Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

►B REGULAMENTUL (CE) NR. 1008/2008 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 24 septembrie 2008

privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare)

(Text cu relevanţă pentru SEE)

(JO L 293, 31.10.2008, p. 3)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018	L 212	1	22.8.2018
►M2	Regulamentul (UE) 2019/2 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2018	L 11	1	14.1.2019
►M3	Regulamentul (UE) 2020/696 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020	L 165	1	27.5.2020

▼B

REGULAMENTUL (CE) NR. 1008/2008 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 24 septembrie 2008

privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare)

(Text cu relevanţă pentru SEE)

CAPITOLUL I

DISPOZIŢII GENERALE

Articolul 1

Obiectul

▼M3

(1) Prezentul regulament reglementează acordarea de licenţe transportatorilor aerieni comunitari, dreptul transportatorilor aerieni comunitari de a opera servicii aeriene intracomunitare și preţul serviciilor aeriene intracomunitare. Prezentul regulament stabilește, de asemenea, norme temporare referitoare la furnizarea de servicii de handling la sol pe aeroporturile din Uniune.

▼B

(2) Aplicarea capitolului III din prezentul regulament aeroportului din Gibraltar nu aduce atingere poziţiilor juridice respective ale Regatului Spaniei și Regatului Unit cu privire la diferendul referitor la suveranitatea asupra teritoriului unde este situat aeroportul în cauză.

Articolul 2

Definiţii

În sensul prezentului regulament:

1. „licenţă de operare” înseamnă o autorizare acordată unei întreprinderi de către autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor, prin care se permite respectivei întreprinderi să furnizeze servicii aeriene, astfel cum se precizează în licenţa de operare;

2. „autoritate competentă pentru acordarea licenţelor” înseamnă o autoritate a unui stat membru care are dreptul să acorde, să refuze, să retragă sau să suspende o licenţă de operare, în conformitate cu capitolul II;

3. „întreprindere” înseamnă orice persoană fizică sau juridică, cu sau fără scop lucrativ, și orice organism oficial, cu sau fără personalitate juridică proprie;

4. „serviciu aerian” înseamnă un zbor sau o serie de zboruri pentru transportul de pasageri, de marfă și/sau de poștă, în schimbul unei remuneraţii și/sau sub formă de închiriere;

5. „zbor” înseamnă o plecare de la un aeroport determinat spre un aeroport de destinaţie determinat;

6. „zbor local” înseamnă un zbor care nu implică transportul de pasageri, poștă și/sau marfă între aeroporturi diferite sau alte puncte de aterizare autorizate;

7. „aeroport” înseamnă orice zonă dintr-un stat membru care este special adaptată pentru servicii aeriene;

▼B

8. „certificat de operator aerian (COA)” înseamnă un certificat eliberat unei întreprinderi care atestă că operatorul dispune de capacitatea profesională și organizatorică necesară pentru a asigura siguranţa operaţiunilor menţionate în certificat, astfel cum se prevede prin dispoziţiile pertinente de drept comunitar sau naţional, după caz;

9. „control efectiv” înseamnă o relaţie constituită din drepturi, contracte sau orice alte mijloace care, fie separat, fie împreună și având în vedere împrejurările de fapt sau de drept în cauză, conferă posibilitatea de a exercita în mod direct sau indirect o influenţă decisivă asupra unei întreprinderi, în special prin:

   (a) dreptul de folosinţă, totală sau parţială, a activelor unei întreprinderi;

   (b) drepturi sau contracte care conferă o influenţă hotărâtoare asupra componenţei, votului sau deciziilor organelor unei întreprinderi sau conferă în alt mod o influenţă hotărâtoare asupra conducerii afacerilor întreprinderii;

10. „transportator aerian” înseamnă o întreprindere cu o licenţă de operare valabilă sau echivalentul acesteia;

11. „transportator aerian comunitar” înseamnă un transportator aerian care deţine o licenţă de operare valabilă acordată de o autoritate competentă pentru acordarea licenţelor în conformitate cu capitolul II;

12. „plan de afaceri” înseamnă o descriere detaliată a activităţilor comerciale pe care intenţionează să le desfășoare transportatorul aerian în perioada în cauză, în special în ceea ce privește evoluţia preconizată a pieţei și investiţiile care urmează să fie realizate, inclusiv implicaţiile financiare și economice ale acestor activităţi;

13. „serviciu aerian intracomunitar” înseamnă un serviciu aerian operat în cadrul Comunităţii;

14. „drept de trafic” înseamnă dreptul de a opera un serviciu aerian între două aeroporturi comunitare;

15. „vânzarea numai a locurilor” înseamnă vânzarea directă către public de locuri în avion, fără niciun alt serviciu asociat, cum ar fi cazarea, de către transportatorul aerian, de către agentul său autorizat sau de către un agent de charter;

16. „serviciu aerian regulat” înseamnă o serie de zboruri care prezintă toate caracteristicile următoare:

   (a) la fiecare zbor sunt puse la dispoziţia publicului, pentru achiziţionare individuală (fie direct de la transportatorul aerian, fie de la agenţii săi autorizaţi), locuri și/sau capacitate de transport de marfă și/sau poștă;

   (b) este operat astfel încât să deservească traficul între aceleași două sau mai multe aeroporturi:

      — fie conform unui orar publicat; sau

      — cu o astfel de regularitate sau frecvenţă a zborurilor încât să constituie o serie sistematică evidentă;

17. „capacitate” înseamnă numărul de locuri sau încărcătura comercială oferite publicului larg în cadrul unui serviciu aerian regulat și în cursul unei perioade determinate;

▼B

18. „tarife pentru transportul aerian de pasageri” înseamnă preţurile exprimate în euro sau în moneda locală, care trebuie plătite transportatorilor aerieni sau agenţilor acestora sau altor vânzători de bilete pentru transportul pasagerilor prin intermediul serviciilor aeriene, precum și condiţiile în care se aplică aceste preţuri, inclusiv remunerarea și condiţiile oferite agenţiilor și alte servicii auxiliare;

19. „tarife pentru transportul aerian de marfă” înseamnă preţurile exprimate în euro sau în moneda locală care trebuie plătite pentru transportul de marfă și condiţiile în care se aplică aceste preţuri, inclusiv remunerarea și condiţiile oferite agenţiilor și alte servicii auxiliare;

20. „statul membru (statele membre) în cauză” înseamnă statul membru sau statele membre între care sau pe teritoriul cărora este operat un serviciu aerian;

21. „statul membru (statele membre) implicat(e)” înseamnă statul membru sau statele membre în cauză și statul membru sau statele membre în care transportatorul aerian (transportatorii aerieni) care operează serviciul aerian respectiv deţine (deţin) licenţă de operare;

22. „conurbaţie” înseamnă o așezare urbană constituită din mai multe orașe sau localităţi care, sub efectul creșterii demografice și al extinderii, s-au unit și formează o singură zonă construită unitară;

23. „cont de gestiune” înseamnă o declaraţie detaliată a veniturilor unui transportator aerian și a costurilor suportate de acesta în perioada în cauză, inclusiv o defalcare pe activităţile legate de transportul aerian și pe alte activităţi, precum și pe elemente financiare și nonfinanciare;

24. „acord de închiriere în sistem dry lease” înseamnă orice acord între întreprinderi, în temeiul căruia o aeronavă este operată în baza COA al locatarului;

25. „acord de închiriere în sistem wet lease” înseamnă orice acord între transportatori aerieni, în temeiul căruia o aeronavă este operată în baza COA al locatorului;

26. „sediu principal” înseamnă locul în care se află sediul central sau sediul social al unui transportator aerian comunitar, în statul membru în care se exercită principalele funcţii financiare și de control operaţional ale transportatorului comunitar, inclusiv gestionarea menţinerii navigabilităţii.

CAPITOLUL II

LICENŢĂ DE OPERARE

Articolul 3

Licenţa de operare

(1) Nicio întreprindere stabilită în Comunitate nu este autorizată să desfășoare, în schimbul unei remuneraţii sau sub formă de închiriere, activităţi de transport aerian de pasageri, poștă și/sau marfă, decât dacă i-a fost acordată licenţa de operare corespunzătoare.

O întreprindere care îndeplinește cerinţele prezentului capitol are dreptul de a primi o licenţă de operare.

▼B

(2) Autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor nu acordă licenţe de operare sau nu le menţine în vigoare în cazul nerespectării cerinţelor prezentului capitol.

(3) Fără a aduce atingere oricăror alte dispoziţii aplicabile de drept comunitar, naţional sau internaţional, următoarele categorii de servicii aeriene nu sunt supuse obligaţiei de deţinere a unei licenţe de operare valabile:

(a) servicii aeriene efectuate cu aeronave fără motor și/sau cu aeronave ultraușoare cu motor; și

(b) zboruri locale.

