



*Parlamentul României*  
*Camera Deputaților*

*1/588/RA*  
*17.04.2012*

**OPINIE**

**asupra Pachetului de propuneri ale Comisiei Europene privitor la unele reglementări ale activității aeroportuare în Uniunea Europeană:**

**Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social și Comitetul Regiunilor - Politica aeroportuară în Uniunea Europeană - rezolvarea problemelor de capacitate și de calitate pentru a promova creșterea economică, conectivitatea și mobilitatea durabilă -**

**COM(2011)823;**

**Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile de handling la sol în aeroporturile din Uniune și de abrogare a Directivei 96/67/CE a Consiliului -**

**COM(2011)824;**

**Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile Uniunii Europene (Reformare) -**

**COM(2011)827;**

**Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate și de abrogare a Directivei 2002/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului -**

**COM(2011)828;**

Având în vedere Tratatul de la Lisabona, în special art. 5 și 12 TUE și protocolul nr. 1 și nr. 2 anexate Tratatului,

Având în vedere Constituția României, republicată, în special art. 148,

Având în vedere Hotărârea Camerei Deputaților nr. 11/2011,

Luând în considerare proiectul de opinie adoptat de Comisia pentru industrie și servicii în ședința sa din 13.03.2012;

Luând în considerare proiectul de opinie adoptat de Comisia pentru afaceri europene în ședința sa din 27.03.2012 și aprobat de Biroul Permanent în ședința sa din 2.04.2012,

Camera Deputaților, în conformitate cu prevederile art. 40 din Hotărârea Camerei Deputaților nr. 11/2011, a adoptat următoarea opinie:

## **I. ASPECTE PRIVIND COORDONAREA POLITICILOR EUROPENE ȘI IMPACTUL ASUPRA CETĂȚENILOR PRECUM ȘI A UTILIZĂRII JUDICIOASE A FONDURILOR**

### **1. Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social și Comitetul Regiunilor - Politica aeroportuară în Uniunea Europeană - rezolvarea problemelor de capacitate și de calitate pentru a promova creșterea economică, conectivitatea și mobilitatea durabilă COM(2011)823**

Cartea albă prezintă progresele realizate în implementarea Planului de acțiune pentru capacitatea, eficacitatea și siguranța aeroporturilor din Europa - 2007. De asemenea, identifică două provocări principale pentru aeroporturile europene: capacitatea și calitatea. În sprijinul intervenției la nivelul Uniunii sunt aduse date de prognoză care arată, pe de o parte, creșterea traficului aerian pe termen mediu, și pe de altă parte, modificarea raportului dintre traficul pe continentul european și cel din Asia, în favoarea acestuia din urmă.

Această viziune pe termen mediu și lung justifică măsurile propuse, ce vizează optimizarea capacității aeroportuare existente și sporirea acestei capacități pentru a face față cererii de transport în creștere.

Intervenția Uniunii apare ca justificată și oportună pentru modernizarea rețelei europene de aeroporturi, fiind o modalitate eficientă de evidențiere a problemelor comune și de actualizarea a normelor actuale privind aeroporturile.

Camera Deputaților remarcă și susține obiectivul de încurajare a investițiilor, în special prin utilizarea unor instrumente financiare inovatoare. Cartea albă nu face însă referire suficientă la obiectivele de dezvoltare durabilă, mai ales la decuplarea creșterii economice de consumul de combustibil și nici la impactul politicilor și planurilor Uniunii privind schimbările climatice asupra prognozelor de trafic pe termen lung.

De asemenea, Camera Deputaților consideră că este necesară o armonizare profundă a obiectivelor privind creșterea capacității aeroporturilor cu obiectivele protecției mediului și cu cele referitoare la schimbările climatice – cum ar fi cele stabilite prin programul LIFE al

Uniunii. Un astfel de efort de coordonare ar reduce riscul de efecte contradictorii ale politicilor europene și ar optimiza utilizarea banilor contribuabilului european.

**2. Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile de handling la sol în aeroporturile din Uniune și de abrogare a Directivei 96/67/CE a Consiliului - COM(2011) 824**

Propunerea reamintește faptul că în Europa serviciile de handling sunt din ce în ce mai des furnizate de către întreprinderi specializate. Accesul la piața serviciilor de handling la sol se bazează pe principiile: libertatea de „handling propriu” și libertatea de „prestare de servicii de handling pentru terți. Propunerea prevede separarea juridică a aeroporturilor de activitățile acestora de handling la sol, sistemul prezent de separare a conturilor contabile fiind recunoscut ca dificil de urmărit și ineficient.

Camera Deputaților consideră soluția menționată ca fiind benefică pentru asigurarea monitorizării acestor servicii, cu un impact pozitiv asupra creșterii calității serviciilor de transport aerian civil în general.

