Este texto es exclusivamente un instrumento de documentación y no surte efecto jurídico. Las instituciones de la UE no asumen responsabilidad alguna por su contenido. Las versiones auténticas de los actos pertinentes, incluidos sus preámbulos, son las publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, que pueden consultarse a través de EUR-Lex. Los textos oficiales son accesibles directamente mediante los enlaces integrados en este documento

►B REGLAMENTO (CE) Nº 1008/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 24 de septiembre de 2008

sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (versión refundida)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 293 de 31.10.2008, p. 3)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
►M1	Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio de 2018	L 212	1	22.8.2018
►M2	Reglamento (UE) 2019/2 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de diciembre de 2018	L 11	1	14.1.2019
►M3	Reglamento (UE) 2020/696 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de mayo de 2020	L 165	1	27.5.2020

▼B

REGLAMENTO (CE) Nº 1008/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 24 de septiembre de 2008

sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (versión refundida)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

▼M3

1. El presente Reglamento regula la concesión de licencias a compañías aéreas comunitarias, el derecho de las compañías aéreas comunitarias a explotar servicios aéreos intracomunitarios y la fijación de precios de los servicios aéreos intracomunitarios. Establece asimismo normas temporales sobre la prestación de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Unión.

▼B

2. La aplicación del capítulo III del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en la controversia respecto a la soberanía sobre el territorio en que el aeropuerto se encuentra situado.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) «licencia de explotación»: una autorización concedida por la autoridad competente para la concesión de licencias a una empresa, por la que se le permite prestar servicios aéreos en las condiciones que figuren en la licencia;

2) «autoridad competente para la concesión de licencias»: una autoridad de un Estado miembro con derecho a conceder, denegar, revocar o suspender una licencia de explotación con arreglo al capítulo II;

3) «empresa»: cualquier persona física o jurídica, con o sin fines de lucro, o cualquier organismo oficial dotado o no de personalidad jurídica propia;

4) «servicio aéreo»: un vuelo o una serie de vuelos para el transporte de pasajeros, carga o correo a cambio de una remuneración o del pago de un alquiler;

5) «vuelo»: la salida de un aeropuerto determinado hacia un aeropuerto de destino determinado;

6) «vuelo local»: un vuelo en que no haya transporte de pasajeros, carga o correo entre distintos aeropuertos u otros puntos de aterrizaje autorizados;

7) «aeropuerto»: cualquier zona de un Estado miembro especialmente adaptado a los servicios aéreos;

▼B

8) «certificado de operador aéreo»: un certificado expedido a una empresa en el que se acredite que el operador posee la capacidad profesional y la organización necesarias para garantizar la seguridad de las operaciones especificadas en el mismo, según se prevé en las disposiciones de Derecho comunitario aplicables o en la normativa nacional, según proceda;

9) «control efectivo»: una relación constituida por derechos, contratos o cualesquiera otros medios que, separados o conjuntamente y tomando en consideración elementos de hecho o de derecho, concedan la posibilidad de ejercer, directa o indirectamente, una influencia decisiva sobre una empresa, en particular mediante:

   a) el derecho de utilizar total o parcialmente los activos de una empresa;

   b) derechos o contratos que confieran una influencia decisiva sobre la composición, las votaciones o las decisiones de los órganos de una empresa o que por otros medios confieran una influencia decisiva en la gestión de las actividades de la empresa;

10) «compañía aérea»: empresa con una licencia de explotación válida o equivalente;

11) «compañía aérea comunitaria»: toda compañía aérea que posea una licencia de explotación válida concedida por una autoridad competente para la concesión de licencias con arreglo al capítulo II;

12) «plan de negocio»: una descripción detallada de las actividades comerciales previstas por la compañía aérea para el período en cuestión, en particular en lo relativo a la evolución del mercado que se espera y a las inversiones previstas, incluidas las implicaciones financieras y económicas de dichas actividades;

13) «servicio aéreo intracomunitario»: un servicio aéreo prestado dentro de la Comunidad;

14) «derecho de tráfico»: el derecho a explotar un servicio aéreo entre dos aeropuertos comunitarios;

15) «ventas solo asiento»: la venta de asientos, sin ningún otro servicio añadido, como el alojamiento, directamente al público por la compañía aérea o su agente autorizado o un fletador;

16) «servicio aéreo regular»: una serie de vuelos que reúna todas las características siguientes:

   a) en cada vuelo haya asientos o capacidad de carga disponibles para su adquisición de manera individual por el público (ya sea directamente a la compañía aérea o a través de sus agentes autorizados);

   b) que esté organizado de suerte que garantice el tráfico entre los dos mismos o más aeropuertos:

      — bien de acuerdo con un horario publicado, o

      — bien con una regularidad o frecuencia tales que constituyan una serie sistemática evidente;

17) «capacidad»: el número de asientos o la carga útil ofrecidos al público en un servicio aéreo regular durante un período determinado;

▼B

18) «tarifas aéreas»: los precios expresados en euros o en moneda local que se deban pagar a las compañías aéreas o a sus agentes u otros vendedores de billetes por el transporte de pasajeros en los servicios aéreos y las condiciones de aplicación de dichos precios, incluidas la remuneración y las condiciones ofrecidas a la agencia y otros servicios auxiliares;

19) «fletes aéreos»: los precios expresados en euros o en moneda local que se deban pagar en concepto de transporte de carga y las condiciones de aplicación de dichos precios, incluidas la remuneración y las condiciones ofrecidas a la agencia y otros servicios auxiliares;

20) «Estado(s) miembro(s) interesado(s)»: el (los) Estado(s) miembro(s) dentro del (de los) que se efectúe un servicio aéreo o entre los que se efectúe dicho servicio;

21) «Estado(s) miembro(s) implicado(s)»: el (los) Estado(s) miembro(s) interesado(s) y el (los) Estado(s) miembro(s) en que se ha concedido una licencia a la(s) compañía(s) aérea(s) que presta(n) el servicio aéreo;

22) «aglomeración urbana»: una zona urbana constituida por una serie de localidades que, por efecto del aumento y expansión de la población, se han fusionado para formar un espacio edificado continuo;

23) «contabilidad interna o analítica»: una relación detallada de los ingresos y gastos de una compañía aérea durante el período en cuestión, que incluya un desglose entre las actividades relacionadas con el transporte aéreo y las demás, así como entre los elementos pecuniarios y no pecuniarios;

24) «acuerdo de arrendamiento sin tripulación»: un acuerdo entre empresas según el cual la aeronave opera con el certificado de operador aéreo del arrendatario;

25) «acuerdo de arrendamiento con tripulación»: un acuerdo entre compañías aéreas según el cual la aeronave opera con el certificado de operador aéreo del arrendador;

26) «centro de actividad principal»: el domicilio social o sede social de una compañía aérea comunitaria en el Estado miembro a partir del cual se realizan las principales funciones financieras y el control operativo, incluida la gestión continua de aeronavegabilidad, de la compañía aérea comunitaria.

CAPÍTULO II

LICENCIA DE EXPLOTACIÓN

Artículo 3

Licencia de explotación

1. No se permitirá a ninguna empresa establecida en la Comunidad transportar por vía aérea pasajeros, correo o carga, a cambio de remuneración o pago de alquiler, a no ser que se le haya concedido la licencia de explotación correspondiente.

Las empresas que cumplan los requisitos del presente capítulo tendrán derecho a recibir una licencia de explotación.

▼B

2. La autoridad competente para la concesión de licencias no expedirá licencias de explotación ni las mantendrá vigentes cuando no se cumplan los requisitos del presente capítulo.

3. Sin perjuicio de cualquier otra disposición aplicable de Derecho comunitario, nacional o internacional, no estarán sujetas a la obligación de estar en posesión de una licencia de explotación válida las siguientes categorías de servicios aéreos:

a) servicios aéreos realizados por aeronaves sin motor o ultraligeras con motor, y

b) vuelos locales.

