribuțiile prevăzute de regulament.

În al doilea rând, în anumite state membre persistă probleme serioase în ceea ce privește asigurarea unei transparențe totale a informațiilor deținute de coordonatori și de agenții de facilități orare în legătură cu sloturile istorice, cu cele solicitate, cu cele alocate și cu cele disponibile. Acest lucru ar putea stânjeni o utilizare mai eficientă a sloturilor și ar putea denatura concurența, deoarece este posibil ca nu toate părțile interesate să aibă acces în aceeași măsură la informațiile privind respectivul program orar.

În al treilea rând, în timp ce orientările locale pot permite o mai bună utilizare a sloturilor existente pe aeroporturile coordonate, este necesar să se asigure că aceste orientări sunt conforme cu legislația comunitară

În al patrulea rând, pe o serie de aeroporturi comunitare supraaglomerate, operatorii de transport aerian fac schimb de sloturi din considerente financiare sau de altă natură. S-au exprimat îndoieli cu privire la compatibilitatea unor astfel de schimburi cu regulamentul în cauză.

În sfârșit, apare drept o necesitate sporită realizarea unei corespondențe efective între sloturi și planurile de zbor pentru a se evita utilizarea abuzivă a sloturilor și pentru a garanta conformitatea cu regulamentul, deoarece, după cum indică dovezile, concordanța dintre planurile de zbor și sloturi se verifică rareori în mod sistematic, deși regulamentul prevede această posibilitate.

Scopul acestei comunicări este de a expune poziția Comisiei cu privire la aspectele menționate anterior. Prezenta comunicare se inspiră din și dezvoltă experiența Comisiei, a statelor membre și a părților interesate în ceea ce privește modul de aplicare a regulamentului revizuit de la intrarea în vigoare a acestuia la data de 21 aprilie 2004.

## **1. INDEPENDENȚA COORDONATORULUI**

Articolul 4 alineatul (2) litera (b) din regulament prevede că „statul membru care are în răspundere [...] un aeroport coordonat asigură [...] independența coordonatorului prin separarea funcțională a coordonatorului de orice parte interesată. Sistemul de finanțare a activităților coordonatorilor este astfel conceput încât să garanteze independența acestora.”

În plus, articolul 4 alineatul (2) litera (c) prevede că statul membru trebuie să asigure „ca activitatea coordonatorului să se desfășoare în conformitate cu prezentul regulament, de o manieră neutră, nediscriminatorie și transparentă”.

Comisia consideră că independența coordonatorului este o condiție esențială pentru ca acesta să își îndeplinească sarcinile în mod adecvat, în conformitate cu cerințele prevăzute la articolul 4 alineatul (2) litera (c).

Comisia este de părere că „separare funcțională” înseamnă, între altele, că acțiunea coordonatorului ar trebui să fie independentă în raport cu organismul de gestionare a aeroportului, cu prestatorii de servicii sau cu operatorii de transport aerian, coordonatorul neputând primi instrucțiuni de la aceștia și neavând datoria de a le prezenta raportul.

În plus, Comisia consideră că sistemul de finanțare a activităților coordonatorului ar trebui elaborat în așa fel încât coordonatorul să fie independent din punct de vedere financiar de orice parte direct vizată de activitățile acestuia sau având un anumit interes în ceea ce privește aceste activități. Prin urmare, coordonatorul ar trebui să țină conturi și bugete separate și să nu se bazeze doar pe organismul de gestionare a aeroportului, pe un singur prestator de servicii sau pe un singur operator de transport aerian pentru finanțarea activităților sale.

## **2. NOII OPERATORI**

Articolul 10 alineatul (6) din regulament prevede că sloturile plasate în gruparea constituită de coordonator în conformitate cu articolul 10 alineatul (1) trebuie distribuite între operatorii de transport aerian solicitanți. Dintre aceste sloturi, 50% trebuie alocate mai întâi noilor operatori, astfel cum sunt definiți la articolul 2 litera (b), cu excepția cazului în care solicitările noilor operatori reprezintă mai puțin de 50%. Coordonatorul trebuie să trateze în mod echitabil cererile noilor operatori, în conformitate cu perioadele de coordonare ale fiecărei zile de planificare orară.

S-a pus problema dacă obligația impusă coordonatorului de a aloca sloturile din grupare prin repartizarea acestora în proporție de exact 50/50, astfel cum prevede articolul 10 alineatul (6), se referă doar la alocarea inițială a sloturilor din grupare cu aproximativ patru luni înainte de începutul sezoanelor de vară și de iarnă relevante sau dacă această obligație se aplică, de asemenea, pe tot parcursul sezonului de planificare orară. S-a obiectat că articolul 10 alineatul (6) se referă doar la alocarea inițială a sloturilor din grupare și că, după aceea, coordonatorii ar putea încerca să le aloce, după cum consideră necesar, într-un mod echilibrat per ansamblu.

