

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 10.3.2009  
COM(2009) 121 final

2009/0042 (COD)

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 95/93 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare**

## EXPUNERE DE MOTIVE

### **Introducere**

1. Criza economică și financiară mondială, de o gravitate și o amploare considerabile, afectează deja serios activitatea transportatorilor aerieni. O consecință o reprezintă scăderea considerabilă a traficului aerian în cursul sezonului de planificare al iernii 2008-2009. Sezonul de planificare al verii 2009 va fi, de asemenea, afectat de criza economică.

După șase ani de creștere, în medie, cu 3 % și în absența creșterii în 2008, Eurocontrol prevedea, pentru decembrie 2008, o scădere cu 3 % a numărului de zboruri în 2009, în Europa. La 25 februarie 2009, Eurocontrol și-a revizuit estimările, prevăzând o scădere cuprinsă între 8,1 % și 1,4 %, respectiv cu 4,9 % în scenariul probabil. Eurocontrol observă că traficul a scăzut drastic la sfârșitul anului 2008, cu o cădere de 7 % numai în luna decembrie. Conform Eurocontrol, traficul companiilor aeriene low-cost a cunoscut prima sa scădere din ultimii 15 ani, cu 4 600 de zboruri în noiembrie 2008, respectiv 6,1 % mai puțin decât în noiembrie 2007. Aviația de afaceri înregistrează o scădere cu 16 % în decembrie 2008 față de decembrie 2007.

Mai mult de 80 % din aeroporturile europene au înregistrat scăderi de trafic (în ianuarie 2009, o scădere între 8 % și 10 % a traficului de pasageri și între 25 % și 30 % a traficului de marfă), ceea ce implică o afectare globală a transportului aerian european de către criza economică.

2. Cifrele avansate de operatorii europeni ai sectorului (AEA - Asociația Companiilor Aeriene Europene) permit aprecierea gravității situației. În decembrie 2008, traficul de marfă a scăzut cu 21,4 %. Traficul de pasageri ar fi trebuit să scadă cu 4 % în 2009. Operatorii subliniază că în cursul ultimilor 25 de ani, numai în trei ocazii s-au produs scăderi similare ale traficului: în 1986, din cauza evenimentelor de la Cernobîl și a războiului din Libia; în 1991, din cauza primului război din Golf și în perioada 2001-2002 din cauza atentatelor teroriste din SUA. AEA prevede reduceri de capacitate, în cursul verii 2009, cuprinse între 6 % și 8 % în ceea ce privește numărul de zboruri și între 9 % și 12 % în ceea ce privește numărul de locuri - mile oferite (*available seat kms*).

3. Conform Asociației internaționale de transport aerian (IATA), în decembrie, volumul de marfă s-a contractat cu 22,6 % la nivel internațional și cu mai mult de 21 % în cazul companiilor europene. Cifrele publicate la 26 februarie 2009 indică o scădere cu 5,6 % a traficului de pasageri și cu 23,2 % a traficului de marfă în ianuarie 2009 față de ianuarie 2008. IATA remarcă faptul că transportatorii europeni au compensat parțial o scădere de 5,7 % prin reducerea capacității lor cu 3,6 %.

4. Comisia consideră că actuala criză economică, precum și reajustările ulterioare ale serviciilor (suspendare, reducerea frecvențelor) constituie circumstanțe excepționale care au un impact negativ asupra companiilor aeriene. În consecință, dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 95/93 referitor la alocarea sloturilor orare ar trebui interpretate de către coordonatori în așa fel încât companiile aeriene să fie asigurate împotriva riscului de a pierde sloturile orare neutilizate ca urmare a consecințelor crizei economice (regula „îl utilizezi sau îl pierzi”).

5. În absența unei decizii privind păstrarea statutului de drept dobândit în privința acestor sloturi, companiile riscă să mențină capacitățile existente în condițiile în care cererea este sensibil redusă, fapt care ar agrava dificultățile economice actuale.