**3. Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile Uniunii Europene (Reformare) - COM(2011) 827**

Propunerea prevede introducerea posibilității de a se recurge la comerțul secundar cu sloturi orare și consolidarea concurenței, stabilind reguli noi în această privință.

Camera Deputaților se aliază opiniei Comisiei Europene conform căreia noile prevederi vor conduce la un avans în ce privește libera concurență în domeniul vizat, cu efecte pozitive asupra Pieței Unice și asupra calității serviciilor de călătorie și transport. Comisia Europeană menționează faptul că trebuie să se delege competența de a adopta acte delegate, în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, pentru a se preciza metodele de elaborare a unui studiu al capacității și cererii. Cu toate că este dorit ca studiile privind capacitatea și cererea să utilizeze o metodologie unitară, Camera Deputaților consideră că formularea conținutului actelor delegate în această privință este prea largă și imprecisă. În aplicarea principiului precauției, referitor la judicioasa utilizare a banilor contribuabilului european, Camera Deputaților solicită Comisiei Europene să aducă precizări suplimentare, cel puțin în ce privește anvergura, frecvența și bugetul estimat al efortului de „precizare a metodelor de elaborare a unui studiu al capacității și cererii”. De asemenea, sunt necesare detalii cu privire la motivul

pentru care nu pot fi utilizate studiile realizate în acest scop la nivelul statelor membre.

#### **4. Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate și de abrogare a Directivei 2002/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului COM(2011) 828**

Comisia Europeană propune centralizarea informațiilor despre zgomot la nivelul Agenției Europene pentru Siguranță Aeriană (Eurocontrol).

Camera Deputaților consideră că prevederea aceasta este de natură să reducă povara administrativă a operatorilor aeroporturilor și avioanelor și va contribui la o simplificare a cadrului de reglementare național, cu efecte pozitive asupra transparenței și utilizării fondurilor publice, mai ales în cazul statelor membre, care se află într-un efort de dezvoltare a infrastructurii de transport aerian, la fel ca România.

«Abordarea echilibrată» a măsurilor de reducere a zgomotului și a impactului zgomotului provenit din transportul aerian civil, așa cum este detaliată în propunere, reprezintă un pas important în procesul de asigurare a dezvoltării durabile la nivelul Uniunii. De asemenea, este salutară mențiunea tratării problemei zgomotului într-un mod eficient din punct de vedere al costurilor măsurilor prevăzute.

La capitolul 3.3. *Tarifarea corectă și evitarea denaturărilor*, CARTEA ALBĂ - Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor - Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor, COM(2011)144 stabilește următorul obiectiv: „internalizarea costurilor generate de poluarea locală și de poluarea fonică în porturi și aeroporturi”.

Propunerea de regulament nu conține însă nici o referire la internalizarea costurilor generate de poluarea fonică generată de traficul aerian.

Comisia Europeană ar trebui să urmărească cu mai multă atenție documentul programatic menționat, astfel încât strategia adoptată prin Cartea Albă să se concretizeze într-o paletă cuprinzătoare și armonioasă de măsuri cu caracter economic și de protecție a mediului. Internalizarea costurilor este un instrument eficient de implementare a politicilor de mediu, care prezintă avantaje pentru cetățeanul european și poate conduce la utilizarea judicioasă a fondurilor publice, astfel încât se cere utilizat cât mai mult posibil. În același sens, Foaia de parcurs pentru cel de-al VII-lea Plan de Acțiune pentru Mediu al

Uniunii menționează că integrarea aspectelor de mediu în alte politici sectoriale și, în general, abordarea multi-sectorială prezintă încă potențial pentru obținerea rezultatelor scontate prin intervențiile la nivelul Uniunii. Mai mult, aceeași Foaie de parcurs menționează necesitatea interconectării aspectelor economice și de mediu.

Prin urmare, Comisia Europeană dispune de suficient temei strategic pentru a avansa propuneri concrete, la nivelul normativ potrivit, privind internalizarea costurilor generate de poluarea fonică generate de transportul aerian.

## **II. ASPECTE TEHNICE**

Având în vedere decalajul de dezvoltare între statele membre, uniformizarea minimelor de asigurare la nivel european ar putea avea un impact economic negativ asupra furnizorilor autohtoni de servicii de handling la sol, favorizând în schimb marile companii de handling. Din acest motiv, abordarea problematicii asigurării pentru răspundere civilă în cazul furnizorilor serviciilor la sol ar trebui să fie aceeași ca în cazul furnizorilor de servicii de navigație aeriană, respectiv nu prin impunerea unor minime la nivel european, ci ținându-se cont de statutul fiecărui furnizor, disponibilitățile din piața asigurărilor, potențialul producerii unor daune și legislația aplicabilă. Ar fi acceptabilă astfel o abordare a acestei problematici într-un mod similar tratamentului aplicat transportatorilor aerieni, respectiv stabilirea limitelor minime de asigurare prin Regulament al Consiliului și nu prin decizie a Comisiei Europene. Prin urmare, nu ar putea fi delegată Comisia Europeană pentru adoptarea actelor subsidiare privind asigurarea în domeniul serviciilor de handling la sol.