Comisia constată că nici articolul 10 alineatul (6), nici o altă dispoziție din regulament nu limitează domeniul de aplicare al articolului în cauză la alocarea inițială a sloturilor, care precede fiecare sezon de programare orară. Prin urmare, Comisia este de părere că dispozițiile articolului 10 alineatul (6) ar trebui aplicate în mod permanent și consecvent pe toată durata sezonului de programare orară.

## **3. TRANSPARENȚA DATELOR REFERITOARE LA PROGRAMUL ORAR**

Articolul 4 alineatul (7) prevede că „toți agenții de facilități orare și coordonatorii cooperează pentru detectarea incoerențelor din orare”.

În plus, articolul 4 alineatul (8) prevede că, „la cerere și în termen rezonabil, coordonatorul pune la dispoziția părților interesate, în special a membrilor sau observatorilor comitetului de coordonare, fără plată, fie în formă scrisă, fie în orice altă formă ușor accesibilă, următoarele informații:

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

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

(c) toate sloturile orare alocate și cererile extraordinare de sloturi, cuprinse în liste separate, în ordine cronologică, defalcate pe transportatori aerieni, pentru toți transportatorii aerieni;

(d) sloturile orare disponibile;

(e) detalii complete privind criteriile folosite la alocare”.

Comisia consideră că transparența informațiilor este esențială pentru a asigura o procedură obiectivă de alocare a sloturilor și pentru a garanta conformitatea acțiunilor coordonatorului cu dispozițiile articolului 4 alineatul (2) litera (c). Prin urmare, Comisia invită statele membre să se asigure că toți coordonatorii se conformează pe deplin cerințelor enunțate la articolul 4 alineatul (8).

Dat fiind că, pentru un zbor care deservește aeroporturi coordonate, un operator de transport aerian are nevoie de sloturi și la plecare și la sosire și dat fiind că programele orare ar trebui să fie coerente pentru a asigura o utilizare eficientă a capacităților aeroportului și ale spațiului aerian, valoarea datelor referitoare la programul orar menționate la articolul 4 alineatul (8) depinde într-o mare măsură de cooperarea dintre agenții de facilități orare și coordonatori, astfel cum se prevede la alineatul (7) al articolului în cauză.

Comisia reamintește că, împreună, coordonatorii europeni au elaborat o bază de date combinată care conține datele tuturor sloturilor pe care aceștia le-au alocat. Datele sunt introduse de aproape toți coordonatorii și agenții de facilități orare și pot fi consultate online, gratuit, de către toți operatorii de transport aerian. Utilitatea bazei de date depinde de acuratețea, exhaustivitatea și actualitatea datelor. Prin urmare, este esențial și indispensabil ca agenții de facilități orare și coordonatorii să introducă în mod adecvat datele referitoare la programul orar în baza de date, pentru a facilita colaborarea efectivă între părți, contribuind astfel la îndeplinirea obligațiilor care le revin în temeiul articolului 4 alineatele (7) și (8).

Prin urmare, Comisia invită statele membre să încurajeze toți coordonatorii și agenții de facilități orare să introducă datele de care dispun, referitoare programul orar, în baza de date combinată.

#### **4. ORIENTĂRI LOCALE**

În conformitate cu articolului 8 alineatul (5) din regulament, „coordonatorul ține seama și de normele și orientările complementare stabilite de sectorul transport aerian la nivel mondial sau comunitar, precum și de orientările locale propuse de comitetul de coordonare și aprobate de statul membru sau orice alt organism competent care are în răspundere aeroportul în cauză, cu condiția ca aceste norme și orientări să nu aducă atingere independenței coordonatorului, să respecte dreptul comunitar și să aibă drept scop îmbunătățirea utilizării eficiente a capacității aeroportuare. Statele membre în cauză comunică Comisiei aceste norme”.

În plus, articolul 5 alineatele (1) și (3) prevede că orientările locale se propun de către comitetul de coordonare la cererea oricărui dintre membrii respectivului comitet și în conformitate cu regulamentul de procedură al acestuia, prevăzut la articolul 5 alineatul (3).

Astfel cum se prevede în mod expres la articolul 5 alineatul (1) litera (a) din regulament, orientările locale pot ține seama de eventuale considerații de mediu, inclusiv de cele privind zgomotul. Cu toate acestea, orice restricții de exploatare bazate pe astfel de considerații trebuie să fie compatibile cu dreptul comunitar

Comisia consideră că aceste restricții ar trebui să fie în conformitate, în special, cu articolul 9 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare<sup>3</sup>, care prevede, între altele, că restricțiile trebuie să fie nediscriminatorii în ceea ce privește naționalitatea sau identitatea operatorilor de transport aerian și să nu denatureze concurența între operatorii de transport aerian.

În plus, restricțiile de exploatare care urmăresc reducerea nivelului de zgomot ar trebui să se conformeze Directivei 2002/30/CE privind stabilirea normelor și procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de exploatare referitoare la zgomot pe aeroporturile comunitare<sup>4</sup>.

## 5. SCHIMBUL DE SLOTURI

În conformitate cu articolul 8a alineatul (1) litera (c) din regulament, „sloturile pot fi schimbate, unul cu altul, între operatorii de transport aerian.”