Articolul 4

Condiţiile de acordare a unei licenţe de operare

Autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor dintr-un stat membru acordă o licenţă de operare unei întreprinderi numai în cazul în care aceasta respectă următoarele condiţii:

(a) sediul său principal se află în statul membru respectiv;

▼M1

(b) deţine un COA valabil eliberat în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului ([1]) fie de o autoritate naţională a unui stat membru, fie de mai multe autorităţi naţionale ale statelor membre acţionând în comun în conformitate cu articolul 62 lalineatul (5) din respectivul regulament, fie de Agenţia Uniunii Europene pentru Siguranţa Aviaţiei;

▼B

(c) are la dispoziţie una sau mai multe aeronave, în proprietate sau ca urmare a unui acord de închiriere fără echipaj (dry lease);

(d) principala sa activitate este operarea de servicii aeriene exclusiv sau în combinaţie cu orice altă utilizare comercială a aeronavei sau cu activităţi de reparare și întreţinere a aeronavei;

(e) structura întreprinderii permite autorităţii competente pentru acordarea licenţelor să pună în aplicare dispoziţiile prezentului capitol;

(f) state membre și/sau resortisanţi ai acestora deţin peste 50 % din întreprindere și au controlul efectiv asupra acesteia, fie direct, fie indirect prin intermediul uneia sau a mai multor întreprinderi intermediare, cu excepţia cazului în care există dispoziţii ale unui acord încheiat cu o ţară terţă la care Comunitatea este parte;

(g) îndeplinește condiţiile financiare precizate la articolul 5;

(h) respectă cerinţele privind asigurarea precizate la articolul 11 și în Regulamentul (CE) nr. 785/2004; și

([1]) Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviaţiei civile și de înfiinţare a Agenţiei Uniunii Europene pentru Siguranţa Aviaţiei, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).

▼B

(i) respectă cerinţele privind buna reputaţie, astfel cum sunt precizate la articolul 7.

Articolul 5

Condiţiile financiare de acordare a unei licenţe de operare

(1) Autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor analizează în detaliu dacă o întreprindere care solicită pentru prima dată o licenţă de operare poate demonstra că:

(a) își poate îndeplini în orice moment obligaţiile existente și potenţiale, determinate pe baza unor ipoteze realiste, pe termen de 24 de luni de la începerea operaţiunilor; și

(b) își poate acoperi, pe termen de trei luni de la începerea operaţiunilor, costurile fixe și de funcţionare, contractate în cadrul operaţiunilor în conformitate cu planul său de afaceri și determinate pe baza unor ipoteze realiste, fără a folosi niciun venit provenit din operaţiunile desfășurate.

(2) În scopul evaluării menţionate la alineatul (1), fiecare solicitant prezintă un plan de afaceri pentru cel puţin primii trei ani de activitate. Planul de afaceri trebuie să conţină de asemenea detalii privind legăturile financiare ale solicitantului cu orice alte activităţi comerciale în care solicitantul este implicat fie direct, fie prin intermediul unor întreprinderi asociate. Solicitantul pune, de asemenea, la dispoziţie toate informaţiile pertinente, în special datele menţionate la punctul 1 din anexa I.

(3) Alineatele (1) și (2) nu se aplică întreprinderilor care solicită o licenţă de operare destinată efectuării unor operaţiuni cu aeronave care au o masă maximă la decolare (MTOM) sub 10 tone și/sau o capacitate mai mică de 20 de locuri. Aceste întreprinderi trebuie să poată demonstra că deţin un capital net de cel puţin 100 000 EUR sau să furnizeze, la solicitarea autorităţii competente pentru acordarea licenţelor, toate informaţiile necesare în scopul evaluării menţionate la alineatul (1), în special datele menţionate la punctul 1 din anexa I.

Cu toate acestea, autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor poate aplica alineatele (1) și (2) întreprinderilor care solicită licenţe de operare în temeiul dispoziţiilor paragrafului anterior și care intenţionează să opereze servicii aeriene regulate sau a căror cifră de afaceri depășește 3 milioane de euro pe an.

▼M1

Articolul 6

Certificatul de operator aerian

(1) Acordarea și valabilitatea unei licenţe de operare este condiţionată de deţinerea unui COA valabil în care se menţionează activităţile vizate de respectiva licenţă de operare.

(2) Orice modificare a COA al unui transportator aerian comunitar se reflectă, după caz, în licenţa de operare a acestuia.

Autoritatea competentă pentru COA informează autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor cât mai curând posibil cu privire la orice propunere privind modificări relevante ale COA.

(3) Autoritatea competentă pentru COA și autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor convin asupra unor măsuri pentru a face schimb în mod proactiv de informaţii relevante în vederea evaluării și menţinerii COA și a licenţei de operare.

▼M1

Schimbul respectiv poate include, dar fără a se limita la, informaţii cu privire la acordurile financiare, regimul de proprietate sau măsurile organizatorice ale transportatorului aerian comunitar care pot afecta siguranţa sau solvabilitatea operaţiunilor sale sau care pot ajuta autoritatea competentă pentru COA în îndeplinirea activităţilor sale de supraveghere în materie de siguranţă. În cazul în care informaţiile sunt furnizate cu titlu confidenţial, se iau măsuri pentru a se asigura că informaţiile sunt protejate corespunzător.

(3a) În cazul în care este posibil să fie necesare măsuri de asigurare a respectării legii, autoritatea competentă pentru COA și autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor se consultă reciproc cât mai curând posibil înainte de a lua astfel de măsuri și colaborează în încercarea de a rezolva problemele înainte de a se lua măsuri. În cazul în care se iau măsuri, autoritatea competentă pentru COA și autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor se informează reciproc cât mai curând posibil că au fost luate măsuri.

▼B

Articolul 7

Dovada bunei reputaţii

(1) În cazul în care, în vederea acordării unei licenţe de operare, se solicită dovezi care să ateste că persoanele care vor gestiona permanent și efectiv activităţile întreprinderii au o bună reputaţie și nu au fost declarate în faliment, autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor acceptă ca dovadă suficientă, în ceea ce privește resortisanţii statelor membre, prezentarea unor documente emise de autorităţile competente ale statului membru de origine sau ale statului membru în care persoana își are reședinţa permanentă și care atestă îndeplinirea cerinţelor respective.

(2) În cazul în care statul membru de origine sau statul membru în care persoana își are reședinţa permanentă nu emite documentele menţionate la alineatul (1), aceste documente se înlocuiesc printr-o declaraţie sub jurământ – sau, în statele membre în care nu există dispoziţii privind declaraţia sub jurământ – printr-o declaraţie solemnă a persoanei în cauză în faţa unei autorităţi judecătorești sau administrative competente sau, după caz, în faţa unui notar sau a unui organism profesional calificat din statul membru de origine sau din statul membru în care persoana își are reședinţa permanentă. Autoritatea, notarul sau organismul profesional calificat respectiv trebuie să emită un certificat prin care să ateste autenticitatea declaraţiei sub jurământ sau a declaraţiei solemne.

(3) Autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor poate impune ca documentele și certificatele menţionate la alineatele (1) și (2) să fie prezentate în termen de cel mult trei luni de la data eliberării acestora.

Articolul 8

Valabilitatea unei licenţe de operare

(1) O licenţă de operare este valabilă atâta timp cât transportatorul aerian comunitar respectă cerinţele prevăzute în prezentul capitol.

Un transportator aerian comunitar trebuie să poată demonstra în orice moment, la cererea autorităţii competente pentru acordarea licenţelor, că îndeplinește toate cerinţele prevăzute de prezentul capitol.

(2) Autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor supraveghează îndeaproape respectarea cerinţelor prevăzute în prezentul capitol. Aceasta revizuiește, în orice caz, respectarea acestor cerinţe în următoarele cazuri:

▼B

(a) după doi ani de la acordarea unei noi licenţe de operare;

(b) atunci când se suspectează existenţa unei posibile probleme; sau

(c) la solicitarea Comisiei.

În cazul în care autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor suspectează că problemele financiare ale unui transportator aerian comunitar ar putea afecta siguranţa operaţiunilor sale, aceasta informează de îndată autoritatea competentă pentru COA.

(3) Licenţa de operare trebuie prezentată din nou în vederea aprobării în cazul în care un transportator aerian comunitar:

(a) nu a început operaţiunile în termen de șase luni de la acordarea unei licenţe de operare;

(b) a întrerupt operaţiunile pe o perioadă mai mare de șase luni; sau

(c) căruia i-a fost acordată o licenţă în temeiul articolului 5 alineatul (3) primul paragraf intenţionează să se implice în operaţiuni cu aeronave care depășesc pragul de capacitate menţionat la articolul 5 alineatul (3) sau nu mai respectă condiţiile financiare prevăzute la alineatul respectiv.

(4) Un transportator aerian comunitar pune la dispoziţia autorităţii competente pentru acordarea licenţelor conturile sale auditate în termen de cel mult șase luni de la data încheierii exerciţiului financiar respectiv, în absenţa unor dispoziţii contrare prevăzute în legislaţia naţională. În cursul primilor doi ani de operare a unui transportator aerian comunitar, datele menţionate la punctul 3 din anexa I se pun la dispoziţia autorităţii competente pentru acordarea licenţelor, la cererea acesteia.

Autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor poate evalua în orice moment rezultatele financiare ale unui transportator aerian comunitar căruia i-a acordat o licenţă de operare, prin solicitarea informaţiilor pertinente. Ca parte a unei asemenea evaluări, transportatorul aerian comunitar în cauză actualizează datele menţionate la anexa I punctul 3 și le furnizează autorităţii competente pentru acordarea licenţelor, la cererea acesteia.

