COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 16.12.2020
COM(2020) 818 final

2020/0358 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ŞI 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)

{SWD(2020) 341 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Regulamentul (CEE) nr. 95/93[1] (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”).

Scăderea cererii de transport de pasageri, cauzată de pandemia de COVID-19, a dus la modificări semnificative în orarul transportatorilor aerieni începând cu 1 martie 2020, care au avut ca rezultat scăderea ratei de utilizare a sloturilor pe aeroporturile coordonate, cu mult sub pragul de 80 % impus de Regulamentul privind sloturile orare.

Pentru a aborda acest aspect, Uniunea Europeană a adoptat, la 30 martie 2020, o modificare a Regulamentului privind sloturile orare pentru a oferi o derogare de la regula „folosești sau pierzi” pe întreaga perioadă de planificare orară pentru sezonul de vară 2020, care s-a încheiat la 24 octombrie 2020. Prin respectiva modificare s-a conferit, de asemenea, Comisiei competența de a prelungi perioada acoperită de derogare, prin adoptarea unuia sau a mai multor acte delegate. La 14 octombrie 2020, Comisia a adoptat un act delegat prin care perioada de derogare de la regula „folosești sau pierzi” a fost prelungită până la sfârșitul perioadei de planificare orară pentru sezonul de iarnă 2020/2021, și anume până la 27 martie 2021.

Așa cum era de așteptat, scăderea cererii de transport de pasageri s-a menținut pe toată perioada de planificare orară pentru vara 2020. Datele Eurocontrol identifică startul scăderii traficului în Spațiul Economic European (SEE) în săptămâna 11, cu o reducere de 17 % comparativ cu aceeași săptămână din 2019. Traficul aerian a continuat să scadă vertiginos până la o reducere cu 59 % și, respectiv, 82 % comparativ cu 2019 în săptămânile 12 și, respectiv, 13. Valorile cele mai joase s-au înregistrat în săptămânile 15 și 16 (scădere cu 89 %). Factorul mediu de încărcare într-un eșantion de 10 transportatori aerieni europeni a scăzut de la 80 % în săptămâna 9 la 26 % în săptămâna 15. Nu doar că transportatorii aerieni au efectuat mai puține zboruri, dar și zborurile rămase au fost, la rândul lor, subrezervate în comparație cu 2019. În săptămâna 23, când traficul aerian în interiorul UE s-a redeschis în mare parte, factorul mediu de încărcare a revenit la 44 %. În aceeași săptămână din 2019, factorul mediu de încărcare al acelorași transportatori aerieni varia între 75 % (săptămâna 4) și 86 % (săptămâna 16). La jumătatea lunii noiembrie a anului 2020, traficul aerian a înregistrat o scădere cu 65 % față de aceeași săptămână din 2019.

Conform celor mai recente previziuni ale Eurocontrol, traficul aerian din februarie 2021 ar urma să se situeze la doar jumătate din nivelul înregistrat în februarie 2020. Nu se știe care va fi evoluția după acest termen, dar nu sunt semne că cererea va reveni, în sezonul de vară 2021, la un nivel măcar apropiat de cel al ultimilor ani.

[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.

În același timp, trebuie reamintit faptul că obiectivul regulii „folosești sau pierzi” este de a asigura utilizarea cât mai eficientă a capacității aeroportuare în vederea maximizării beneficiilor pentru un număr cât mai mare de utilizatori și în vederea creării posibilității ca pasagerii să profite de avantajele oferite de o piață a aviației competitivă și de conectivitate. Într-adevăr, derogarea de la regula „folosești sau pierzi” a sprijinit transportatorii aerieni în această perioadă marcată de o lipsă a cererii și de restricții fără precedent în materie de transport aerian, evitând totodată impactul negativ asupra mediului al zborurilor cu factor de încărcare zero sau aproape zero, efectuate doar cu scopul menținerii sloturilor orare corespunzătoare. Trebuie luat în considerare însă și impactul negativ al unei noi prelungiri a derogării. Actuala derogare are ca efect înghețarea concurenței la nivelul din 2019, fără nicio cerință de utilizare eficientă a capacității, deoarece dispozițiile acestei derogări s-au dovedit a fi insuficiente pentru a asigura că alți transportatori aerieni, capabili să opereze, pot obține sloturile necesare. Pentru perioada care începe la peste un an de derogare de la regula „folosești sau pierzi” (de la 1 februarie 2020 până la 27 martie 2021), perioadă în care transportatorii aerieni își păstrează drepturile dobândite asupra sloturilor din 2019 până la sfârșitul perioadei de planificare orară pentru sezonul de iarnă 2021/2022, este timpul să se prevadă o cale de revenire la aplicarea normală a regulii „folosești sau pierzi”. Revenirea la normal nu ar trebui să fie bruscă, pentru a se evita destabilizarea pieței aviației în detrimentul transportatorilor aerieni, al conectivității, al consumatorilor din UE și al mediului. Revenirea la normal ar trebui să aibă loc în conformitate cu creșterile viitoare ale nivelurilor de trafic spre nivelurile din 2019 sau printr-o stabilizare a traficului aerian într-un nou context al pieței.

Prin urmare, se propune să se revină la aplicarea normală a cerințelor de utilizare a sloturilor conform Regulamentului privind sloturile orare începând cu perioada de planificare orară de vară 2021, dar să se stabilească o rată de 40/60 în loc de 80/20. Cu alte cuvinte, transportatorii aerieni ar urma să aibă obligația de a utiliza 40 % dintr-o anumită serie de sloturi pentru a-și păstra prioritatea în privința utilizării acesteia în următoarea perioadă de planificare orară echivalentă. Această ajustare ar proteja în mod proporțional drepturile istorice în perioada de scădere masivă a cererii de trafic aerian cauzată de pandemia de COVID-19 și ar contribui la evitarea impactului negativ asupra mediului al zborurilor cu factor de încărcare zero sau aproape zero, efectuate doar cu scopul menținerii sloturilor orare corespunzătoare. În plus, ea ar permite utilizarea mai eficientă a capacității aeroportuare în beneficiul pasagerilor și al conectivității.

