



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 12.7.2022
COM(2022) 334 final

2022/0214 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**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
comunitare ca urmare a pandemiei de COVID-19**

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Regulamentul (CEE) nr. 95/93¹ (denumit în continuare „Regulamentul privind sloturile orare”) prevede normele de alocare a sloturilor pe aeroporturile din UE. La articolul 10 din regulamentul menționat este stabilită regula „folosești sau pierzi”, conform căreia transportatorii aerieni trebuie să utilizeze cel puțin 80 % din sloturile care le sunt alocate într-o anumită perioadă de planificare orară (vară sau iarnă) pentru a-și păstra drepturile de a utiliza aceeași serie de sloturi în următoarea perioadă de planificare orară echivalentă (drepturi „dobândite” sau „istorice”).

Pandemia de COVID-19 a cauzat o scădere bruscă și fără precedent a cererii de transport de pasageri (cel mai scăzut nivel s-a înregistrat în aprilie 2020, cu o reducere de 89 % comparativ cu aceleași săptămâni din 2019). Întrucât transportatorii aerieni nu au mai putut respecta regula obișnuită „folosești sau pierzi” fără a risca daune financiare sau de mediu semnificative, UE a modificat de două ori Regulamentul privind sloturile orare pentru a ajusta această regulă². De asemenea, regulamentul modificat a conferit Comisiei Europene competențe delegate privind prelungirea duratei reducerii obligației de utilizare a sloturilor orare și ajustarea pragului de utilizare în cazul în care scăderea traficului aerian ca urmare a pandemiei de COVID-19 persista sau era susceptibilă să persiste. Comisia a utilizat aceste competențe de trei ori³. Normele actuale privind reducerea obligației de utilizare a sloturilor orare vor expira la 29 octombrie 2022. Competențele delegate ale Comisiei au expirat la 21 februarie 2022 și, prin urmare, Comisia nu poate prelungi durata reducerii obligației de utilizare a sloturilor orare în UE dincolo de perioada de planificare orară pentru sezonul de vară 2022.

Regula „folosești sau pierzi” a fost complet suspendată în perioada 1 februarie 2020 – 27 martie 2021 (derogare totală). Având în vedere faptul că cererea de trafic aerian a revenit ulterior ca urmare a campaniei de vaccinare și a introducerii certificatului digital al UE privind COVID, Uniunea a adoptat o abordare conform căreia reducerea obligației de utilizare a sloturilor orare ar trebui să vizeze ceea ce este necesar și să mențină echilibrul, prin introducerea anumitor aspecte favorabile concurenței. Prin însăși natura sa, reducerea obligației de utilizare a sloturilor orare avantajează într-o anumită măsură transportatorii aerieni existenți în detrimentul noilor operatori care ar putea furniza servicii aeriene, dar care nu pot utiliza capacitatea aeroportuară. Pentru a reduce riscul efectelor anticoncurențiale, rata de utilizare a sloturilor a fost crescută treptat de la 0 % la 64 % (pentru perioada de planificare orară aferentă sezonului de vară 2022)⁴. Odată cu creșterea ratei de utilizare a sloturilor peste

¹ 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).

² Regulamentul (UE) 2020/459 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 martie 2020 (JO L 99, 31.3.2020, p. 1); Regulamentul (UE) 2021/250 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2021 (JO L 58, 19.2.2021, p. 1).

³ Regulamentul delegat (UE) 2020/1477 al Comisiei din 14 octombrie 2020 (JO L 338, 15.10.2020, p. 4); Regulamentul delegat (UE) 2021/1889 al Comisiei din 23 iulie 2021 (JO L 384, 29.10.2021, p. 20); Regulamentul delegat (UE) 2022/255 al Comisiei din 15 decembrie 2021 (JO L 42, 23.2.2022, p. 1).

⁴ În perioada de planificare orară pentru sezonul de vară 2021, rata de utilizare *de facto* a sloturilor orare a fost de 25 % (aceasta a fost stabilită la 50 %, însă companiile aeriene au avut, de asemenea, posibilitatea de a returna până la 50 % din seriile lor de sloturi orare înainte de începerea sezonului de vară, în vederea realocării lor temporare, în schimbul unei protecții depline a respectivelor serii). Pentru

0 %, au fost introduse, ca garanție suplimentară, o serie de noi excepții privind neutilizarea justificată a sloturilor (*Justified Non-Use of Slots*, JNUS). Aceste excepții asigură o scutire suplimentară în cazuri specifice în care o companie aeriană nu poate opera un zbor din cauza măsurilor impuse de autoritățile publice pentru a limita răspândirea COVID-19 (de exemplu, interdicții de zbor sau restricții de deplasare a persoanelor la oricare capăt al rutei).

Au fost introduse și alte norme pentru maximizarea unei utilizări eficiente și favorabile concurenței a capacității aeroportuare (de exemplu, un termen de returnare de trei săptămâni pentru sloturile pe care companiile aeriene nu intenționează să le folosească, prioritate pentru utilizatorii de sloturi ad-hoc în anumite circumstanțe etc.). Aceste norme vizează maximizarea beneficiilor pentru un număr cât mai mare de utilizatori și le permit pasagerilor să profite de avantajele oferite de conectivitate și de o piață a aviației competitivă.

Nivelul actual al traficului aerian din statele Eurocontrol este de aproximativ 86 % din cel înregistrat în aceeași perioadă a anului 2019. Datele Eurocontrol indică, de asemenea, faptul că traficul către alte continente se redresează la niveluri similare⁵. Traficul aerian către America de Nord și către Africa este cu doar 8 %, respectiv 37 % sub nivelurile din 2019, (cu o reducere mai mică către țările din Africa de Nord). Traficul aerian către America de Sud și către Orientul Mijlociu este cu 20 %, respectiv 8 % sub nivelurile din 2019. Piața care a rămas cel mai mult în urmă este UE-Asia, cu un nivel al traficului aerian de 65 % din cel înregistrat în 2019. Acest lucru se datorează restricțiilor de călătorie impuse în continuare – în special în China⁶, din cauza pandemiei de COVID-19 (dreptul asupra sloturilor orare pe rutele afectate este protejat prin excepții JNUS) – și faptului că mulți transportatori trebuie să ocolească spațiul aerian al Rusiei pentru a ajunge în țările asiatice. Situația are un impact major asupra duratei zborurilor pe rutele afectate, companiile aeriene fiind nevoite să reducă frecvența zborurilor.