(5) Transportatorul aerian comunitar notifică autorităţii competente pentru acordarea licenţelor:

(a) anticipat, orice plan de a opera un nou serviciu aerian către un continent sau regiune a lumii care nu era deservită anterior, sau orice schimbare semnificativă în amploarea activităţilor sale, inclusiv modificări ale numărului sau tipului de aeronave folosite, dar fără a se limita la acestea;

(b) în avans, orice fuziuni sau achiziţii preconizate; și

(c) în termen de 14 zile, orice modificare în structura proprietăţii legată de deţinerea oricărei participaţii care reprezintă cel puţin 10 % din participaţia totală în cadrul transportatorului aerian comunitar sau a societăţii-mamă sau a societăţii de tip holding.

▼B

(6) În cazul în care autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor consideră că modificările notificate în temeiul alineatului (5) au o influenţă considerabilă asupra situaţiei financiare a transportatorului aerian comunitar, aceasta solicită prezentarea unui plan de afaceri revizuit care să cuprindă modificările în cauză și care să acopere cel puţin o perioadă de 12 luni începând de la data punerii sale în aplicare, precum și datele menţionate la punctul 2 din anexa I, pe lângă informaţiile care trebuie furnizate în temeiul alineatului (4).

Autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor ia o decizie cu privire la planul de afaceri revizuit privind capacitatea transportatorului aerian comunitar de a-și îndeplini obligaţiile existente și potenţiale în cursul respectivei perioade de douăsprezece luni. Decizia se ia în termen de cel mult trei luni după ce au fost prezentate toate informaţiile necesare.

(7) În privinţa transportatorilor aerieni comunitari cărora le-a acordat licenţe, autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor decide dacă licenţa de operare trebuie prezentată din nou în vederea aprobării în cazul modificării unuia sau a mai multor elemente care afectează situaţia juridică a transportatorului aerian comunitar și, în special, în cazul unei fuziuni sau preluări.

(8) Alineatele (4), (5) și (6) nu se aplică transportatorilor aerieni comunitari care desfășoară exclusiv operaţiuni cu aeronave care au MTOM sub 10 tone și/sau o capacitate mai mică de 20 de locuri. Acești transportatori aerieni comunitari trebuie să poată demonstra în orice moment că au un capital net de cel puţin 100 000 EUR sau să furnizeze la solicitarea autorităţii competente pentru acordarea licenţelor informaţiile pertinente în scopul evaluării menţionate la articolul 9 alineatul (2).

Autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor poate aplica, cu toate acestea, alineatele (4), (5) și (6) transportatorilor aerieni comunitari cărora le-a acordat licenţe și care operează servicii aeriene regulate sau a căror cifră de afaceri depășește 3 milioane EUR pe an.

Articolul 9

Suspendarea și revocarea unei licenţe de operare

(1) Autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor poate în orice moment să evalueze rezultatele financiare ale unui transportator aerian comunitar căruia i-a acordat licenţa. Pe baza acestei evaluări, autoritatea suspendă sau revocă licenţa de operare în cazul în care nu mai este convinsă că transportatorul aerian comunitar respectiv își poate îndeplini obligaţiile existente și potenţiale pe o perioadă de 12 luni. Cu toate acestea, autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor poate acorda o licenţă temporară, pentru cel mult 12 luni, până la reorganizarea financiară a transportatorului aerian comunitar, cu condiţia ca siguranţa să nu fie periclitată, ca această licenţă temporară să reflecte, după caz, orice modificări ale COA și să existe o posibilitate reală de reconstrucţie financiară satisfăcătoare în intervalul de timp respectiv.

▼M3

(1a) Pe baza evaluărilor menţionate la alineatul (1) și efectuate între 1 martie 2020 și 31 decembrie 2020, autoritatea competentă responsabilă cu acordarea licenţelor poate decide, înainte de finele perioadei respective, să nu suspende sau să nu revoce licenţa de operare a transportatorului aerian din Uniune, cu condiţia ca siguranţa să nu fie pusă în

▼M3

pericol și să existe o perspectivă realistă de redresare financiară satisfăcătoare în următoarele 12 luni. Respectiva autoritate examinează performanţa transportatorului aerian din Uniune la finele perioadei de 12 luni și decide dacă licenţa de operare se suspendă sau se revocă și se acordă o licenţă temporară în temeiul alineatului (1).

(1b) În cazul în care constată, pe baza datelor publicate de Eurocontrol, care este managerul de reţea pentru funcţiile de reţea de trafic aerian ale cerului unic european, că reducerea traficului aerian în raport cu nivelul din perioada corespunzătoare din 2019 persistă și este probabil să persiste în continuare și că, pe baza celor mai bune date ştiinţifice disponibile, cum ar fi datele de la Centrul European de Prevenire și Control al Bolilor, această situaţie este rezultatul impactului pandemiei de COVID-19, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 25a pentru a modifica prezentul regulament prin extinderea în mod corespunzător a perioadei 1 martie 2020-31 decembrie 2020 menţionată la alineatul (1a) din prezentul articol.

(1c) Comisia monitorizează în permanenţă situaţia pe baza criteriilor stabilite la alineatul (1b). Pe baza informaţiilor de care dispune, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport de sinteză referitor la această chestiune până la 15 noiembrie 2020. Atunci când se îndeplinesc criteriile menţionate la alineatul (1b), Comisia adoptă actul delegat prevăzut la alineatul (1b) cât mai curând posibil.

(1d) Atunci când, în cazul unui impact prelungit al pandemiei de COVID-19 asupra sectorului transportului aerian din Uniune, există motive imperative de urgenţă care impun o astfel de măsură, actelor delegate adoptate în temeiul prezentului articol li se aplică procedura prevăzută la articolul 25b.

▼B

(2) În cazul în care există indicaţii clare cu privire la existenta unor probleme financiare sau în cazul în care a fost declanșată procedura insolvenţei sau proceduri similare împotriva unui transportator aerian comunitar căruia i-a acordat licenţa, autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor realizează imediat o evaluare amănunţită a situaţiei financiare și, pe baza constatărilor sale, revizuieşte statutul licenţei de operare în conformitate cu prezentul articol, în termen de trei luni.

Autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor informează Comisia cu privire la deciziile sale referitoare la statutul licenţei de operare.

(3) În cazul în care conturile auditate menţionate la articolul 8 alineatul (4) nu au fost comunicate în termenul precizat în articolul respectiv, autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor solicită fără întârzieri nejustificate transportatorului aerian comunitar comunicarea respectivelor conturi auditate.

Licenţa de operare poate fi revocată sau suspendată în cazul în care conturile auditate nu sunt comunicate în termen de o lună.

▼B

(4) Autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor suspendă sau revocă licenţa de operare în cazul în care transportatorul aerian comunitar îi furnizează, în cunoștință de cauză sau din neglijenţă, informaţii care cuprind detalii materiale false.

(5) În cazul în care COA al unui transportator aerian comunitar este suspendat sau revocat, autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor suspendă sau revocă imediat licenţa de operare a respectivului transportator aerian.

(6) Autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor poate suspenda sau revoca licenţa de operare a unui transportator aerian comunitar în cazul în care acesta nu mai satisface cerinţele privind buna reputaţie prevăzute la articolul 7.

Articolul 10

Decizii privind licenţele de operare

(1) Autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor adoptă o decizie cu privire la fiecare cerere de îndată ce este posibil și în termen de cel mult trei luni de la data la care au fost prezentate toate informaţiile necesare, ţinând seama de toate elementele de care dispune. Decizia este comunicată solicitantului. În cazul unui refuz, se precizează motivele acestuia.

(2) Procedurile de acordare, suspendare și revocare a licenţelor de operare sunt făcute publice de către autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor, care informează Comisia.

(3) În *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* se publică anual o listă a deciziilor autorităţii competente pentru acordarea licenţelor de a acorda, suspenda sau revoca licenţe de operare.

Articolul 11

Cerinţe privind asigurarea

Fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 785/2004, un transportator aerian trebuie să deţină o asigurare pentru răspunderea în caz de accident cu privire la poștă.

Articolul 12

Înmatricularea

▼M1

(1) Aeronavele utilizate de un transportator aerian comunitar sunt înmatriculate, la alegerea statului membru a cărui autoritate competentă acordă licenţa de operare, fie în registrul său naţional, fie în registrul naţional al altui stat membru. Cu toate acestea, atunci când sunt utilizate în cadrul unui acord de închiriere în sistem dry lease sau al unui acord de închiriere în sistem wet lease în conformitate cu articolul 13, aceste aeronave pot fi înmatriculate fie în registrul naţional al oricărui stat membru, fie în cel al unei ţări terţe.

▼B

(2) În conformitate cu alineatul (1), autoritatea competentă acceptă înmatricularea în registrul său naţional, sub rezerva actelor cu putere de lege și actelor administrative aplicabile, fără taxe discriminatorii și fără întârziere, a aeronavelor deţinute de resortisanţii altor state membre și a transferurilor aeronavelor din registrele altor state membre. În cazul transferului de aeronave nu se aplică alte taxe decât tariful normal de înmatriculare.