Pe baza experienței, prezenta propunere de reducere a obligației de utilizare a sloturilor orare include condiții pentru a asigura că perioada de reducere a obligației rămâne compatibilă cu utilizarea optimă a unei capacități aeroportuare limitate și că, totodată, contribuie la protecția concurenței, în interesul pasagerilor. Reducerea obligației de utilizare a sloturilor ar trebui să vizeze transportatorii aerieni care intenționează ca, imediat ce se constată o revenire suficientă a cererii, iar zborurile sunt din nou rentabile din punct de vedere economic, să își utilizeze sloturile asupra cărora au drepturi dobândite. Prin urmare, seriile de sloturi nou-alocate pentru prima dată unui transportator aerian, adică seriile de sloturi pentru care transportatorul aerian nu are drepturi dobândite ca urmare a unei utilizări prealabile, nu ar trebui să fie facă obiectul măsurii de reducere, deoarece transportatorii aerieni respectivi ar fi solicitat astfel de sloturi suplimentare știind că cererea de trafic aerian este scăzută din cauza pandemiei de COVID-19 și că seriile de sloturi corespunzătoare sunt exceptate de la aplicarea normală a regulii „folosești sau pierzi”. Prin urmare, transportatorii aerieni care obțin astfel de serii de sloturi pentru prima dată vor trebui să utilizeze cel puțin 80 % din seria de sloturi nou-alocată pentru a beneficia de prioritate în următoarea perioadă de planificare orară echivalentă. Această abordare corespunde acordului voluntar dintre aeroporturi, transportatorii aerieni și

coordonatorii de sloturi cu privire la funcționarea derogării actuale în ceea ce privește sloturile orare pentru perioada de planificare orară de iarnă 2020/2021 și ulterior[2].

Regula „folosești sau pierzi” (și anume, cerința de a utiliza cel puțin 80 % din seria de sloturi) ar trebui să se aplice în continuare și în cazul schimbului de sloturi prevăzut la articolul 8a alineatul (1) litera (c), în cazul în care schimbul este însoțit de o eventuală compensație financiară sau de altă natură. Intenția este să se prevină plata unei remunerații pentru valoarea inerentă reducerii obligației de utilizare a sloturilor. Pe de altă parte, schimburile fără compensație financiară sau de altă natură, efectuate pentru îmbunătățirea programării sloturilor, de exemplu, nu ar împiedica aplicarea măsurii de reducere a obligației de utilizare în cazul sloturilor respective. Acest lucru ar fi valabil, de exemplu, și în cazul sloturilor transferate ca urmare a unor decizii adoptate de autoritățile publice în temeiul legislației naționale sau al legislației UE în domeniul concurenței (a se vedea articolul 8b din Regulamentul privind sloturile orare).

Propunerea include un termen în care, pentru a beneficia de reducere, transportatorii aerieni trebuie să returneze coordonatorului sloturile nedorite. Un termen de trei săptămâni înainte de data programată de utilizare a respectivului slot va permite aeroporturilor și altor furnizori de servicii aeroportuare să aibă vizibilitate asupra capacității necesare și a volumului de operațiuni preconizat, astfel încât să se asigure că pun la dispoziție infrastructura, facilitățile și personalul adecvate. Acest termen permite totodată altor transportatori aerieni să estimeze capacitatea aeroportuară disponibilă, în cazul în care doresc să o utilizeze pentru a efectua zboruri. Cu cât sloturile sunt puse mai repede la dispoziție spre realocare, cu atât este mai probabil ca alți transportatori aerieni să le poată utiliza. Normele cuprinse în prezenta propunere acoperă atât realocarea temporară pentru sezonul în cauză (fără ca transportatorul căruia i-au fost realocate aceste sloturi să beneficieze de drepturi dobândite), cât și realocarea permanentă, și anume atunci când transportatorul aerian care a returnat sloturile în gruparea de sloturi nu are în vedere utilizarea lor în următoarea perioadă de planificare orară echivalentă. În acest caz, transportatorilor aerieni care au utilizat cel puțin cinci astfel de sloturi ar trebui să li se acorde prioritate față de alți transportatori solicitanți și față de noii operatori asupra întregii serii inițiale de sloturi ale transportatorilor care le-au returnat în gruparea de sloturi.

De asemenea, este necesar să se clarifice în ce condiții ar putea retrage coordonatorii sloturi de la transportatorii aerieni. Atunci când un coordonator stabilește, pe baza informațiilor de care dispune, că un transportator aerian și-a încetat operațiunile pe un aeroport și că nu mai poate utiliza sloturile care i-au fost alocate, sloturile respective ar trebui returnate imediat în gruparea de sloturi și puse la dispoziție pentru a fi realocate altor transportatori aerieni, antrenând, pentru compania aeriană care părăsește aeroportul, pierderea drepturilor istorice asupra respectivelor sloturi.