Artículo 4

Condiciones para la concesión de una licencia de explotación

La autoridad competente para la concesión de licencias de un Estado miembro concederá licencias de explotación a empresas a condición de que:

a) tengan su centro de actividad principal en dicho Estado miembro;

▼M1

b) sean titulares de un certificado de operador aéreo válido expedido de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo [1] por una autoridad nacional de un Estado miembro, por varias autoridades nacionales de Estados miembros que actúen conjuntamente de conformidad con el artículo 62, apartado 5, de dicho Reglamento o por la Agencia de la Unión Europea de Seguridad Aérea;

▼B

c) tengan a su disposición una o más aeronaves en propiedad o mediante acuerdo de arrendamiento sin tripulación;

d) su principal actividad sea realizar servicios aéreos, bien de forma exclusiva o bien en combinación con cualquier otra explotación comercial de aeronaves o de reparación y mantenimiento de aeronaves;

e) su estructura empresarial permita a la autoridad competente para la concesión de licencias aplicar las disposiciones del presente capítulo;

f) más del 50 % de la propiedad de la compañía, así como su control efectivo (ya sea directo, a través de una o varias empresas intermediarias), recaigan en los Estados miembros o sus nacionales, salvo que se disponga otra cosa en acuerdos celebrados con terceros países en los que la Comunidad sea parte;

g) cumplan las condiciones financieras especificadas en el artículo 5;

h) cumplan los requisitos de seguro previstos en el artículo 11 y en el Reglamento (CE) nº 785/2004, y

[1] Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y se modifica el Reglamento (CE) n.º 2111/2005 (CE), n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

▼B

i) cumpla lo dispuesto sobre buena reputación con arreglo a lo especificado en el artículo 7.

Artículo 5

Condiciones financieras para la concesión de una licencia de explotación

1. La autoridad competente para la concesión de licencias determinará con rigor si una empresa que solicita por primera vez una licencia de explotación puede demostrar que:

a) puede hacer frente en cualquier momento a las obligaciones que haya contraído o pueda contraer, determinadas con arreglo a criterios realistas, durante un período de 24 meses desde el inicio de su explotación, y

b) puede hacer frente a sus gastos fijos y de funcionamiento derivados de actividades incluidas en su plan de negocio y calculados con arreglo a criterios realistas, durante un período de tres meses desde el inicio de su explotación, sin tener en cuenta los ingresos procedentes de esta última.

2. A efectos de la valoración a la que se refiere el apartado 1, toda empresa solicitante deberá presentar un plan de negocio que abarque, como mínimo, los tres primeros años de explotación. En el plan de negocio deberán figurar asimismo los vínculos financieros entre el solicitante y cualesquiera otras actividades de carácter comercial en las que este participe, bien de forma directa o bien a través de empresas conexas. El solicitante facilitará asimismo toda la información pertinente, especialmente los datos que se enumeran en el punto 1 del anexo I.

3. Los apartados 1 y 2 no se aplicarán a las empresas que soliciten una licencia de explotación para realizar operaciones con aeronaves cuya masa máxima al despegue sea inferior a 10 toneladas o que tengan menos de 20 asientos. Dichas empresas deberán demostrar que su capital neto es como mínimo de 100 000 EUR o facilitar a la autoridad competente para la concesión de su licencia, cuando esta se lo exija, toda la información pertinente a efectos de la valoración a la que se refiere el apartado 1, en particular, los datos contemplados en el punto 1 del anexo I.

No obstante, la autoridad competente para la concesión de la licencia podrá aplicar los apartados 1 y 2 a las empresas que soliciten una licencia de explotación con arreglo a lo dispuesto en el párrafo anterior y que ofrezcan servicios regulares de transporte aéreo o cuyo volumen de negocios supere los 3 millones EUR anuales.

▼M1

Artículo 6

Certificado de operador aéreo

1. Tanto la concesión como la validez de una licencia de explotación dependerán de la posesión de un certificado de operador aéreo válido que especifique las actividades que cubre dicha licencia de explotación.

2. Toda modificación introducida en el certificado de operador aéreo de una compañía aérea comunitaria quedará reflejada, según proceda, en su licencia de explotación.

La autoridad competente para el certificado de operador aéreo informará lo antes posible a la autoridad competente para la concesión de la licencia de todo cambio pertinente propuesto en el certificado de operador aéreo.

3. La autoridad competente para el certificado de operador aéreo y la autoridad competente para la concesión de licencias acordarán medidas a fin de intercambiar de manera proactiva información pertinente para la evaluación y la conservación del certificado de operador aéreo y la licencia de explotación.

▼M1

El intercambio podrá incluir, entre otras, información relativa a las disposiciones financieras, en materia de propiedad u organizativas de la compañía aérea comunitaria que puedan afectar a la seguridad o solvencia de sus operaciones o que puedan ayudar a la autoridad competente para el certificado de operador aéreo en la realización de sus actividades de supervisión relacionadas con la seguridad. Cuando la información tenga carácter confidencial, se establecerán medidas para garantizar que se proteja de forma conveniente.

3 *bis*. Si es probable que se requieran medidas de ejecución, la autoridad competente para el certificado de operador aéreo y la autoridad competente para la concesión de la licencia, se consultarán tan pronto como sea posible antes de adoptar tales medidas, y trabajarán conjuntamente para tratar de resolver los problemas antes de tomar las medidas. Cuando se adopten las medidas, la autoridad competente para el certificado de operador y la autoridad competente para la concesión de la licencia se notificarán mutuamente lo antes posible que han procedido a adoptarlas.

▼B

Artículo 7

Prueba de buena reputación

1. Cuando, con objeto de conceder una licencia de explotación, se solicite que las personas que dirigirán de manera continua y efectiva las operaciones de la empresa presenten pruebas de su buena reputación o de que no se les ha declarado en quiebra, la autoridad competente para la concesión de licencias aceptará como prueba suficiente respecto de los nacionales de los Estados miembros la presentación de documentos expedidos por autoridades competentes del Estado miembro de origen o del Estado miembro en el que la persona tenga su residencia permanente en los que se certifique que reúne dichos requisitos.

2. Cuando el Estado miembro de origen o el Estado miembro en el que la persona tenga su residencia permanente no expida los documentos mencionados en el apartado 1, estos serán sustituidos por una declaración jurada —o en aquellos Estados miembros en los que no existan disposiciones que contemplen declaraciones juradas, una declaración solemne— hecha por el interesado ante una autoridad administrativa o judicial competente o, cuando proceda, un notario u organismo profesional cualificado del Estado miembro de origen o del Estado miembro en el que la persona tenga su residencia permanente. Dicha autoridad, notario u organismo profesional cualificado expedirá un certificado en el que se dé fe de la declaración jurada o de la declaración solemne.

3. La autoridad competente para la concesión de licencias podrá solicitar que los documentos y certificados mencionados en los apartados 1 y 2 les sean presentados dentro de los tres meses siguientes a su fecha de expedición.

Artículo 8

Validez de una licencia de explotación

1. La licencia de explotación será válida mientras la compañía aérea comunitaria cumpla los requisitos del presente capítulo.

Las compañías aéreas comunitarias deberán poder demostrar, en cualquier momento en que se lo solicite la autoridad competente para la concesión de licencias, que cumplen todos los requisitos del presente capítulo.

2. La autoridad competente para la concesión de licencias controlará detenidamente el cumplimiento de los requisitos del presente capítulo. En cualquier caso, examinará el cumplimiento de esos requisitos en los siguientes casos:

▼B

a) dos años después de la concesión de una nueva licencia de explotación;

b) cuando se sospeche que pueda haber algún problema, o

c) a solicitud de la Comisión.

Si la autoridad competente para la concesión de licencias sospecha que problemas financieros de una compañía aérea comunitaria pueden poner en peligro la seguridad de sus operaciones, informará inmediatamente a la autoridad competente para la concesión del certificado de operador aéreo.

3. La licencia de explotación debe someterse a aprobación de nuevo en caso de que una compañía aérea comunitaria:

a) no haya iniciado sus operaciones en el plazo de seis meses desde la concesión de una licencia de explotación;

b) haya interrumpido sus operaciones durante más de seis meses, o

c) haya obtenido la licencia sobre la base del artículo 5, apartado 3, párrafo primero, tenga la intención de realizar operaciones con aeronaves por encima del tamaño especificado en el artículo 5, apartado 3, o haya dejado de cumplir las condiciones establecidas en las citadas disposiciones.

4. Las compañías aéreas comunitarias deberán presentar a las autoridades competentes para la concesión de licencias las cuentas auditadas a más tardar seis meses después del último día del ejercicio financiero correspondiente, excepto que se prevea otra cosa en la legislación nacional. En los dos primeros años de explotación de una compañía aérea comunitaria, se pondrán a disposición de la autoridad competente para la concesión de licencias, previa solicitud, los datos a que se refiere el punto 3 del anexo I.

La autoridad competente para la concesión de licencias podrá en todo momento evaluar la situación financiera de toda compañía aérea comunitaria a la que le haya concedido una licencia de explotación y solicitarle la información pertinente Con el fin de realizar dicha evaluación, la compañía aérea comunitaria de que se trate actualizará los datos contemplados en el punto 3 del anexo I y, previa solicitud, los facilitará a la autoridad competente para la concesión de licencias.

