I

(Acte legislative)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (UE) 2021/250 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 16 februarie 2021

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 Uniunii ca urmare a crizei provocate de pandemia 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 ([1]),

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ([2]),

întrucât:

(1) Criza provocată de pandemia de COVID-19 a condus la o scădere bruscă a traficului aerian, determinată de scăderea semnificativă a cererii și de măsurile directe luate de statele membre și de țările terțe, în vederea limitării răspândirii COVID-19. Impactul asupra transportatorilor aerieni a fost dăunător începând cu 1 martie 2020 și acest lucru este probabil să continue în anii următori.

(2) Aceste circumstanțe sunt independente de voința transportatorilor aerieni și au determinat anularea voluntară sau obligatorie a serviciilor lor aeriene. Anulările voluntare protejează în mod special soliditatea financiară a transportatorilor aerieni și permit evitarea impactului negativ asupra mediului provocat de operarea zborurilor cu factor de încărcare zero sau aproape zero doar cu scopul de a-și menține sloturile orare.

(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) Pe baza rezervărilor anticipate cunoscute, a previziunilor Eurocontrol și a previziunilor epidemiologice, nu se poate preconiza când ar urma să se încheie perioada de cerere extrem de scăzută cauzată de criza provocată de pandemia de COVID-19. Conform ultimelor previziuni ale Eurocontrol, traficul aerian din februarie 2021 va fi de aproximativ jumătate din nivelul înregistrat în februarie 2020. Previziunile pentru perioada care urmează după această dată depind de o serie de factori necunoscuți, cum ar fi disponibilitatea vaccinurilor împotriva COVID-19. În aceste

([1]) Avizul din 27 ianuarie 2021 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial).

([2]) Poziția Parlamentului European din 11 februarie 2021 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 15 februarie 2021.

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 ([3]) nu ar trebui să își piardă automat drepturile de a utiliza seria de sloturi, prevăzute la articolul 8 alineatul (2) și la articolul 10 alineatul (2) din respectivul regulament, de care ar putea beneficia altminteri. Prezentul regulament ar trebui să 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, este necesar să se asigure că transportatorilor aerieni pregătiți să furnizeze servicii li se permite să preia capacitatea neutilizată și că au perspectiva menținerii sloturilor respective pe termen lung. Ar trebui să se mențină astfel motivația transportatorilor aerieni de a utiliza capacitatea aeroportuară, care este, de asemenea, în beneficiul consumatorilor.

(6) 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.

(7) În perioada în care transportul aerian este afectat negativ de criza provocată de pandemia de COVID-19, definiția termenului „nou operator” ar trebui extinsă pentru a se mări numărul de transportatori aerieni vizați, oferindu-se astfel mai multor transportatori aerieni ocazia de a-și începe și de a-și extinde operațiunile, dacă doresc acest lucru. Cu toate acestea, este necesar să fie limitate privilegiile aferente transportatorilor aerieni vizați de respectiva definiție la operatori cu adevărat noi, excluzându-se orice transportator aerian care, împreună cu societatea-mamă sau împreună cu filialele sale proprii sau filialele societății-mamă, deține mai mult de 10 % din numărul total de sloturi alocate în ziua respectivă pe orice aeroport.

(8) În perioada pentru care se aplică reducerea obligației de utilizare a sloturilor, sistemul de alocare a sloturilor ar trebui să recunoască 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, cu condiția ca transportatorul aerian care are dreptul asupra acesteia în temeiul respectivelor articole 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, ar trebui să li se permită coordonatorilor să adapteze programarea sloturilor alocate transportatorilor aerieni în temeiul articolului 8 din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 sau să anuleze sloturile respective pentru perioada de planificare orară în care se aplică măsurile sanitare specifice pandemiei de COVID-19.

(10) Pentru a facilita utilizarea capacității aeroportuare în perioada de planificare orară din vara anului 2021, transportatorilor aerieni ar trebui să li se permită să returneze coordonatorului sloturi istorice înainte de începerea perioadei de planificare orară, astfel încât acestea să poată fi realocate *ad hoc*. Transportatorii aerieni care returnează o serie completă de sloturi înainte de termenul stabilit în prezentul regulament ar trebui să își păstreze drepturile pentru aceleași serii de sloturi pe respectivul aeroport pentru perioada de planificare orară din vara anului 2022. Având în vedere celelalte măsuri de reducere a obligației de utilizare a sloturilor prevăzute în prezentul regulament, transportatorilor aerieni care dispun de un număr semnificativ de sloturi pe un aeroport ar trebui să li se permită să returneze maximum jumătate din sloturile lor în acest mod.