Comisia Europeană este invitată să aducă unele clarificări suplimentare în ce privește următoarele:

- interpretarea art. 7, referitor la aeroporturile cu trafic mai mic de 2 milioane de pasageri pe an la care, conform art. 6, accesul furnizorilor de handling la sol nu este liber;
- cine suportă costul cu licitația în cazul în care autoritatea de licitație este diferită de administratorul aeroportului? (art. 7 alin. 2 lit. b) – se propune completarea lit. b. cu următorul text: „Într-un asemenea caz, autoritatea de management a aeroportului va suporta toate cheltuielile autorității de licitație”.

În cazul în care prevederile art. 7 se aplică doar aeroporturilor cu peste 2 milioane de pasageri, se consideră că alineatul 4 trebuie reanalizat sau chiar eliminat luând în considerare faptul că „orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturile regionale”

prevăd la punctul (70) că furnizorii de servicii de handling la sol la aeroporturile cu peste 2 milioane de pasageri nu trebuie să fie subvenționați, deci nu pot beneficia de plăți compensatorii din fonduri publice. În cazul în care art. 7 se aplică și aeroporturilor cu trafic sub 2 milioane de pasageri, paragraful 4 trebuie reanalizat deoarece, conform Deciziei Comisiei Europene din 20 decembrie 2011 privind aplicarea art. 106 aliniatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general, aeroporturile cu un trafic mai mic de 200.000 de pasageri nu trebuie să notifice ajutorul de stat Comisiei Europene.

Momentul încetării activităților de handling nu coincide cu cel al părăsirii aeroportului de către furnizorul de servicii de handling la sol (art. 10 aliniatul 4). De regulă, furnizorul de servicii încetează mai întâi activitatea după care are nevoie de o anumită perioadă de timp până să părăsească aeroportul. Termenul „suficient” lasă loc de interpretare, mai ales că se pune problema penalității financiare în caz de nerespectare. Se propune următoarea reformulare „(4) Atunci când un furnizor de servicii de handling la sol își încetează activitatea înainte de sfârșitul perioadei pentru care a fost autorizat, furnizorul trebuie să fie înlocuit pe baza procedurii de selecție descrise în articolele 7, 8, 9 și în prezentul articol. Orice furnizor care își încetează activitatea trebuie să informeze autoritatea de licitație relevantă asupra intenției sale de a-și înceta activitatea cu cel puțin șase luni în avans. Pot fi impuse penalități financiare oricărui furnizor care nu își îndeplinește această obligație, cu excepția cazurilor de forță majoră”. O formulare similară este propusă și pentru clarificarea termenului de „suficient” din cuprinsul art. 11 alin. 2.

Comisia Europeană este invitată să clarifice legătura dintre articolele 7 și 13 și să reanalizeze conținutul art. 13, care s-ar putea, eventual, elimina. Argumentul adus în sprijinul acestei propuneri este că problematica introducerii obligației de serviciu public la aeroporturile cu trafic scăzut (sub 200.000 de pasageri pe an) este reglementată ca urmare a Deciziei Comisiei Europene din 20 Decembrie 2011 privind aplicarea art. 106 alin. 2 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi de interes economic general (2012/21/UE). Pentru aeroporturile sub 200.000 de pasageri pentru care a fost introdusă obligația de serviciu public nu este necesară notificarea Comisiei Europene. Ținându-se cont de comentariile asupra punctului (32) din preambul, se propune ca alin. 2 al art. 22 să fie eliminat. Ar fi utilă

introducerea prevederii următoare: „Statele membre vor stabili nivelul penalităților impuse de prezentul Regulament”.

Anexa II a propunerii de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a normelor și procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate și de abrogare a Directivei 2002/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului (COM(2011)828) trebuie să furnizeze definiții și termeni de cuantificare clari, atât pentru elementele de care trebuie să se țină cont la evaluarea raportului cost/beneficii, pentru restricțiile de operare referitoare la zgomot, cât și pentru factorii de care autoritățile competente pot ține seama în vederea efectuării acestei evaluări.

\*  
\*       \*

Camera Deputaților va transmite instituțiilor Uniunii Europene observațiile sale ca o contribuție la procesul de finalizare a textului propunerii.

Prezenta opinie se adresează președintelui Parlamentului European, al Consiliului și, respectiv, al Comisiei Europene.

**PREȘEDINTE**

**Roberta Alma ANASTASE**



