



Consiliul  
Uniunii Europene

Bruxelles, 9 iunie 2017  
(OR. en)

10146/17

---

**Dosar interinstituțional:  
2017/0116 (COD)**

---

**AVIATION 85  
CODEC 1023**

## **PROPUNERE**

---

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	8 iunie 2017
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2017) 289 final
Subiect:	Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind protecția concurenței în domeniul transportului aerian și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 868/2004

---

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2017) 289 final.

---

Anexă: COM(2017) 289 final



Bruxelles, 8.6.2017  
COM(2017) 289 final

2017/0116 (COD)

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**  
**privind protecția concurenței în domeniul transportului aerian și de abrogare a**  
**Regulamentului (CE) nr. 868/2004**

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2017) 182 final}

{SWD(2017) 183 final}

## EXPUNERE DE MOTIVE

### 1. CONTEXTUL PROPUNERII

- **Motivele și obiectivele propunerii**

Sectorul aviației joacă un rol fundamental în economia Uniunii Europene. Cu aproximativ 918 milioane de pasageri care au călătorit pe calea aerului în Uniunea Europeană și mai mult de 1,45 de miliarde de pasageri care au plecat sau au sosit în aeroporturile din UE în 2015, sectorul aviației are o contribuție esențială la conectivitatea Uniunii, atât în interiorul acesteia, între statele membre, cât și cu țările din restul lumii. Transporturile aeriene asigură legătura între persoane, întreprinderi și regiuni și au un rol crucial pentru integrarea și competitivitatea UE. Ele contribuie totodată la realizarea coeziunii regionale și sociale a Uniunii. Pe lângă aceasta, sectorul aviației are o contribuție vitală la creșterea economică și ocuparea forței de muncă. În 2014, acest sector a sprijinit încadrarea în muncă a până la 9,3 milioane de persoane și a reprezentat peste 510 miliarde EUR din produsul intern brut al UE. De asemenea, el a sprijinit consolidarea altor sectoare ale economiei: studiile arată că o valoare adăugată de un euro în industria transportului aerian generează o valoare adăugată de aproape trei euro în economia globală. În mod similar, un nou loc de muncă în industria transportului aerian creează mai mult de trei locuri de muncă la nivelul întregii economii<sup>1</sup>.

Conectivitatea globală a Uniunii se bazează, într-o mare măsură, pe serviciile aeriene asigurate de transportatorii aeriени din Uniune, cu o medie de 7 milioane de zboruri pe an operate de acești transportatori către sau dinspre aeroporturi din Uniune. Cifra corespunzătoare pentru transportatorii aeriени din țări terțe se ridică la 1,3 milioane de zboruri pe an<sup>2</sup>. Cu toate acestea, în ceea ce privește legăturile dintre UE și restul lumii, piața este deservită aproape în mod egal de transportatorii aeriени din Uniune (49,9% dintre zboruri și aproximativ 239 de milioane de pasageri transportați în 2015) și de transportatorii aeriени din țări terțe (50,1% dintre zboruri și aproximativ 240 de milioane de pasageri transportați în 2015)<sup>3</sup>.

Liberalizarea și dereglementarea transportului aerian internațional au încurajat o concurență fără precedent pe piața Uniunii și la nivel mondial. Se estimează că, la nivel mondial, concurența se va intensifica în anii următori, creșterea preconizată în domeniul aviației internaționale fiind de aproximativ 5% pe an până în 2030<sup>4</sup>.

Cu toate acestea, în absența unui cadru internațional care să fixeze condițiile care reglementează concurența dintre transportatorii aeriени<sup>5</sup>, practicile în ceea ce privește tratamentul aplicat transportatorilor aeriени pot fi diferite de la o țară la alta și pot afecta

---

<sup>1</sup> Comunicarea Comisiei intitulată „O strategie în domeniul aviației pentru Europa”, COM(2015)598 final, 7.12.2015.

<sup>2</sup> Sursa: OAG - orare de vară pentru anul 2016.

<sup>3</sup> Idem.