▼B

Articolul 13

Închirierea

(1) Fără a aduce atingere articolului 4 litera (c), un transportator aerian comunitar poate avea la dispoziţie una sau mai multe aeronave pe baza unui contract de închiriere în sistem dry lease sau pe baza unui contract de închiriere în sistem wet lease. Transportatorii aerieni comunitari pot opera fără restricţii aeronave înmatriculate în Comunitate închiriate pe baza unui contract de închiriere în sistem wet lease, cu excepţia cazului în care acest lucru ar pune în pericol siguranţa. Comisia se va asigura că punerea în aplicare a acestei dispoziţii este rezonabilă și proporţională și bazată pe considerente de siguranţă.

(2) Un contract de închiriere în sistem dry lease la care un transportator aerian comunitar este parte sau un contract de închiriere în sistem wet lease în care transportatorul aerian comunitar este locatarul aeronavei închiriate în sistem wet lease face obiectul aprobării prealabile, în conformitate cu legislaţia comunitară sau naţională aplicabilă cu privire la siguranţa aviaţiei.

(3) Un transportator aerian comunitar care închiriază în sistem wet lease de la o altă întreprindere o aeronavă înmatriculată într-o ţară terţă trebuie să obţină aprobarea prealabilă de operare din partea autorităţii competente pentru acordarea licenţelor. Autoritatea competentă poate acorda o aprobare dacă:

(a) transportatorul aerian comunitar demonstrează în mod satisfăcător autorităţii competente că sunt respectate toate standardele de siguranţă echivalente celor impuse de legislaţia comunitară sau naţională; și

(b) ►M2 cu excepţia cazului în care se prevede altfel într-un acord internaţional de închiriere în sistem wet lease semnat de Uniune care este întemeiat pe un acord privind transportul aerian la care Uniunea este parte și care a fost semnat înainte de 1 ianuarie 2008, este îndeplinită una dintre următoarele condiţii: ◄

(i) transportatorul aerian comunitar justifică o astfel de închiriere pe baza unor necesităţi excepţionale, caz în care se poate acorda o aprobare pe termen de până la șapte luni, care poate fi reînnoită o singură dată pentru o perioadă suplimentară de cel mult șapte luni;

(ii) transportatorul aerian comunitar demonstrează că închirierea este necesară pentru a răspunde unor nevoi sezoniere de capacitate, care nu pot fi satisfăcute în mod rezonabil prin închirierea unor aeronave înmatriculate în Comunitate, caz în care aprobarea poate fi reînnoită; sau

(iii) transportatorul aerian comunitar demonstrează că închirierea este necesară pentru a depăși dificultăţi operaţionale și că nu este posibilă sau rezonabilă închirierea unor aeronave înmatriculate în Comunitate, caz în care aprobarea se acordă pentru o perioadă limitată de timp, strict necesară pentru depășirea respectivelor dificultăţi.

(4) Autoritatea competentă poate acorda aprobarea sub rezerva unor condiţii. Aceste condiţii fac parte din contractul de închiriere în sistem wet lease.

Autoritatea competentă poate refuza acordarea aprobării în cazul în care nu există reciprocitate în contractul de închiriere în sistem wet lease între statul membru în cauză sau Comunitate și ţara terţă în care este înmatriculată aeronava închiriată în sistem wet lease.

Autoritatea competentă informează statele membre în cauză cu privire la o aprobare pe care a acordat-o pentru o aeronavă închiriată în sistem wet lease care este înmatriculată într-o ţară terţă.

▼B

Articolul 14

Dreptul la apărare

La adoptarea unei decizii de suspendare sau revocare a licenţei de operare a unui transportator aerian comunitar, autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor se asigură că acestuia îi este acordată posibilitatea de a se apăra, ţinându-se seama de nevoia unei proceduri de urgenţă în anumite cazuri.

CAPITOLUL III

ACCESUL LA RUTE

Articolul 15

Operarea de servicii aeriene intracomunitare

(1) Transportatorii aerieni comunitari au dreptul de a opera servicii aeriene intracomunitare.

(2) Statele membre nu condiţionează operarea serviciilor aeriene intracomunitare de către un transportator aerian comunitar de deţinerea unui permis sau a unei autorizaţii. Statele membre nu impun transportatorilor aerieni comunitari furnizarea de documente sau informaţii care au fost deja prezentate autorităţii competente pentru acordarea licenţelor, cu condiţia ca informaţiile relevante să poată fi obţinute în timp util de la autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor.

(3) În cazul în care Comisia constată, pe baza informaţiilor obţinute în conformitate cu articolul 26 alineatul (2), că licenţa de operare acordată unui transportator aerian comunitar nu respectă cerinţele prezentului regulament, aceasta înaintează constatările sale autorităţii competente pentru acordarea licenţelor, care transmite observaţiile sale Comisiei în termen de 15 zile lucrătoare.

În cazul în care, după examinarea observaţiilor autorităţii competente pentru acordarea licenţelor, Comisia consideră în continuare că licenţa de operare nu este corespunzătoare, sau în cazul în care nu au fost primite observaţii din partea autorităţii competente pentru acordarea licenţelor, Comisia adoptă, în conformitate cu procedura menţionată la articolul 25 alineatul (2), o decizie prin care solicită autorităţii competente pentru acordarea licenţelor să ia măsurile corective adecvate sau să suspende sau să retragă licenţa de operare.

Decizia stabilește o dată până la care măsurile sau acţiunile corective trebuie puse în aplicare de către autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor. În cazul în care măsurile sau acţiunile corective nu au fost puse în aplicare până la data respectivă, transportatorul aerian comunitar nu are dreptul de a exercita drepturile prevăzute la alineatul (1).

Transportatorul aerian comunitar poate relua exercitarea drepturilor menţionate la alineatul (1) după notificarea Comisiei de către autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor cu privire la faptul că au fost puse în aplicare măsurile corective, iar autoritatea competentă pentru acordarea licenţelor a verificat punerea în aplicare a acestora.

▼B

(4) Atunci când operează servicii aeriene intracomunitare, unui transportator aerian comunitar i se permite să combine serviciile aeriene și să încheie acorduri de partajare a codurilor (code-share), fără a aduce atingere normelor comunitare în materie de concurenţă aplicabile întreprinderilor.

Se elimină orice restricţii care decurg din acordurile bilaterale dintre statele membre cu privire la libertatea transportatorilor aerieni comunitari de a opera servicii aeriene intracomunitare.

(5) Fără a aduce atingere dispoziţiilor acordurilor bilaterale dintre statele membre și sub rezerva normelor comunitare în materie de concurenţă aplicabile întreprinderilor, transportatorilor aerieni comunitari li se permite de către statul (statele) membru (membre) în cauză să combine servicii aeriene și să încheie acorduri de partajare a codurilor (code-share) cu orice transportator aerian cu privire la servicii aeriene către, dinspre sau cu escală pe orice aeroport de pe teritoriul lor, dinspre sau către orice destinaţie (destinaţii) din ţări terţe.

Un stat membru poate, în cadrul unui acord bilateral privind serviciile aeriene încheiat cu ţara terţă în cauză, să impună restricţii privind măsurile de partajare a codurilor (code-share) între transportatorii aerieni comunitari și cei dintr-o ţară terţă, în special în cazul în care ţara terţă în cauză nu acordă oportunităţi comerciale similare transportatorilor aerieni comunitari din statul membru în cauză. Procedând astfel, statele membre se asigură că restricţiile impuse în temeiul acestor acorduri nu limitează concurenţa și nu fac discriminare între transportatorii aerieni comunitari și că nu sunt mai stricte decât este necesar.

Articolul 16

Principii generale privind obligaţiile de serviciu public

(1) După consultări cu celelalte state membre în cauză și după ce a informat Comisia, aeroporturile în cauză și transportatorii aerieni care operează pe ruta respectivă, un stat membru poate impune o obligaţie de serviciu public în ceea ce privește serviciile aeriene regulate între un aeroport din Comunitate și un aeroport care deservește o zonă periferică sau în dezvoltare aflată pe teritoriul său, sau pe o rută cu trafic scăzut către orice aeroport de pe teritoriul său, dacă această rută este considerată esenţială pentru dezvoltarea economică și socială a regiunii deservite de aeroport. Obligaţia respectivă se impune numai în măsura necesară pentru a garanta pe ruta respectivă operarea unor servicii aeriene regulate minime care să satisfacă standarde fixe de continuitate, regularitate, tarifare și de capacitate minimă, pe care transportatorii aerieni nu și le-ar asuma dacă ar ţine seama exclusiv de interesul lor comercial.

Standardele fixe impuse pentru ruta care face obiectul respectivei obligaţii de serviciu public se stabilesc în mod transparent și nediscriminatoriu.

(2) În cazurile în care alte moduri de transport nu pot asigura un serviciu neîntrerupt cu cel puţin două frecvenţe zilnice, statele membre în cauză pot include în cadrul obligaţiei de serviciu public cerinţa ca orice transportator aerian comunitar care intenţionează să opereze ruta să

▼B

garanteze că va opera ruta pe o perioadă de timp determinată și precizată, în conformitate cu celelalte condiţii ale obligaţiei de serviciu public.