5. Las compañías aéreas comunitarias deberán notificar a la autoridad competente para la concesión de licencias:

a) con antelación los planes relativos a la realización de un nuevo servicio aéreo a regiones continentales o mundiales no servidas anteriormente o toda modificación importante de la dimensión de sus actividades, incluidas, pero no exclusivamente, las modificaciones en el tipo o número de aeronaves empleadas;

b) con antelación las propuestas de cualquier proyecto de fusión o adquisición, y

c) en un plazo de 14 días, todo cambio en la propiedad de cualquier cartera de acciones que represente al menos el 10 % del total de las acciones de la compañía aérea comunitaria, de su sociedad matriz o de su última sociedad de participación.

▼B

6. En caso de que las autoridades competentes para la concesión de licencias consideren que las modificaciones notificadas con arreglo al apartado 5 tienen una repercusión importante en la situación financiera de la compañía aérea comunitaria, exigirán la presentación de un plan de negocio revisado en el que figuren las modificaciones en cuestión, que deberá abarcar, como mínimo, un período de 12 meses desde la fecha del comienzo de su aplicación, y deberá contener los datos a que se refiere el punto 2 del anexo I, además de la información que debe facilitarse en virtud de lo dispuesto en el apartado 4.

Las autoridades competentes para la concesión de licencias decidirán sobre el plan de negocio revisado por lo que respecta a la cuestión de saber si la compañía aérea comunitaria puede asumir sus obligaciones existentes y potenciales durante el citado período de 12 meses. Se adoptará dicha decisión a más tardar tres meses después de que se les haya presentado toda la información necesaria.

7. Con respecto a las compañías aéreas comunitarias a las que haya concedido una licencia de explotación, la autoridad competente para la concesión de licencias decidirá si dicha licencia debe someterse a nueva aprobación en caso de cambio de uno o más elementos que afecten a la situación jurídica de una compañía aérea comunitaria, y en especial en caso de fusión o adquisición.

8. Los apartados 4, 5 y 6 del presente artículo no se aplicarán a las compañías aéreas comunitarias que realicen exclusivamente operaciones con aeronaves cuya masa máxima al despegue sea inferior a 10 toneladas de masa máxima al despegue o que tengan menos de 20 asientos. Dichas compañías aéreas comunitarias deberán ser capaces en todo momento de demostrar que su capital neto es como mínimo de 100 000 EUR o de facilitar a la autoridad competente para la concesión de su licencia, cuando esta se lo exija, los datos necesarios a efectos de la valoración a la que se refiere el artículo 9, apartado 2.

No obstante, la autoridad competente para la concesión de licencias podrá aplicar los apartados 4, 5 y 6 a las compañías aéreas comunitarias a las que hayan otorgado licencias y que ofrezcan servicios de transporte aéreo regulares o cuyo volumen de negocios supere los 3 millones EUR anuales.

Artículo 9

Suspensión y revocación de la licencia de explotación

1. Las autoridades competentes para la concesión de licencias podrán evaluar en todo momento la situación financiera de una compañía aérea comunitaria a la que le hayan concedido una licencia. Basándose en su evaluación, las autoridades podrán dejar la licencia de explotación en suspenso o revocarla si dejare de constarles que dicha compañía aérea comunitaria puede hacer frente por un período de 12 meses a las obligaciones que haya contraído o pueda contraer. No obstante, las autoridades competentes para la concesión de licencias podrán conceder una licencia temporal, para 12 meses como máximo, en tanto la compañía aérea comunitaria lleva a cabo una reorganización financiera, siempre y cuando no se planteen riesgos de seguridad y que esa licencia temporal refleje los cambios introducidos, según proceda, en el certificado de operador aéreo y exista un plan realista de reconstitución financiera dentro de ese período.

▼M3

1 *bis*. Basándose en las evaluaciones del apartado 1 que se realicen entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de diciembre de 2020, las autoridades competentes para la concesión de licencias podrán decidir, antes de que finalice dicho período, no dejar en suspenso ni revocar la licencia de explotación de la compañía aérea de la Unión, siempre y cuando no se

▼M3

planteen riesgos de seguridad y existan perspectivas realistas de saneamiento financiero satisfactorio en los doce meses siguientes. Al final del período de doce meses, revisarán los resultados de dicha compañía aérea de la Unión y decidirán si suspender o revocar la licencia de explotación y conceder una licencia temporal sobre la base del apartado 1.

1 *ter*. Cuando, sobre la base de los datos publicados por Eurocontrol, en su calidad de gestor de la red para las funciones de la red de tráfico aéreo del cielo único europeo, la Comisión considere que persiste la reducción del nivel de tráfico aéreo en comparación con el nivel del período correspondiente en 2019, y que es probable que persista en el futuro, y también considere que, sobre la base de los mejores datos científicos disponibles (como, por ejemplo, datos procedentes del Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades), esta situación es consecuencia del impacto de la pandemia de COVID-19, adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 25 *bis* para modificar el presente Reglamento prorrogando en consecuencia el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de diciembre de 2020 indicado en el apartado 1 *bis* del presente artículo.

1 *quater*. La Comisión llevará a cabo un seguimiento continuo de la situación utilizando los criterios establecidos en el apartado 1 *ter*. Basándose en la información de que disponga, presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de síntesis a este respecto a más tardar el 15 de noviembre de 2020. Cuando se cumplan los criterios a que se refiere el apartado 1 *ter*, la Comisión adoptará el acto delegado previsto en el apartado 1 *ter* a la mayor brevedad posible.

1 *quinquies*. Cuando, en caso de un impacto prolongado de la pandemia de COVID-19 en el sector del transporte aéreo de la Unión, así lo requieran razones imperiosas de urgencia, se aplicará a los actos delegados adoptados de conformidad con el presente artículo el procedimiento previsto en el artículo 25 *ter*.

▼B

2. Cuando haya indicios claros de que existen dificultades financieras o si se ha iniciado un procedimiento de insolvencia o similar contra una compañía aérea comunitaria a la que se ha concedido una licencia, la autoridad competente para la concesión de licencias realizará sin demora un profundo análisis de la situación financiera y, sobre la base de sus conclusiones, revisará la situación de la licencia de explotación de conformidad con el presente artículo en un plazo de tres meses.

La autoridad competente para la concesión de licencias informará a la Comisión de la decisión que adopte con respecto a la situación de la licencia de explotación.

3. En caso de que no se hayan comunicado las cuentas auditadas a que se refiere el artículo 8, apartado 4, dentro del plazo indicado en el citado artículo, la autoridad competente para la concesión de licencias solicitará sin demora indebida a la compañía aérea comunitaria que comunique esas cuentas auditadas.

Si las cuentas auditadas no se comunican en el plazo de un mes, podrá revocarse o suspenderse la licencia de explotación.

▼B

4. La autoridad competente para la concesión de licencias revocará o suspenderá la licencia de explotación si la compañía aérea comunitaria facilita, deliberadamente o por inadvertencia, datos falsos sobre algún tema específico.

5. Si se suspende o retira el certificado de operador aéreo de una compañía aérea comunitaria, la autoridad competente para la concesión de licencias suspenderá o revocará inmediatamente la licencia de explotación de esa compañía.

6. La autoridad competente para la concesión de licencias podrá revocar o suspender la licencia de explotación de una compañía aérea comunitaria si deja de cumplir los requisitos establecidos en el artículo 7 en relación con la buena reputación.

Artículo 10

Decisiones sobre las licencias de explotación

1. La autoridad competente para la concesión de licencias deberá resolver sobre la solicitud lo antes posible y a más tardar en el plazo de tres meses desde la presentación de toda la información necesaria, teniendo en cuenta todos los elementos disponibles. La decisión se comunicará al solicitante. En caso de denegación deberán indicarse las razones de la misma.

2. La autoridad competente para la concesión de licencias hará públicos los procedimientos relativos a la concesión, suspensión y revocación de licencias de explotación e informará de ello a la Comisión.

3. La lista de las decisiones que adopten las autoridades competentes para la concesión de licencias en relación con la concesión, suspensión o revocación de licencias de explotación se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea.*

Artículo 11

Aseguramiento obligatorio

No obstante lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 785/2004, las compañías aéreas deberán haber contraído seguros que cubran su responsabilidad en los casos de accidente con respecto al correo.

Artículo 12

Matrícula

▼M1

1. Las aeronaves que utilice una compañía aérea comunitaria deberán estar matriculadas, según disponga el Estado miembro cuya autoridad competente haya expedido la licencia de explotación, en su propio registro nacional o en el registro nacional de otro Estado miembro. Sin embargo, cuando se disponga de una aeronave en régimen de arrendamiento con o sin tripulación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13, dicha aeronave podrá estar registrada en el registro nacional de un Estado miembro o de un tercer país.