<sup>4</sup> Comunicarea Comisiei intitulată „Politica externă a UE în domeniul aviației – abordarea provocărilor viitoare”, COM(2012)556, 27.9.2012.

<sup>5</sup> În mod concret, în cadrul OACI nu au fost emise norme multilaterale specifice, iar serviciile de transport aerian au fost în mare parte excluse din acordurile Organizației Mondiale a Comerțului (OMC) [a se vedea Acordul de la Marrakesh, anexa 1B - Acordul General privind Comerțul cu Servicii (GATS), anexa privind serviciile de transport aerian]. GATS se aplică măsurilor care afectează (a) serviciile de reparații și de întreținere a aeronavelor; (b) vânzarea și comercializarea serviciilor de transport aerian; și (c) sistemele informatizate de rezervare.

concurența. Acest lucru nu se întâmplă în Uniune, unde normele UE garantează că toți transportatorii, din Europa și din afara Europei, beneficiază de aceleași drepturi și de șanse egale în ceea ce privește accesul la serviciile conexe transportului aerian. O astfel de situație este însă posibilă în unele țări terțe în care practicile și subvențiile discriminatorii<sup>6</sup> pot oferi avantaje concurențiale neloiale transportatorilor aerieni din țările respective. Comisia a recunoscut că, deși companiile aeriene din UE sunt, în cele din urmă, ele însele responsabile pentru competitivitatea lor și trebuie să continue să își adapteze produsele și modelele de afaceri la condițiile de piață predominante, este la fel de important ca, atât în cadrul UE, cât și pe plan extern, concurența să se bazeze pe transparență, reciprocitate și echitate și să nu fie denaturată de practici neloiale<sup>7</sup>.

Dacă se permite continuarea lor, practicile neloiale pot genera, pe termen lung, situații de poziție dominantă sau chiar de monopol pe piața aviației, ceea ce înseamnă mai puțină varietate, mai puțină conectivitate și prețuri mai mari pentru cetățenii UE.

Prin urmare, în cazurile în care conectivitatea și concurența în Uniune sunt în pericol, aceasta trebuie să fie în măsură să acționeze în mod eficient pentru a asigura o piață deschisă și competitivă.

Condițiile de concurență loială între transportatorii aerieni pot fi abordate în contextul acordurilor privind transportul aerian sau serviciile aeriene. Cu toate acestea, cea mai mare parte a acordurilor privind transportul aerian sau serviciile aeriene încheiate cu țări terțe până în acest moment nu prevăd norme în acest domeniu.

Regulamentul (CE) nr. 868/2004<sup>8</sup> a fost adoptat cu scopul de a aborda aceste probleme prin intermediul unei acțiuni unilaterale a Uniunii. Acest instrument nu a fost însă aplicat niciodată, iar unele dintre elementele sale fac foarte puțin probabilă aplicarea sa în practică. Ca atare, Uniunea nu dispune de un instrument eficient pentru a asigura concurența loială între transportatorii aerieni din Uniune și transportatorii aerieni din țări terțe. În mod concret, în afara subvenționării, Regulamentul (CE) nr. 868/2004 se aplică exclusiv așa-numitelor practici tarifare neloiale. Acestea nu pot fi constatate decât atunci când un transportator dintr-o țară terță practică „tarife aeriene care sunt suficient mai mici decât cele oferite de operatorii de transport aerian comunitari concurenți pentru a cauza prejudicii”, iar dovezile în acest sens sunt dificil de administrat. Deși constatarea existenței unor „practici tarifare neloiale” implică și faptul că transportatorul dintr-o țară terță a primit un avantaj necomercial, existența unui astfel de avantaj în sine nu este suficientă pentru a declanșa o acțiune a Uniunii. În plus, Regulamentul (CE) nr. 868/2004 nu prevede o procedură internă specifică a UE în ceea ce privește obligațiile prevăzute în acordurile privind transportul aerian sau serviciile aeriene la care Uniunea este parte, care sunt destinate să asigure concurența loială, mai exact pentru cazurile în care aceste obligații sunt încălcate. În fine, normele privind deschiderea unei anchete sunt destul de restrictive. Mai exact, dreptul de a înainta o plângere Comisiei este limitat la „industria comunitară”, definită ca fiind „operatorii de transport aerian comunitari care furnizează un ansamblu de servicii aeriene similare sau aceia dintre ei a căror cotă

<sup>6</sup> Este vorba numai de subvențiile care sunt selective, conform definiției de la articolul 2 litera (h) din prezenta propunere de regulament.