Pe baza informațiilor actuale puse la dispoziție de Eurocontrol, se poate presupune în mod rezonabil că situația din prezent, caracterizată de o scădere excepțională a cererii, va continua cel puțin până la începutul perioadei de planificare orară de vară 2021. În acest context de incertitudine, este posibil, de asemenea, ca perioada marcată de o cerere excepțional de scăzută să dureze până la perioada de planificare orară de iarnă 2024/2025 inclusiv, conform

[2] „Acord între transportatorii aerieni, aeroporturi și coordonatorii de sloturi privind condițiile care trebuie aplicate unei prelungiri a derogării în ceea ce privește sloturile orare pentru întregul sezonul de iarnă 2020 în emisfera nordică”: https://www.euaca.org/up/files/NW20%20EU%20Slot%20Waiver%20-%20Common%20proposal%20airlines%20-%20airports%20-%20slots%20coordinators.pdf.

previziunilor asociațiilor transportatorilor aerieni și ale aeroporturilor, cum ar fi ACI Europe și IATA.

Prin urmare, în aceste circumstanțe, Regulamentul privind sloturile ar trebui modificat pentru a proteja în continuare drepturile dobândite ale transportatorilor aerieni asupra seriilor de sloturi care nu au fost utilizate la rata normală de 80 % în perioada în care piața aviației a fost afectată de pandemia de COVID-19. Reducerea obligației de utilizare a sloturilor orare ar fi prelungită pentru încă un sezon, pe lângă prelungirea prevăzută în Regulamentul delegat (UE) 2020/1477 al Comisiei, și ar acoperi astfel perioada cuprinsă între 28 martie 2021 și 30 octombrie 2021. Această măsură ar reduce rata de utilizare a sloturilor de la 80 % la 40 %. În plus, modificarea ar conferi Comisiei competențe delegate în vederea unei noi prelungiri a duratei reducerii obligației de utilizare a sloturilor orare după perioada de planificare orară pentru sezonul de vară 2021 și, de asemenea, în vederea unei noi ajustări a ratei de utilizare a sloturilor pe baza mai multor indicatori, cum ar fi datele efective și prognozate privind traficul aerian, factorii de încărcare și utilizarea flotei. Comisia ar urma să adopte acte delegate, atunci când este necesar, pentru a ajusta rata de utilizare a sloturilor pentru orice perioadă de planificare orară începând cu iarna 2021/2022 până în iarna 2024/2025 inclusiv.

Procesul de alocare a sloturilor are loc cu mult înaintea perioadei de planificare orară respective. Prin urmare, transportatorii aerieni, aeroporturile și alți furnizori de servicii ar trebui să cunoască din timp normele aplicabile unei anumite perioade de planificare orară. În același timp, cunoașterea din timp a normelor respective îi încurajează pe aceștia să returneze de timpuriu coordonatorului sloturile pe care nu intenționează să le utilizeze. Prin urmare, Comisia ar trebui să adopte actele delegate relevante înainte de finalizarea procesului de alocare a sloturilor.

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

Regulamentul privind sloturile orare oferă transportatorilor aerieni o reducere a obligațiilor prevăzute de normele de utilizare a sloturilor, care sunt în prezent problematice pentru transportatorii aerieni din cauza pandemiei de COVID-19. Regulamentul conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate prin care poate fi modificată doar perioada de aplicare a actualei derogări. Perioadele prelungite de reducere a obligațiilor prevăzute de normele de utilizare a sloturilor conduc la denaturări ale concurenței, care au impact asupra conectivității transportului de pasageri, asupra ocupării forței de muncă și asupra calității locurilor de muncă din sectorul aviației și generează probleme specifice pentru aeroporturi și furnizorii de servicii. În același timp, o revenire bruscă la regula obișnuită „folosești sau pierzi” ar risca să genereze o sarcină financiară suplimentară pentru transportatorii aerieni și ar putea avea un efect negativ nedorit asupra mediului, ca urmare a zborurilor cu factor de încărcare zero sau aproape zero, operate de transportatorii aerieni doar cu scopul menținerii sloturilor orare corespunzătoare. Prin urmare, Regulamentul privind sloturile orare ar trebui modificat pentru a atenua efectele pandemiei de COVID-19, pentru a oferi securitate juridică transportatorilor aerieni și 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 pun în pericol soliditatea financiară a acestora și are 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 descurajează transportatorii aerieni să efectueze zboruri cu factor de încărcare zero sau aproape zero 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 Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. 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 să impună condiții pentru reducerea obligației de utilizare a sloturilor orare și să modifice rata de utilizare a sloturilor în funcție de nivelul 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 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, și 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 actualei derogări în ceea ce privește sloturile 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

Conform articolului 10a alineatul (5) din Regulamentul privind sloturile orare, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2020/459, Comisia trebuie să prezinte Parlamentului European și Consiliului, până la 15 septembrie 2020, un raport de sinteză cu privire la situația traficului aerian. Pentru a culege date și alte informații, serviciile Comisiei au comunicat cu regularitate cu transportatorii aerieni, aeroporturile, coordonatorii de sloturi ai aeroporturilor și cu asociațiile acestora, pentru a monitoriza evoluția situației traficului aerian, pentru a evalua impactul pandemiei de COVID-19 asupra cererii de transport aerian și a nivelului traficului aerian și pentru a determina eficacitatea derogării în ceea ce privește sloturile orare.

Raportul publicat la 14 septembrie 2020 evaluează punerea în aplicare a derogării în ceea ce privește sloturile orare și identifică unele deficiențe. Nu a fost efectuată o evaluare în conformitate cu normele privind o mai bună legiferare, dată fiind urgența de a adopta norme care să ofere în timp util transportatorilor o relaxare adecvată a regulii „folosești sau pierzi”, având în vedere consecințele persistente ale pandemiei de COVID-19 asupra traficului aerian.