Conform previziunilor Eurocontrol (scenariul de bază, depășit în prezent), nivelul traficului aerian va fi de 90 % la începutul perioadei de planificare orară din iarna 2022/2023. Pe baza acelorași previziuni, nivelul traficului aerian la sfârșitul anului 2022 va fi de 92 % (scenariul de bază), 96 % (scenariul optimist) sau 83 % (scenariul pesimist). Nivelul traficului aerian de la începutul anului până în iunie 2022 este de 75 % din cel înregistrat în 2019, cu o tendință ascendentă. În mai 2022, Consiliul Internațional al Aeroporturilor Europa și-a revizuit în creștere previziunile privind numărul de pasageri: scăderea cu 32 % a traficului de pasageri prevăzută anterior pentru 2022 a fost revizuită la 22 %. Într-o analiză publicată în mai 2022, CAPA – Centrul pentru aviație (care furnizează date despre această piață) estimează că numărul de locuri puse la dispoziția pasagerilor poate atinge nivelurile din 2019 în trimestrul 3 din 2022. Deși numărul de pasageri este încă scăzut față de cel anterior, decalajul dintre acesta și numărul de locuri puse la dispoziția pasagerilor se reduce. Având în vedere această redresare semnificativă a traficului aerian, se propune să nu se modifice rata de utilizare standard de 80 % începând cu perioada de planificare orară din iarna 2022/2023.

perioada de planificare orară de iarnă 2021/2022 a fost stabilită o rată de utilizare de 50 %, iar pentru perioada de planificare orară aferentă sezonului de vară 2022, de 64 %.

⁵ [eurocontrol-comprehensive-air-traffic-assessment-20220525_0.pdf](#).

⁶ În 2021, transportatorii aeriени din UE și China au efectuat cu aproximativ 74-76 % mai puține zboruri către China decât în 2019. Datele după prima jumătate a anului 2022 arată că transportatorii din China și cei din UE au efectuat cu 70 %, respectiv 80 % mai puține zboruri comparativ cu întregul an 2019. Prin urmare, este posibil ca transportatorii să depășească volumul de operațiuni din 2021, însă traficul aerian către China este în continuare la un nivel foarte scăzut.

Experiența din timpul pandemiei a arătat că situația epidemiologică legată de COVID-19 este instabilă și imprevizibilă. Unele autorități din domeniul sănătății publice au avertizat deja că numărul cazurilor de COVID-19 poate crește din nou în sezonul de toamnă și de iarnă în emisfera nordică. Impactul pe care apariția unor eventuale noi variante sau creșterea numărului de cazuri îl poate avea asupra capacității pasagerilor de a călători este imposibil de anticipat. În plus, agresiunea militară a Rusiei împotriva Ucrainei poate continua să fie un factor perturbator.

Pentru a atenua potențialele consecințe negative asupra nivelurilor traficului aerian în cazul materializării acestor scenarii, este important ca reziliența cadrului juridic privind alocarea sloturilor orare să fie suficientă pentru a permite reducerea proporțională, favorabilă concurenței și rapidă a obligației de utilizare a sloturilor orare. Prin urmare, se propune să se acorde Comisiei competențe delegate pentru o perioadă limitată de timp în vederea ajustării ratei de utilizare a sloturilor, dacă este necesar, în cazul în care traficul aerian rămâne constant sub un anumit prag din cauza pandemiei de COVID-19 sau a efectelor directe ale agresiunii militare a Rusiei.

În plus, companiile aeriene ar trebui să beneficieze în continuare de excepțiile JNUS în cazul în care autoritățile publice impun măsuri sanitare care restricționează transportul aerian sau afectează grav capacitatea pasagerilor de a călători. Se propune, de asemenea, extinderea excepției pentru a include măsuri impuse ca răspuns la toate situațiile epidemiologice (nu doar COVID-19), la dezastrele naturale și la tulburările politice care afectează aeroporturile. Această propunere de extindere a excepțiilor JNUS s-a bucurat de un sprijin larg din partea tuturor categoriilor de părți interesate (descrise mai în detaliu în cele mai jos).

Deși este de competența coordonatorilor de sloturi să pună în aplicare Regulamentul privind sloturile orare, experiența a arătat că este necesară o cooperare mai strânsă între coordonatori pentru îndeplinirea obiectivelor regulamentului, pentru a asigura aplicarea consecventă a normelor UE în situații similare și pentru a menține condiții de concurență echitabile. Prin urmare, se propune consolidarea rolului Asociației europene a coordonatorilor de aeroporturi în elaborarea de orientări. Transparența în aplicarea excepțiilor privind neutilizarea justificată a sloturilor este foarte importantă pentru companiile aeriene și, prin urmare, coordonatorii ar trebui să publice destinațiile cărora li se aplică aceste excepții. În plus, atunci când un coordonator aplică o excepție sloturilor orare la un capăt al rutei, coordonatorul de la celălalt capăt al rutei ar trebui să analizeze dacă este oportun să o aplice și el, cu condiția să nu prejudicieze în mod nejustificat operațiunile aeroportuare sau accesul echitabil la o capacitate aeroportuară limitată, sau ambele. În plus, se propune ca, în cazul în care majoritatea populației UE este afectată de măsuri obstrucționând semnificativ transportul aerian, toți coordonatorii de sloturi să poată aplica excepții JNUS pentru toate sloturile orare.

În urma interacțiunilor sale periodice cu părțile interesate, Comisia a devenit conștientă de necesitatea de a aborda anumite efecte ale agresiunii militare a Rusiei împotriva Ucrainei asupra traficului aerian. Interdicția impusă transportatorilor aerieni din Uniune și din alte țări de a intra în spațiul aerian al Belarusului, al Rusiei și al Ucrainei are un impact asupra operațiunilor programate. Necesitatea de a redirecționa zborurile poate crește semnificativ durata acestora, făcând imposibilă respectarea programării sloturilor alocate inițial. În primul rând, Comisia sprijină pe deplin utilizarea de către coordonatori a flexibilității, acordată în temeiul articolului 8 alineatul (4) din Regulamentul privind sloturile orare, de a reprograma sloturile folosite pentru rutele directe afectate de interdicția de a intra în spațiul aerian al Rusiei, Belarusului și Ucrainei. În al doilea rând, se propune clarificarea faptului că, imediat ce spațiul aerian al Ucrainei se va redeschide, companiile aeriene ale căror sloturi orare pe

rutele dintre UE și Ucraina sunt protejate în temeiul articolului 10 alineatul (4) litera (a) ar trebui să beneficieze de o perioadă suplimentară de redresare de 16 săptămâni înainte ca cerințele privind utilizarea sloturilor să devină din nou aplicabile. În al treilea rând, pentru a sprijini redresarea Ucrainei și a încuraja companiile aeriene să restabilească conectivitatea dintre UE și Ucraina, se propune să se confere Comisiei competența de a adopta acte delegate pentru a reduce rata de utilizare a sloturilor orare pe rutele dintre aeroporturile din UE și Ucraina. În fine, se propune clarificarea în mod explicit a faptului că dispozițiile articolului 10 alineatele (4) și (4a) din Regulamentul privind sloturile orare nu se aplică transportatorilor aerieni obiect al măsurilor restrictive adoptate în temeiul articolului 215 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) sau aflați pe lista UE a transportatorilor aerieni care nu îndeplinesc standardele de siguranță. Sloturile lor orare ar trebui retrase pentru a se evita blocarea capacității aeroportuare.