Atunci când nu există o piață transparentă pentru resursele limitate de sloturi de pe aeroporturile supraaglomerate, deseori operatorii de transport aerian consacrați nu cunosc costurile de oportunitate integrale ale sloturilor pe care le dețin sau nu suportă aceste costuri. În consecință, este posibil ca un operator de transport aerian să păstreze un slot chiar dacă valoarea de piață a acestuia depășește cu mult valoarea câștigului obținut de operatorul de transport aerian din păstrarea și utilizarea sloturilor.

De fapt, acest lucru înseamnă că numărul de sloturi puse la dispoziția atât a noilor operatori, cât și a operatorilor de transport aerian consacrați care doresc să ofere servicii suplimentare poate fi mai mic decât ar trebui. În aceste condiții, s-ar părea că aplicarea regulamentului nu a condus încă în mod consecvent la cea mai eficientă utilizare a sloturilor.

Cu toate acestea, Comisia recunoaște că pe o serie de aeroporturi comunitare supraaglomerate au loc schimburi de sloturi din considerente financiare sau de altă natură, procedeu cunoscut sub denumirea de „comercializare secundară”. Acest lucru a avut unele avantaje, în special faptul că a permis crearea unor servicii adiționale pe anumite rute.

Textul prezentului regulament nu tratează problema schimbului din considerente financiare sau de altă natură pentru a ține seama de diferențele valorice dintre sloturi în diferite momente ale zilei și de alți factori. Dat fiind faptul că aceste schimburi nu sunt interzise într-un mod clar și explicit, Comisia nu intenționează să inițieze proceduri privind încălcarea dreptului comunitar împotriva statelor membre în care astfel de schimburi au loc într-un mod transparent, cu respectarea tuturor celorlalte dispoziții administrative privind alocarea sloturilor, prevăzute de legislația aplicabilă.

---

<sup>3</sup> Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare (JO L 240, 24.8.1992).

<sup>4</sup> Directiva 2002/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind stabilirea normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de exploatare referitoare la zgomot pe aeroporturile comunitare (JO L 85, 23.8.2002, p. 40).

În cazul în care, din motive de concurență sau de altă natură, va fi necesară revizuirea legislației în vigoare, Comisia va prezenta o propunere în acest sens.

## **6. CONCORDANȚĂ ÎNTRE ALOCAREA SLOTURILOR ȘI PLANURILE DE ZBOR**

În conformitate cu articolul 14 alineatul (1) din regulament, „autoritățile competente din domeniul de gestionare a traficului aerian pot să refuze planul de zbor al unui operator de transport aerian, în cazul în care operatorul de transport aerian intenționează să aterizeze sau să decoleze la un aeroport coordonat, în timpul perioadelor în care aeroportul este coordonat, fără să dispună de un slot alocat de coordonator”.

Experiența arată că autoritățile de gestionare a traficului aerian și coordonatorii verifică rareori în mod sistematic și consecvent dacă planurile de zbor sunt în concordanță cu sloturile disponibile pe aeroport, în special cu cele alocate aviației generale.

În conformitate cu „Un plan de acțiune pentru capacitatea, eficiența și siguranța aeroporturilor din Europa<sup>5</sup>, normele de aplicare pentru gestionarea fluxului de trafic, care urmează să fie adoptate de Comisie în 2008 în temeiul articolului 9 din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european<sup>6</sup>, vor institui un mecanism vizând sporirea concordanței dintre sloturi și planurile de zbor.

Concordanța efectivă a cererilor de sloturi unice cu planurile de zbor a devenit tot mai importantă, în special pentru zborurile la nivelul aviației generale și de afaceri care, prin definiție, efectuează servicii neprogramate, adesea în afara sloturilor alocate sau chiar fără a fi obținut în prealabil un slot din gruparea de sloturi. În consecință, este posibil ca aceste zboruri ad-hoc să împiedice buna funcționare a aeroporturilor coordonate, în care sloturile tind să fie în concordanță cu planurile de zbor și în care operatorilor de transport aerian li se cere să opereze în conformitate cu sloturile care li se alocă.

## **Concluzii**

Comisia speră că prezenta comunicare va încuraja o mai bună utilizare a capacităților limitate ale aeroporturilor comunitare coordonate.

Comisia va continua să monitorizeze funcționarea regulamentului și se va concentra asupra asigurării punerii în aplicare, în mod adecvat, a regulamentului de către statele membre.

În lumina rezultatelor acestei monitorizări, Comisia va decide dacă este necesar să prezinte o propunere de modificare a regulamentului.

Comisia va continua să încurajeze implicarea părților interesate și a statelor membre în evoluția viitoare a politicilor de alocare a sloturilor. În acest sens, Observatorul comunitar pentru aeroporturi, care va fi creat în lunile următoare, va servi drept forum în care toate părțile competente vor putea să dezbată efectiv aspecte legate de sloturi.

---

<sup>5</sup> COM(2006) 819, 24.1.2004.

<sup>6</sup> Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (JO L 96, 31.3.2004, p 20).