



**COUNCIL OF
THE EUROPEAN UNION**

Brussels, 2 August 2013

12937/13

**Interinstitutional File:
2013/0072 (COD)**

**AVIATION 131
CONSOM 152
CODEC 1881
INST 444
PARLNAT 203**

COVER NOTE

from: Romanian Chamber of Deputies
date of receipt: 17 June 2013
to: General Secretariat of the Council of the European Union

Subject: Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 261/2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights and Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in respect of the carriage of passengers and their baggage by air - Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality¹
doc. 7615/13 AVIATION 47 CONSOM 47 CODEC 616
COM(2013) 130 final

Delegations will find annexed a copy of the above-mentioned letter.

¹ Translation(s) of the opinion may be available in English on the Interparliamentary EU information exchange Internet site (IPEX) at the following address: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/search.do>



Parlamentul României
Camera Deputaților

Nr: 1/2766/vz
17.06.2013

Opinie privind
propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului
de modificare a Regulamentului (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului
European și al Consiliului de stabilire a unor norme comune în materie
de compensare și asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la
îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și a
Regulamentului (CE) nr. 2027/97 privind răspunderea operatorilor de
transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al
bagajelor acestora
COM (2013) 130

Având în vedere Tratatul de la Lisabona, în special art. 5 și 12 TUE și Protocoalele nr. 1 și 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 procesul verbal adoptat de Comisia juridică, de disciplină și imunități în ședința din 10.04.2013,

Luând în considerare procesul verbal adoptat de Comisia pentru industrii și servicii în ședința din 16.04.2013,

Luând în considerare punctul de vedere transmis de Ministerul Transporturilor - Direcția Aviație și Spațiu Aerian,

Luând în considerare punctul de vedere al Autorității Naționale pentru Protecția Consumatorilor,

Luând în considerare proiectul final de opinie adoptat de Comisia pentru afaceri europene în ședința din 4.06.2013,

Având în vedere aprobarea Biroului permanent al Camerei Deputaților din data de 10.06.2013,

Camera Deputaților, în conformitate cu prevederile art. 40 din Hotărârea Camerei Deputaților nr. 11 din data de 27.04.2011, adoptă prezenta **opinie**:

Camera Deputaților salută această propunere întrucât:

1. urmărește promovarea interesului pasagerilor aerieni atât prin garantarea respectării unui nivel înalt de protecție al pasagerilor în timpul perturbărilor călătoriilor, de către transportatorii aerieni, luând totodată în considerare și implicațiile financiare pentru sectorul transporturilor aeriene, cât și asigurarea faptului că transportatorii aerieni operează în condiții armonizate, pe o piață liberalizată;
2. are o importanță deosebită în apărarea drepturilor pasagerilor de transport aerian din Uniunea Europeană, întrucât întărește mecanismul de asigurare și monitorizare a respectării drepturilor pasagerilor;
3. evidențiază existența unor deficiențe în valorificarea unor drepturilor ale pasagerilor, de care aceștia ar trebui să beneficieze în temeiul Regulamentului 261/2004 și Regulamentului 2027/97, legate de refuzul la îmbarcare, întârzierile prelungite, anulări ale zborurilor, deteriorarea bagajelor datorită manipulării necorespunzătoare.
4. evidențiază existența mai multor interpretări ale dispozițiilor regulamentelor drept consecință a „zonelor gri” și a lacunelor actualului text, precum și aplicarea neuniformă în statele membre;
5. aduce clarificări noțiunilor care au generat numeroase dispute între liniile aeriene și pasageri (circumstanțele extraordinare, obligațiile referitoare la redirecționare, asistența în timpul întârzierilor pe pistă, drepturi în cazul zborurilor de legătură pierdute etc.) și vizează îmbunătățirea aplicării normelor prin clarificarea principiilor cheie și a drepturilor pasagerilor (care anterior au generat litigii între companiile aeriene și pasageri) și prin consolidarea și coordonarea ameliorată a modului de aplicare a normelor la nivel național.

Camera Deputaților consideră că:

1. Noul regulament modifică parțial condițiile în care pasagerii pot primi compensații în cazul anulării unui zbor (art. 5):

În cazul anulării unui zbor au rămas nemodificate clauzele de la art. 2 alin. (1) lit. c), i) și ii) conform cărora pasagerii nu primesc compensații financiare dacă au fost notificați despre anulare (i) cu cel puțin 2 săptămâni înainte de data planificată a zborului sau (ii) cu 7-14 zile înainte și li s-a oferit o redirecționare care le asigură ajungerea la destinație cu nu mai mult de 4 ore decât planificarea inițială.