- **Consultări cu părțile interesate**

Dat fiind caracterul urgent al chestiunii, nu au fost organizate consultări formale cu părțile interesate. Comisia a publicat o foaie de parcurs pentru observații și o consultare publică pe portalul privind o mai bună legiferare, la care părțile interesate au putut răspunde în perioada 1-28 septembrie 2020. Dat fiind caracterul urgent al chestiunii, perioada de consultare a fost scurtată de la 12 săptămâni, prevăzute în mod obișnuit, la patru săptămâni. În același interval de timp au fost lansate o consultare specifică și solicitări de date.

- **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 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. Propunerea este însoțită de un document de lucru al serviciilor Comisiei. Acesta prezintă consecințele aplicării regulii „folosești sau pierzi” în contextul pandemiei de COVID-19, informații referitoare la funcționarea derogării în ceea ce privește sloturile orare de la intrarea sa în vigoare și descrie deficiențele apărute pe piața aviației. În plus, documentul abordează eliminarea treptată a reducerii obligației de utilizare a sloturilor orare, care ar urma să fie legată de reluarea treptată a traficului aerian. Acesta prezintă o cale preferată de urmat pentru remedierea deficiențelor și evaluează consecințele probabile ale acesteia.

- **Drepturi fundamentale**

Nu se aplică.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Nu se aplică.

5. ALTE ELEMENTE

- **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 impactul acesteia asupra transportului aerian. După cum este prevăzut și în Regulamentul (UE) 2020/459, ar trebui să se confere Comisiei competența de a adopta un act delegat pentru prelungirea perioadelor vizate de măsură, precum și de a ajusta cerința privind rata minimă de utilizare, după cum este necesar.

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

La articolul 2 din Regulamentul privind sloturile orare se adaugă o nouă definiție temporară a „noilor operatori”, 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 ratei de utilizare reduse pe baza căreia transportatorii existenți de pe un aeroport pot să își păstreze mai ușor sloturile.

În plus, se adaugă o nouă definiție, a „parametrilor de coordonare în contextul pandemiei de COVID-19”, iar la articolul 8 se introduce alineatul (6a) pentru a se aborda posibilitatea ca măsurile sanitare specifice luate pe un aeroport ca urmare a pandemiei de COVID-19 să determine reducerea capacității disponibile pe aeroportul respectiv, ceea ce înseamnă că nu toate sloturile pot fi utilizate la orele pentru care au fost alocate. Coordonatorii ar trebui să poată reprograma sau anula sloturile alocate sau solicitate care nu pot fi acordate, după discutarea acestui aspect cu transportatorii aerieni afectați. Asociațiile de transportatori aerieni, aeroporturi și coordonatori de sloturi au discutat în legătură cu cel mai bun mod de a aborda aceste situații, ținând cont de diferitele interese comerciale. Coordonatorii ar trebui să ia în considerare aceste bune practici sub formă de orientări sectoriale sau norme locale dacă ele respectă principiul transparenței și al nediscriminării și dacă nu pun la îndoială independența coordonatorilor.

În cazul în care au fost puse la dispoziție sloturi, într-o anumită perioadă de planificare orară, de către transportatorii care dețin drepturi istorice asupra seriei de sloturi relevante, transportatorii care au folosit astfel de sloturi vor contribui probabil la utilizarea eficientă a seriei de sloturi relevante în perioadele de planificare orară ulterioare. Prin urmare, la articolul 8 se adaugă un nou alineat, (2a), care acordă acestor transportatori aerieni prioritate la alocarea seriei în cauză în următoarea perioadă de planificare orară echivalentă, cu condiția ca transportatorul aerian care deținea inițial drepturi istorice asupra seriei respective să nu solicite sloturile și ca transportatorul solicitant să fi utilizat cinci dintre sloturile care alcătuiesc seria. Pentru a se evita fragmentarea capacității și a orarului aeroportului, transportatorului aerian căruia i se acordă prioritate ar trebui să i se aloce întreaga serie din care fac parte sloturile utilizate. 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 o nouă literă, (e), pentru a se aborda situația în care capacitatea pasagerilor de a zbura pe anumite rute este afectată semnificativ de măsurile adoptate de autoritățile publice pentru a limita răspândirea pandemiei de COVID-19 (de exemplu, restricții privind drepturile de trafic, privind pasagerii și/sau echipajele aeronavelor, închiderea frontierelor), după finalizarea procesului de alocare a sloturilor pentru un sezon viitor. În aceste cazuri, transportatorii aerieni pot beneficia de o reducere a obligațiilor prevăzute de regula „folosești sau pierzi” (astfel cum a fost modificată). Totuși, acest avantaj este limitat, astfel încât să se evite orice efect nedorit [pentru detalii, a se vedea cele patru noi paragrafe adăugate la articolul 10 alineatul (4)].

La articolul 10a se aduc mai multe modificări. Perioada actualei derogări prevăzute la articolul 10a [adoptată prin Regulamentul (UE) 2020/459 din martie 2020] a fost prelungită până la 27 martie 2021, prin Regulamentul delegat (UE) 2020/1477, adoptat la 14 octombrie 2020. În această perioadă, în scopul evaluării drepturilor de prioritate, coordonatorii trebuie să considere că sloturile alocate pentru perioada cuprinsă între 1 martie 2020 și 27 martie 2021 au fost utilizate de transportatorul aerian căruia îi fuseseră alocate inițial. Se menține o perioadă de reducere suplimentară a obligației de utilizare a sloturilor pentru zborurile între UE și Republica Populară Chineză sau între UE și Regiunea Administrativă Specială Hong Kong a Republicii Populare Chineze (începând cu 23 ianuarie 2020).

