



COMISIA EUROPEANĂ

Brussels, 19.12.2012
C(2012) 9770 final

Stimate Doamnă Președinte,

Comisia ar dori să mulțumească Camerei Deputaților pentru opinia sa referitoare la pachetul privind îmbunătățirea condițiilor aeroportuare, care cuprinde Comunicarea privind politica aeroportuară în Uniunea Europeană - rezolvarea problemelor de capacitate și de calitate pentru a promova creșterea economică, conectivitatea și mobilitatea durabilă [COM (2011)823], propunerea de Regulament privind serviciile de handling la sol în aeroporturile din Uniune și de abrogare a Directivei 96/67/CE a Consiliului [COM (2011)824 final], propunerea de Regulament privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile Uniunii Europene [COM (2011)827 final] și propunerea de Regulament 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 final], și vă adresează scuze pentru întârzierea acestui răspuns. Comisia apreciază opinia în general favorabilă a Camerei Deputaților cu privire la propunerile sale.

Camera Deputaților a formulat o serie de comentarii, pe care Comisia le-a analizat cu atenție. Aș dori să profit de această ocazie pentru a prezenta poziția Comisiei cu privire la aceste observații.

În ceea ce privește primul punct referitor la documentul de politică „Politica aeroportuară în UE”, Comisia salută sprijinul general exprimat de Camera Deputaților, care consideră că provocările pe termen mediu și lung justifică măsurile propuse. Camera Deputaților consideră, de asemenea, că textul nu insistă suficient asupra obiectivului de dezvoltare durabilă și că nu există suficientă coordonare între obiectivul de mărire a capacității aeroportuare și cel de dezvoltare durabilă, având în vedere provocările climatice.

*Dlul Valeriu Ștefan ZGONEA
Președintele
Camerei Deputaților
Palatul Parlamentului
Str. Izvor nr. 2-4, sector 5
RO – 050563 BUCUREȘTI*

Deși este adevărat că abordarea capacității aeroportuare reprezintă unul dintre cele două obiective principale ale pachetului privind îmbunătățirea condițiilor aeroportuare (împreună cu oferirea de servicii de calitate) și că sporirea capacității aeroportuare este o opțiune care urmează să fie luată în considerare în situațiile în care acest lucru se impune, ar trebui să se țină cont de faptul că se acordă prioritate unei mai bune utilizări a capacității existente în aeroporturile supraaglomerate, fapt care ar trebui să facă posibile „găzduirea și transportarea, în cadrul aceluiași constrângerii legate de capacitate, a unui număr mai mare de pasageri”¹. Comisia a urmărit cu atenție impactul pe care l-ar avea măsurile propuse asupra mediului și se așteaptă ca emisiile de CO₂ per pasager să crească în baza unei creșteri preconizate a traficului pe distanțe lungi și a unei utilizări crescute a aeronavelor de capacitate mai mare. Cu toate acestea, utilizarea mai eficientă a aeronavelor și o mai bună gestionare a traficului aerian, precum și trecerea la combustibili mai ecologici vor atenua creșterea preconizată a emisiilor de CO₂ per pasager. În plus, impactul pachetului aeroportuar asupra mediului al va fi în continuare atenuat de schema UE de comercializare a certificatelor de emisii, care, din 2012, acoperă și sectorul aviatic².