(11) 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 Consiliului ([4]), consecințele negative ale posibilelor măsuri, adoptate de autoritățile publice ale statelor membre sau ale țărilor terțe pentru a combate răspândirea COVID-19 și a restricționa capacitatea de a călători în termen foarte scurt, 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. Acest lucru ar trebui să includă măsuri care conduc la închiderea parțială sau totală a frontierei sau a spațiului aerian sau la închiderea parțială sau totală a aeroporturilor în cauză sau reducerea capacității acestora, la restricții privind deplasările echipajelor companiilor aeriene care îngreunează în mod semnificativ funcționarea serviciilor aeriene sau la afectarea gravă a capacității pasagerilor de a călători cu orice transportator pe ruta în cauză, inclusiv restricții

([3]) 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]) 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).

de călătorie, restricții privind circulația sau măsuri de carantină în țara sau regiunea de destinație sau restricții privind disponibilitatea serviciilor esențiale pentru sprijinirea directă a operării unui serviciu aerian. 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 măsuri restrictive care nu fuseseră încă publicate în momentul alocării sloturilor. Reducerea specifică a obligației de utilizare a sloturilor acordată pentru atenuarea efectelor impunerii unor astfel de măsuri ar trebui să aibă o durată limitată și, în orice caz, nu ar trebui să depășească două perioade de planificare orară consecutive.

(12) În perioadele în care cererea este afectată în mod semnificativ din cauza crizei provocate de pandemia de COVID-19, transportatorii aerieni ar trebui să fie scutiți, în măsura necesară, de cerințele de utilizare a sloturilor pentru a-și menține drepturile la respectivele sloturi în următoarea perioada de planificare orară echivalentă. Acest lucru ar trebui să permită transportatorilor aerieni să își sporească numărul serviciilor oferite atunci când circumstanțele o permit. Rata mai scăzută de utilizare minimă stabilită în acest scop ar trebui să țină cont de perspectivele în materie de trafic aerian pentru 2021, de la începutul anului 2021, care erau de 50 % din nivelurile înregistrate în 2019, de incertitudinea existentă în ceea ce privește criza provocată de pandemia de COVID-19 și de restabilirea încrederii consumatorilor și a nivelurilor traficului.

(13) Pentru a aborda evoluția impactului crizei provocate de pandemia de COVID-19 și lipsa de claritate rezultată referitoare la evoluția nivelurilor de trafic pe termen mediu 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 perioadei de aplicare a reducerii obligației de utilizare a sloturilor și valoarea procentuală a ratei de utilizare minime într-un interval specific. 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 legiferare ([5]). 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.

(14) Pentru a putea face din timp pregătirile necesare, este nevoie ca transportatorii aerieni și coordonatorii să aibă cunoștință de 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 actele delegate cât mai repede posibil și, în orice caz, ar trebui să adopte aceste acte înainte de termenul de returnare a sloturilor prevăzut la articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93.

(15) 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 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. În cazul în care nu respectă această cerință în mod repetat și cu intenție, sau oricare altă cerință din Regulamentul (CEE) nr. 95/93, transportatorilor aerieni ar trebui să li se aplice sancțiuni corespunzătoare sau măsuri echivalente.

(16) 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.

(17) 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 provocate de pandemia de COVID-19 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.

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

(18) Având în vedere urgența impusă de circumstanțele excepționale legate de criza provocată de pandemia de COVID-19, se consideră oportun să se prevadă o excepție de la termenul de opt săptămâni menționat la articolul 4 din Protocolul nr. 1 privind rolul parlamentelor naționale în Uniunea Europeană, anexat la Tratatul privind Uniunea Europeană, la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și la Tratatul de instituire a Comunității Europene a Energiei Atomice.

(19) 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. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următoarea literă:

„(ba) în perioada menționată la articolul 10a alineatul (3), «nou operator» înseamnă:

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

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

Un transportator 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 anumit aeroport nu se consideră fi un nou operator pe aeroportul respectiv;";

(b) se adaugă următoarea literă:

„(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 criza provocată de pandemia de COVID-19."