Un nou alineat, (2a), propus la articolul 10a prevede că pentru o serie de sloturi alocate pentru perioada cuprinsă între 28 martie 2021 și 30 octombrie 2021, transportatorii aerieni vor avea dreptul asupra aceleiași serii de sloturi în următoarea perioadă de planificare orară echivalentă în cazul în care au utilizat 40 % din sloturile seriei respective.

Litera (a) a noului alineat, (3a), de la articolul 10a limitează sfera de aplicare a reducerii obligației de utilizare aplicabilă sloturilor alocate în temeiul articolului 10 alineatul (2) din Regulamentul privind sloturile orare. Se propune ca sloturile care alcătuiesc o serie și care au fost nou-alocate pentru perioada de planificare orară respectivă să nu fie acoperite de măsura de reducere, fiind necesară utilizarea acestora în proporție de 80 % pentru ca transportatorul care le utilizează să aibă dreptul la aceeași serie în următoarea perioadă de planificare orară echivalentă.

Articolul 10a alineatul (3a) litera (b) prevede că sloturile al căror schimb a fost însoțit de o compensație financiară sau de altă natură nu intră în sfera de aplicare a reducerii obligației de utilizare a sloturilor. Acest lucru este important pentru a se asigura că valoarea reducerii nu este inclusă într-o tranzacție sau închiriere secundară a unui slot către un alt transportator aerian. Această dispoziție nu are efect retroactiv, adică sloturile care au fost tranzacționate și care au fost utilizate de transportatorul aerian „cumpărător” începând cu perioada de planificare orară echivalentă anterioară (sau mai devreme) sunt eligibile pentru măsura de reducere.

La articolul 10a se introduce un nou alineat, (7), care 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 transportatorilor aerieni.

Articolul 10a alineatul (4) conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate pentru o nouă prelungire a perioadei de reducere a obligației de utilizare a sloturilor, în cazul în care pandemia de COVID-19 nu este depășită și continuă să aibă un impact negativ asupra sectorului transportului aerian, inclusiv asupra drepturilor dobândite istorice. De asemenea, Comisia este împuternicită să modifice rata de utilizare în funcție de evoluția nivelurilor traficului. Având în vedere răspândirea rapidă a pandemiei, actele delegate ar trebui adoptate prin procedură de urgență.

La articolul 14 alineatul (5) se adaugă un nou paragraf care prevede un sistem de sancțiuni și măsuri în cazul nerespectării dispozițiilor noului alineat, (7), de la articolul 10a.

Noua literă, (c), de la articolul 14 alineatul (6) permite coordonatorului să ia măsuri și să retragă sloturile în cazul 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.

2020/0358 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ŞI 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 European[3],

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor[4],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

(1) Pandemia de COVID-19 a condus la o scădere bruscă a traficului aerian, din cauza reducerii semnificative a cererii și a măsurilor directe luate de statele membre și de țările terțe în vederea limitării răspândirii pandemiei. Impactul asupra transportatorilor aerieni a fost dăunător începând cu 1 martie 2020 și, în perspectivă, este posibil ca acest impact negativ să continue până în iarna 2024/2025 inclusiv.

(2) Aceste circumstanțe sunt independente de voința transportatorilor aerieni și i-au determinat să își anuleze în mod voluntar sau involuntar serviciile aeriene ca răspuns la respectivele circumstanțe. Anulările voluntare protejează în mod special soliditatea financiară a transportatorilor aerieni și permit, în același timp, evitarea impactului negativ asupra mediului al zborurilor cu factor de încărcare zero sau aproape zero, pe care transportatorii aerieni le efectuează doar cu scopul de a-și menține sloturile.

(3) Cifrele publicate de Eurocontrol, care este administratorul de rețea pentru funcțiile de rețea de trafic aerian ale Cerului unic european, indică o scădere continuă a traficului aerian de aproximativ 74 % la jumătatea lunii iunie 2020, față de aceeași perioadă a anului precedent.

(4) Luându-se în considerare rezervările anticipate cunoscute, previziunile Eurocontrol și previziunile epidemiologice, nu se poate preconiza când ar urma să se încheie perioada de cerere extrem de scăzută cauzată de pandemia de COVID-19. Conform ultimelor previziuni ale Eurocontrol, traficul aerian din februarie 2021 va fi de aproximativ

[3] JO C , , p. .
[4] JO C , , p. .

jumătate din nivelul înregistrat în februarie 2020. Previziunile pentru perioada care urmează după această dată se bazează pe o serie de factori necunoscuți, cum ar fi disponibilitatea unui vaccin împotriva COVID-19. 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 al Consiliului[5] 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), de care ar beneficia altminteri. Ar trebui să se stabilească norme specifice în acest sens.

(5) În același timp, normele respective ar trebui să abordeze potențialele efecte negative asupra concurenței în rândul transportatorilor aerieni. În special, ar trebui să se asigure că transportatorilor aerieni pregătiți să furnizeze servicii li se oferă posibilitatea de a prelua capacitatea neutilizată în perspectiva menținerii sloturilor respective pe termen lung. Ar trebui să se mențină astfel motivația transportatorilor aerieni de a utiliza capacitatea aeroportuară, ceea ce este de asemenea în beneficiul consumatorilor.

(6) Prin urmare, este necesar să se definească, în conformitate cu aceste principii și pentru o perioadă limitată de timp, condițiile în care transportatorii aerieni își păstrează drepturile asupra seriei de sloturi, astfel cum sunt prevăzute la articolul 8 alineatul (2) și articolul 10 alineatul (2), și să se stabilească cerințe pentru ca transportatorii aerieni implicați să elibereze capacitatea neutilizată.