(3) Necesitatea și caracterul adecvat al unei obligaţii de serviciu public preconizate sunt evaluate de statul membru (statele membre) luând în considerare:

(a) proporţionalitatea între obligaţia preconizată și necesităţile regiunii în cauză în materie de dezvoltare economică;

(b) posibilitatea de a se recurge la alte moduri de transport și capacitatea acestor moduri de a răspunde necesităţilor de transport avute în vedere, în special atunci când serviciile feroviare existente deservesc ruta avută în vedere, înregistrând un timp de călătorie mai scurt de trei ore și oferind o frecvenţă, conexiuni și orare adecvate;

(c) tarifele și condiţiile care se aplică utilizatorilor;

(d) efectul conjugat al tuturor transportatorilor aerieni care operează sau intenţionează să opereze pe ruta în cauză.

(4) Atunci când un stat membru dorește să impună o obligaţie de serviciu public, acesta comunică textul măsurii preconizate de impunere a obligaţiei de serviciu public Comisiei, celorlalte state membre în cauză, aeroporturilor în cauză și transportatorilor aerieni care operează pe ruta respectivă.

Comisia publică un aviz de informare în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, în care:

(a) sunt identificate cele două aeroporturi legate de ruta în cauză și posibile puncte de escală intermediare;

(b) este menţionată data intrării în vigoare a obligaţiei de serviciu public; și

(c) este indicată adresa completă la care statul membru în cauză va pune la dispoziţie, în mod gratuit și fără întârziere, textul, precum și orice informaţii și/sau documentaţie relevante în legătură cu obligaţia de serviciu public.

(5) Fără a aduce atingere dispoziţiilor alineatului (4), în ceea ce privește rutele pe care numărul preconizat de pasageri care vor folosi serviciile aeriene este sub 10 000 pe an, avizul de informare privind obligaţia de serviciu public se publică fie în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, fie în jurnalul oficial naţional al statului membru în cauză.

(6) O obligaţie de serviciu public nu poate intra în vigoare la o dată anterioară datei publicării avizului de informare menţionat la alineatul (4) paragraful al doilea.

(7) În cazul în care o obligaţie de serviciu public a fost impusă în conformitate cu alineatele (1) și (2), transportatorul aerian comunitar poate efectua vânzarea numai a locurilor cu condiţia ca serviciul

▼B

aerian respectiv să îndeplinească toate cerinţele stabilite în obligaţia de serviciu public. Prin urmare, acest serviciu aerian este considerat ca fiind un serviciu aerian regulat.

(8) În cazul în care a fost impusă o obligaţie de serviciu public în conformitate cu alineatele (1) și (2), orice alt transportator aerian comunitar are dreptul, în orice moment, de a începe operarea unor servicii aeriene regulate care respectă toate cerinţele obligaţiei de serviciu public, inclusiv perioada de operare care poate fi impusă în conformitate cu alineatul (2).

(9) Fără a aduce atingere alineatului (8), în cazul în care niciun transportator aerian comunitar nu a început sau nu poate demonstra că este pe punctul de a începe operarea de servicii aeriene regulate în mod durabil pe o anumită rută în conformitate cu obligaţia de serviciu public care a fost impusă pe ruta respectivă, statul membru în cauză poate limita accesul la serviciile aeriene regulate pe ruta respectivă la un singur transportator aerian comunitar pe termen de până la patru ani, după care situaţia se reexaminează.

Termenul menţionat poate fi de până la cinci ani în cazul în care obligaţia de serviciu public este impusă pe o rută către un aeroport care deservește o regiune ultraperiferică, menţionată la articolul 299 alineatul (2) din tratat.

(10) Dreptul de a opera serviciile menţionate la alineatul (9) se acordă printr-o procedură de publică de ofertare în conformitate cu articolul 17, fie pentru o singură rută, fie, în situaţiile în care acest lucru este justificat din motive de eficienţă operaţională, pentru un grup de rute, oricărui transportator aerian comunitar autorizat să opereze astfel de servicii aeriene. Din motive de eficienţă administrativă, un stat membru poate publica o singură invitaţie de participare la procedura de ofertare, care să acopere mai multe rute.

(11) Se consideră că o obligaţie de serviciu public a expirat în cazul în care, pe ruta care face obiectul respectivei obligaţii, nu a fost operat niciun serviciu aerian regulat în decursul unei perioade de 12 luni.

(12) În cazul unei întreruperi neprevăzute a serviciului de către transportatorul aerian comunitar selectat în conformitate cu articolul 17, statul membru în cauză poate, în caz de urgenţă, să aleagă de comun acord un alt transportator aerian comunitar care să execute obligaţia de serviciu public pe o perioadă de până la șapte luni, care nu poate fi reînnoită, în următoarele condiţii:

(a) orice compensaţie acordată de statul membru se plătește cu respectarea articolului 17 alineatul (8);

(b) alegerea transportatorului aerian comunitar se face cu respectarea principiilor transparenţei și nediscriminării;

(c) se lansează o nouă procedură de ofertare.

Comisia și statele membre interesate sunt informate fără întârziere cu privire la procedura de urgenţă și motivele care justifică recurgerea la aceasta. În conformitate cu procedura menţionată la articolul 25 alineatul (2), acţionând la cererea unui stat membru sau din proprie iniţiativă, Comisia poate suspenda procedura în cazul în care consideră, după efectuarea unei evaluări, că aceasta nu îndeplinește cerinţele prevăzute la prezentul alineat sau este în orice fel contrară dreptului comunitar.

▼B

Articolul 17

Procedura publică de ofertare pentru obligaţia de serviciu public

(1) Procedura publică de ofertare prevăzută la articolul 16 alineatul (10) se desfășoară în conformitate cu procedura prevăzută la alineatele (2)-(10) din prezentul articol.

(2) Statul membru în cauză comunică Comisiei textul integral al invitaţiei de participare la procedurile de ofertare, cu excepţia cazului în care, în conformitate cu articolul 16 alineatul (5), obligaţia de serviciu public a fost făcută publică prin intermediul unui aviz din jurnalul său oficial naţional. În acest caz procedura de ofertare este publicată de asemenea în jurnalul oficial naţional.

(3) Invitaţia de participare la procedura de ofertare și contractul ulterior aferent cuprind, printre altele, următoarele elemente:

(a) standardele impuse de obligaţia de serviciu public;

(b) normele privind modificarea și rezilierea contractului, în special pentru a ţine cont de schimbări imprevizibile;

(c) perioada de valabilitate a contractului;

(d) sancţiunile în caz de nerespectare a contractului;

(e) parametri obiectivi și transparenţi pe baza cărora se calculează compensarea acordată, dacă este cazul, pentru executarea obligaţiilor de serviciu public.

(4) Comisia face cunoscută invitaţia de participare la procedura de ofertare prin publicarea unui anunţ de intenţie în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Termenul-limită de depunere a ofertelor este de cel puţin două luni de la data publicării unui astfel de anunţ de intenţie. În cazul în care procedura de ofertare se referă la o rută pentru care accesul a fost deja limitat la un singur transportator în conformitate cu articolul 16 alineatul (9), invitaţia de participare la procedura de ofertare se publică cu cel puţin șase luni înainte de începerea noii concesiuni, pentru a evalua necesitatea menţinerii accesului limitat.

(5) Anunţul de intenţie conţine următoarele informaţii:

(a) statul membru (statele membre) în cauză;

(b) ruta aeriană în cauză;

(c) perioada de valabilitate a contractului;

(d) adresa completă la care statul membru în cauză pune la dispoziţie textul invitaţiei de participare la procedura de ofertare, precum și orice informaţii și/sau documentaţie relevante în legătură cu procedura publică de ofertare și în legătură cu obligaţia de serviciu public;

(e) termenul-limită pentru depunerea ofertelor.

(6) Statul membru (statele membre) în cauză comunică fără întârziere și în mod gratuit toate informaţiile și documentele relevante solicitate de o parte interesată în procedura publică de ofertare.

▼B

(7) Selectarea din rândul ofertelor depuse se efectuează de îndată ce este posibil, luându-se în considerare gradul de adecvare a serviciului, inclusiv tarifele și condițiile care pot fi propuse utilizatorilor, și costul compensației solicitate din partea statului membru (statelor membre) în cauză, dacă este cazul.

(8) Statul membru în cauză poate plăti o compensație unui transportator aerian care a fost selecționat în temeiul alineatului (7), pentru respectarea standardelor impuse printr-o obligație de serviciu public în temeiul articolului 16. Valoarea acestei compensații nu poate depăși suma necesară acoperirii costurilor nete suportate în executare fiecărei obligații de serviciu public, luând în considerare veniturile aferente acestora reținute de transportatorul aerian și un profit rezonabil.

(9) Comisiei este informată în scris și fără întârziere cu privire la rezultatele procedurii publice de ofertare și ale selecției efectuate de către statul membru, precizându-se următoarele informații:

(a) numărul și numele ofertanților, precum și informații privind societățile respective;

(b) elemente operaționale incluse în oferte;

(c) compensația solicitată în oferte;

(d) numele ofertantului declarat câștigător.

(10) La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia poate solicita statelor membre să transmită, în termen de o lună, toate documentele pertinente aferente selecției unui transportator aerian în vederea îndeplinirii unei obligații de serviciu public. În cazul în care documentele solicitate nu sunt comunicate în termen, Comisia poate decide să suspende invitația de participare la procedura de ofertare, în conformitate cu procedura menționată la articolul 25 alineatul (2).