Comisia a organizat o cerere de contribuții în perioada 26 aprilie – 24 mai 2022 și a invitat părțile interesate să își exprime opinia cu privire la inițiativa propusă de prelungire a duratei reducerii obligației de utilizare sloturilor orare. Comisia a primit în total 43 de răspunsuri, dintre care 29 sunt puse la dispoziția publicului pe [portalul privind o mai bună legiferare](#).

Toți respondenții sprijină continuarea reducerii obligației de utilizare a sloturilor orare, în special: (i) aplicarea în continuare a excepțiilor JNUS; (ii) coordonarea dintre coordonatorii de sloturi la aplicarea acestor excepții; și (iii) acordarea de competențe delegate Comisiei pentru a reduce rata de utilizare (aspect sprijinit de aproape toate părțile interesate). Dintre toți respondenții, cinci părți interesate (trei companii aeriene și două asociații, reprezentând majoritatea aeroporturilor din UE) au solicitat în mod explicit reintroducerea ratei de utilizare de 80 %, în timp ce 26 au solicitat în mod expres o rată de utilizare mai mică (companiile aeriene au solicitat, în principal, menținerea ratei actuale de utilizare de 64 %). Unele părți interesate, în special statele membre, nu au menționat nicio rată de utilizare preferată, dar au sprijinit propunerea de a acorda Comisiei competențe pentru adoptarea de acte delegate. În plus, părțile interesate au oferit o largă susținere propunerii de a acorda companiilor aeriene care au utilizat sloturi orare ad-hoc în perioada de reducere a obligației de utilizare a sloturilor orare acces prioritar la sloturile respective, sub rezerva disponibilității capacității aeroportuare.

Comisia recunoaște că solicitarea de a menține o rată de utilizare mai mică este legată de incertitudinile referitoare la COVID-19 și la agresiunea militară a Rusiei împotriva Ucrainei, precum și la impactul economic al acestora. Cazurile de COVID-19 pot crește din nou în perioada de planificare orară de iarnă, caracterizată, în general, de o cerere mai scăzută. Cu toate acestea, Eurocontrol estimează că traficul aerian la începutul perioadei de planificare orară de iarnă se va situa la 90 % din nivelul înregistrat în 2019. Prin urmare, anunțarea în acest moment a unei rate de utilizare mai reduse nu este justificată. Comisia consideră că există suficiente garanții în cazul unor evoluții negative neprevăzute, și anume posibilitatea de a reduce rata de utilizare prin adoptarea de acte delegate în orice moment (dacă este necesar, prin procedură de urgență), precum și aplicarea în continuare a excepțiilor privind neutilizarea justificată a sloturilor. De asemenea, Comisia a afirmat în repetate rânduri că nu este necesar ca traficul aerian să revină la nivelurile din 2019 pentru a se reintroduce normele obișnuite privind utilizarea sloturilor orare, deoarece este posibil ca preferințele consumatorilor să se fi schimbat, situație la care piața trebuie să se adapteze. Este esențial ca, în beneficiul consumatorilor și al conectivității, capacitatea aeroportuară să fie utilizată în mod eficient și în condiții favorabile concurenței.

Multe companii aeriene au fost în favoarea extinderii aplicării excepțiilor JNUS, de exemplu pentru a include recomandările publice de evitare a călătoriilor, pentru a acoperi nu doar rutele afectate în mod direct, ci și zborurile de legătură, precum și indisponibilitatea serviciilor esențiale de handling la sol sau a altor activități esențiale pentru sprijinirea operațiunilor de zbor.

Comisia reamintește că excepțiile JNUS constituie o derogare de la normele obișnuite și, prin urmare, ar trebui să se limiteze la ceea ce este strict necesar pentru a nu limita în mod nejustificat concurența, fapt care ar putea aduce prejudicii consumatorilor. Recomandările de evitare a călătoriilor, emise de autoritățile publice, pot afecta disponibilitatea pasagerilor de a călători, însă ele nu constituie, în sine, un obstacol major în calea călătoriilor, acestea având loc în continuare. În cazul impunerii unor restricții severe la celălalt capăt al rutei, cum ar fi carantina obligatorie, măsurile de izolare etc., se aplică excepția care oferă o protecție adecvată.

În ceea ce privește cererea de extindere a aplicării excepțiilor JNUS pentru a include zborurile de legătură, Comisia consideră că aceasta depășește ceea ce este necesar. Mulți pasageri se pot afla pe un anumit zbor către nodul unei companii aeriene de unde se vor îmbarca pe un zbor către diferite destinații, unele dintre aceste destinații fiind afectate de restricții de călătorie sau de necesitatea de redirecționare a zborurilor, altele nu. Prin urmare, nu este simplu să se stabilească pentru ce rută un anumit zbor constituie un zbor de legătură. În plus, pasagerii își pot adapta cererea la situația dată. De exemplu, deși este posibil ca mai puțini pasageri să aleagă să zboare către țări din Asia, aceștia pot alege să călătorească către destinații din America de Nord sau de Sud, realizând în continuare legătura printr-un nod din UE. Aplicarea unei excepții privind neutilizarea justificată a sloturilor în aceste cazuri ar depăși obiectivul acesteia în temeiul articolului 10 alineatul (4) litera (e) din Regulamentul privind sloturile orare și ar contraveni principiului conform căruia sloturile orare nu sunt specifice unei rute. Companiile aeriene pot ajusta orarele de zbor și rețelele în funcție de cerere, așa cum au procedat multe dintre acestea în timpul pandemiei.