(7) Definiția termenului „nou operator” ar trebui adaptată pentru perioada în cauză, pentru a se mări numărul de transportatori aerieni care pot fi considerați noi operatori, oferindu-se astfel mai multor transportatori aerieni doritori ocazia de a-și începe și de a-și extinde operațiunile. În același timp, este necesar ca privilegiile aferente să fie limitate la operatorii cu adevărat noi, excluzându-se transportatorii care, împreună cu orice societate-mamă sau împreună cu filialele proprii sau filialele unei societăți-mamă, dețin mai mult de 10 % din numărul total de sloturi alocate în ziua respectivă pe un anumit aeroport.

(8) În perioada în care se aplică reducerea obligației de utilizare a sloturilor, sistemul de alocare a sloturilor ar trebui să recunoască efortul 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), 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, cu condiția ca transportatorul aerian care are dreptul asupra acesteia în temeiul articolului 8 alineatul (2) și al articolului 10 alineatul (2) să nu o solicite.

(9) Impunerea pe aeroporturi a unor măsuri sanitare specifice pandemiei de COVID-19 poate reduce capacitatea disponibilă, ceea ce poate atrage după sine necesitatea prevederii unor parametri de coordonare specifici pandemiei de COVID-19. În astfel de situații și pentru a permite aplicarea corectă a unor astfel de parametri, coordonatorii ar trebui să aibă competența de a adapta programarea sloturilor alocate transportatorilor aerieni în temeiul articolului 8 sau de a anula sloturile respective pentru perioada de planificare orară în care se aplică măsurile sanitare specifice pandemiei de COVID-19.

---

[5] 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).

(10) Consecințele negative ale posibilelor măsuri luate de autoritățile publice care restricționează capacitatea de a călători în termen foarte scurt nu pot fi imputate transportatorilor aerieni și ar trebui astfel atenuate. Prin urmare, transportatorii aerieni nu ar trebui să fie sancționați pentru neutilizarea sloturilor atunci când neutilizarea este urmarea unor astfel de măsuri restrictive care nu fuseseră încă publicate în momentul alocării sloturilor. În astfel de circumstanțe, transportatorii aerieni ar trebui să își păstreze dreptul asupra seriilor de sloturi respective în următoarea perioadă de planificare orară echivalentă. Astfel de măsuri ar putea include, de exemplu, restricțiile stricte adoptate de guverne în contextul pandemiei de COVID-19 cu privire la numărul maxim de pasageri care sosesc sau pleacă pe un anumit zbor sau printr-un anumit aeroport sau măsurile prin care operarea unui serviciu aerian devine practic sau tehnic imposibilă ca urmare a unor restricțiilor impuse în privința deplasărilor echipajelor aeronavelor sau a disponibilității serviciilor esențiale pentru sprijinirea directă a operării unui serviciu aerian. Reducerea specifică a obligației de utilizare a sloturilor acordată pentru atenuarea efectelor impunerii unor astfel de măsuri ar trebui limitată la maximum două perioade de planificare orară consecutive.

(11) În perioadele în care cererea este puternic afectată de pandemia de COVID-19, transportatorilor aerieni ar trebui să li se acorde, în măsura necesară, o scutire de la cerințele privind utilizarea sloturilor, care sunt relevante pentru dreptul acestora asupra sloturilor în următoarea perioadă de planificare orară echivalentă. Ar trebui să li se permită astfel să își sporească numărul serviciilor oferite atunci când circumstanțele o permit. Rata mai scăzută de utilizare minimă stabilită în acest sens ar trebui să țină cont de perspectivele actuale în materie de trafic aerian, care se situează la 50 % din nivelurile înregistrate în 2019, de incertitudinea existentă în ceea ce privește pandemia de COVID-19 și de restabilirea încrederii consumatorilor și a nivelurilor traficului. Cu toate acestea, în perspectiva creșterii la loc a nivelurilor de trafic la un moment dat, ar trebui ca rata de utilizare minimă să poată fi modificată prin intermediul unor acte delegate. Transportatorii aerieni și coordonatorii ar trebui să aibă posibilitatea de a demara din timp pregătirile necesare, având în vedere condițiile care urmează să fie aplicate utilizării sloturilor într-o anumită perioadă de planificare orară. Prin urmare, Comisia ar trebui să depună eforturi pentru a adopta actul delegat cât mai repede posibil și, în orice caz, ar trebui să adopte astfel de acte înainte de termenul de returnare a sloturilor prevăzut la articolul 10 alineatul (3).

(12) Pentru a se minimiza barierele la intrare și pentru a se evita ca reducerea cerințelor generale de utilizare a sloturilor să aibă un impact negativ asupra poziției concurențiale a transportatorilor aerieni peste nivelul justificat, aplicarea reducerii ar trebui limitată la sloturile pe care transportatorul aerian le-a utilizat anterior pe aeroporturile în chestiune. De asemenea, reducerea obligației de utilizare a sloturilor nu ar trebui să se aplice sloturilor schimbate în cadrul unui acord comercial care generează compensații financiare sau de altă natură și este încheiat între transportatori care nu fac parte din același grup.

(13) Pentru a se răspunde în mod flexibil, dacă este necesar și justificat, la provocările cu care se confruntă sectorul transportului aerian ca urmare a pandemiei de COVID-19, Comisiei ar trebui să i se delege, în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, competența de a adopta acte de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 95/93 în ceea ce privește prelungirea perioadei de aplicare a reducerii obligației de utilizare a sloturilor, avută în vedere în prezentul regulament. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări corespunzătoare, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele

consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare[6], adoptat la 13 aprilie 2016. În special, pentru a se asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții statelor membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

(14) Este necesar ca aeroporturile, furnizorii de servicii aeroportuare și transportatorii aerieni să aibă vizibilitate asupra capacității disponibile în scopul unei planificări adecvate. Transportatorii aerieni ar trebui să pună sloturile a căror utilizare nu este avută în vedere la dispoziția coordonatorului, în vederea unei posibile realocări, cât mai repede posibil și cu cel puțin trei săptămâni înainte de data planificată de utilizare a acestora. În caz de nerespectare, transportatorilor respectivi ar trebui să li se aplice sancțiuni corespunzătoare sau măsuri echivalente.