Articolul 18

Examinarea obligațiilor de serviciu public

(1) Statele membre adoptă toate măsurile necesare pentru a garanta că orice decizie adoptată în temeiul articolelor 16 și 17 poate fi reexaminată în mod eficace și, în special, de îndată ce este posibil, în situația în care se invocă faptul că decizia încalcă dreptul comunitar sau normele naționale de punere în aplicare a acestuia.

În special, la cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia poate solicita statelor membre să comunice, în termen de două luni:

(a) un document care să justifice necesitatea obligației de serviciu public și conformitatea acesteia cu criteriile menționate la articolul 16;

(b) o analiză a situației economice a regiunii;

(c) o analiză a proporționalității dintre obligațiile preconizate și obiectivele de dezvoltare economică;

(d) o analiză a serviciilor aeriene existente, după caz, și a altor moduri de transport disponibile care ar putea fi considerate a reprezenta o alternativă la obligația preconizată.

▼B

(2) La cererea unui stat membru care consideră că dezvoltarea unei rute este restricționată în mod nejustificat de dispozițiile articolelor 16 și 17 sau din proprie inițiativă, Comisia efectuează o anchetă și, în termen de șase luni de la primirea cererii și în conformitate cu procedura menționată la articolul 25 alineatul (2), adoptă o decizie pe baza tuturor factorilor pertinenți cu privire la continuarea sau nu a aplicării articolelor 16 și 17 în cazul rutei respective.

Articolul 19

Repartizarea traficului între aeroporturi și exercitarea drepturilor de trafic

(1) Exercitarea drepturilor de trafic face obiectul normelor de operare comunitare, naționale, regionale sau locale publicate referitoare la siguranță, securitate, protecția mediului și alocarea sloturilor.

(2) În urma consultării cu părțile interesate, inclusiv cu transportatorii aerieni și aeroporturile în cauză, un stat membru poate reglementa, fără discriminare între destinațiile situate în interiorul Comunității sau pe criterii de naționalitate sau identitate a transportatorului aerian, repartizarea traficului aerian între aeroporturi care satisfac următoarele condiții:

(a) aeroporturile deservesc același oraș sau aceeași conurbație;

(b) aeroporturile sunt deservite de o infrastructură de transport corespunzătoare care oferă, în măsura posibilului, o conexiune directă care permite accesul la aeroport într-un interval de nouăzeci de minute inclusiv, acolo unde este necesar, pe o bază transfrontalieră;

(c) aeroporturile sunt legate între ele și cu orașul sau conurbația pe care o deservesc prin servicii de transport public frecvente, fiabile și eficiente; și

(d) aeroporturile oferă transportatorilor aerieni serviciile necesare și nu le prejudiciază în mod nejustificat oportunitățile comerciale.

Deciziile de reglementare a repartizării traficului aerian între aeroporturile în cauză respectă principiile proporționalității și transparenței și se bazează pe criterii obiective.

(3) Statul membru în cauză informează Comisia cu privire la intenția sa de a reglementa repartizarea traficului aerian sau de a schimba o normă existentă de repartizare a traficului.

Comisia analizează aplicarea alineatelor (1) și (2) din prezentul articol și, în termen de șase luni de la primirea informațiilor din partea statului membru și în conformitate cu procedura menționată la articolul 25 alineatul (2), decide dacă statul membru poate aplica măsurile în cauză.

Decizia Comisiei se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, iar măsurile nu se aplică înainte de publicarea aprobării Comisiei.

(4) În ceea ce privește regulile de repartizare a traficului existente în momentul intrării în vigoare a prezentului regulament, Comisia examinează la cererea unui stat membru și poate examina din proprie

▼B

inițiativă aplicarea alineatelor (1) și (2) și, în conformitate cu procedura menționată la articolul 25 alineatul (2), decide dacă statul membru respectiv poate continua să aplice măsura.

(5) Comisia publică decizia adoptată în temeiul prezentului articol în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 20

Măsuri privind mediul

(1) În cazul în care există probleme grave de mediu, statul membru responsabil poate să limiteze sau să refuze exercitarea drepturilor de trafic, în special atunci când alte moduri de transport pot furniza un nivel adecvat al serviciului. Măsura trebuie să fie nediscriminatorie, să nu denatureze concurența dintre transportatorii aerieni, să nu fie mai restrictivă decât este necesar pentru a rezolva problemele și să aibă o perioadă de valabilitate limitată, care să nu depășească trei ani, după care să fie reexaminată.

(2) În cazul în care un stat membru consideră că este necesară o măsură în temeiul alineatului (1), acesta informează celelalte state membre și Comisia, cu cel puțin trei luni înainte de intrarea în vigoare a acesteia, furnizând o justificare adecvată a acțiunii respective. Măsura poate fi pusă în aplicare cu excepția cazului în care, în termen de o lună de la primirea informațiilor, un stat membru în cauză contestă măsura sau în cazul în care Comisia, în conformitate cu alineatul (3), le supune unei examinări suplimentare.

(3) În conformitate cu procedura menționată la articolul 25 alineatul (2), la cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia poate suspenda măsurile în cazul în care acestea nu respectă cerințele prevăzute la alineatul (1) sau sunt în orice fel contrare legislației comunitare.

Articolul 21

Măsuri de urgență

(1) Un stat membru poate refuza, limita sau impune condiții privind exercitarea drepturilor de trafic pentru a face față problemelor neprevăzute de scurtă durată generate de împrejurări imprevizibile și inevitabile. Aceste măsuri respectă principiile proporționalității și transparenței și se bazează pe criterii obiective și nediscriminatorii.

Comisia și celelalte state membre sunt informate fără întârziere cu privire la astfel de măsuri furnizându-se o justificare adecvată. În cazul în care problemele care fac necesare astfel de măsuri continuă să existe mai mult de 14 zile, statul membru informează Comisia și celelalte state membre în consecință și poate, cu acordul Comisiei, să prelungească măsurile respective pe perioade suplimentare de cel mult 14 zile.

(2) La cererea statului membru (statelor membre) implicat(e) sau din proprie inițiativă, Comisia poate suspenda aplicarea acestor măsuri în cazul în care acestea nu îndeplinesc cerințele alineatului (1) sau sunt în orice fel contrare dreptului comunitar.

▼M3

Articolul 21a

Măsuri de urgenţă legate de pandemia de COVID-19

(1) În pofida articolului 21, în perioada 1 martie 2020-31 decembrie 2020, statele membre pot să refuze exercitarea drepturilor de trafic, să o limiteze sau să îi impună condiţii fără acordul Comisiei menţionat la articolul 21 alineatul (1), dacă o astfel de măsură este necesară pentru a răspunde pandemiei de COVID-19. O astfel de măsură trebuie să respecte principiile proporţionalităţii și transparenţei și să se bazeze pe criterii obiective și nediscriminatorii.

(2) Statul membru în cauză înștiinţează Comisia și celelalte state membre fără întârziere cu privire la o astfel de măsură astfel cum se menţionează la alineatul (1) și la durata ei și le oferă acestora motive adecvate care să justifice nevoie unei astfel de măsurii. Dacă statul membru modifică, suspendă sau retrage o astfel de măsură după intrarea în vigoare a prezentului regulament, respectivul stat membru înștiinţează în consecinţă Comisia și celelalte state membre.

(3) Comisia poate, la cererea oricărui alt stat membru sau a celorlalte state membre implicate, sau din proprie iniţiativă, suspenda măsura menţionată la alineatul (2) dacă nu satisface cerinţele de la alineatul (1) sau contravine în alt mod dreptului Uniunii.

(4) În cazul în care constată, pe baza celor mai bune cunoștinţe, probe și date știinţifice, cum ar fi datele de la Centrul European de Prevenire și Control al Bolilor, care confirmă persistenţa pandemiei de COVID-19, că este probabil ca refuzurile, limitările sau condiţiile impuse exercitării drepturilor de trafic de către statele membre să fie necesare și după perioada menţionată la alineatul (1) din prezentul articol, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 25a pentru a modifica prezentul regulament prin extinderea respectivei perioade în mod corespunzător.

(5) Comisia monitorizează în permanenţă situaţia pe baza criteriilor menţionate la alineatul (4). Pe baza informaţiilor de care dispune, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport de sinteză referitor la această chestiune până la 15 noiembrie 2020. Atunci când este necesar, Comisia adoptă actul delegat menţionat la alineatul (4) cât mai curând posibil.

(6) Atunci când, în cazul unui impact prelungit al pandemiei de COVID-19 asupra sectorului transportului aerian din Uniune, există motive imperative de urgenţă care impun o astfel de măsură, actelor delegate adoptate în temeiul prezentului articol li se aplică procedura prevăzută la articolul 25b.

▼B

CAPITOLUL IV

DISPOZIŢII PRIVIND STABILIREA TARIFELOR

Articolul 22

Libertatea de stabilire a tarifelor

(1) Fără a aduce atingere articolului 16 alineatul (1), transportatorii aerieni comunitari și, pe bază de reciprocitate, transportatorii aerieni din terţe ţări stabilesc în mod liber tarifele pentru transportul aerian de pasageri și respectiv de marfă pentru serviciile aeriene intracomunitare.