În cele din urmă, în ceea ce privește deficitul de personal, Comisia observă că acesta ar putea deveni o problemă mai gravă în sezonul de vară actual. Propunerea nu va fi adoptată însă la timp pentru a acoperi sezonul actual, părțile interesate și Comisia analizând alte soluții în acest sens. La fel ca în cazul reducerilor capacității aeroporturilor ca urmare a măsurilor sanitare, Comisia favorizează un dialog deschis între părțile implicate și o reducere ordonată a capacității pentru a minimiza consecințele negative pentru pasageri. Anulările și/sau reprogramările rezultate ar trebui prezentate în mod transparent companiilor aeriene și/sau asociațiilor acestora, și ar trebui repartizate între acestea proporțional cu numărul de sloturi orare sau cu capacitatea utilizată(e) de companiile aeriene pe aeroportul în cauză.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Regulamentul privind sloturile orare oferă transportatorilor aerieni o derogare de la regula „folosești sau pierzi”, care este în prezent problematică pentru transportatorii aerieni din cauza pandemiei de COVID-19 și a agresiunii militare a Rusiei împotriva Ucrainei. Regulamentul privind sloturile orare conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate, prin care rata de utilizare a sloturilor poate fi ajustată pentru toate rutele numai în cazul unei scăderi persistente a traficului aerian din cauza situațiilor epidemiologice sau a efectelor directe ale agresiunii militare a Rusiei împotriva Ucrainei și/sau, în mod specific, pentru rutele dintre UE și Ucraina, cu scopul de a încuraja companiile aeriene să restabilească conectivitatea. Perioadele prelungite de reducere excesivă a obligațiilor prevăzute de normele de utilizare a sloturilor conduc la denaturări ale concurenței, care: (i) au impact asupra conectivității

transportului de pasageri, asupra ocupării forței de muncă și asupra calității locurilor de muncă din sectorul aviației; și (ii) generează probleme specifice pentru aeroporturi și furnizorii de servicii. În același timp, revenirea definitivă la cerințele obișnuite de utilizare a sloturilor orare, fără posibilitatea de aplicare a excepțiilor privind neutilizarea justificată a sloturilor în pofida posibilelor evenimente nefavorabile viitoare, ar risca să genereze o sarcină financiară suplimentară pentru companiile aeriene și ar putea avea un efect negativ nedorit asupra mediului, ca urmare a zborurilor operate de companiile aeriene doar cu scopul menținerii sloturilor orare corespunzătoare. Prin urmare, Regulamentul privind sloturile orare ar trebui modificat: (i) pentru a atenua efectele pandemiei de COVID-19 și ale agresiunii militare a Rusiei împotriva Ucrainei; (ii) pentru a oferi securitate juridică transportatorilor aerieni și (iii) pentru a menține unitatea sistemului european de alocare a sloturilor.

- **Coerența cu alte domenii de politică ale Uniunii**

Funcționarea eficace a pieței interne în domeniul aviației și al serviciilor conexe depinde de performanța economică a transportatorilor aerieni și a altor actori din sectorul aviației, inclusiv a aeroporturilor și a altor furnizori de servicii. Consecințele economice negative ale pandemiei de COVID-19 și ale agresiunii militare a Rusiei împotriva Ucrainei pun în pericol soliditatea financiară a acestora și au efecte negative grave asupra sistemului de transport aerian și asupra economiei în ansamblu. Prin urmare, modificarea Regulamentului privind sloturile orare este deosebit de importantă. În plus, modificarea este coerentă și cu politica UE privind clima, prin faptul că reduce în mod semnificativ riscul ca transportatorii aerieni să efectueze zboruri doar cu scopul menținerii sloturilor orare corespunzătoare.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

- **Temei juridic**

Temeiul juridic al propunerii îl constituie articolul 100 alineatul (2) din TFUE. Articolul menționat oferă temeiul juridic pentru adoptarea tuturor actelor legislative necesare în domeniul transportului aerian și servește ca temei juridic al Regulamentului privind sloturile orare și al modificărilor acestuia.

- **Subsidiaritate (în cazul competenței neexclusive)**

Obiectivele propunerii nu pot fi realizate într-o măsură suficientă de către statele membre, având în vedere faptul că Regulamentul privind sloturile orare nu permite statelor membre să solicite coordonatorilor: (i) să stabilească un alt prag de utilizare; (ii) să impună condiții pentru reducerea obligației de utilizare a sloturilor orare; și (iii) să modifice rata de utilizare a sloturilor în funcție de evoluția nivelurilor de trafic. Acest obiectiv poate fi îndeplinit numai de către Uniune, prin modificarea Regulamentului privind sloturile orare.

- **Proporționalitate**

Propunerea nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului de atenuare a impactului economic al pandemiei de COVID-19 în ceea ce privește funcționarea Regulamentului privind sloturile orare. Propunerea stabilește un echilibru între: (i) necesitatea de a se oferi transportatorilor aerieni o relaxare a regulii „folosești sau pierzi”, ca răspuns la cererea redusă de transport aerian generată de pandemia de COVID-19, de alte situații epidemiologice, de dezastre naturale și de tulburări politice, cum ar fi agresiunea militară a Rusiei împotriva Ucrainei; și (ii) necesitatea de a se reveni la aplicarea normală a normelor de alocare a sloturilor proporțional cu redresarea nivelurilor de trafic aerian. Propunerea include

și o serie de măsuri care susțin concurența pentru a contracara anumite efecte negative nedorite ale reducerii obligației de utilizare a sloturilor orare.

- **Alegerea instrumentului**

Pentru a-și atinge obiectivul, instrumentul juridic trebuie să aibă aplicare directă și generală, în același fel ca Regulamentul privind sloturile orare. Prin urmare, instrumentul juridic adecvat este un regulament.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluări *ex post*/verificări ale adecvării legislației existente**

Data fiind urgența de a modifica Regulamentul privind sloturile orare înainte de începerea sezonului de iarnă 2022/2023, nu a fost efectuată nicio evaluare. Ar trebui menționat faptul că, începând din februarie 2020, Comisia a acumulat o experiență semnificativă în ceea ce privește aplicarea reducerii obligației de utilizare a sloturilor orare și a comunicat cu regularitate cu companiile aeriene, aeroporturile și coordonatorii de sloturi pe această temă. În plus, în august 2021 a avut loc o colectare mai amplă de date pentru elaborarea Regulamentului (UE) 2021/250, din care vor fi preluate multe aspecte (de exemplu, excepțiile privind neutilizarea justificată a sloturilor, competențele delegate de a reduce rata de utilizare, termenul de returnare de trei săptămâni pentru sloturile pe care companiile aeriene nu intenționează să le folosească).