(15) Dacă s-a asigurat că un transportator aerian și-a încetat operațiunile pe un aeroport, coordonatorul ar trebui să îi retragă imediat sloturile respectivului transportator aerian și să le plaseze în gruparea de sloturi pentru a fi realocate altor transportatori.

(16) Având în vedere urgența impusă de circumstanțele excepționale legate de pandemia de COVID-19, care justifică măsurile prevăzute în prezentul regulament, se consideră adecvat să se prevadă 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.

(17) Având în vedere urgența impusă de circumstanțele excepționale legate de pandemia de COVID-19, care justifică măsurile propuse, se consideră adecvat să se prevadă intrarea în vigoare imediată a prezentului regulament,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

1. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) se introduce litera (ba) cu următorul text:

„(ba) în perioada menționată în articolul 10a alineatul (2a), «nou operator» înseamnă:

(i) un operator de transport aerian care solicită, în cadrul unei serii de sloturi, un slot la un aeroport într-o anumită zi, unde, în cazul în care solicitarea operatorului de transport ar fi acceptată, acesta ar deține în total mai puțin de șapte sloturi pe aeroportul respectiv, în ziua respectivă sau

(ii) un operator de transport aerian care solicită să îi fie alocate o serie de sloturi pentru un serviciu regulat de pasageri fără escală între două aeroporturi din Uniunea Europeană unde cel mult alți doi operatori de transport aerian operează același serviciu regulat fără escală între respectivele aeroporturi în ziua respectivă și unde, în cazul în care solicitarea operatorului de transport aerian ar fi acceptată, acesta ar deține totuși mai puțin de nouă sloturi pe aeroportul respectiv, în ziua respectivă, pentru serviciul fără escală respectiv.

[6] JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

Un operator de transport aerian care, împreună cu societatea-mamă, cu filialele proprii sau filialele societății-mamă, deține mai mult de 10 % din totalul sloturilor alocate în ziua respectivă pe un aeroport dat nu se consideră fi un nou operator pe aeroportul respectiv;”;

(b) litera (m) se înlocuiește cu următorul text:

„(m) «parametri de coordonare» reprezintă expresia, în termeni operaționali, a capacității totale disponibile pentru alocarea de sloturi pe un aeroport în cursul fiecărei perioade de coordonare, care reflectă ansamblul factorilor tehnici, operaționali și de mediu care afectează performanța infrastructurii aeroportuare și a diferitelor subsisteme ale acesteia;”;

(c) se adaugă litera (n) cu următorul text:

„(n) «parametri de coordonare în contextul pandemiei de COVID-19» înseamnă parametri de coordonare revizuiți care determină o reducere a capacității aeroportuare disponibile pe un aeroport coordonat, ca urmare a unor măsuri sanitare specifice impuse de statele membre ca răspuns la pandemia de COVID-19.”;

2. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

(a) se introduce alineatul (2a) cu următorul text:

„(2a) În perioada menționată la articolul 10a alineatul (2a), o serie de sloturi care este returnată în gruparea de sloturi în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) la sfârșitul perioadei de planificare orară («perioadă de planificare orară de referință») se alocă, la cerere, pentru următoarea perioadă de planificare orară echivalentă, unui transportator aerian care a utilizat cel puțin cinci sloturi din seria respectivă, ca urmare a aplicării articolului 10a alineatul (7), în perioada de planificare orară de referință.

În cazul în care mai mulți solicitanți îndeplinesc cerințele de la primul paragraf, se acordă prioritate transportatorului aerian care a utilizat cel mai mare număr de sloturi din seria respectivă.”

(b) se introduce alineatul (6a) 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 acestor parametri de coordonare, coordonatorul poate modifica programarea sloturilor solicitate sau alocate pentru perioada specificată la articolul 10a alineatul (2a) sau le poate anula după ce audiază transportatorul aerian în cauză. În acest context, coordonatorul ține seama de normele și orientările complementare menționate la articolul 8 alineatul (5), în condițiile prevăzute la dispoziția amintită.”;

3. Articolul 10 alineatul (4) se modifică după cum urmează:

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

„(d) o 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;”;

(b) se adaugă litera (e) cu următorul text:

„(e) în perioada menționată la articolul 10a alineatul (2a), introducerea de către autoritățile publice, după 31 ianuarie pentru următorul sezon de vară sau după 31 august pentru următorul sezon de iarnă, a unor măsuri menite să combată răspândirea pandemiei de COVID-19 la un capăt al unei rute pentru care au fost utilizate sau planificate sloturile respective, cu condiția

ca măsurile să nu fi fost încă publicate în momentul alocării seriei de sloturi și ca măsurile să fi condus la una dintre următoarele situații:

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

– afectarea gravă a capacității pasagerilor de a călători cu orice transportator pe ruta directă respectivă pe parcursul unei părți substanțiale a perioadei de planificare orară relevante.”;

(c) se adaugă următoarele paragrafe:

„Litera (e) de la primul paragraf se aplică în perioada în care se aplică măsurile menționate la dispoziția amintită și pe parcursul a șase săptămâni suplimentare, în limitele menționate la al treilea, al patrulea și al cincilea paragraf. Totuși, în cazul în care măsura menționată la litera (e) încetează să se aplice cu mai puțin de șase săptămâni înainte de sfârșitul unei perioade de planificare orară, litera (e) se aplică pe intervalul rămas din perioada de șase săptămâni numai în cazul în care sloturile din perioada de planificare orară ulterioară sunt utilizate pentru aceeași rută.