2. La articolul 7 alineatul (1), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Transportatorii aerieni care activează sau intenționează să activeze pe un aeroport cu facilități orare sau pe un aeroport coordonat prezintă agentului de facilități orare sau, respectiv, coordonatorului toate informațiile relevante solicitate de aceștia. Toate informațiile relevante se prezintă în formatul și în termenul specificate de agentul de facilități orare sau de coordonator. În special, în momentul în care solicită alocarea, transportatorul aerian face cunoscut coordonatorului dacă beneficiază de statutul de nou operator, conform definiției de la articolul 2 litera (b) sau (ba), în ce privește sloturile solicitate."

3. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

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

„(2) Fără a aduce atingere articolelor 7, 8a și 9, articolului 10 alineatele (1) și (2a) și articolului 14, alineatul (1) de la prezentul articol nu se aplică atunci când sunt îndeplinite următoarele condiții:";

(b) se introduce următorul alineat:

„(2a) În perioada menționată la articolul 10a alineatul (3), o serie de sloturi care este returnată în gruparea de sloturi în conformitate cu alineatul (1) din prezentul articol la sfârșitul perioadei de planificare orară (denumită în continuare «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, cu condiția ca seria de sloturi să nu fi fost deja alocată transportatorului care deținea inițial seria respectivă în următoarea perioadă de planificare orară echivalentă, în conformitate cu alineatul (2) din prezentul articol.

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.”;

(c) se introduce următorul alineat:

„(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 (3) sau le poate anula după ce audiază transportatorul aerian în cauză. În acest context, coordonatorul ține seama de normele și orientările complementare menționate la alineatul (5) din prezentul articol, în condițiile prevăzute la dispoziția amintită.”

4. La articolul 8a, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) (a) Sloturile alocate unui nou operator, așa cum este definit la articolul 2 litera (b) sau (ba), nu se pot transfera astfel cum se prevede la alineatul (1) litera (b) de la prezentul articol timp de două perioade de planificare orară echivalente, cu excepția cazului unei preluări autorizate conform legii a activităților unei întreprinderi în faliment.

(b) Sloturile alocate unui nou operator, astfel cum este definit la articolul 2 litera (b) punctele (ii) și (iii) sau la articolul 2 litera (ba) punctul (ii), nu se pot transfera la o altă rută, astfel cum se prevede la alineatul (1) litera (a) de la prezentul articol, timp de două perioade de planificare orară echivalente, cu excepția cazului în care noul operator s-ar fi bucurat de aceeași prioritate pe noua rută ca și pe rută inițială.

(c) Sloturile alocate unui nou operator, astfel cum este definit la articolul 2 litera (b) sau (ba), nu se pot schimba, astfel cum se prevede la alineatul (1) litera (c) de la prezentul articol, timp de două perioade de planificare orară echivalente, decât în vederea îmbunătățirii programării sloturilor pentru serviciile respective în raport cu programarea solicitată inițial.”

5. Articolul 10 se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următorul alineat:

„(2a) În pofida alineatului (2), o serie de sloturi alocate pentru perioada de planificare orară cuprinsă între 28 martie 2021 și 30 octombrie 2021 dă dreptul transportatorului aerian la aceeași serie de sloturi pentru perioada de planificare orară cuprinsă între 27 martie 2022 și 29 octombrie 2022, dacă transportatorul aerian a pus întreaga serie de sloturi la dispoziția coordonatorului pentru realocare înainte de 28 februarie 2021. Prezentul alineat se aplică numai seriilor de sloturi care au fost alocate aceluiași transportator pentru perioada de planificare orară cuprinsă între 29 martie 2020 și 24 octombrie 2020. Numărul de sloturi de care poate beneficia transportatorul aerian în cauză în temeiul prezentului alineat se limitează la un număr echivalent cu 50 % din sloturile alocate aceluiași transportator pentru perioada de planificare orară cuprinsă între 29 martie 2020 și 24 octombrie 2020, cu excepția unui transportator aerian căruia i s-au alocat, în medie, mai puțin de 29 sloturi pe săptămână în perioada de planificare orară echivalentă precedentă pe aeroportul în cauză.”;

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

(i) se adaugă următoarea literă:

„(e) în perioada menționată la articolul 10a alineatul (3), introducerea de către autoritățile publice a unor măsuri menite să combată răspândirea 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, să fi avut un impact semnificativ asupra viabilității sau a posibilității de a călători sau asupra cererii pe rutele în cauză și să fi condus la una dintre următoarele situații:

(i) închiderea totală sau parțială a frontierei sau a spațiului aerian sau închiderea parțială sau totală a aeroportului sau reducerea capacității acestuia, pe parcursul unei părți substanțiale a perioadei de planificare orară relevante;