<sup>7</sup> Comunicarea Comisiei intitulată „Politica externă a UE în domeniul aviației – abordarea provocărilor viitoare”.

<sup>8</sup> Regulamentul (CE) nr. 868/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind protecția împotriva subvenționării și practicilor tarifare neloiale ale țărilor nemembre, care cauzează prejudicii operatorilor de transport aerian comunitari prin furnizarea de servicii aeriene similare (JO L 162, 30.4.2004, p. 1).

*totală reprezintă o proporție majoră din oferta comunitară totală de astfel de servicii*". Nici statele membre și nici transportatorii aerieni individuali nu pot înainta plângeri ca reclamanți de sine stătători.

În comunicarea sa privind o strategie în domeniul aviației pentru Europa<sup>9</sup>, Comisia și-a afirmat intenția de a evalua eficacitatea Regulamentului (CE) nr. 868/2004 în vederea revizuirii sau a înlocuirii acestuia cu un instrument mai eficient care să asigure condiții de concurență loială între toți transportatorii, protejând astfel conectivitatea Uniunii. Strategia în domeniul aviației subliniază, de asemenea, importanța continuării negocierii unor clauze de concurență loială în acordurile aeriene bilaterale ale UE și ale statelor membre și a realizării de progrese la nivel multilateral în paralel cu îmbunătățirea eficacității acestui instrument.

Obiectivul de a revizui sau de a înlocui Regulamentul (CE) nr. 868/2004 este împărtășit de Consiliu, care, în concluziile sale din 20 decembrie 2012<sup>10</sup>, a recunoscut că Regulamentul (CE) nr. 868/2004 „s-a dovedit a nu aborda în mod corespunzător caracteristicile specifice serviciilor din sectorul aviației” și a sprijinit „intenția Comisiei de a analiza (...) posibile opțiuni în vederea unui instrument mai eficace, care să asigure o concurență deschisă și loială, precum și intenția acesteia ca, pe această bază, să prezinte o propunere de revizuire sau de înlocuire a Regulamentului CE nr. 868/2004”.

Această abordare este împărtășită și de Parlamentul European, care a solicitat „revizuirea Regulamentului (CE) nr. 868/2004 pentru a proteja concurența loială în relațiile externe ale UE în domeniul aviației și a consolida poziția concurențială a industriei aviatice a UE, a asigura reciprocitatea și a elimina practicile neloiale (...)”<sup>11</sup>.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică**

Prezenta inițiativă este în concordanță cu Comunicarea Comisiei pe tema politicii externe a Uniunii în domeniul aviației, care precizează că „este important și legitim ca UE să fie în măsură să acționeze în mod eficace la nivel internațional pentru a proteja competitivitatea companiilor aeriene din UE împotriva concurenței și/sau a unor practici neloiale indiferent de unde provin acestea”.

Inițiativa este menționată printre acțiunile prezentate în Comunicarea Comisiei privind o strategie în domeniul aviației pentru Europa și este în concordanță cu politica UE privind concurența loială.

Ea se bazează pe considerații similare celor de la articolul 12 din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului<sup>12</sup> privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare și de la articolul 20 din Directiva 96/67/CE a Consiliului<sup>13</sup> privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității. Ambele seturi de norme prevăd că pot fi luate măsuri atunci când țările terțe acordă un tratament preferențial propriilor transportatori aerieni în comparație cu transportatorii aerieni din Uniune în ceea ce privește

<sup>9</sup> Comunicarea Comisiei intitulată „O strategie în domeniul aviației pentru Europa”.