▼B

2. De conformidad con lo dispuesto en el apartado 1, las autoridades competentes admitirán, con arreglo a las leyes y reglamentos aplicables, en su registro nacional, sin retrasos ni tasas discriminatorias, las aeronaves propiedad de nacionales de otros Estados miembros y los traslados de matrículas de aeronaves registradas en otros Estados miembros. No se aplicará ninguna otra tasa a la transferencia de aeronaves que no sean las tasas de matrículas normales.

▼B

Artículo 13

Arrendamiento

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4, letra c), las compañías aéreas comunitarias podrán disponer de una o varias aeronaves en régimen de arrendamiento con o sin tripulación. Las compañías aéreas comunitarias podrán explotar libremente aeronaves matriculadas en la Comunidad en régimen de arrendamiento con tripulación, excepto si ello supusiera un riesgo para la seguridad. La Comisión garantizará que la aplicación de la presente disposición sea razonable y proporcionada, y se fundamente en criterios de seguridad.

2. Los acuerdos de arrendamiento sin tripulación en los que sea parte una compañía aérea comunitaria o los acuerdos de arrendamiento con tripulación en virtud de los cuales la compañía aérea comunitaria sea el arrendatario de la aeronave arrendada con tripulación estarán sujetos a aprobación previa de conformidad con la normativa nacional o comunitaria aplicable en materia de seguridad de la aviación.

3. Las compañías aéreas comunitarias que alquilen aeronaves con tripulación matriculadas en terceros países propiedad de otras compañías aéreas solicitarán la autorización previa de las autoridades competentes para la concesión de licencias. Las autoridades competentes podrán conceder autorización si:

a) la compañía aérea comunitaria demuestra de forma satisfactoria a las autoridades competentes que cumple todas las normas de seguridad equivalentes a las normas impuestas por la normativa comunitaria o nacional, y

b) ►M2 se cumple, salvo que se disponga otra cosa en un acuerdo internacional de arrendamiento con tripulación firmado por la Unión que se base en un acuerdo de transporte aéreo en el que sea parte la Unión y que se haya celebrado antes del 1 de enero de 2008, una de las siguientes condiciones: ◄

   i) la compañía aérea comunitaria justifica el arrendamiento por necesidades excepcionales, en cuyo caso podrá concederse una autorización cuya duración no exceda de siete meses, renovables una sola vez por un período adicional de hasta siete meses,

   ii) la compañía aérea comunitaria demuestra que el arrendamiento es necesario para satisfacer necesidades de capacidad de carácter estacional, que no pueden satisfacerse razonablemente mediante el arrendamiento de aeronaves matriculadas en la Comunidad, en cuyo caso debe renovarse la aprobación, o

   iii) la compañía aérea comunitaria demuestra que el arrendamiento es necesario para superar dificultades de explotación y no es posible o razonable alquilar aeronaves matriculadas en la Comunidad, en cuyo caso la autorización estará estrictamente limitada a la superación de las dificultades.

4. Las autoridades competentes podrán imponer condiciones para la concesión de la autorización. Las citadas condiciones formarán parte del contrato de arrendamiento con tripulación.

Las autoridades competentes podrán denegar una autorización si no existe reciprocidad en relación con el arrendamiento con tripulación entre el Estado miembro de que se trate o la Comunidad y el tercer país en el que esté matriculada la aeronave objeto del arrendamiento con tripulación.

Las autoridades competentes comunicarán a los Estados miembros interesados toda autorización de arrendamiento de una aeronave con tripulación cuando se trate de aeronaves matriculadas en terceros países.

▼B

Artículo 14

Derecho a ser oído

La autoridad competente para la concesión de licencias garantizará que, al adoptar una decisión de suspender o revocar la licencia de explotación de una compañía aérea comunitaria, se ofrecerá a la compañía aérea comunitaria interesada la oportunidad de ser oída, teniendo en cuenta la necesidad, en algunos casos, de un procedimiento de urgencia.

CAPÍTULO III

ACCESO A RUTAS

Artículo 15

Prestación de servicios aéreos intracomunitarios

1. Las compañías aéreas comunitarias tendrán derecho a realizar servicios aéreos intracomunitarios.

2. Los Estados miembros no condicionarán la realización de servicios aéreos intracomunitarios por parte de las compañías aéreas comunitarias a la posesión de ningún permiso o autorización. Los Estados miembros se abstendrán de exigir a las compañías aéreas comunitarias la presentación de documentos o información que estas hayan facilitado ya a la autoridad responsable de la concesión de licencias, siempre que pueda obtenerse en su debido momento la información pertinente de la autoridad competente para la concesión de licencias.

3. Si la Comisión considera, basándose en la información obtenida con arreglo al artículo 26, apartado 2, que la licencia de explotación concedida a una compañía aérea comunitaria no cumple los requisitos establecidos por el presente Reglamento, remitirá sus conclusiones a la autoridad competente para la concesión de licencias, la cual enviará a la Comisión sus observaciones dentro del plazo de 15 días hábiles.

Tras examinar las observaciones presentadas por la autoridad competente para la concesión de licencias o en caso de no que se hayan recibido observaciones de dicha autoridad, si la Comisión sigue manteniendo que la licencia de explotación no cumple los requisitos, adoptará una decisión, de conformidad con el procedimiento establecido por el artículo 25, apartado 2, mediante la cual solicitará a la autoridad competente para la concesión de licencias que adopte las medidas correctivas adecuadas o suspenda o revoque la licencia de explotación.

La decisión establecerá una fecha antes de la cual las autoridades competentes para la concesión de licencias deberán aplicar las medidas correctivas o llevarán a cabo las actuaciones que corresponda. Si no se aplican las medidas correctivas o se llevan a cabo las actuaciones correspondientes antes de la fecha establecida, la compañía aérea comunitaria no estará habilitada para ejercer los derechos contemplados en el apartado 1.

La compañía aérea comunitaria podrá seguir ejerciendo los derechos contemplados en el apartado 1, una vez que la autoridad competente para la concesión de licencias haya notificado a la Comisión que se han aplicado las medidas correctivas y que la autoridad competente para la concesión de licencias ha comprobado la aplicación.

▼B

4. Al explotar servicios aéreos intracomunitarios, toda compañía aérea comunitaria podrá combinar servicios aéreos y concertar acuerdos de código compartido, sin perjuicio de la normativa comunitaria de competencia aplicable a las empresas.

Quedan suprimidas cualesquiera restricciones a la libertad de prestación de servicios aéreos intracomunitarios por parte de las compañías aéreas comunitarias derivadas de acuerdos bilaterales entre los Estados miembros.

5. No obstante lo dispuesto en cualesquiera acuerdos bilaterales celebrados entre los Estados miembros, y sin perjuicio de la normativa comunitaria sobre competencia aplicable a las empresas, las compañías aéreas comunitarias serán autorizadas por el Estado o Estados miembros interesados a combinar servicios aéreos y concertar acuerdos de código compartido con cualquier compañía aérea para servicios aéreos que tengan por origen, destino o lugar de tránsito cualquier aeropuerto situado en su territorio y cualquier punto o puntos situado en terceros países.

Un Estado miembro, en el marco de un acuerdo bilateral de servicios aéreo con el tercer país de que se trate, podrá imponer restricciones a los acuerdos de código compartido entre las compañías aéreas comunitarias y las compañías aéreas de un tercer país, en particular si dicho tercer país no concede oportunidades comerciales similares a las compañías aéreas comunitarias que operen a partir de dicho Estado miembro. Al proceder así, los Estados miembros se asegurarán de que las restricciones impuestas en el marco de dichos acuerdos no restrinjan la competencia ni sean discriminatorias entre compañías aéreas ni sean más restrictivas de lo necesario.

Artículo 16

Principios generales de las obligaciones de servicio público

1. Todo Estado miembro, tras consultar a otros Estados miembros interesados y después de haber informado a la Comisión, a los aeropuertos de que se trate y a las compañías aéreas que operen en ese trayecto, podrá imponer la obligación de servicio público en relación con servicios aéreos regulares entre un aeropuerto situado en la Comunidad y un aeropuerto que sirva a una región periférica o en desarrollo de su territorio o en una ruta de baja densidad de tráfico que sirva a un aeropuerto de su territorio, cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico y social de la región servida por el aeropuerto. Dicha obligación se impondrá solamente en la medida necesaria para garantizar en dicha ruta una prestación mínima de servicios aéreos regulares que cumplan determinados requisitos en materia de continuidad, regularidad precios o capacidad mínima que las compañías aéreas no asumirían si únicamente tuvieran en cuenta su interés comercial.

Los requisitos impuestos a la ruta sujeta a dicha obligación de servicio público se establecerán de manera transparente y no discriminatoria.