- **Consultări cu părțile interesate**

Dat fiind caracterul urgent al chestiunii, nu au fost organizate consultări formale cu părțile interesate. Comisia a publicat o cerere de contribuții pentru observații pe portalul privind o mai bună legiferare, la care părțile interesate au putut răspunde în perioada 26 aprilie – 24 mai 2022. Comisia a primit 29 de răspunsuri pe portal și 43 de răspunsuri în total (cele nepublicate au fost trimise direct serviciilor Comisiei). Comisia a primit observații de la 31 de companii aeriene sau asociații ale acestora, 12 dintre ele din afara UE, două asociații ale aeroporturilor, un coordonator de sloturi și o asociație a coordonatorilor, o organizație din domeniul mărfurilor transportate pe cale aeriană, o organizație de protecție a mediului împotriva zgomotului și cinci autorități ale statelor membre (din Germania, Italia, Țările de Jos, Danemarca și Suedia). Deși nu este obligată din punct de vedere juridic să facă acest lucru atunci când pregătește noi propuneri, Comisia a organizat la 18 mai 2022 o reuniune la nivel de grup de experți a subgrupului privind sloturile aeroportuare, la care au participat experți din statele membre. Au fost reprezentate următoarele state membre: Bulgaria, Cehia, Danemarca, Germania, Estonia, Irlanda, Franța, Croația, Italia, Malta, Țările de Jos, Polonia, Portugalia, Finlanda și România.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

După cum s-a explicat, nu a fost posibilă o colectare extinsă a expertizei, dat fiind caracterul urgent al situației. Comisia a profitat însă de experiența acumulată în urma schimburilor regulate cu părțile interesate și a aplicării Regulamentului privind sloturile orare și a modificărilor la acesta, care a inclus și consultări cu experți.

- **Evaluarea impactului**

Dat fiind caracterul urgent al situației, nu a fost efectuată o evaluare a impactului în temeiul normelor privind o mai bună legiferare. Motivele propunerii și un rezumat al rezultatelor consultării părților interesate sunt prezentate în prezenta expunere de motive.

- **Drepturi fundamentale**

Nu se aplică.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Nu se aplică.

5. ALTE ASPECTE

- **Planuri de punere în aplicare și măsuri de monitorizare, evaluare și raportare**

Comisia ar trebui să urmărească în continuare evoluția pandemiei de COVID-19 și a agresiunii militare a Rusiei împotriva Ucrainei, precum și impactul acestora asupra transportului aerian. După cum este prevăzut și în Regulamentul (UE) 2021/250, ar trebui să se confere Comisiei competența de a adopta un act delegat în vederea ajustării cerinței privind rata minimă de utilizare, după cum este necesar.

- **Explicații detaliate referitoare la prevederile specifice ale propunerii**

Definiția modificată a „noilor operatori” de la articolul 2 din Regulamentul privind sloturile orare se menține prin prelungirea perioadei de aplicare a acesteia, pentru ca mai mulți transportatori aerieni să poată fi considerați noi operatori și să obțină sloturi din gruparea de sloturi, permițându-se astfel mai multă concurență pe aeroporturi în contextul perioadei prelungite de reducere a obligației de utilizare a sloturilor orare, pe baza căreia transportatorii existenți de pe un aeroport și-au putut păstra mai ușor sloturile.

În plus, definiția „parametrilor de coordonare în contextul pandemiei de COVID-19” se menține prin prelungirea perioadei de aplicare a acesteia, iar articolul 8 alineatul (6a) se modifică.

În perioada de reducere a obligației de utilizare a sloturilor orare, transportatorii aerieni au folosit sloturi ad-hoc returnate în rezerva de sloturi de către operatorii existenți în vederea realocării temporare. Transportatorii care au folosit astfel de sloturi au contribuit la utilizarea eficientă a seriilor de sloturi relevante și au asigurat conectivitatea transportului de pasageri. Prin urmare, la articolul 8 se adaugă alineatul (2a), care acordă acestor transportatori aerieni prioritate la alocarea seriei în cauză în următoarea perioadă de planificare orară echivalentă, sub rezerva disponibilității capacității aeroportuare. În cazul în care mai mulți transportatori aerieni au utilizat sloturi din aceeași serie, prioritatea se acordă transportatorului care a utilizat cel mai mare număr de sloturi.

La articolul 10 alineatul (4) se adaugă un paragraf pentru a se aborda în mod specific impactul agresiunii militare a Rusiei împotriva Ucrainei. În acest paragraf se precizează că transportatorilor aerieni care dețin sloturi orare pe care le utilizau pentru a opera zboruri înspre/dinspre Ucraina și care sunt în prezent protejați în temeiul articolului 10 alineatul (4) litera (a) ar trebui să li se acorde o perioadă suplimentară de redresare de 16 săptămâni înainte de aplicarea oricărui prag de utilizare a sloturilor după redeschiderea spațiului aerian al Ucrainei. Aceasta deoarece este posibil ca cererea să fie grav afectată din cauza unor distrugerii semnificative ale infrastructurii de transport. Din același motiv, articolul 10a conferă Comisiei competențe delegate pentru a reduce rata de utilizare a sloturilor orare utilizate pe rutele dintre UE și Ucraina.

La articolul 10 alineatul (4), se elimină litera (e). În schimb, se adaugă un nou alineat, (4a), care include actuala excepție JNUS în cazul unor măsuri adoptate de autoritățile publice pentru a limita răspândirea COVID-19, care afectează grav transportul aerian. În plus, această

excepție este extinsă pentru a acoperi mai multe situații în care capacitatea pasagerilor de a zbura pe anumite rute este afectată semnificativ de măsurile adoptate de autoritățile publice ca răspuns la alte situații epidemiologice, tulburări politice și dezastre naturale. În aceste cazuri, transportatorii aerieni pot beneficia de o reducere a obligațiilor prevăzute de regula „folosești sau pierzi”. Totuși, acest avantaj este limitat, astfel încât să se evite orice efect nedorit [pentru detalii, a se vedea al treilea, al patrulea și al cincilea paragraf adăugate la noul alineat (4a)].

Al doilea paragraf de la noul alineat (4a) urmărește să clarifice modul în care coordonatorii de sloturi ar trebui să calculeze utilizarea sloturilor orare atunci când anumite sloturi dintr-o serie sunt protejate în temeiul primului paragraf: aceștia nu ar trebui să țină seama de sloturile protejate și să stabilească dacă au fost utilizate 80 % din sloturile rămase în respectiva serie. Această completare este necesară pentru a se asigura că efectul excepției privind neutilizarea justificată a sloturilor este limitat la perioada pentru care a fost instituită.

Al șaselea paragraf de la noul alineat (4a) urmărește să asigure o mai bună coordonare între coordonatorii de sloturi cu privire la aplicarea excepției privind neutilizarea justificată a sloturilor. Apariția variantei Delta în aprilie 2021 și a variantei Omicron în decembrie 2021 a arătat că aplicarea neuniformă a excepției JNUS de către diverși coordonatori de sloturi poate denatura în mod semnificativ condițiile de concurență echitabile între companiile aeriene. Prin urmare, în al șaselea paragraf se menționează că, în cazul în care majoritatea statelor membre adoptă măsuri care afectează grav capacitatea de a călători pentru majoritatea populației UE, toți coordonatorii pot aplica dispozițiile alineatului (4a) tuturor sloturilor orare pe durata în care sunt în vigoare aceste măsuri. În plus, la articolul 10 se adaugă alineatul (4c) pentru a se consolida rolul coordonatorilor în elaborarea de orientări comune și pentru a se spori transparența.

