

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 21.4.2008
COM(2008) 175 final

2006/0130 (COD)

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

în conformitate cu articolul 251 alineatul (2) al doilea paragraf din Tratatul CE

privind

**poziția comună adoptată de Consiliu în vederea adoptării Regulamentului
Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme comune de
exploatare a serviciilor de transport aerian în Comunitatea europeană (reformat)**

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

în conformitate cu articolul 251 alineatul (2) al doilea paragraf din Tratatul CE

privind

poziția comună adoptată de Consiliu în vederea adoptării Regulamentului Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme comune de exploatare a serviciilor de transport aerian în Comunitatea europeană (reformat)

(Text cu relevanță pentru SEE)

1. CONTEXT

Data transmiterii propunerii către Parlamentul European și către Consiliu: 18 iulie 2006
[COM(2006) 396 – 2006/0130 (COD)]

Data avizului Comitetului Economic și Social European: 31 mai 2007

Data avizului Parlamentului European, prima lectură: 11 iulie 2007

Data adoptării poziției comune cu unanimitate: 18.4.2008

2. OBIECTIVUL PROPUNERII COMISIEI

La 18 iulie 2006, Comisia Europeană a adoptat o propunere de regulament de stabilire a unor norme comune de exploatare a serviciilor de transport aerian în Comunitate (reformat), care va înlocui cele trei regulamente 2407/92, 2408/92 și 2409/92 (denumite în mod curent „al treilea pachet de măsuri în domeniul aviației”)¹.

Principalele elementele ale reformării propuse sunt următoarele:

- (1) **Consolidarea cerințelor privind acordarea și retragerea licențelor de exploatare:**
- (2) **Consolidarea cerințelor privind închirierea de aeronave:**
- (3) **Clarificarea normelor aplicabile obligațiilor de serviciu public (OSP):** aceste norme au fost revizuite cu scopul de a reduce povara administrativă, de a evita recurgerea în mod excesiv la OSP în vederea blocării anumitor piețe pentru concurență și de a crește numărul de candidați pentru procedurile de cerere de ofertă.
- (4) **Clarificarea cadrului relațiilor cu țările terțe:** propunerea înlocuiește integral acordurile bilaterale în vigoare încheiate între statele membre care impun restricții suplimentare libertății de prestare a serviciilor de transport aerian.

¹ Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 privind licențele operatorilor de transport aerieni (JO L 240, 24.8.1992, p.1) - Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare (JO L 240, 24.8.1992, p.8) - Regulamentul (CEE) nr. 2409/92 privind tarifele serviciilor aeriene pentru transportul de pasageri și de marfă (JO L 240, 24.8.1992, p. 15)

- (5) **Clarificarea normelor de repartizare a traficului între aeroporturi:** procedura actuală în două etape (instituirea unui sistem aeroportuar și definirea unor norme de repartizare a traficului) este înlocuită cu o procedură într-o singură etapă, din care este eliminat conceptul de „sistem aeroportuar”.
- (6) **Îmbunătățirea protecției drepturilor consumatorilor (transparența prețurilor și nediscriminarea):** propunerea prevede ca tarifele pentru transportul aerian să includă totalitatea impozitelor, redevențelor și taxelor aplicabile și ca operatorii de transport aerieni să fie obligați să publice informații complete privind tarifele proprii pentru transporturile de pasageri și de mărfuri și condițiile aferente.

3. OBSERVAȚII CU PRIVIRE LA POZIȚIA COMUNĂ

Poziția comună reprezintă nu numai poziția Consiliului, ci și compromisul la care au ajuns cele trei instituții în urma negocierilor din toamna anului 2007. Președintele Comisiei pentru transport și turism a Parlamentului European a precizat într-o scrisoare către Președintele Consiliului că, în aceste condiții, ar recomanda comisiei TRAN să aprobe poziția comună astfel cum a fost exprimată la a doua lectură, cu condiția să fie utilizată din nou terminologia privind închirierea de aeronave însoțite de echipaj propusă de către Parlament.

Acest compromis cu cererea Parlamentului a putut fi avizat de către Consiliu în cadrul Consiliului pentru transport, telecomunicații și energie din 30 noiembrie 2007.

În afară de acest aspect specific, celelalte elemente luate în discuție de către cele trei instituții și care au făcut obiectul unui compromis exprimat în poziția comună sunt:

- **Dimensiunea socială a pieței interne:** cele două instituții s-au limitat la un „Considerent” (considerentul 8a) care reamintește obligațiile statelor membre privind aplicarea legislației sociale relevante de la nivel național și european. De asemenea, Comisia și-a asumat obligația de a informa cele două instituții cu privire la rezultatele studiului pe care îl întreprinde cu privire la impactul pieței interne a aviației asupra ocupării forței de muncă și a condițiilor de lucru;
- **Soliditatea financiară necesară pentru acoperirea rambursării și repatrierii pasagerilor în caz de faliment:** textul Comisiei nu mai conține nicio referire la aceasta, dar Comisia va studia fezabilitatea și implicațiile tuturor măsurilor privind asigurarea obligatorie pentru rambursarea biletelor și acoperirea costurilor de repatriere;
- **Relațiile externe:** Consiliul a respins în mod categoric această dimensiune. Pentru a face posibil compromisul, cu scopul de a favoriza acordul global între toate instituțiile, Comisia a acceptat ca dispozițiile privind relațiile externe să nu mai fie incluse, dar a adoptat o declarație comună cu statele membre cu privire la cooperarea vizând accesul țărilor terțe la piața internă a transportului aerian. De asemenea, Comisia a adoptat o declarație unilaterală privind restricțiile acordurilor de partajare de cod (*codeshare*) între transportatorii aerieni comunitari și cei din țări terțe, astfel cum sunt reluate în noul articol 15 alineatul (5);
- **Distribuirea traficului aerian între aeroporturi:** noul articol 19 permite distribuirea traficului aerian între aeroporturi cu condiția ca acestea:
 - să deservească același oraș sau aceeași conurbație,
 - să fie deservite de o infrastructură de transport adecvată permițând, pe cât posibil, existența unei legături directe care să facă posibilă sosirea la aeroport în mai puțin de 90 de minute și inclusiv, după caz, pe o rută transfrontalieră,
 - să fie legate între ele și de orașul sau conurbația pe care vor trebui să le deservească prin servicii de transport public frecvente, fiabile și eficiente.

- să ofere serviciile necesare transportatorilor aerieni și să nu aducă atingere nejustificată oportunităților comerciale ale acestora.
- **Informații privind prețul:** domeniul de aplicare a obligației de transparență a informațiilor și de nediscriminare a fost extins la toate zborurile cu plecare din Comunitate, inclusiv zborurile operate de companii din țări terțe (articolul 24). În consecință, prețurile finale publicate pentru aceste zboruri trebuie să includă costurile, taxele, tarifele aeroportuare și celelalte taxe, suprataxe și costuri. Un „Considerent” (considerentul 15) încurajează companiile comunitare să dea dovadă de același nivel de transparență și în cazul zborurilor având ca destinație un aeroport al Comunității.

Comisia se felicită pentru faptul că, în momentul încheierii negocierilor interinstituționale, noile norme sunt în mod semnificativ îmbunătățite și mult mai clare.

4. CONCLUZIE

Comisia consideră că poziția comună a Consiliului contribuie la menținerea obiectivului principal și a spiritului propunerii sale și, prin urmare, poate să o susțină. Poziția reflectă situația negocierilor interinstituționale, fapt pentru care Comisia se felicită și care permite adoptarea propunerii încă din stadiul celei de-a doua lecturi.