▼B

(2) Fără a aduce atingere dispoziţiilor acordurilor bilaterale dintre statele membre, statele membre nu pot face nicio discriminare pe motive de naţionalitate sau identitate a transportatorilor aerieni atunci când permit transportatorilor aerieni comunitari să stabilească tarifele pentru transportul aerian de pasageri și respectiv de marfă corespunzătoare serviciilor aeriene efectuate între teritoriul lor și o ţară terţă. Se elimină orice restricţii existente cu privire la stabilirea tarifelor, inclusiv în ceea ce privește rutele către ţări terţe, care decurg din acordurile bilaterale dintre statele membre.

Articolul 23

Informare și nediscriminare

(1) Tarifele pentru transportul aerian de pasageri și respectiv de marfă, aflate la dispoziţia publicului larg, includ condiţiile aplicabile atunci când sunt oferite sau publicate sub orice formă, inclusiv pe internet, în cazul serviciilor aeriene oferite de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatul. Preţul final care urmează să fie plătit este indicat în orice moment și cuprinde tariful aplicabil, precum și toate tarifele, impunerile, tarifele suplimentare și alte comisioane aplicabile, care nu pot fi evitate și sunt previzibile în momentul publicării. Pe lângă precizarea preţului final, se specifică cel puţin următoarele:

(a) tariful pentru transportul aerian de pasageri, respectiv de marfă;

(b) taxele;

(c) tarifele de aeroport; și

(d) alte tarife, impuneri, tarife suplimentare și comisioane, precum cele referitoare la securitate sau carburant,

în cazul în care la tariful pentru transportul aerian de pasageri, respectiv de marfă s-au adăugat elementele enumerate la literele (b), (c) și (d). Suplimentele de preţ opţionale sunt comunicate în mod clar, transparent și lipsit de ambiguitate la începutul oricărui proces de rezervare, iar acceptarea lor de către client se face pe baza alegerii clientului.

(2) Fără a aduce atingere articolului 16 alineatul (1), accesul la tarifele pentru transportul aerian de pasageri, respectiv de marfă, dintr-un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatul, disponibile publicului, se acordă fără discriminare pe criterii de naţionalitate, loc de reşedinţă al clientului sau sediu al agentului transportatorului aerian sau al unui alt vânzător de bilete din cadrul Comunităţii.

Articolul 24

Sancţiuni

Statele membre asigură respectarea normelor enunţate în prezentul capitol și stabilesc sancţiuni în cazul încălcării acestora. Sancţiunile respective sunt eficiente, proporţionale și cu efect de descurajare.

▼M3

CAPITOLUL IVa

NORME TEMPORARE REFERITOARE LA SERVICIILE DE HANDLING LA SOL

Articolul 24a

(1) Prin derogare de la articolul 11 alineatul (1) litera (d) din Directiva 96/67/CE a Consiliului [1], contractele sau autorizaţiile acordate furnizorilor de servicii de handling la sol selectaţi pe baza procedurii prevăzute la articolul 11 alineatul (1) din directiva menţionată care expiră în perioada cuprinsă între 28 mai 2020 și 31 decembrie 2021 pot fi prelungite până la 31 decembrie 2022.

(2) Prin derogare de la articolul 11 alineatul (1) litera (e) din Directiva 96/67/CE, în perioada 1 martie 2020-31 decembrie 2020, atunci când un furnizor de servicii de handling la sol își încetează activitatea înainte de sfârșitul perioadei pentru care a fost selectat, organismul de administrare al aeroportului sau autoritatea competentă a statului membru poate alege în mod direct un furnizor de servicii de handling la sol care să furnizeze serviciile pe o perioadă de maximum șase luni sau pentru o perioadă până la 31 decembrie 2020, reţinându-se perioada mai lungă.

(3) Atunci când constată, pe baza datelor publicate de Eurocontrol, că reducerea traficului aerian, în raport cu nivelul din perioada corespunzătoare din 2019, persistă și este probabil să persiste în continuare, că această situaţie este rezultatul impactului pandemiei de COVID-19 și că determină întreruperi în furnizarea de servicii de handling la sol sau un acces dificil la finanţare al furnizorilor de servicii de handling la sol din aeroporturile Uniunii, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 25a pentru a modifica prezentul regulament prin extinderea în consecinţă a perioadelor menţionate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol.

(4) Comisia monitorizează în permanenţă situaţia pe baza criteriilor stabilite la alineatul (3). Pe baza informaţiilor de care dispune, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport de sinteză referitor la această chestiune până la 15 noiembrie 2020. Atunci când este necesar, Comisia adoptă actul delegat prevăzut la alineatul (3) cât mai curând posibil.

(5) Atunci când, în cazul unui impact prelungit al pandemiei de COVID-19 asupra sectorului transportului aerian din Uniunea Europeană, există motive imperative de urgenţă care impun o astfel de măsură, actelor delegate adoptate în temeiul prezentului articol li se aplică procedura prevăzută la articolul 25b.

▼B

CAPITOLUL V

DISPOZIŢII FINALE

Articolul 25

Comitetul

(1) Comisia este asistată de un comitet.

[1] Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piaţa serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunităţii (JO L 272, 25.10.1996, p. 36).

▼B

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispoziţiile articolului 8 din respectiva decizie.

▼M3

Articolul 25a

Exercitarea delegării de competenţe

(1) Competenţa de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condiţiile prevăzute la prezentul articol.

(2) Competenţa de a adopta acte delegate menţionată la articolul 9 alineatul (1b), articolul 21a alineatul (4) și articolul 24a alineatul (3) se conferă Comisiei pe o perioadă de un an de la 28 mai 2020.

(3) Delegarea de competenţe menţionată la articolul 9 alineatul (1b), la articolul 21a alineatul (4) și la articolul 24a alineatul (3) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competenţe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menţionată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilităţii actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experţii desemnaţi de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituţional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 9 alineatul (1b), al articolului 21a alineatul (4) și al articolului 24a alineatul (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecţii în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecţii. Respectivul termen se prelungește cu două luni la iniţiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 25b

Procedura de urgenţă

(1) Actele delegate adoptate în temeiul prezentului articol intră imediat în vigoare și se aplică atât timp cât nu se formulează nicio obiecţie în conformitate cu alineatul (2). Notificarea unui act delegat transmisă Parlamentului European și Consiliului prezintă motivele pentru care s-a recurs la procedura de urgenţă.

(2) Atât Parlamentul European, cât și Consiliul pot formula obiecţii cu privire la un act delegat în conformitate cu procedura menţionată la articolul 25a. Într-un astfel de caz, Comisia abrogă actul imediat ce Parlamentul European sau Consiliul își notifică decizia de a formula obiecţii.

▼B

Articolul 26

Cooperarea și dreptul de a obține informații

(1) Statele membre și Comisia cooperează la aplicarea și supravegherea aplicării prezentului regulament.

(2) Pentru îndeplinirea obligațiilor care îi revin în temeiul prezentului regulament, Comisia poate obține toate informațiile necesare de la statele membre care facilitează, la rândul lor, furnizarea informațiilor necesare de către transportatorii aerieni cărora li s-a acordat licență de către autoritățile competente pentru acordarea licențelor din respectivele state.

(3) În conformitate cu legislația lor națională, statele membre iau măsurile necesare pentru a garanta un nivel adecvat de confidențialitate a informațiilor pe care le primesc în conformitate cu prezentul regulament.

Articolul 27

Abrogare

Regulamentele (CEE) nr. 2407/92, (CEE) nr. 2408/92 și (CEE) nr. 2409/92 se abrogă.

Trimiterile la regulamentele abrogate se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa II.

Articolul 28

Intrarea în vigoare

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.

▼B

ANEXA I

INFORMAȚII CARE TREBUIE COMUNICATE ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLELE 5 ȘI 8

1. Informații privind capacitatea financiară care trebuie furnizate de către transportatorul care solicită o licență pentru prima dată.

1.1. Cele mai recente documente financiare și contabile interne și, în cazul în care sunt disponibile, conturile auditate privind exercițiul financiar anterior.

1.2. Un bilanț estimativ, inclusiv un cont de profit și pierderi pentru următorii trei ani.

1.3. Baza pentru veniturile și cheltuielile prognozate privind combustibilul, tarifele, salariile, întreținerea, amortizările, variațiile cursului de schimb, tarifele de aeroport, tarifele de navigație aeriană, costurile de handling la sol, asigurările etc. Prognoze privind traficul/veniturile.

1.4. Detalii privind costurile inițiale suportate pe parcursul perioadei dintre depunerea cererii și începerea activității și explicații asupra modului în care se propune finanțarea acestor costuri.

1.5. Detalii privind sursele de finanțare existente și prognozate.

1.6. Detalii privind acționarii, inclusiv naționalitatea acestora și tipul de acțiuni pe care le dețin și statutul societății. În cazul în care transportatorul face parte dintr-un grup de întreprinderi, informații privind relațiile dintre acestea.

1.7. Fluxul de numerar prognozat și proiecția fluxului de lichidități pentru primii trei ani de operare.

1.8. Detalii privind modul în care vor fi finanțate achiziționarea/închirierea aeronavelor inclusiv, în cazul închirierii, termenii și condițiile contractului.

2. Informații care trebuie furnizate în vederea evaluării capacității financiare permanente a titularilor de licențe care intenționează să efectueze o modificare a structurii sau a activităților lor cu un impact considerabil asupra situației lor financiare.

2.1. În cazul în care este necesar, cele mai recente documente financiare și contabile și conturile auditate privind exercițiul financiar anterior.