<sup>10</sup> Concluziile Consiliului privind Comunicarea Comisiei intitulată „Politica externă a UE în domeniul aviației – abordarea provocărilor viitoare”, 20.12.2012.

<sup>11</sup> Rezoluția Parlamentului European din 9 septembrie 2015 referitoare la implementarea Cărții albe privind transporturile 2011: evaluarea situației actuale și calea de urmat pentru realizarea unei mobilități sustenabile (2015/2005(INI)).

<sup>12</sup> Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993, p. 1).

<sup>13</sup> Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității (JO L 272, 25.10.1996, p. 36).

alocarea sloturilor orare pe aeroporturi sau accesul la piața de handling la sol sau de handling propriu.

Prezenta inițiativă nu aduce atingere repartizării competențelor între Uniune și statele membre, în conformitate cu dreptul Uniunii, astfel cum este interpretat de Curtea de Justiție.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Scopul prezentei inițiative este de a asigura condiții de concurență loială în sectorul aviației, sporind astfel contribuția acestuia la îndeplinirea obiectivelor prioritare ale Comisiei în ceea ce privește sprijinirea creării de locuri de muncă și a creșterii durabile.

Inițiativa contribuie, de asemenea, la consolidarea influenței Uniunii în lume și, astfel, la îndeplinirea obiectivelor strategice corespunzătoare, și anume întărirea rolului Uniunii pe plan mondial și dezvoltarea unor schimburi comerciale mai libere, fără sacrificarea standardelor europene. Ea se înscrie îndeosebi în abordarea adoptată de Comisie în cazul negocierilor de acorduri privind transportul aerian sau privind serviciile aeriene purtate cu țările terțe, favorizând concurența loială, dar și niveluri ridicate de protecție în domeniul muncii și în cel social.

Prezenta inițiativă este în concordanță cu politicile pertinente ale Uniunii, inclusiv politica comercială și politica în domeniul concurenței.

## **2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE**

- **Temeiul juridic**

Prezenta inițiativă are la bază articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Această dispoziție permite adoptarea tuturor dispozițiilor adecvate pentru transportul aerian și deja a servit drept bază pentru adoptarea Regulamentului (CE) nr. 868/2004<sup>14</sup>.

- **Subsidiaritate**

Compatibilitatea cu principiul subsidiarității a fost recunoscută în considerentul 26 din Regulamentul (CE) nr. 868/2004, în măsura în care se referea la dispozițiile acelui regulament.

Noul element central din propunerea de regulament îl constituie măsurile luate în cazurile de „încălcarea a obligațiilor internaționale aplicabile”. Propunerea de regulament definește „obligațiile internaționale aplicabile” ca fiind obligațiile cuprinse într-un acord la care Uniunea este parte. Drepturile în raport cu țări terțe prevăzute în acordurile la care Uniunea este parte nu pot fi exercitate separat de către fiecare stat membru.

Având în vedere că obiectivele urmărite nu pot fi realizate fără o acțiune la nivelul Uniunii, o astfel de acțiune este necesară în acest scop și aduce o valoare adăugată în comparație cu acțiunile întreprinse la nivel național.

---

<sup>14</sup> La acel moment, articolul 80 alineatul (2) din TCE.

- **Proportionalitate**

Opțiunile de politică propuse nu depășesc ceea ce este necesar pentru a atinge obiectivul propunerii, și anume acela de a asigura o concurență loială între transportatorii aerieni din Uniune și transportatorii aerieni din țări terțe, în interesul menținerii unor condiții care favorizează un nivel ridicat de conectivitate a Uniunii.

Practicile în cauză sunt de natură să submineze concurența loială. Acestea fie sunt identificate ca atare în cadrul acordurilor internaționale pertinente, fie este vorba de subvenții<sup>15</sup> sau de discriminare care, în plus, pot conduce la instituirea de măsuri numai în caz de prejudiciu sau pericol de prejudiciu pentru transportatorii din Uniune.