În ceea ce privește al doilea punct, cel referitor la serviciile de handling la sol, Comisia ia act de preocuparea Camerei Deputaților cu privire la competențele delegate acordate Comisiei, în temeiul articolului 42 din propunerea de regulament care stabilește cerințele de asigurare pentru furnizorii de servicii de handling la sol pentru terți și pentru furnizorii de servicii de handling propriu (articolul 22) și de revizuirea propusă pentru formularea prezentului articol. Camera Deputaților consideră că există riscul ca cerințele stabilite prin decizia Comisiei să nu fie în conformitate cu specificul furnizorilor de servicii de handling la sol care își desfășoară activitatea la nivel local sau care sunt de talie mică. Camera Deputaților consideră că cerințele minime ar trebui să țină cont de statutul fiecărui furnizor, de ofertele disponibile pe piața asigurărilor, de prejudiciul potențial și de legislația aplicabilă. Pentru stabilirea acestor cerințe minime, Camera Deputaților ar fi, prin urmare, mai degrabă în favoarea unui regulament al Consiliului, decât a unei decizii a Comisiei. Cu toate acestea, ar trebui remarcat faptul că elementele menționate de către Camera Deputaților și specificul furnizorilor de servicii de handling la sol care își desfășoară activitatea la nivel local sau care sunt de talie mică pot fi, de asemenea, luate în considerare de către Comisie în elaborarea actului delegat, fără să fie necesară elaborarea unui regulament al Consiliului. În plus, în comparație cu un regulament al Consiliului, un act delegat al Comisiei ar avea avantajul de a permite, în cazul în care este necesar, o actualizare rapidă a pragurilor minime.

În analiza propunerii privind serviciile de handling la sol, Camera Deputaților solicită clarificări cu privire la mai multe aspecte menționate la articolul 7. În ceea ce privește aeroporturile cu trafic anual mai mic de două milioane de pasageri sau 50 000 de tone de marfă, regulamentul propus nu conține dispoziții privind accesul terților pe piața serviciilor de handling la aceste aeroporturi. Prin urmare, revine în totalitate statelor membre responsabilitatea de a decide dacă piața serviciilor de handling va fi deschisă terților sau

¹ Document de lucru al serviciilor Comisiei „Evaluarea impactului” [SEC (2011)1443 final] care însoțește Propunerea privind normele comune de alocare a sloturilor orare, secțiunea 5 „Analiza impactului”, punctul 181.

² Document de lucru al serviciilor Comisiei „Evaluarea impactului” [SEC (2011)1443 final] care însoțește Propunerea privind normele comune de alocare a sloturilor orare, secțiunea 5 „Analiza impactului”, punctele 174-181, care tratează „Impactul asupra mediului”.

dacă numărul de furnizori va fi limitat, precum și dacă, pentru aceste aeroporturi, se va aplica articolul 7 în cazul în care numărul de furnizori este limitat.

În ceea ce privește chestiunea referitoare la suportarea cheltuielilor cu procedura de licitație în cazul în care autoritatea pentru licitație este diferită de administratorul aeroportului [articolul 7 alineatul (2) litera (b)], Comisia consideră că autoritatea de licitație ar trebui să fie partea care suportă cheltuielile și nu administratorul aeroportului, chiar și în situația în care această autoritate este un organism public.

În ceea ce privește întrebările privind articolele 7 și 13 din propunerea de regulament privind serviciile de handling la sol și relațiile posibile ale acestora cu ajutoarele de stat, Comisia ar dori să sublinieze că dispozițiile articolului 7 alineatul (4) (inclusiv obligația de notificare), precum și dispoziția articolului 13 (inclusiv obligația de a obține aprobarea Comisiei) figurează deja în actuala Directivă 96/67/CE privind serviciile de handling la sol.

Procedura de licitație și de selecție prevăzută la articolul 7 se referă la furnizarea de servicii de handling la sol într-un aeroport cu mai mult de două milioane de pasageri pe an, în cazul în care statul membru a limitat numărul de furnizori. Articolul 7 alineatul (4) oferă statului membru posibilitatea de a include în caietul de sarcini pentru procedura de selecție o obligație de serviciu public de a oferi servicii de handling la sol și pentru un alt aeroport care deservește regiuni periferice sau în curs de dezvoltare. Acest aeroport poate fi un aeroport cu mai puțin de două milioane de pasageri anual. În consecință, articolul 7 alineatul (4) se referă, de asemenea, la aeroporturile cu mai puțin de două milioane de pasageri anual.

În absența articolului 7 alineatul (4), statele membre nu ar putea adăuga, pe lângă caietul de sarcini pentru un aeroport, o obligație de serviciu public pentru un alt aeroport care deservește regiuni periferice sau în curs de dezvoltare.