În schimb, clauza prevăzută la art. 5 alin. (1) lit. (c) iii) care prevede că o compensație financiară nu se acordă dacă pasagerul a fost notificat despre anularea zborului cu mai puțin de 7 zile înainte de data acestuia dar i s-a oferit o redirecționare care îi asigură ajungerea la destinație cu cel mult 2 ore mai târziu decât planificarea inițială, a fost modificată în sensul că transportatorul nu trebuie să plătească compensații financiare,

dacă îi oferă pasagerului o redirecționare care să-i asigure ajungerea la destinație cu mai mult de:

- 5 ore față de planificarea inițială, în cazul tuturor zborurilor intracomunitare și al celor extracomunitare sub 1500 km;

- 9 ore față de planificarea inițială, în cazul zborurilor extracomunitare între 1500-3500 km;

- 12 ore față de planificarea inițială, în cazul zborurilor extracomunitare mai lungi de 3500 km.

Majorarea timpilor de redirecționare pentru care transportatorul nu plătește compensații îi va permite acestuia o mai mare flexibilitate și implicare în identificarea de soluții pentru redirecționarea pasagerilor. Astfel, poate crește numărul pasagerilor redirecționați în detrimentul celor ale căror curse au fost anulate și care sunt puși în situația identificării unor soluții proprii de ajungere la destinație, fiind abandonați de transportatori.

Semnalăm o neconcordanță dintre modificarea propusă la lit. c) pct. iii) și textul rămas nemodificat de la lit. c) pct. ii). Conform formulării existente niciun transportator nu va mai fi interesat să notifice anularea zborului cu mai mult de 7 zile înainte de data prevăzută pentru zbor, dacă avem în vedere că cerințele ce trebuie îndeplinite pentru a nu plăti compensația financiară sunt mult mai avantajoase pentru transportator, în cazul transmiterii unei asemenea notificări cu mai puțin de 7 zile înainte de data planificată pentru zbor - în acest caz pasagerul va fi dezavantajat. Prin urmare, este necesară o coordonare între prevederile lit. c) pct. ii) și lit. c) pct. iii).

2. În cazul noului paragraf 5 al art. 5, care introduce obligația pentru administratorii aeroporturilor cu mai mult de 5 milioane de pasageri/an de a se asigura că există planuri de contingență elaborate de transportatori și agenții de servicii de handling pentru tratarea situațiilor multiple de anulări sau întârzieri mari ale zborurilor, ar trebui introdusă și obligația transportatorilor ca aceste planuri de contingență să nominalizeze și persoana fizică sau juridică, care va fi împuternicită să reprezinte transportul în relația cu pasagerii, administrația aeroportului și autoritățile în caz de anulare a unui zbor sau întârziere prelungită și totodată să asigure respectarea în numele transportatorului, a drepturilor ce rezultă pentru pasagerii din Regulamentul nr. 261/2004.

3. Introducerea în mod explicit a *dreptului la compensații în cazul întârzierilor prelungite*, însoțită de o extindere a pragului de întârziere de la 3 la 5 ore (pragul pentru despăgubire) pentru călătoriile în interiorul UE și în cazul călătoriilor înspre/dinspre țări terțe, valoarea pragului urmează a depinde de distanța călătoriei și de problemele concrete ale transportatorilor aerieni, arată că aceste dispoziții ar urma să crească presiunea financiară asupra transportatorilor în privința plății de compensații către pasageri, cerință impusă prin hotărâri judecătorești.

4. Este justificată *definirea noțiunii „circumstanțe extraordinare”* ca eveniment care, prin natura sau prin originea sa, nu este inerent exercitării normale a activității transportatorului aerian în cauză și este mai presus de controlul efectiv al acestuia; introducerea unei liste neexhaustive a circumstanțelor care pot fi considerate extraordinare, respectiv ne-extraordinare este motivată prin necesitatea asigurării

securității juridice [art. 1 alin. (1) lit. (e) din propunere – art. 2 lit. (m) din Regulamentul nr. 261/2004 modificat - și anexa 1);

Prezenta opinie este adresată președinților Parlamentului European, al Consiliului și, respectiv, al Comisiei Europene, precum și Guvernului României.

PREȘEDINTE
Valeriu Ștefan ZGONEA