Măsurile care urmează să fie adoptate în conformitate cu prezentul instrument sunt, la rândul lor, proporționale. În caz de încălcare a obligațiilor internaționale, măsurile se limitează la cele disponibile în temeiul acordului în cauză și/sau al dreptului internațional public.

În cazul în care se instituie măsuri, având în vedere subvențiile sau discriminarea care cauzează un prejudiciu sau un pericol de prejudiciu pentru transportatorii din Uniune, măsurile respective nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru a compensa prejudiciul sau pericolul în cauză.

### **3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI**

- **Consultări cu părțile interesate**

În conformitate cu standardele Comisiei privind consultările publice, părțile interesate au fost consultate prin intermediul unei consultări publice online privind o „*propunere de îmbunătățire a protecției împotriva subvenționării și a practicilor tarifare neloiale*” desfășurate între 29 octombrie 2013 și 21 ianuarie 2014. La consultarea publică au participat douăzeci de entități, reprezentând companii aeriene (din Uniune și din țări terțe), aeroporturi și asociații ale întreprinderilor din sector (din Uniune și din țări terțe), sindicate din UE, statele membre și cetățenii. La interpretarea datelor, este necesar să se ia în calcul numărul limitat de răspunsuri primite în cadrul consultării publice, care a oferit, totuși, o imagine asupra poziției diverselor părți interesate principale.

În plus, părțile interesate au fost consultate în contextul consultării publice desfășurate între 19 martie și 10 iunie 2015 în vederea pregătirii Strategiei Comisiei în domeniul aviației. Comisia a primit 233 de răspunsuri complete la chestionar și 41 de documente de poziție ale părților interesate care au reprezentat statele membre și țările terțe, companiile aeriene, aeroporturile, societățile de handling la sol, piloții, furnizorii și producătorii de aeronave, asociații ale întreprinderilor din sector și asociații ale angajaților, firme de consultanță, mediul academic și cetățenii.

Informațiile strânse în cursul consultărilor cu părțile interesate au fost completate de studii, în cadrul cărora părțile interesate au fost de asemenea consultate.

În fine, Comisia a organizat o serie de reuniuni informale cu statele membre și cu părțile interesate pertinente (din Uniune și din țări terțe).

---

<sup>15</sup> Este vorba numai de subvențiile care sunt selective, conform definiției de la articolul 2 litera (h) din prezenta propunere de regulament.

Evaluarea impactului include rezumate ale consultărilor publice care au fost efectuate.

- **Evaluarea impactului**

Rezumatul evaluării impactului este disponibil la adresa: *(a se include după publicarea pe site-ul Secretariatului General)*.

Raportul de evaluare a impactului și o fișă rezumat au fost prezentate Comitetului de analiză a reglementării. Acest comitet a emis inițial un aviz negativ la 8 aprilie 2016, care a fost urmat de un aviz pozitiv la 29 iulie 2016. Raportul a fost adaptat potrivit recomandărilor comitetului. În mod concret, raportul argumentează mai bine problema care urmează a fi abordată și explică mai clar cum normele actuale nu reușesc să rezolve această problemă. Problema identificată este susținută mai bine cu exemple de presupuse practici discriminatorii. Totodată, raportul explică mai bine compatibilitatea juridică cu dreptul internațional și cu acordurile privind transportul aerian cu țările terțe. Pe lângă acestea, el se concentrează mai mult pe impactul asupra consumatorilor și evaluează mai bine impactul fiecărei opțiuni de politică. În plus, raportul prezintă mai bine punctele de vedere ale părților interesate.

Avizul pozitiv al Comitetului de analiză a reglementării este disponibil la adresa: <http://www.cc.cec/iab/download?attachmentId=10024>.

Evaluarea impactului analizează patru opțiuni de politică, inclusiv scenariul de referință. O opțiune care combină o revizuire limitată a Regulamentului (CE) nr. 868/2004 și adoptarea unor orientări interpretative nu a fost reținută.

Opțiunea A (scenariul de referință) constă în menținerea Regulamentului (CE) nr. 868/2004, care nu este așadar abrogat.