Litera (e) de la primul paragraf se aplică numai sloturilor utilizate pentru rutele pentru care au fost deja utilizate înainte de publicarea măsurilor menționate la litera (e).

Litera (e) de la primul paragraf încetează să se aplice în cazul în care transportatorul aerian care utilizează sloturile respective trece la o rută care nu este afectată de măsurile autorităților publice.

Litera (e) de la primul paragraf se aplică pe cel mult două perioade de planificare orară consecutive.”;

4. Articolul 10a se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) În sensul articolului 8 alineatul (2) și al articolului 10 alineatul (2), coordonatorii consideră că sloturile alocate pe perioada cuprinsă între 1 martie 2020 și 27 martie 2021 au fost utilizate de transportatorul aerian căruia îi fuseseră alocate inițial.”;

(b) se introduce alineatul (2a) cu următorul text:

„(2a) În ceea ce privește perioada cuprinsă între 28 martie 2021 și 30 octombrie 2021 și în sensul articolului 8 alineatul (2) și al articolului 10 alineatul (2), dacă un transportator aerian îi dovedește coordonatorului că a utilizat seria de sloturi în cauză, astfel cum a fost autorizat de coordonator, timp de cel puțin 40 % din perioada de planificare orară pentru care a fost alocată, respectivul transportator aerian are dreptul la aceeași serie de sloturi în următoarea perioadă de planificare orară echivalentă.

În ceea ce privește perioada menționată la primul paragraf, valoarea procentuală menționată la articolul 10 alineatul (4) și la articolul 14 alineatul (6) litera (a) este de 40 %.”;

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

„(3) În ceea ce privește sloturile a căror dată se înscrie în perioada cuprinsă între 9 aprilie 2020 și 27 martie 2021, alineatul (1) se aplică numai dacă transportatorul aerian i-a returnat coordonatorului sloturile neutilizate relevante pentru a fi realocate altor transportatori aerieni.”;

(d) se introduce alineatul (3a) cu următorul text:

„(3a) Alineatul (2a) nu se aplică:

(a) în ceea ce privește o serie de sloturi alocată unui transportator aerian pentru o anumită perioadă de planificare orară, în cazul în care respectivului transportator nu i-a fost alocată aceeași serie de sloturi pentru perioada de planificare orară echivalentă anterioară;

(b) în ceea ce privește o serie de sloturi care, începând cu perioada de planificare orară în cauză, a făcut obiectul unui schimb între transportatorii aerieni în conformitate cu articolul 8a alineatul (1) litera (c) și în cazul în care schimbul respectiv a fost însoțit de compensații financiare sau de altă natură.”;

(e) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Atunci când, pe baza datelor publicate de Eurocontrol, care este administratorul de rețea pentru funcțiile de rețea de trafic aerian ale Cerului unic european, Comisia constată că reducerea nivelului traficului aerian persistă în comparație cu nivelul înregistrat în perioada corespunzătoare din 2019 și că, pe baza previziunilor în materie de trafic ale Eurocontrol, este probabil ca ea să persiste și constată de asemenea, pe baza celor mai bune date științifice disponibile, că situația este rezultatul impactului pandemiei de COVID- 19, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 12a pentru a modifica în mod corespunzător perioada specificată la alineatul (2a).

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 12a pentru a modifica valoarea procentuală menționată la alineatul (2a) de la prezentul articol cu o valoare cuprinsă între 0 și 80 %. În acest scop, Comisia ia în considerare modificările survenite de la intrarea în vigoare a Regulamentului (UE) [2021/XXX trimitere la prezentul regulament], ținând cont de următoarele elemente:

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

(b) evoluția traficului aerian în perioadele de planificare orară, luând în considerare și evoluția observată de la începutul pandemiei de COVID-19 și

(c) indicatorii referitori la cererea de transport aerian de pasageri și de mărfuri, inclusiv tendințele în materie de dimensiune a flotei, utilizare a flotei și factori de încărcare.

Actele delegate elaborate în temeiul prezentului alineat se adoptată cel mai târziu la 24 ianuarie pentru următoarea perioadă de planificare orară de vară și cel mai târziu la 24 august pentru următoarea perioadă de planificare orară de iarnă.”;

(f) alineatul (5) se elimină;

(g) se adaugă alineatul (7) cu următorul text:

„(7) În perioada menționată la alineatul (2a), transportatorii aerieni pun 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 utilizării.”;

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 24 august 2024.”;

6. Articolul 14 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (5) se adaugă următorul paragraf:

„Statele membre stabilesc și aplică sancțiuni eficace, disuasive și proporționale sau măsuri echivalente pentru nerespectarea repetată și intenționată de către un transportator aerian a

articolului 10a alineatul (7). Astfel de sancțiuni și măsuri includ posibilitatea retragerii beneficiului care decurge de la articolul 10a alineatul (2a), dacă acest lucru se justifică în situația respectivă.”;

(b) la alineatul (6) se adaugă litera (c) cu următorul text: „(c) În perioada menționată la articolul 10a alineatul (2a), atunci când un coordonator stabilește, pe baza informațiilor de care dispune, că un transportator aerian și-a încetat operațiunile pe un aeroport și că nu mai poate utiliza sloturile care i-au fost alocate, coordonatorul respectiv îi retrage transportatorului aerian seria de sloturi în cauză pe intervalul rămas din perioada de planificare orară și o plasează 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,	*Pentru Consiliu,*
Președintele	*Președintele*