(ii) 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, inclusiv:

— 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);

— restricții privind disponibilitatea serviciilor esențiale pentru sprijinirea directă a exploatării unui serviciu aerian;

(iii) 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 echipajului în locuri neașteptate din cauza măsurilor de carantină.";

(ii) se adaugă următoarele paragrafe:

„Litera (e) se aplică în perioada în care se aplică măsurile menționate la litera respectivă și în limitele menționate la al treilea, al patrulea și al cincilea paragraf, pentru o perioadă suplimentară de până la șase săptămâni. Cu toate acestea, în cazul în care măsurile menționate 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) se aplică numai sloturilor utilizate pentru rutele pentru care au fost deja utilizate de către transportatorul aerian înainte de publicarea măsurilor menționate la litera respectivă.

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

Transportatorii aerieni pot justifica neutilizarea unui slot în conformitate cu litera (e) pentru maximum două perioade de planificare orară consecutive.";

(c) la alineatul (6), al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Dintre cererile noilor operatori, se tratează preferențial cele ale transportatorilor aerieni care îndeplinesc condițiile pentru acordarea statutului de nou operator în conformitate cu articolul 2 litera (b) punctele (i) și (ii), cu articolul 2 litera (b) punctele (i) și (iii) sau cu articolul 2 litera (ba) punctele (i) și (ii)."

6. Articolul 10a se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 10a

Alocarea sloturilor ca răspuns la criza provocată de pandemia de COVID-19

(1) În sensul articolului 8 alineatul (2) și al articolului 10 alineatul (2), coordonatorii consideră 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.

(2) În sensul articolului 8 alineatul (2) și al articolului 10 alineatul (2), coordonatorii consideră că sloturile alocate pentru perioada cuprinsă între 23 ianuarie 2020 și 29 februarie 2020 au fost utilizate de transportatorul aerian căruia îi fuseseră alocate inițial, în ceea ce privește serviciile aeriene dintre aeroporturile din Uniune și aeroporturile fie din Republica Populară Chineză, fie din Regiunea Administrativă Specială Hong Kong a Republicii Populare Chineze.

(3) În ceea ce privește sloturile care nu au fost puse la dispoziția coordonatorului pentru realocare în conformitate cu articolul 10 alineatul (2a), în decursul perioadei cuprinse 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 50 % 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 de la prezentul alineat, valoarea procentuală menționată la articolul 10 alineatul (4) și la articolul 14 alineatul (6) litera (a) este de 50 %.

(4) 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.

(5) 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 aceasta să persiste și constată, de asemenea, pe baza celor mai bune date științifice disponibile, că situația este rezultatul impactului crizei provocate de pandemia de COVID-19, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 12a pentru a modifica în mod corespunzător perioada indicată la alineatul (3) din prezentul articol.

În cazul în care este strict necesar pentru a aborda evoluția impactului crizei provocate de pandemia de COVID-19, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 12a pentru a modifica valoarea procentuală menționată la alineatul (3) de la prezentul articol cu o valoare cuprinsă între 30 % și 70 %. În acest scop, Comisia ia în considerare modificările survenite de la 20 februarie 2021, pe baza următoarelor 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 evoluția observată de la începutul crizei provocate de pandemia 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 31 decembrie pentru următoarea perioadă de planificare orară de vară și cel mai târziu la 31 iulie pentru următoarea perioadă de planificare orară de iarnă.

(6) Atunci când, în cazul unui impact de durată al crizei provocate de pandemia de COVID-19 asupra sectorului transportului aerian din Uniune, motive imperioase de urgență impun acest lucru, procedura prevăzută la articolul 12b se aplică actelor delegate adoptate în temeiul prezentului articol.

(7) În perioada menționată la alineatul (3), 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."

7. 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 21 februarie 2022."

8. Articolul 14 se modifică după cum urmează:

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

„(5) Statele membre stabilesc și aplică sancțiuni efective, proporționale și cu efect de descurajare sau măsuri echivalente transportatorilor aerieni care nu respectă prezentul regulament în mod repetat și intenționat.";

(b) la alineatul (6) se adaugă următoarea literă:

„(c) În perioada menționată la articolul 10a alineatul (3), 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 îi retrage transportatorului aerian respectiv seria de sloturi în cauză pentru perioada de planificare orară rămasă 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, 16 februarie 2021.

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Președintele	*Președintele*
D. M. SASSOLI	A. P. ZACARIAS