2.2. Detalii exacte privind toate modificările propuse, de exemplu modificarea tipului de serviciu, proiecte de preluare sau fuziune, modificări ale capitalului social, schimbarea acționarilor etc.

2.3. Un bilanț estimativ și un cont de profit și pierderi estimativ pentru exercițiul financiar în curs, ținând seama de toate modificările în structură și activități preconizate care au un impact financiar important.

2.4. Veniturile și cheltuielile realizate și cele prognozate privind combustibilul, tarifele, salariile, întreținerea, amortizările, variațiile cursului de schimb, tarifele de aeroport, tarifele de navigație aeriană, costurile de handling la sol, asigurările etc. Prognoze privind traficul/veniturile.

2.5. Fluxul de numerar prognozat și proiecția fluxului de lichidități pentru anul următor, ținând seama de toate modificările în structură și activități preconizate care au un impact financiar important.

▼B

2.6. Detalii privind modul în care vor fi finanţate achiziţionarea/închirierea aeronavelor inclusiv, în cazul închirierii, termenii și condiţiile contractului.

3. Informaţii care trebuie furnizate în vederea evaluării capacităţii financiare permanente a titularilor de licenţe.

3.1. Conturile auditate în termen de șase luni de la data finală a exerciţiului financiar pertinent, în absenţa unor dispoziţii contrare în legislaţia naţională și, dacă este necesar, cele mai recente documente financiare și contabile interne.

3.2. Un bilanţ estimativ, inclusiv un cont de profit și pierderi pentru anul financiar următor.

3.3. Veniturile și cheltuielile realizate și cele prognozate privind combustibilul, tarifele, salariile, întreţinerea, amortizările, variaţiile cursului de schimb, tarifele de aeroport, tarifele de navigaţie aeriană, costurile de handling la sol, asigurările etc. Prognoze privind traficul/veniturile.

3.4. Fluxurile de numerar prognozate și proiecţia fluxului de lichidităţi pentru anul următor.

▼B

ANEXA II

TABEL DE CORESPONDENȚĂ

(Menționat la articolul 27)

Regulamentul (CEE) nr. 2407/92	Prezentul regulament
Articolul 1 alineatul (1)	Articolul 1
Articolul 1 alineatul (2)	Articolul 3 alineatul (3)
Articolul 2	Articolul 2
Articolul 3 alineatul (1)	Articolul 3 alineatul (2)
Articolul 3 alineatul (2)	Articolul 3 alineatul (1) al doilea paragraf
Articolul 3 alineatul (3)	Articolul 3 alineatul (1) primul paragraf
Articolul 4 alineatul (1)	Articolul 4
Articolul 4 alineatul (2)	Articolul 4 litera (f)
Articolul 4 alineatul (3)	—
Articolul 4 alineatul (4)	Articolul 4 litera (f)
Articolul 4 alineatul (5)	Articolul 8 alineatul (1) al doilea paragraf
Articolul 5 alineatul (1)	Articolul 5 alineatul (1)
Articolul 5 alineatul (2)	Articolul 5 alineatul (2)
Articolul 5 alineatul (3)	Articolul 8 alineatul (5)
Articolul 5 alineatul (4)	Articolul 8 alineatul (6)
Articolul 5 alineatul (5)	Articolul 9 alineatul (1)
Articolul 5 alineatul (6)	Articolul 8 alineatul (4)
Articolul 5 alineatul (7)	Articolul 5 alineatul (3) și articolul 8 alineatul (8)
Articolul 6	Articolul 7
Articolul 7	Articolul 11
Articolul 8 alineatul (1)	Articolul 4 litera (c)
Articolul 8 alineatul (2)	Articolul 12 alineatul (1)
Articolul 8 alineatul (3)	Articolul 13 alineatele (2) și (3)
Articolul 8 alineatul (4)	Articolul 12 alineatul (2)
Articolul 9	Articolul 6
Articolul 10 alineatul (1)	Articolul 13 alineatele (2) și (3)
Articolul 10 alineatul (2)	Articolul 13 alineatele (2) și (3)
Articolul 11 alineatul (1)	Articolul 8 alineatul (1)
Articolul 11 alineatul (2)	Articolul 8 alineatul (3)
Articolul 11 alineatul (3)	Articolul 8 alineatul (7)

▼B

Regulamentul (CEE) nr. 2407/92	Prezentul regulament
Articolul 12	Articolul 9 alineatele (2)-(6)
Articolul 13 alineatul (1)	Articolul 10 alineatul (2)
Articolul 13 alineatul (2)	Articolul 10 alineatul (1)
Articolul 13 alineatul (3)	—
Articolul 13 alineatul (4)	Articolul 10 alineatul (3)
Articolul 14	—
Articolul 15	—
Articolul 16	—
Articolul 17	—
Articolul 18 alineatul (1)	Articolul 26 alineatul (1)
Articolul 18 alineatul (2)	Articolul 26 alineatul (3)
Articolul 19	—
Anexa	Anexa I

Regulamentul (CEE) nr. 2408/92	Prezentul regulament
Articolul 1 alineatul (1)	Articolul 1
Articolul 1 alineatul (2)	Articolul 1 alineatul (2)
Articolul 1 alineatul (3)	—
Articolul 1 alineatul (4)	—
Articolul 2	Articolul 2
Articolul 3 alineatul (1)	Articolul 15 alineatele (1) și (2)
Articolul 3 alineatul (2)	—
Articolul 3 alineatul (3)	—
Articolul 3 alineatul (4)	—
Articolul 4 alineatul (1) litera (a)	Articolul 16 alineatul (1)
Articolul 4 alineatul (1) litera (b)	Articolul 16 alineatul (3)
Articolul 4 alineatul (1) litera (c)	Articolul 16 alineatul (2)
Articolul 4 alineatul (1) litera (d)	Articolul 16 alineatul (9)
—	Articolul 17 alineatul (1)
—	Articolul 17 alineatul (2)
—	Articolul 17 alineatul (4)
—	Articolul 17 alineatul (5)
—	Articolul 17 alineatul (6)
Articolul 4 alineatul (1) litera (e)	Articolul 17 alineatul (3)
Articolul 4 alineatul (1) litera (f)	Articolul 17 alineatul (7)
Articolul 4 alineatul (1) litera (g)	—
Articolul 4 alineatul (1) litera (h)	Articolul 17 alineatul (8)
—	Articolul 17 alineatul (9)
—	Articolul 17 alineatul (10)
Articolul 4 alineatul (1) litera (i)	Articolul 18 alineatul (1)
Articolul 4 alineatul (1) litera (j)	Articolul 16 alineatul (7)

▼B

Regulamentul (CEE) nr. 2408/92	Prezentul regulament
Articolul 4 alineatul (1) litera (k)	—
Articolul 4 alineatul (2)	—
Articolul 4 alineatul (3)	Articolul 18 alineatul (2)
Articolul 4 alineatul (4)	—
Articolul 5	—
Articolul 6 alineatele (1) și (2)	—
Articolul 7	Articolul 15 alineatele (4) și (5)
Articolul 8 alineatul (1)	Articolul 19 alineatul (2)
Articolul 8 alineatul (2)	Articolul 19 alineatul (1)
Articolul 8 alineatul (3)	Articolul 19 alineatul (3)
Articolul 8 alineatul (4)	—
Articolul 8 alineatul (5)	—
Articolul 9 alineatul (1)	Articolul 20 alineatul (1)
Articolul 9 alineatul (2)	Articolul 20 alineatul (1)
Articolul 9 alineatul (3)	Articolul 20 alineatul (2)
Articolul 9 alineatul (4)	Articolul 20 alineatul (3)
Articolul 9 alineatul (5)	Articolul 22 alineatul (1)
Articolul 9 alineatul (6)	Articolul 22 alineatul (2)
Articolul 9 alineatul (7)	—
Articolul 9 alineatul (8)	—
Articolul 10	—
Articolul 11	Articolul 25
Articolul 12 alineatul (1)	Articolul 26 alineatul (2)
Articolul 12 alineatul (2)	—
Articolul 13	—
Articolul 14 alineatul (1)	Articolul 26 alineatul (1)
Articolul 14 alineatul (2)	Articolul 26 alineatul (3)
Articolul 15	—
Articolul 16	—
ANEXA I	—
ANEXA II	—
ANEXA III	—
—	Anexa II

Regulamentul (CEE) nr. 2409/92	Prezentul regulament
Articolul 1 alineatul (1)	Articolul 1
Articolul 1 alineatul (2)	Articolul 21 alineatul (1)
Articolul 1 alineatul (3)	—
Articolul 2	Articolul 2
Articolul 3	—
Articolul 4	Articolul 23
Articolul 5 alineatul (1)	Articolul 22

▼B

Regulamentul (CEE) nr. 2409/92	Prezentul regulament
Articolul 5 alineatul (2)	—
Articolul 5 alineatul (3)	—
Articolul 5 alineatul (4)	—
Articolul 6	—
Articolul 7	—
Articolul 8	—
Articolul 9	—
Articolul 10 alineatul (1)	Articolul 26 alineatul (1)
Articolul 10 alineatul (2)	Articolul 26 alineatul (3)
Articolul 11	—
Articolul 12	—
—	Articolul 27
—	Articolul 28