2. En aquellos casos en que otros modos de transporte no puedan asegurar un servicio ininterrumpido con al menos dos trayectos diarios, los Estados miembros interesados podrán incluir en la obligación de

▼B

servicio público la exigencia de que cualquier compañía aérea comunitaria que se proponga explotar servicios en dicha ruta deposite una garantía en concepto de continuidad en la explotación de dicha ruta durante un período determinado, que deberá especificarse, de conformidad con las demás condiciones de la obligación de servicio público.

3. Los Estados miembros evaluarán la necesidad y la adecuación de la obligación de servicio público prevista teniendo en cuenta:

a) la proporcionalidad entre la obligación prevista y las necesidades de desarrollo económico de la región de que se trate;

b) la posibilidad de recurrir a otros modos de transporte y la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de transporte consideradas, en particular cuando existan servicios ferroviarios que cubran la misma ruta en un tiempo inferior a tres horas y con frecuencias y conexiones suficientes y horarios convenientes;

c) las tarifas aéreas y las condiciones que puedan proponerse a los usuarios;

d) el efecto combinado de todas las compañías aéreas que operen o vayan a operar en la ruta.

4. Cuando un Estado miembro desee imponer una obligación de servicio público, comunicará el texto completo de la misma a la Comisión, a los demás Estados miembros interesados, a los aeropuertos de que se trate y a las compañías aéreas que operen la ruta en cuestión.

La Comisión publicará una nota informativa en el *Diario Oficial de la Unión Europea* en la cual:

a) se indicarán los dos aeropuertos conectados por la ruta en cuestión y posibles puntos intermedios de escala;

b) se mencionará la fecha de entrada en vigor de la obligación de servicio público, y

c) se indicará la dirección completa en la que el Estado miembro interesado ofrecerá sin demora y gratuitamente el texto y cualquier otra información o documentación relativa a la obligación de servicio público de que se trate.

5. No obstante lo dispuesto en el apartado 4, por lo que respecta a las rutas cuyo número de pasajeros previsto sea inferior a 10 000 al año, la información sobre la obligación de servicio público se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en el Diario Oficial del Estado miembro de que se trate.

6. La fecha de entrada en vigor de una obligación de servicio público no deberá ser anterior a la publicación de la nota informativa que se menciona en el párrafo segundo del apartado 4.

7. Cuando, de conformidad con lo dispuesto en los apartados 1 y 2, se haya impuesto una obligación de servicio público, la compañía aérea comunitaria podrá hacer ventas solo asiento siempre que el servicio

▼B

aéreo en cuestión cumpla con todos los requisitos de la obligación de servicio público. En consecuencia, ese servicio aéreo se considerará como servicio aéreo regular.

8. Cuando, de conformidad con lo dispuesto en los apartados 1 y 2, se haya impuesto una obligación de servicio público, se permitirá a todas las demás compañías aéreas comunitarias iniciar en cualquier momento la realización de servicios aéreos regulares que cumplan con todos los requisitos de la obligación de servicio público, incluso durante el período de explotación que pueda exigirse en virtud del apartado 2.

9. No obstante lo dispuesto en el apartado 8, si ninguna compañía aérea comunitaria hubiera iniciado o pudiera demostrar que está a punto de iniciar servicios aéreos regulares sostenibles en una ruta de conformidad con las obligaciones de servicio público que se hayan establecido para dicha ruta, el Estado miembro podrá limitar el acceso a los servicios aéreos regulares en dicha ruta a una sola compañía aérea comunitaria durante un período de hasta cuatro años, transcurrido el cual la situación deberá volver a estudiarse.

Este período podrá extenderse hasta cinco años si la obligación de transporte público se impone en una ruta a un aeropuerto que dé servicio a una región ultraperiférica, conforme a la definición mencionada en el artículo 299, apartado 2, del Tratado.

10. El derecho a explotar los servicios mencionados en el apartado 9 se ofrecerá mediante licitación pública de conformidad con el artículo 17, de forma individual o, cuando esté justificado por motivos de eficacia operativa, para un grupo de tales rutas, a cualquier compañía aérea comunitaria habilitada para ello. Todo Estado miembro podrá, por motivos de eficacia administrativa, publicar en una licitación única una oferta que incluya varias rutas.

11. Se considerará expirada la obligación de servicio público cuando no se haya operado ningún servicio de transporte aéreo regular en un período de más de 12 meses en la ruta sujeta a dicha obligación.

12. En caso de interrupción súbita de servicio por parte de la compañía aérea comunitaria seleccionada de conformidad con el artículo 17, el Estado miembro interesado podrá, en caso de urgencia, seleccionar por mutuo acuerdo una compañía aérea comunitaria distinta que opere la obligación de servicio público durante un período máximo de siete meses, no renovables, en las siguientes condiciones:

a) toda indemnización abonada por el Estado miembro se ajustará a lo dispuesto en el artículo 17, apartado 8;

b) la selección se efectuará entre compañías aéreas comunitarias, respetando los principios de transparencia y no discriminación;

c) se procederá a una nueva licitación.

La Comisión y el Estado o Estados miembros interesados serán informados sin demora del procedimiento de urgencia y sus motivos. A solicitud de uno o varios Estados miembros o por iniciativa propia, la Comisión podrá suspender el procedimiento conforme al procedimiento del artículo 25, apartado 2, si considera, una vez realizada su evaluación, que no cumple las prescripciones del presente apartado o es contrario en cualquier modo al Derecho comunitario.

▼B

Artículo 17

Procedimiento de licitación para las obligaciones de servicio público

1. La licitación pública prescrita en el artículo 16, apartado 10, se realizará conforme al procedimiento establecido en los apartados 2 a 10 del presente artículo.

2. El Estado miembro interesado comunicará a la Comisión el texto íntegro del anuncio de licitación, excepto cuando, de conformidad con el artículo 16, apartado 5, haya difundido la obligación de servicio público mediante la publicación de la información en el Diario Oficial nacional, en cuyo caso se publicará también la licitación en dicho Diario Oficial nacional.

3. El anuncio de licitación y el subsiguiente contrato abarcarán, entre otros, los siguientes puntos:

a) los niveles de servicio requeridos por la obligación de servicio público;

b) las reglas relativas a la modificación y finalización del contrato, en particular con el fin de tener en cuenta cambios imprevisibles;

c) el plazo de validez del contrato;

d) las sanciones en caso de incumplimiento del contrato;

e) parámetros objetivos y transparentes, basándose en los cuales se calculará, si procede, la indemnización por ejecución de las obligaciones de servicio público.

4. La Comisión dará a conocer la licitación mediante una nota informativa publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea.* El plazo de presentación de ofertas no podrá cerrarse antes de que transcurran dos meses desde la fecha de publicación de dicha nota informativa. El caso de que la licitación se refiera a una ruta cuyo acceso ya estuviera limitado a una compañía aérea de conformidad con el artículo 16, apartado 9, el anuncio de licitación se publicará al menos seis meses antes del comienzo de la nueva concesión, a fin de valorar si tal restricción de acceso sigue siendo necesaria.

5. En la nota informativa figurarán los siguientes elementos:

a) Estado o Estados miembros interesados;

b) ruta aérea de que se trata;

c) duración del contrato;

d) dirección completa en la cual el Estado miembro pondrá a disposición de los interesados toda información o documentación relativa a la licitación pública y la obligación de servicio público;

e) plazo de presentación de las ofertas.

6. El Estado o Estados miembros comunicarán sin demora y gratuitamente toda la información y documentación pertinentes que soliciten los interesados en la licitación pública.

▼B

7. El fallo de la licitación se efectuará lo antes posible después de tener en cuenta en la selección la adecuación del servicio ofrecido, los precios y condiciones que pueden proponerse a los usuarios y el coste de la compensación que sea necesario aportar por el Estado o Estados miembros interesados, si fuese necesario.

8. Los Estados miembros interesados podrán indemnizar a las compañías aéreas, seleccionadas en virtud del apartado 7, los gastos que les ocasione el dar cumplimiento a las obligaciones de servicio público impuestas con arreglo al artículo 16. Dicha indemnización. No podrá exceder del importe necesario para cubrir los costes netos derivados de la ejecución de cada obligación de servicio público, teniendo en cuenta los correspondientes ingresos conservados por el operador y unos beneficios razonables.

9. La Comisión será informada por escrito y sin demora de los resultados de la licitación pública y de la selección realizada por el Estado miembro, en la cual se hará constar lo siguiente:

a) números, nombres e información empresarial de los licitadores;

b) elementos operativos que figuren en las ofertas;

c) indemnizaciones solicitadas en las ofertas;

d) nombre del licitador seleccionado.