Opțiunea B combină eforturi internaționale sporite la nivelul OMC și OACI care au ca scop promovarea adoptării unui cadru juridic multilateral pentru o concurență loială și negocieri care vizează includerea unor clauze de concurență loială extinse în acordurile privind transportul aerian sau serviciile aeriene.

Opțiunea C prevede abrogarea Regulamentului (CE) nr. 868/2004 și înlocuirea acestuia cu un nou regulament cuprinzător și eficient, inspirat de Regulamentul privind barierele comerciale, care ia în calcul caracteristicile specifice ale sectorului aviației.

În fine, opțiunea D combină opțiunile B și C, constând așadar atât în înlocuirea Regulamentului (CE) nr. 868/2004 cu un instrument nou, cât și în sporirea eforturilor pe scena internațională, inclusiv în ceea ce privește negocierea acordurilor privind transportul aerian sau serviciile aeriene.

Opțiunea D reprezintă o abordare integrată, care este considerată a fi cea mai adecvată pentru soluționarea problemelor identificate. Includerea acestor trei componente complementare care se întăresc reciproc [cadru internațional, clauze privind concurența loială în acorduri, revizuirea Regulamentului (CE) nr. 868/2004] creează sinergii, permite protejarea în mod eficient a conectivității UE și sprijină o concurență deschisă între toți transportatorii aerieni. Din aceste motive, opțiunea D este reținută ca fiind cea mai bună opțiune de politică.

Efectele economice, sociale și de mediu ale opțiunii D sunt analizate în cadrul evaluării impactului. Deși impactul său economic nu poate fi cuantificat cu exactitate, opțiunea D ar trebui să aducă cele mai mari beneficii economice, întrucât face posibilă o concurență loială între transportatorii aerieni din UE și cei din țări terțe. De asemenea, această opțiune aduce beneficii aeroporturilor și pasagerilor din UE, prin creșterea traficului și a posibilităților de a alege. Per ansamblu, conectivitatea aeriană europeană este îmbunătățită, permițând astfel sectorului aviației să contribuie în continuare la creșterea economică și la ocuparea forței de

muncă a Uniunii și aducând beneficii pasagerilor, întreprinderilor și întregii economii a UE. În ceea ce privește aspectele sociale, se așteaptă ca opțiunea D să aibă o contribuție pozitivă la angajarea directă a lucrătorilor din UE, în special în aeroporturi și în sectoarele conexe. Se preconizează că impactul asupra angajării indirecte va fi și mai favorabil. Deși sunt așteptate anumite beneficii de mediu ale opțiunii D în ceea ce privește reducerea poluării sonore și a emisiilor de gaze cu efect de seră datorită unei posibile creșteri a numărului de zboruri directe operate de transportatori din UE, acestea sunt, în general, contracarate de alți factori, cum ar fi creșterea preconizată a traficului aerian în viitor. Prin urmare, opțiunea ar urma să aibă un impact neutru asupra mediului.

Prezenta propunere de regulament contribuie la punerea în aplicare a opțiunii D, detaliind aspectele pertinente ale acesteia. Această detaliere duce la dezvoltarea a două direcții posibile: direcția „încălcării” și direcția „prejudiciului”.

#### **4. IMPLICAȚII BUGETARE**

Implicațiile bugetare sunt legate de deschiderea și desfășurarea anchetelor de către Comisia Europeană și de taxele financiare.

Pe baza experienței dobândite cu ocazia anchetelor similare efectuate de Comisie, s-a estimat că resursele necesare sunt de trei-patru ofițeri cu normă întreagă per anchetă, pentru două-trei anchete pe an. Prin urmare, pentru implementarea acestui instrument ar fi nevoie de nouă ofițeri. Costurile misiunilor, inclusiv ale anchetelor la fața locului, ar trebui să fie, de asemenea, anticipate. Creditele necesare pentru resurse umane și costuri de misiune se estimează că vor fi acoperite printr-o alocare care poate fi acordată direcției generale coordonatoare în cadrul procedurii de alocare anuală și în lumina constrângerilor bugetare.