### **Dispozițiile regulamentului privind sloturile orare**

6. Punctul de referință al regulamentului, indicat la articolul 10 alineatul (2) îl reprezintă alocarea și utilizarea sloturilor orare în cursul unui sezon (principiul „îl utilizezi sau îl pierzi”) și, în special, situația de la sfârșitul sezonului, după utilizarea efectivă a sloturilor. Articolul prevede, mai ales, că vor avea dreptul la aceeași serie de sloturi pentru sezonul echivalent următor numai transportatorii aerieni care pot demonstra coordonatorului că au utilizat sloturile primite, fiind autorizați de acesta, timp de cel puțin 80 % din perioada pentru care le-au fost alocate.

7. În plus, articolul 8 alineatul (2) și articolul 10 alineatul (2) prevăd calculul ratei de utilizare la sfârșitul sezonului, după ce sloturile au fost utilizate și în vederea achiziționării drepturilor pentru sezonul echivalent următor.

8. Articolul 10 alineatul (4) conține o listă de motive care pot fi invocate de către transportatorii aerieni pentru a justifica neutilizarea sloturilor alocate în cursul unui sezon de planificare orară. La litera (a) din această listă sunt menționate, în mod neexhaustiv, situațiile imprevizibile și inevitabile, asupra cărora transportatorul nu are control.

9. Regulamentul se bazează pe principiul conform căruia coordonatorul răspunde de alocarea și supravegherea utilizării sloturilor orare [articolul 4 alineatele (5) și (6)]. Coordonatorul trebuie să își îndeplinească sarcinile nu numai în deplină independență, dar și acționând de manieră neutră, nediscriminatorie și transparentă [articolul 4 alineatele (2) și (3)]. În consecință, nici Comisia și nici un stat membru nu pot impune coordonatorilor instrucțiuni care le-ar putea compromite independența.

Prin urmare, se poate concluziona că, în temeiul articolului 10 alineatele (2) și (4), coordonatorul trebuie să acționeze în conformitate cu principiile indicate la articolul 4.

10. În această situație, există riscul ca statele membre să dea o interpretare diferită regulamentului, ceea ce ar conduce la lipsă de coerență în aplicarea, în Comunitate, a articolului 10 alineatul (4) din regulament. Această situație s-a produs deja în urma crizei sectorului aerian survenită după atentatele teroriste din SUA. Prin urmare, Comunitatea trebuie să intervină, astfel cum a procedat în 2002 și în 2003 prin introducerea articolelor 10a și 10b, pentru garantarea, în mod clar și neechivoc, a certitudinii juridice în ceea ce privește aplicarea regulii „slot utilizat sau pierdut” în sezoanele de planificare afectate de criză. 11. În consecință, se propune inserarea în regulament a unui nou articol 10c care să prevadă că, în contextul crizei economice, coordonatorii acceptă faptul că transportatorii aerieni au dreptul, pentru sezonul de planificare al verii 2010, la aceleași sloturi orare care le-au fost alocate pentru sezonul de planificare al verii 2009 (29 martie 2009 – 24 octombrie 2009).

12. Pentru a evita irosirea capacității sloturilor în sezoanele afectate de criză, sloturile neutilizate în sezonul de vară 2009 pot fi realocate de către coordonatori ca sloturi „ad-hoc” pentru restul sezonului și pot fi utilizate de către alți transportatori aerieni, fără obținerea drepturilor asupra acestora. 13. Comisia va continua să analizeze impactul crizei economice asupra sectorului aerian. Dacă situația va continua să se deterioreze în cursul sezonului de

iarnă 2009-2010 (25 octombrie 2009 – 27 martie 2010), Comisia ar putea decide reînnoirea acestui regim pentru sezonul de iarnă 2010-2011.

## **Calendar**

14. Un aspect important al prezentei propuneri în reprezintă calendarul. Alocarea inițială a sloturilor are loc în cursul conferințelor de planificare orară ale IATA, în noiembrie pentru sezonul de vară următor și în iunie pentru sezonul de iarnă următor. În consecință, sloturile pentru vara 2010 vor fi alocate la conferința de planificare orară din noiembrie 2009, iar sloturile pentru sezonul de iarnă 2010-2011 vor fi alocate în iunie 2010.

Articolul 10 alineatul (3) din regulament prevede că transportatorii aerieni pot returna sloturile la gruparea de sloturi înainte de 31 ianuarie pentru sezonul de vară următor și înainte de 31 august pentru sezonul de iarnă următor, fără ca acest lucru să afecteze calculul ratei de utilizare a sloturilor care le rămân.