10. A petición de un Estado miembro o por iniciativa propia, la Comisión podrá pedir a los Estados miembros que le transmitan, en el plazo de un mes, toda la documentación relativa a la selección de una compañía aérea para la explotación de una obligación de servicio público. En caso de que los documentos solicitados no se transmitan en el plazo prescrito, la Comisión podrá suspender la licitación con arreglo al procedimiento del artículo 25, apartado 2.

Artículo 18

Examen de las obligaciones de servicio público

1. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que las decisiones tomadas de conformidad con las disposiciones de los artículos 16 y 17 se revisen efectivamente y, en particular, lo antes posible cuando pueda alegarse que tales decisiones han infringido la legislación comunitaria o las normas nacionales que apliquen dicha legislación.

En particular, a solicitud de un Estado miembro o por iniciativa propia, la Comisión podrá solicitar a los Estados miembros que le transmitan, en el plazo de dos meses:

a) un documento en el que se justifique la necesidad de la obligación de servicio público y su conformidad con los criterios citados en el artículo 16;

b) un análisis de la economía de la región;

c) un análisis de la proporcionalidad entre las obligaciones previstas y los objetivos de desarrollo económico;

d) un análisis de los servicios aéreos existentes, en su caso, y de los demás modos de transporte disponibles que podrían considerarse sustitutos de la imposición prevista.

▼B

2. A petición de un Estado miembro que considere que en virtud de lo dispuesto en los artículos 16 y 17 se esté limitando indebidamente el desarrollo de una ruta, o por iniciativa propia, la Comisión llevará a cabo una investigación y, en un plazo de seis meses tras la recepción de la solicitud, y con arreglo al procedimiento mencionado en el artículo 25, apartado 2, adoptará una decisión basándose en todos los factores pertinentes acerca de si deben continuar aplicándose los artículos 16 y 17 respecto de la ruta en cuestión.

Artículo 19

Distribución del tráfico entre aeropuertos y ejercicio de derechos de tráfico

1. El ejercicio de los derechos de tráfico estará sujeto a las normas comunitarias, nacionales, regionales o locales publicadas relativas a la seguridad, intrínseca o extrínseca, la protección del medio ambiente y la asignación de franjas horarias.

2. Tras consultar con las partes interesadas, incluidas las compañías aéreas y los aeropuertos de que se trate, los Estados miembros podrán regular, sin que exista discriminación entre destinos situados en el interior de la Comunidad o basada en la nacionalidad o identidad de la compañía aérea, la distribución del tráfico aéreo entre aeropuertos que reúnan las siguientes condiciones:

a) prestar servicio a una misma ciudad o aglomeración urbana;

b) estar comunicados mediante una adecuada infraestructura de transportes que, en la medida de lo posible, ofrezca una conexión directa que permita llegar al aeropuerto dentro del plazo de 90 minutos, incluso cuando sea necesario cruzar una frontera;

c) disponer de servicios de transporte público frecuentes, fiables y eficientes que garanticen la comunicación entre aeropuertos y con la ciudad o aglomeración urbana, y

d) que los aeropuertos ofrezcan los servicios necesarios a las compañías aéreas y no perjudiquen indebidamente sus oportunidades comerciales.

Toda decisión de regular la distribución del tráfico aéreo entre aeropuertos respetará los principios de proporcionalidad y transparencia y estará basada en criterios objetivos.

3. La Comisión comunicará su decisión al Consejo y a los Estados miembros. El Estado miembro interesado informará a la Comisión de su intención de regular la distribución del tráfico aéreo o modificar normas existentes de distribución del tráfico.

La Comisión examinará la aplicación de los apartados 1 y 2 del presente artículo y, en el plazo de seis meses desde la recepción de la oportuna solicitud, y de conformidad con el procedimiento del artículo 25, apartado 2, decidirá si el Estado miembro puede aplicar las medidas en cuestión.

La Comisión publicará su decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y las medidas no se aplicarán antes de que se publique la aprobación de la Comisión.

4. Por lo que se refiere a las normas de distribución del tráfico existentes en el momento de la entrada en vigor del Reglamento, la Comisión examinará, previa solicitud de un Estado miembro o por su

▼B

propia iniciativa, la aplicación de los apartados 1 y 2 y, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 25, apartado 2, decidirá si el Estado miembro puede seguir aplicando la medida.

5. La Comisión publicará la decisión adoptada con arreglo al presente artículo en el *Diario Oficial de la Unión Europea.*

Artículo 20

Medidas ambientales

1. Cuando existan graves problemas de carácter medioambiental, el Estado miembro responsable podrá limitar o denegar el ejercicio de los derechos de tráfico, en particular, cuando otros modos de transporte proporcionen niveles adecuados de servicio. La medida no será discriminatoria, no distorsionará la competencia entre compañías aéreas, no será más restrictiva de lo que resulte necesario para paliar los problemas y tendrá un período de vigencia limitado, no superior a tres años, concluido el cual se someterá a revisión.

2. Cuando un Estado miembro considere necesaria la acción a que se refiere el apartado 1 informará a los demás Estados miembros y a la Comisión como mínimo tres meses antes de que entre en vigor la medida, dando la adecuada justificación de la acción. La acción podrá ejecutarse siempre que, dentro del plazo de un mes a partir de la fecha en que se reciba la información, no se oponga a la misma ningún Estado miembro ni la Comisión decida someterla a estudio, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 3.

3. Previa solicitud de otro Estado miembro o por iniciativa propia, la Comisión podrá, de acuerdo con el procedimiento indicado en el artículo 25, apartado 2, suspender las medidas si no cumplen lo dispuesto en el apartado 1 o si infringen el Derecho comunitario de alguna otra forma.

Artículo 21

Medidas de urgencia

1. Un Estado miembro podrá rehusar, limitar o imponer condiciones al ejercicio de derechos de tráfico para enfrentarse con problemas repentinos de corta duración, derivados de circunstancias imprevisibles e inevitables. Dichas medidas se ajustarán a los principios de proporcionalidad y transparencia y estarán basadas en criterios objetivos y no discriminatorios.

El Estado miembro interesado informará sin demora a La Comisión y a los demás Estados miembros de dichas medidas, justificándolas debidamente. Si los problemas que han hecho precisas dichas medidas siguen produciéndose durante más de 14 días, el Estado miembro deberá informar de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros y podrá prolongar, con el acuerdo de la Comisión, dichas medidas por períodos adicionales no superiores a 14 días.

2. A petición del Estado miembro implicado o por iniciativa propia, la Comisión podrá suspender dichas medidas si no cumplen los requisitos del apartado 1 o si son contrarias en cualquier modo al Derecho comunitario.

▼M3

Artículo 21 bis

Medidas de urgencia vinculadas a la pandemia de COVID-19

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 21, durante el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de diciembre de 2020, los Estados miembros podrán rehusar, limitar o imponer condiciones al ejercicio de derechos de tráfico, sin el acuerdo de la Comisión mencionado en el artículo 21, apartado 1, si tales medidas son necesarias para enfrentarse a la pandemia de COVID-19. Dichas medidas se ajustarán a los principios de proporcionalidad y transparencia y estarán basadas en criterios objetivos y no discriminatorios.

2. El Estado miembro de que se trate informará sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de las medidas a que se refiere el apartado 1 y de su duración, y les proporcionará una motivación adecuada que justifique la necesidad de esas medidas. Si el Estado miembro modifica, suspende o retira dichas medidas después de la entrada en vigor del presente Reglamento, informará de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros.

3. A petición de cualquier otro Estado o Estados miembros implicados, o por iniciativa propia, la Comisión podrá suspender las medidas a que se refiere el apartado 2 si no cumplen los requisitos recogidos en el apartado 1 o si son contrarias en cualquier modo al Derecho de la Unión.

4. Cuando, sobre la base de los mejores conocimientos, como por ejemplo los datos procedentes del Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades, pruebas y datos científicos que confirmen la persistencia de la pandemia de COVID-19, la Comisión considere probable que sea necesario rehusar, limitar o imponer condiciones al ejercicio de derechos de tráfico por los Estados miembros una vez transcurrido el período indicado en el apartado 1 del presente artículo, adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 25 *bis* para modificar el presente Reglamento prorrogando dicho período en consecuencia.

5. La Comisión llevará a cabo un seguimiento continuo de la situación utilizando los criterios mencionados en el apartado 4. Basándose en la información de que disponga, presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de síntesis a este respecto a más tardar el 15 de noviembre de 2020. En caso necesario, la Comisión adoptará el acto delegado a que se refiere el apartado 4 a la mayor brevedad posible.

6. Cuando, en caso de un impacto prolongado de la pandemia de COVID-19 en el sector del transporte aéreo de la Unión, así lo requieran razones imperiosas de urgencia, se aplicará a los actos delegados adoptados de conformidad con el presente artículo el procedimiento previsto en el artículo 25 *ter*.