La articolul 10 se adaugă un nou alineat, (4b), pentru a clarifica faptul că excepțiile privind neutilizarea justificată a sloturilor prevăzute la articolul 10 alineatele (4) și (4a) nu includ transportatorii aerieni care figurează pe lista UE a transportatorilor aerieni care nu îndeplinesc standardele de siguranță și care fac obiectul unor sancțiuni sau care sunt înregistrați în state care fac obiectul unor sancțiuni.

La articolul 10a se aduc mai multe modificări. Alineatele (1)-(4) se elimină. Perioada în care se aplică noile norme de reducere a obligației de utilizare a sloturilor orare este stabilită între 29 octombrie 2022 și 26 martie 2024. Aceste date corespund datei de începere a sezonului de iarnă 2022/2023 și, respectiv, datei de încheiere a sezonului de iarnă 2023/2024 al Asociației Internaționale de Transport Aerian (IATA).

Articolul 10a alineatul (5) conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate în perioada de reducere suplimentară a obligației de utilizare a sloturilor orare pentru a modifica rata de utilizare în funcție de evoluția nivelurilor traficului, în cazul în care traficul aerian scade sub 80 % din nivelurile corespunzătoare din 2019 timp de patru săptămâni consecutive din cauza oricărei situații epidemiologice sau a agresiuni militare a Rusiei împotriva Ucrainei. Având în vedere rapiditatea cu care situația traficului aerian se poate schimba, ar trebui să fie posibilă adoptarea acestor acte delegate prin procedură de urgență [alineatul (2)].

Alineatul (5a) conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate în perioada de reducere suplimentară a obligației de utilizare a sloturilor orare pentru a modifica rata de utilizare a sloturilor folosite pe rutele dintre UE și Ucraina în funcție de evoluția nivelurilor traficului, cu scopul de a încuraja companiile aeriene să restabilească conectivitatea dintre regiuni.

Alineatul (7) de la articolul 10a modificat prevede că, în perioada de reducere a obligației de utilizare a sloturilor orare, un transportator aerian care nu intenționează să utilizeze un slot trebuie să îl pună la dispoziție pentru a fi realocat temporar altor transportatori aerieni, cu cel puțin trei săptămâni înainte de data planificată de utilizare a slotului respectiv. Scopul acestei dispoziții este de a-i ajuta pe alți transportatori care doresc să utilizeze ad-hoc astfel de sloturi. Respectivii transportatori aerieni ar trebui să aibă suficient timp pentru a-și planifica operațiunile și, de asemenea, pentru a se asigura că pasagerii, aeroporturile și furnizorii de servicii aeroportuare sunt informați în prealabil cu privire la operațiunile planificate ale acestora. În cazul în care nu respectă această dispoziție în mod repetat, transportatorii aerieni nu vor putea beneficia de o rată de utilizare a sloturilor orare mai mică de 80 %, indiferent de nivelul la care Comisia stabilește pragul de utilizare.

Litera (c) de la articolul 14 alineatul (6) se păstrează, pentru a permite coordonatorului să ia măsuri și să retragă sloturile în cazul în care un transportator aerian își încetează operațiunile pe aeroportul respectiv. În aceste cazuri, coordonatorul poate retrage imediat sloturile pe intervalul rămas din perioada de planificare orară, fără a fi nevoie să aștepte până la finalul perioadei respective, și le poate pune la dispoziție pentru realocare cât mai repede posibil.

La articolul 14 alineatul (6) se adaugă litera (d) pentru a permite coordonatorului să ia măsuri și să retragă sloturile transportatorilor de pe lista UE a transportatorilor aerieni care nu îndeplinesc standardele de siguranță și care fac obiectul unor sancțiuni sau care sunt înregistrați în state care fac obiectul unor sancțiuni.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**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
comunitare ca urmare a pandemiei de COVID-19**

(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 European⁷,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁸,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului⁹ a fost modificat de mai multe ori de la începutul pandemiei de COVID-19, întrucât, având în vedere nivelurile foarte reduse ale traficului aerian, transportatorii aerieni nu mai pot respecta cerința de a utiliza 80 % din sloturile orare dintr-o serie de sloturi pentru a păstra drepturile asupra seriei respective în următorul sezon corespunzător.
- (2) Cifrele publicate de Eurocontrol indică o revenire puternică a cererii de trafic aerian de la începutul perioadei de planificare orară pentru sezonul de vară 2022 și se preconizează că nivelul traficului aerian la începutul sezonului de planificare orară din iarna 2022/2023 va fi de aproximativ 90 % din cel înregistrat în 2019, conform scenariului de bază. Aceste cifre justifică revenirea, ca regulă generală, la pragul de 80 % în ceea ce privește utilizarea sloturilor, cu aplicarea unor excepții specifice în cazul neutilizării justificate a sloturilor.
- (3) Cu toate acestea, experiența a demonstrat că situația legată de virusul COVID-19 rămâne deosebit de incertă. Așa cum s-a întâmplat la sfârșitul anului 2021 cu Omicron, este posibil să apară noi variante ce pot provoca reacții bruște din partea statelor și a consumatorilor, care pot afecta traficul aerian. În plus, pe anumite piețe îndepărtate continuă să fie impuse măsuri sanitare care afectează grav traficul aerian.

⁷ JO C , , p. .

⁸ JO C , , p. .

⁹ 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).