Conform liniilor directe mondiale de planificare orară ale IATA, odată ce a fost identificat dreptul de „achiziționare” a sloturilor, coordonatorii trebuie să indice fiecărei companii în detaliu „drepturile achiziționate” în materie de sloturi orare, imediat ce acestea au fost determinate de către coordonator și cel mai târziu :

- în a treia zi de luni din luna aprilie, pentru sloturile consemnate ca „achiziționate” și utilizate efectiv în sezonul de iarnă precedent
- în a treia zi de luni din luna septembrie, pentru sloturile consemnate ca „achiziționate” și utilizate efectiv până în acel moment, în sezonul de vară în curs.

15. Deși alocarea sloturilor pentru sezonul de planificare de vară 2009 s-a încheiat la 31 ianuarie 2009, modificarea regulamentului ar permite totuși companiilor aeriene să își ajusteze activitatea, să își reducă capacitățile existente în vederea respectării regulii „slot utilizat sau pierdut”. Având în vedere că sezonul de vară 2009 începe la 29 martie, regula propusă ar trebui, prin urmare, să intre în vigoare cât mai curând posibil.

16. În caz contrar, există riscul important al introducerii de acțiuni în justiție de către transportatorii aerieni cărora le-au fost alocate sloturi în aeroporturi în care coordonatorii nu au acceptat motivul circumstanțelor excepționale datorate crizei economice în cursul sezonului de vară 2009.

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 95/93 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei<sup>1</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>2</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>3</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat<sup>4</sup>,

întrucât:

- (1) Criza economică și financiară mondială afectează deja serios activitatea transportatorilor aerieni. O consecință o reprezintă scăderea considerabilă a traficului aerian în cursul sezonului de planificare al iernii 2008/2009. Sezonul de planificare al verii 2009 va fi, de asemenea, afectat de criza economică.
- (2) Pentru ca neutilizarea sloturilor alocate pentru sezonul 2009 să nu aibă ca rezultat pierderea dreptului transportatorilor aerieni la sloturile respective, este necesar să se prevadă clar și fără ambiguități că acest sezon este afectat de criza economică menționată anterior. Comisia va analiza în continuare impactul crizei economice asupra sectorului aerian. În cazul în care situația continuă să se deterioreze în cursul sezonului de iarnă 2009-2010, Comisia ar putea decide reînnoirea totală sau parțială a acestui regim pentru sezonul de iarnă 2010-2011.
- (3) În consecință, este necesar să se modifice Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare<sup>5</sup>. Această modificare nu aduce în niciun caz atingere

---

<sup>1</sup> JO C [...], p. [...].

<sup>2</sup> JO C [...], p. [...].

<sup>3</sup> JO C [...], p. [...].

<sup>4</sup> JO C [...], p. [...].

<sup>5</sup> JO L 14, 22.1.1993, p. 1. Regulament modificat prin Regulamentul (CE) nr. 894/2002 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 142, 31.5.2002, p. 3), prin Regulamentul (CE) nr. 1554/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 iulie 2003 (JO L 221, 4.9.2003, p. 1) și prin

competențelor Comisiei Europene în ceea ce privește aplicarea articolelor 81 și 82 din Tratatul CE.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

În Regulamentul (CEE) nr. 95/93, se inserează următorul articol 10c:

*„Articolul 10c*

În sensul articolului 10 alineatul (4), coordonatorii acceptă ca, în timpul sezonului de planificare orară din vara anului 2010, transportatorii aerieni să aibă dreptul la aceleași serii de sloturi care le-au fost alocate pentru sezonul de planificare orară din vara anului 2009 în conformitate cu regulamentul. Comisia va analiza în continuare impactul crizei economice asupra sectorului aerian. În cazul în care situația continuă să se deterioreze în cursul sezonului de iarnă 2009-2010, Comisia ar putea decide, în conformitate cu procedura vizată la articolul 13 alineatul (2), reînnoirea totală sau parțială a acestui regim pentru sezonul de iarnă 2010-2011.”

*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 Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European*  
*Președinte*

*Pentru Consiliu*  
*Președinte*

---

Regulamentul (CE) nr. 793/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 (JO L 138, 30.4.2004, p. 50).