Se preconizează că plata taxelor financiare va genera venituri. Este foarte dificil să se realizeze o cuantificare, întrucât eventualele venituri depind de circumstanțele fiecărui caz în parte.

#### **5. ALTE ELEMENTE**

- **Planuri de punere în aplicare și măsuri de monitorizare, evaluare și raportare**

Cadrul de monitorizare, de evaluare și de raportare aferent prezentei inițiative este descris în capitolul 7 din raportul de evaluare a impactului care o însoțește.

- **Prezentarea propunerii**

Considerentele stabilesc obiectivul regulamentului, care este acela de a asigura o concurență loială între transportatorii aerieni din Uniune și transportatorii aerieni din țări terțe, în vederea menținerii unor condiții care conduc la un nivel ridicat de conectivitate.

Capitolul I al propunerii conține dispoziții generale. Acest capitol stabilește domeniul de aplicare al regulamentului și include o serie de definiții relevante pentru înțelegerea corectă a regulamentului, în special a practicilor care fac obiectul acestuia.

Capitolul II conține norme comune privind procedurile, care reglementează inițierea și desfășurarea anchetei. El prevede posibilitatea deschiderii unei anchete pe baza unei plângeri

din partea unui stat membru, a unui transportator aerian din UE sau a unei asociații de transportatori aerieni din UE sau la inițiativa Comisiei. Capitolul stabilește condițiile în care Comisia poate decide să deschidă o anchetă sau poate refuza să o deschidă și prevede procedura care trebuie urmată atunci când anunță deschiderea unei anchete. Acesta stabilește dreptul Comisiei de a solicita toate informațiile pe care le consideră necesare pentru a efectua ancheta și pentru a verifica exactitatea informațiilor primite sau colectate<sup>16</sup>. Capitolul prevede totodată cele două scopuri posibile ale anchetei, referitoare fie la încălcarea obligațiilor internaționale aplicabile (așa-numita direcție a „încălcării”), fie la practici adoptate de o țară terță sau de o entitate dintr-o țară terță care afectează concurența și cauzează un prejudiciu sau un pericol de prejudiciu pentru transportatorii aerieni din Uniune (așa-numita direcție a „prejudiciului”). În plus, acest capitol stabilește normele conform cărora se desfășoară o anchetă și cele conform cărora părțile interesate pot avea acces la informațiile referitoare la anchetă. El include, de asemenea, dispoziții referitoare la cooperarea cu statele membre, la confidențialitate și la divulgarea informațiilor.

Capitolul III descrie modul în care se încheie procedurile privind încălcarea obligațiilor internaționale aplicabile, și anume cu sau fără adoptarea de măsuri reparatorii. Măsurile disponibile în acest sens sunt în special cele prevăzute în actul care conține obligațiile internaționale aplicabile.

Capitolul IV reglementează cazurile referitoare la practici care afectează concurența. În acest sens, el stabilește, în primul rând, condițiile în care poate fi constatată existența unui prejudiciu sau a unui pericol de prejudiciu. Capitolul prevede totodată condițiile în care pot fi suspendate sau încheiate procedurile, cu sau fără adoptarea de măsuri reparatorii. El prevede posibilitatea adoptării de măsuri financiare sau operaționale destinate să compenseze prejudiciul sau pericolul de prejudiciu și precizează că măsurile nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru o astfel de compensare, având în vedere că obiectivul unor astfel de măsuri nu este sancționarea transportatorului aerian din țara terță în cauză, ci restabilirea concurenței loiale. Acest capitol definește, de asemenea, condițiile în care măsurile reparatorii pot face obiectul unei reexaminări.

În fine, capitolul V prevede dispoziții referitoare la procedura comitetului, la abrogarea Regulamentului (CE) nr. 868/2004 și la intrarea în vigoare a acestui regulament.

---

<sup>16</sup> Scopul este remedierea unei lipse identificate a transparenței și a informațiilor cu privire la practicile care se presupune că au un impact asupra condițiilor de concurență de pe piață.