- (4) Agresiunea militară a Rusiei împotriva Ucrainei are, la rândul ei, un impact asupra traficului aerian și asupra capacității transportatorilor aerieni de a-și utiliza sloturile orare, întrucât transportatorii aerieni din Uniune nu pot intra 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 într-un spațiu aerian ca urmare a unui conflict militar sunt circumstanțe independente de voința transportatorilor aerieni și îi pot determina să își anuleze în mod voluntar sau involuntar serviciile aeriene sau să își ajusteze orarele de zbor ca răspuns la aceste circumstanțe. Anulările voluntare protejează în mod special soliditatea financiară a transportatorilor aerieni și permit, în același timp, evitarea impactului negativ asupra mediului al zborurilor pe care transportatorii aerieni le efectuează doar cu scopul de a-și menține sloturile.
- (6) În aceste circumstanțe, transportatorii aerieni care nu își utilizează sloturile în conformitate cu rata de utilizare a sloturilor prevăzută în Regulamentul (CEE) nr. 95/93 nu ar trebui să își piardă automat drepturile de a utiliza seria de sloturi în cauză, prevăzute la articolul 8 alineatul (2) și la articolul 10 alineatul (2) din respectivul regulament, de care ar beneficia altminteri. Este oportun să se 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 companiilor aeriene la o capacitate aeroportuară limitată, promovând astfel concurența. Ajustarea normelor obișnuite privind utilizarea sloturilor orare prin reducerea ratei de utilizare sau prin extinderea excepțiilor privind neutilizarea justificată a sloturilor ar trebui să vizeze în mod strict situațiile în care reducerea obligației de utilizare a sloturilor orare este necesară și să nu creeze avantaje concurențiale neloiale pentru transportatorii care dețin sloturi istorice.
- (8) În special, este necesar să se asigure faptul că transportatorilor 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, fapt care ar aduce, la rândul său, beneficii în materie de conectivitate consumatorilor.
- (9) Prin urmare, este necesar să se prevadă, în conformitate cu aceste principii și pentru o durată limitată, condițiile în care transportatorii aerieni își păstrează drepturile asupra seriei 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 ca transportatorii aerieni implicați să elibereze capacitatea neutilizată. Perioada ar trebui să fie cuprinsă între 29 octombrie 2022 și 26 martie 2024, în conformitate cu previziunile Eurocontrol privind revenirea cererii de trafic aerian.
- (10) Este oportun ca definiția termenului „nou operator” să rămână extinsă pentru a se mări numărul de transportatori aerieni vizați, oferindu-se astfel mai multor transportatori aerieni ocazia de a își stabili și extinde operațiunile.
- (11) În perioada 29 octombrie 2022 – 26 martie 2024, 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 aborda impactul agresiunii militare a 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 Consiliului¹⁰, consecințele negative asupra capacității pasagerilor de a călători generate de posibilele restricții adoptate de autoritățile publice ale statelor membre sau ale țărilor terțe pentru a aborda situațiile epidemiologice, dezastrele naturale sau tulburările politice, 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 a asigura utilizarea eficientă a capacității aeroportuare, reducerea specifică a obligației de utilizare a sloturilor acordată pentru atenuarea efectelor impunerii restricțiilor menționate în considerentul 13 ar trebui să aibă o durată și un domeniu de aplicare limitate, pentru a se asigura faptul că efectul atenuării este limitat la perioada pentru care a fost justificată. Prin urmare, sloturile orare care fac obiectul unor astfel de măsuri de atenuare a restricțiilor menționate în considerentul 13 nu ar trebui incluse în procentul de utilizare a sloturilor menționat la articolul 8 alineatul (2) și la articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93.
- (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 215 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene 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 Comisiei¹¹. 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. Asociația europeană a coordonatorilor de aeroporturi (EUACA) ar trebui 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

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

restricțiilor menționate în considerentul 13. Aplicarea sau nu a măsurilor de atenuare este o informație importantă pentru transportatorii aerieni în vederea planificării orare. Prin urmare, ar trebui asigurată o comunicare transparentă din partea coordonatorilor.

- (17) Deși dispoziția privind măsurile de atenuare a restricțiilor menționate în considerentul 13 ar trebui interpretată în mod strict, întrucât reprezintă o excepție de la cerințele obișnuite de utilizare a sloturilor orare, în anumite cazuri poate fi nevoie de 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 aplice această dispoziție tuturor sloturilor orare deținute pe aeroporturile coordonate.
- (18) Pentru a aborda evoluția impactului pandemiei de COVID-19 și efectele directe ale agresiunii militare a Rusiei împotriva Ucrainei asupra traficului aerian, 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 Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea valorii procentuale a ratei de utilizare minime într-un interval specific și pentru orice perioadă de planificare orară din intervalul 29 octombrie 2022 – 26 martie 2024, în conformitate cu previziunile Eurocontrol privind revenirea cererii de trafic aerian.
- (19) Având în vedere impactul devastator al agresiunii militare a Rusiei împotriva Ucrainei și pentru a sprijini conectivitatea către sau dinspre Ucraina după încheierea acesteia, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea valorii procentuale a ratei de utilizare minime într-un interval specific pentru rutele dintre Uniune și Ucraina și pentru orice perioadă de planificare orară din intervalul 29 octombrie 2022 – 26 martie 2024.
- (20) 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 legiferare¹². 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.
- (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 rata de utilizare a sloturilor este redusă printr-un act delegat, transportatorii aerieni care nu respectă în mod repetat această cerință nu ar trebui să beneficieze de pragul redus.
- (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.

¹²

[JO L 123, 12.5.2016, p. 1.](#)

- (23) Interdicția impusă transportatorilor aerieni de a zbura în spațiul aerian al Uniunii în contextul aplicării măsurilor restrictive adoptate în temeiul articolului 215 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene sau a unei interdicții de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 474/2006 poate 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 stimulează 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 de timp în scopul de a atenua efectele crizei COVID-19 și ale agresiunii militare a 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 Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestui obiectiv.
- (25) Având în vedere urgența impusă de circumstanțele excepționale legate de pandemia de COVID-19 și de agresiunea militară a Rusiei împotriva Ucrainei, se consideră adecvat să se invoce o excepție de la termenul de opt săptămâni menționat la articolul 4 din Protocolul nr. 1 privind rolul parlamentelor naționale în Uniune, anexat la Tratatul privind Uniunea Europeană, la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene 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. La articolul 2 litera (ba), partea introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„în perioada menționată la articolul 10a alineatul (5), «nou operator» înseamnă:”;

2. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

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

„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:

„În perioada menționată la articolul 10a alineatul (5) 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 («perioada de planificare orară de referință») trebuie alocată, 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 modifica programarea sloturilor solicitate sau alocate pentru perioada specificată la articolul 10a alineatul (5) sau le poate anula după ce audiază transportatorul aerian în cauză. În acest context, coordonatorul trebuie să țină seama de normele și orientările complementare menționate la alineatul (5) de la prezentul articol, în condițiile prevăzute la respectivul alineat.”;

3. Articolul 10 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (2a) se abrogă;

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

(i) primul paragraf se modifică după cum urmează:

– litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) procedură judiciară referitoare la aplicarea articolului 9 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 exploatării 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 agresiunii militare a Rusiei împotriva Ucrainei și distrugerea de infrastructuri critice afectează atât capacitatea de a furniza servicii aeriene, cât și cererea, coordonatorii trebuie să aplice dispozițiile primului paragraf litera (a) pentru rutele dintre Uniune și Ucraina pe durata închiderii spațiului aerian și pe parcursul unei perioade de redresare suplimentare de 16 săptămâni. Coordonatorul are obligația să informeze Comisia cu privire la data de începere și de încheiere a perioadei de 16 săptămâni.”