▼B

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES SOBRE PRECIOS

Artículo 22

Libertad de fijación de precios

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 16, apartado 1, las compañías aéreas de la Comunidad y, sobre la base del principio de reciprocidad, las de terceros países, fijarán libremente las tarifas y fletes de los servicios aéreos intracomunitarios.

▼B

2. No obstante lo dispuesto en cualesquiera acuerdos bilaterales celebrados entre los Estados miembros, estos no podrán incurrir en discriminación por motivos de nacionalidad o identidad de la compañía aérea al permitir a las compañías aéreas comunitarias fijar tarifas y fletes para la prestación de servicios aéreos entre su territorio y un tercer país. Quedan suprimidas cualesquiera restricciones emanadas de acuerdos bilaterales entre Estados miembros y que sigan aplicándose en materia de fijación de precios, incluidas las relativas a rutas con origen o destino en terceros países.

Artículo 23

Información y no discriminación

1. Las tarifas y fletes aéreos ofrecidos o publicados bajo cualquier forma, incluso en Internet, para servicios aéreos con origen en un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro al que se aplique el Tratado disponibles para el público en general incluirán las condiciones aplicables. Se indicará en todo momento el precio final que deba pagarse, que incluirá la tarifa o flete aplicable así como todos los impuestos aplicables y los cánones, recargos y derechos que sean obligatorios y previsibles en el momento de su publicación. Además de la indicación del precio final, se precisará al menos lo siguiente:

a) la tarifa o flete;

b) los impuestos;

c) las tasas de aeropuerto, y

d) otros cánones, recargos o derechos, tales como los relacionados con la seguridad extrínseca o el combustible,

cuando se hayan añadido a la tarifa o flete los conceptos contemplados en las letras b), c) y d). Los suplementos opcionales de precio se comunicarán de una manera clara, transparente y sin ambigüedades al comienzo de cualquier proceso de reserva, y su aceptación por el pasajero se realizará sobre una base de opción de inclusión.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 16, apartado 1, se concederá acceso a las tarifas y fletes aéreos de servicios aéreos con origen en un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro al que se aplique el Tratado disponibles para el público en general sin incurrir en discriminación por causa de nacionalidad o lugar de residencia del cliente ni en función del lugar de establecimiento del agente de la compañía aérea o de otro vendedor de billetes en el interior de la Comunidad.

Artículo 24

Sanciones

Los Estados miembros velarán por el cumplimiento de las normas establecidas en el presente capítulo y fijarán sanciones por su infracción. Esas sanciones serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

▼M3

CAPÍTULO IV *bis*

NORMAS TEMPORALES SOBRE LOS SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA

Artículo 24 bis

1. Como excepción a lo dispuesto en el artículo 11, apartado 1, letra d), de la Directiva 96/67/CE del Consejo ([1]), se podrán prorrogar hasta el 31 de diciembre de 2022 los contratos o las autorizaciones de los agentes de asistencia en tierra seleccionados sobre la base del procedimiento establecido en el artículo 11, apartado 1, de esa misma Directiva, que expiren entre el 28 de mayo de 2020 y el 31 de diciembre de 2021.

2. Como excepción a lo dispuesto en el artículo 11, apartado 1, letra e), de la Directiva 96/67/CE, en el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de diciembre de 2020, si un agente de asistencia en tierra cesa en su actividad antes de que expire el período para el que haya sido seleccionado, la entidad gestora del aeropuerto o la autoridad competente del Estado miembro podrá elegir directamente un agente de asistencia en tierra para que preste los servicios durante un período máximo de seis meses, o hasta el 31 de diciembre de 2020 si este último período es más largo.

3. Cuando, sobre la base de los datos publicados por Eurocontrol, la Comisión considere que persiste la reducción del nivel de tráfico aéreo, en comparación con el nivel del período correspondiente de 2019, y que es probable que persista en el futuro, que esta situación es consecuencia del impacto de la pandemia de COVID-19 y que provoca la interrupción de los servicios de asistencia en tierra o dificultades de acceso a la financiación para los agentes de asistencia en tierra de aeropuertos de la Unión, adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 25 *bis* para modificar el presente Reglamento prorrogando en consecuencia los períodos a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo.

4. La Comisión llevará a cabo un seguimiento continuo de la situación utilizando los criterios establecidos en el apartado 3. Basándose en la información de que disponga, presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de síntesis a este respecto a más tardar el 15 de noviembre de 2020. En caso necesario, la Comisión adoptará el acto delegado previsto en el apartado 3 a la mayor brevedad posible.

5. Cuando, en caso de un impacto prolongado de la pandemia de COVID-19 en el sector del transporte aéreo de la Unión, así lo requieran razones imperiosas de urgencia, se aplicará a los actos delegados adoptados de conformidad con el presente artículo el procedimiento previsto en el artículo 25 *ter*.

▼B

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 25

Comité

1. La Comisión estará asistida por un Comité.

([1]) Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad (DO L 272 de 25.10.1996, p. 36).

▼B

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

▼M3

Artículo 25 bis

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 9, apartado 1 *ter*, el artículo 21 *bis*, apartado 4, y el artículo 24 *bis*, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de un año a partir del 28 de mayo de 2020.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 9, apartado 1 *ter*, el artículo 21 *bis*, apartado 4, y el artículo 24 *bis*, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 9, apartado 1 *ter*, el artículo 21 *bis*, apartado 4, y el artículo 24 *bis*, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 25 ter

Procedimiento de urgencia

1. Los actos delegados adoptados de conformidad con el presente artículo entrarán en vigor inmediatamente y serán aplicables en tanto no se formule ninguna objeción con arreglo al apartado 2. La notificación de un acto delegado al Parlamento Europeo y al Consejo expondrá los motivos por los cuales se ha aplicado el procedimiento de urgencia.

2. Tanto el Parlamento Europeo como el Consejo podrán formular objeciones a un acto delegado de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 25 *bis*. En tal caso, la Comisión derogará el acto inmediatamente tras la notificación de la decisión del Parlamento Europeo o del Consejo de formular objeciones.

▼B

Artículo 26

Colaboración y derecho a recabar información

1. Los Estados miembros y la Comisión cooperarán en la aplicación y la supervisión de la aplicación del presente Reglamento.

2. Para cumplir sus obligaciones con arreglo al presente Reglamento, la Comisión podrá recabar toda la información necesaria de los Estados miembros, que también facilitarán que las compañías aéreas a las que sus autoridades competentes hayan concedido una licencia proporcionen la oportuna información.

3. Los Estados miembros, conforme a su legislación nacional, adoptarán las medidas necesarias para garantizar la debida confidencialidad de la información que reciban en virtud del presente Reglamento.

Artículo 27

Derogación

Quedan derogados los Reglamentos (CEE) nº 2407/92, (CEE) nº 2408/92 y (CEE) nº 2409/92.

Las referencias a los Reglamentos derogados se entenderán hechas al presente Reglamento con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo II.

Artículo 28

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea.*

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

▼B

ANEXO I

INFORMACIÓN QUE DEBERÁ FACILITARSE DE CONFORMIDAD CON LOS ARTÍCULOS 5 Y 8

1. Información que deberá facilitarse, desde el punto de vista de la capacidad financiera, al presentar la primera solicitud de licencia

1.1. Los documentos financieros y contables internos más recientes y, si se dispone de ellas, las cuentas revisadas correspondientes al ejercicio financiero precedente.

1.2. Una previsión de balance, con la cuenta de pérdidas y ganancias para los tres años siguientes.

1.3. La base de cálculo de las cifras de gastos de ingresos previstos para conceptos como el combustible, tarifas, salarios, mantenimiento, amortización, fluctuaciones de los tipos de cambio, tasas de aeropuerto, tasas de navegación aérea, gastos de asistencia en tierra seguros, etc. Previsiones de tráfico y de ingresos.

1.4. Detalle de los costes iniciales previstos en el período que medie entre la presentación de una solicitud y el comienzo de la explotación, y explicación sobre el modo en que se pretende financiar dichos costes.

1.5. Detalle de las fuentes de financiación presentes y previstas.

1.6. Detalle de los accionistas, con indicación de la nacionalidad y el tipo de acciones que posean, así como los estatutos de la sociedad. Si la compañía forma parte de un grupo de empresas, deberá facilitarse información sobre la relación entre ellas.

1.7. El movimiento de tesorería previsto y los planes de liquidez para los tres primeros años de explotación.

1.8. Detalle de la financiación de la compra o el arrendamiento financiero de aeronaves, incluidos los términos y condiciones del contrato si se trata de un contrato de arrendamiento.