Camera Deputaților afirmă, de asemenea, că, în cazul în care se aplică articolul 7 pentru aeroporturi cu trafic anual mai mic de două milioane de pasageri, articolul 7 alineatul (4) ar trebui revizuit, întrucât statele membre nu sunt obligate să notifice compensații pentru serviciul public în cazul aeroporturilor cu trafic mai mic de 200 000 de pasageri în conformitate cu normele UE privind ajutoarele de stat, în temeiul Deciziei Comisiei din 20 decembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Comisia ar dori să sublinieze faptul că obligația de notificare de la articolul 7 alineatul (4) este cu titlu informativ, cu scopul de a permite Comisiei să aibă o privire de ansamblu asupra aplicării acestui articol, fără ca aceasta să aibă statutul unei notificări de ajutor de stat. Un element și mai important este faptul că obligația de notificare în conformitate cu articolul 7 alineatul (4) nu se referă la un posibil ajutor de stat acordat, ci la faptul că specificațiile de licitație pentru servicii de handling la sol într-un aeroport includ o obligație de serviciu public pentru un alt aeroport care deservește regiuni periferice sau în curs de dezvoltare.

În ceea ce privește articolul 13, obligația de a informa Comisia și aprobarea aferentă a Comisiei nu sunt legate de ajutoarele de stat. Acest fapt este expus clar în text: „Această dispoziție nu aduce atingere normelor privind ajutoarele de stat”. Articolul 13 presupune că, în cazul în care un stat membru organizează o procedură de selecție pentru a limita numărul de furnizori pentru un aeroport cu mai mult de două milioane de pasageri (sau 50 000 de tone de încărcătură), statul membru respectiv poate include în caietul de sarcini pentru această procedură de selecție obligația de a furniza servicii de handling la sol și pentru un alt

aeroport care trebuie să fie situat pe o insulă. În cazul în care un stat membru alege să facă acest lucru, Comisia trebuie să își dea acordul în acest sens.

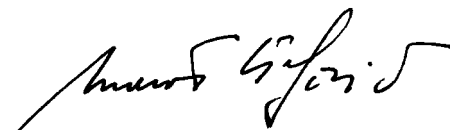
Comisia ar dori să mulțumească Camerei Deputaților pentru propunerea de formulare a articolului 10 alineatul (4) și a articolului 11 alineatul (2).

În ceea ce privește cel de al treilea punct referitor la regulamentul privind normele comune de alocare a sloturilor orare, Comisia ar dori să sublinieze că studiile efectuate la nivelul UE nu ar trebui să înlocuiască studiile efectuate la nivel local, regional sau național. Comisia recunoaște că o evaluare a capacității unui anumit aeroport este efectuată cel mai bine la nivel de aeroport. Realizarea studiului ar fi în continuare de competența statului membru în cauză. Cu toate acestea, Comisia propune introducerea unei metodologii standard pentru astfel de studii pentru a identifica mai bine limitările de capacitate la nivel european și pentru a asigura difuzarea celor mai bune practici între statele membre. Propunerea nu aduce modificări în ceea ce privește frecvența de realizare a studiilor.

În ceea ce privește cel de al patrulea punct privind restricțiile de operare referitoare la zgomot, propunerea stabilește un cadru pentru procesul decizional, însă lasă categoric deciziile de substanță în mâinile statelor membre. Comisia invită Camera Deputaților să utilizeze acest cadru, în cazul în care autoritățile naționale competente consideră oportun să internalizeze cheltuielile externe cu poluarea sonoră, în conformitate cu Cartea albă a Comisiei privind transporturile [COM (2011)144 final].

Comisia speră că aceste explicații contribuie la clarificarea aspectelor ridicate de către Camera Deputaților și așteaptă cu interes continuarea dialogului nostru politic.

Cu deosebită considerație,



*Maroš Šefčovič
Vicepreședinte*