(c) se introduc următoarele alineate (4a), (4b) și (4c):

„(4a) În perioada menționată la articolul 10a alineatul (5), 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 din 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 viabilității sau a posibilității de a călători sau asupra cererii pe rutele în cauză și ca 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, în cazul în care impedimentul este legat de oricare dintre următoarele motive, dar fără a se limita la acestea:

- 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 exploatării unui serviciu aerian, inclusiv închiderea serviciilor de ospitalitate și publice, inclusiv a serviciilor de transport, care conduc la o scădere drastică a cererii la fiecare 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 fiecare capăt al rutei;
- (c) restricții privind deplasările echipajelor companiilor aeriene, care împiedică în mod semnificativ funcționarea serviciilor aeriene dinspre sau înspre 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 recunoscute de Uniune.

În cazul în care neutilizarea unui slot este justificată de restricțiile menționate la primul paragraf, coordonatorii au obligația de a nu lua în considerare slotul respectiv și de a aplica procentul de utilizare a sloturilor menționat la articolul 8 alineatul (2) și la articolul 10 alineatul (2) sloturilor rămase din serie.

Prezentul alineat se aplică în perioada în care se aplică restricțiile menționate la primul paragraf și pe parcursul unei perioade suplimentare de până la șase săptămâni, în limitele menționate la al patrulea și al cincilea 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.

Pe baza unei decizii unanime a coordonatorilor și după notificarea Comisiei, coordonatorii pot aplica prezentul alineat tuturor sloturilor deținute pe aeroporturile coordonate din Uniune în cazul în care o majoritate a statelor membre care reprezintă majoritatea populației Uniunii aplică restricțiile menționate la primul paragraf pe parcursul unei părți substanțiale a perioadei de planificare orară, făcând ca traficul aerian din Uniune să fie în mare măsură neviabil sau conducând la condiții de concurență inechitabile.

(4b) Alineatele (4) și (4a) nu se aplică transportatorilor aerieni ale căror operațiuni sunt împiedicate de măsuri restrictive adoptate în temeiul articolului 215 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, inclusiv cele în vigoare la [data intrării în vigoare a prezentului regulament], și nici transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii, enumerați în anexa A sau B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei*.

(4c) 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 trebuie să publice și să actualizeze 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).”;

4. Articolul 10a se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 10a

Alocarea sloturilor orare ca răspuns la criza COVID-19 și la agresiunea militară a Rusiei împotriva Ucrainei”;

(b) alineatele (1)-(4) se elimină;

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

„(5) În perioada 29 octombrie 2022 – 26 martie 2024, atunci când datele publicate de Eurocontrol indică în mod clar faptul că traficul aerian săptămânal din fiecare dintr-un număr de patru săptămâni consecutive scade sub 80 % din nivelurile înregistrate în aceleași săptămâni din 2019, din cauza COVID-19, a altor situații epidemiologice sau ca efect direct al agresiunii militare a Rusiei împotriva Ucrainei și că, pe baza previziunilor în materie de trafic ale Eurocontrol, este probabil ca reducerea nivelului traficului aerian să persiste în comparație cu nivelul înregistrat în perioada corespunzătoare din 2019, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 12a pentru a modifica valoarea procentuală menționată la articolul 8 alineatul (2) și la articolul 10 alineatul (2) cu o valoare cuprinsă între 0 % și 70 % pentru orice perioadă de planificare orară din intervalul de timp menționat la prezentul alineat. Atunci când previziunile Eurocontrol în materie de trafic aerian se apropie de nivelurile din 2019 și majoritatea indicatorilor arată că traficul aerian s-a stabilizat, Comisia alege o valoare mai mare din intervalul respectiv. În acest scop, 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, planificări orare ale

companiilor aeriene, dimensiune a flotei, utilizare a flotei și factori de încărcare;

- (c) măsurile adoptate de autoritățile publice în legătură cu o 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 interdicției impuse transportatorilor aerieni din Uniune de a intra într-un spațiu 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 alte situații epidemiologice caracterizate printr-o contagiozitate ridicată și susceptibile de a provoca o scădere drastică a transportului aerian.”;

(d) se introduce următorul alineat (5a):

„(5a) În perioada menționată la alineatul (5), în cazul în care constată că, din cauza distrugerii infrastructurii și a impactului asupra condițiilor de viață ca urmare a agresiunii militare a 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 adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 12a pentru a modifica valoarea procentuală menționată la articolul 8 alineatul (2) și la articolul 10 alineatul (2) cu o valoare cuprinsă între 0 % și 70 % pentru sloturile utilizate pe rutele înspre sau dinspre Ucraina, pentru orice perioadă de planificare orară din intervalul de timp menționat la alineatul (5). Atunci când previziunile Eurocontrol în materie de trafic aerian se apropie de nivelurile din 2019 și majoritatea indicatorilor arată că traficul aerian s-a stabilizat, Comisia alege o valoare mai mare din intervalul respectiv. În acest scop, 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 materie de rezervări anticipate și planificări orare ale companiilor aeriene;
- (c) redirectionările 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.”;

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

„(6) Atunci când, în cazul unui impact de durată al COVID-19, al altor situații epidemiologice sau al efectelor directe ale agresiunii militare a 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 perioada menționată la alineatul (5), transportatorii aerieni trebuie să pună la dispoziția coordonatorului orice slot pe care nu intenționează să îl utilizeze, pentru a fi realocat altor transportatori aerieni, cu cel puțin trei săptămâni înainte de data planificată a utilizării slotului respectiv. 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 a utilizat întreaga serie de sloturi 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 12a, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 10a se conferă Comisiei până la 26 martie 2024.”;

6. La articolul 14, alineatul (6) se modifică după cum urmează:

(a) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) În perioada menționată la articolul 10a alineatul (5), 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 are obligația de a îi reține transportatorului aerian respectiv seria de sloturi în cauză pentru perioada de planificare orară rămasă și de a o plasa în gruparea de sloturi, după ce l-a audiat pe respectivul transportator aerian.”;

(b) se adaugă următoarea literă (d):

„(d) În perioada menționată la articolul 10a alineatul (5), 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 215 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, inclusiv al celor în vigoare la [data intrării în vigoare a prezentului regulament], sau un transportator aerian care face obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii în conformitate cu 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 are obligația de a îi reține transportatorului aerian respectiv seria de sloturi în cauză pentru perioada de planificare orară rămasă și de a o plasa în gruparea de sloturi, după ce l-a audiat pe respectivul transportator aerian.”.

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,
Președinta

Pentru Consiliu,
Președintele