2. Información que se facilitará para la evaluación permanente de la capacidad financiera de los titulares de licencias que tengan previsto efectuar una modificación de sus estructuras o de sus actividades que tenga una incidencia importante en su situación financiera

2.1. Si fuere necesario, los documentos financieros y contables internos más recientes y las cuentas revisadas del ejercicio financiero precedente.

2.2. Detalles precisos de todas las modificaciones propuestas, por ejemplo cambio del tipo de servicios, proyectos de adquisición o fusión, modificaciones del capital en acciones, cambios de accionistas, etc.

2.3. Una previsión de balance, con la cuenta de pérdidas y ganancias prevista para el ejercicio financiero en curso, en la que figuren todos los cambios de estructura o de actividades previstos que tengan una incidencia significativa en la situación financiera.

2.4. Los gastos e ingresos realizados y previstos para conceptos como el combustible, tarifas, salarios, mantenimiento, amortización, fluctuaciones de los tipos de cambio, tasas de aeropuerto, tasas de navegación aérea, gastos de asistencia en tierra, seguros, etc. Previsiones de tráfico y de ingresos.

2.5. El movimiento de tesorería y los planes de liquidez para el año siguiente, en los que consten todos los cambios propuestos de la estructura o de las actividades, que tengan una incidencia significativa en la situación financiera.

▼B

2.6. Detalle de la financiación de la compra o el arrendamiento financiero de aeronaves, incluidos los términos y condiciones del contrato si se trata de un contrato de arrendamiento.

3. Información que se facilitará para la evaluación permanente de la capacidad financiera de los titulares de licencias existentes

3.1. Cuentas revisadas, a más tardar seis meses después del último día del ejercicio financiero correspondiente salvo que el Derecho interno disponga lo contrario y, si fuere necesario, el balance de gestión interna más reciente.

3.2. Previsión de balance, con la cuenta de pérdidas y ganancias prevista para el año siguiente.

3.3. Los gastos e ingresos realizados y previstos para conceptos como el combustible, tarifas, salarios, mantenimiento, amortización, fluctuaciones de los tipos de cambio, tasas de aeropuerto, tasas de navegación aérea, gastos de asistencia en tierra, seguros, etc. Previsiones de tráfico y de ingresos.

3.4. El movimiento de tesorería y los planes de liquidez para el año siguiente.

▼B

ANEXO II

TABLA DE CORRESPONDENCIAS

(Mencionada en el artículo 27)

Reglamento (CEE) nº 2407/92	Presente Reglamento
Artículo 1, apartado 1	Artículo 1
Artículo 1, apartado 2	Artículo 3, apartado 3
Artículo 2	Artículo 2
Artículo 3, apartado 1	Artículo 3, apartado 2
Artículo 3, apartado 2	Artículo 3, apartado 1, párrafo segundo
Artículo 3, apartado 3	Artículo 3, apartado 1, párrafo primero
Artículo 4, apartado 1	Artículo 4
Artículo 4, apartado 2	Artículo 4, letra f)
Artículo 4, apartado 3	—
Artículo 4, apartado 4	Artículo 4, letra f)
Artículo 4, apartado 5	Artículo 8, apartado 1, párrafo segundo
Artículo 5, apartado 1	Artículo 5, apartado 1
Artículo 5, apartado 2	Artículo 5, apartado 2
Artículo 5, apartado 3	Artículo 8, apartado 5
Artículo 5, apartado 4	Artículo 8, apartado 6
Artículo 5, apartado 5	Artículo 9, apartado 1
Artículo 5, apartado 6	Artículo 8, apartado 4
Artículo 5, apartado 7	Artículo 5, apartado 3, y artículo 8, apartado 8
Artículo 6	Artículo 7
Artículo 7	Artículo 11
Artículo 8, apartado 1	Artículo 4, letra c)
Artículo 8, apartado 2	Artículo 12, apartado 1
Artículo 8, apartado 3	Artículo 13, apartados 2 y 3
Artículo 8, apartado 4	Artículo 12, apartado 2
Artículo 9	Artículo 6
Artículo 10, apartado 1	Artículo 13, apartados 2 y 3
Artículo 10, apartado 2	Artículo 13, apartados 2 y 3
Artículo 11, apartado 1	Artículo 8, apartado 1
Artículo 11, apartado 2	Artículo 8, apartado 3
Artículo 11, apartado 3	Artículo 8, apartado 7

▼B

Reglamento (CEE) nº 2407/92	Presente Reglamento
Artículo 12	Artículo 9, apartados 2 a 6
Artículo 13, apartado 1	Artículo 10, apartado 2
Artículo 13, apartado 2	Artículo 10, apartado 1
Artículo 13, apartado 3	—
Artículo 13, apartado 4	Artículo 10, apartado 3
Artículo 14	—
Artículo 15	—
Artículo 16	—
Artículo 17	—
Artículo 18, apartado 1	Artículo 26, apartado 1
Artículo 18, apartado 2	Artículo 26, apartado 3
Artículo 19	—
Anexo	Anexo I

Reglamento (CEE) nº 2408/92	Presente Reglamento
Artículo 1, apartado 1	Artículo 1
Artículo 1, apartado 2	Artículo 1, apartado 2
Artículo 1, apartado 3	—
Artículo 1, apartado 4	—
Artículo 2	Artículo 2
Artículo 3, apartado 1	Artículo 15, apartados 1 y 2
Artículo 3, apartado 2	—
Artículo 3, apartado 3	—
Artículo 3, apartado 4	—
Artículo 4, apartado 1, letra a)	Artículo 16, apartado 1
Artículo 4, apartado 1, letra b)	Artículo 16, apartado 3
Artículo 4, apartado 1, letra c)	Artículo 16, apartado 2
Artículo 4, apartado 1, letra d)	Artículo 16, apartado 9
—	Artículo 17, apartado 1
—	Artículo 17, apartado 2
—	Artículo 17, apartado 4
—	Artículo 17, apartado 5
—	Artículo 17, apartado 6
Artículo 4, apartado 1, letra e)	Artículo 17, apartado 3
Artículo 4, apartado 1, letra f)	Artículo 17, apartado 7
Artículo 4, apartado 1, letra g)	—
Artículo 4, apartado 1, letra h)	Artículo 17, apartado 8
—	Artículo 17, apartado 9
—	Artículo 17, apartado 10
Artículo 4, apartado 1, letra i)	Artículo 18, apartado 1
Artículo 4, apartado 1, letra j)	Artículo 16, apartado 7

▼B

Reglamento (CEE) nº 2408/92	Presente Reglamento
Artículo 4, apartado 1, letra k)	—
Artículo 4, apartado 2	—
Artículo 4, apartado 3	Artículo 18, apartado 2
Artículo 4, apartado 4	—
Artículo 5	—
Artículo 6, apartados 1 y 2	—
Artículo 7	Artículo 15, apartados 4 y 5
Artículo 8, apartado 1	Artículo 19, apartado 2
Artículo 8, apartado 2	Artículo 19, apartado 1
Artículo 8, apartado 3	Artículo 19, apartado 3
Artículo 8, apartado 4	—
Artículo 8, apartado 5	—
Artículo 9, apartado 1	Artículo 20, apartado 1
Artículo 9, apartado 2	Artículo 20, apartado 1
Artículo 9, apartado 3	Artículo 20, apartado 2
Artículo 9, apartado 4	Artículo 20, apartado 3
Artículo 9, apartado 5	Artículo 22, apartado 1
Artículo 9, apartado 6	Artículo 22, apartado 2
Artículo 9, apartado 7	—
Artículo 9, apartado 8	—
Artículo 10	—
Artículo 11	Artículo 25
Artículo 12, apartado 1	Artículo 26, apartado 2
Artículo 12, apartado 2	—
Artículo 13	—
Artículo 14, apartado 1	Artículo 26, apartado 1
Artículo 14, apartado 2	Artículo 26, apartado 3
Artículo 15	—
Artículo 16	—
Anexo I	—
Anexo II	—
Anexo III	—
—	Anexo II

Reglamento (CEE) nº 2409/92	Presente Reglamento
Artículo 1, apartado 1	Artículo 1
Artículo 1, apartado 2	Artículo 21, apartado 1
Artículo 1, apartado 3	—
Artículo 2	Artículo 2
Artículo 3	—
Artículo 4	Artículo 23
Artículo 5, apartado 1	Artículo 22

▼B

Reglamento (CEE) nº 2409/92	Presente Reglamento
Artículo 5, apartado 2	—
Artículo 5, apartado 3	—
Artículo 5, apartado 4	—
Artículo 6	—
Artículo 7	—
Artículo 8	—
Artículo 9	—
Artículo 10, apartado 1	Artículo 26, apartado 1
Artículo 10, apartado 2	Artículo 26, apartado 3
Artículo 11	—
Artículo 12	—
—	Artículo 27
—	Artículo 28