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**privind protecția concurenței în domeniul transportului aerian și de abrogare a  
Regulamentului (CE) nr. 868/2004**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>17</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>18</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Sectorul aviației joacă un rol esențial în economia Uniunii. Acesta este o puternică forță motrice pentru creșterea economică, ocuparea forței de muncă, comerț și mobilitate. De-a lungul ultimelor decenii, dezvoltarea serviciilor de transport aerian a contribuit în mod semnificativ la îmbunătățirea conectivității în interiorul Uniunii și cu țările terțe și a fost un factor important pentru economia Uniunii în general.
- (2) Transportatorii aerieni din Uniune se află în centrul unei rețele globale care asigură conectarea Europei atât la nivel intern, cât și cu restul lumii. Aceștia ar trebui să aibă posibilitatea de a concura cu transportatorii aerieni din țări terțe într-un mediu caracterizat de o concurență deschisă și loială între toți transportatorii aerieni. Acest lucru va contribui la menținerea unor condiții care asigură un nivel ridicat de conectivitate a Uniunii.
- (3) Concurența loială este un principiu general important al operării serviciilor de transport aerian internațional. Acest principiu este în special recunoscut prin

---

<sup>17</sup> JO C , , p. .

<sup>18</sup> JO C , , p. .

Convenția privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”), al cărei preambul recunoaște necesitatea ca serviciile de transport aerian internațional să se bazeze pe „*egalitatea de șanse*”. Articolul 44 din Convenția de la Chicago prevede, de asemenea, că Organizația Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI”) ar trebui să aibă ca scop promovarea dezvoltării transportului aerian internațional, astfel încât „*să asigure că fiecare stat contractant are o posibilitate echitabilă să exploateze companii de transport aerian internațional*” și „*să evite discriminarea între statele contractante*”.

- (4) Principiul concurenței loiale este un principiu consacrat în cadrul Uniunii, unde practicile care denaturează concurența fac obiectul legislației Uniunii în vigoare, care garantează egalitatea de șanse și condiții de concurență loială pentru toți transportatorii aerieni, din Europa și din afara acesteia, care își desfășoară activitatea în Uniune.
- (5) Cu toate acestea, în pofida eforturilor continue ale unor țări terțe și ale Uniunii, principiile concurenței loiale nu au fost încă definite prin intermediul unor norme multilaterale specifice, în special în contextul OACI sau al acordurilor Organizației Mondiale a Comerțului („OMC”), din al căror domeniu de aplicare serviciile de transport aerian au fost, în mare parte, excluse<sup>19</sup>.
- (6) Ar trebui așadar intensificate eforturile în cadrul OACI și al OMC pentru a sprijini în mod activ elaborarea unor norme internaționale care să garanteze condiții de concurență loială între toți transportatorii aerieni.
- (7) Concurența loială între transportatorii aerieni ar trebui abordată, de preferință, în contextul acordurilor privind transportul aerian sau serviciile aeriene încheiate cu țări terțe. Cu toate acestea, cele mai multe acorduri privind transportul aerian sau serviciile aeriene încheiate între Uniunea Europeană sau statele sale membre, sau ambele, pe de o parte, și țări terțe, pe de altă parte, nu prevăd, în acest moment, norme în acest sens. Prin urmare, ar trebui intensificate eforturile pentru a negocia includerea unor clauze de concurență loială în acordurile actuale sau viitoare privind transportul aerian sau serviciile aeriene încheiate cu țări terțe.
- (8) Concurența loială între transportatorii aerieni poate fi asigurată și prin acte legislative adecvate ale Uniunii, cum ar fi Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului<sup>20</sup> și Directiva 96/97/CE a Consiliului<sup>21</sup>. În măsura în care concurența loială presupune protecția transportatorilor aerieni din Uniune în raport cu anumite practici adoptate de țări terțe sau de transportatori din țări terțe, această chestiune este abordată în prezent în Regulamentul (CE) nr. 868/2004 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>22</sup>. Cu toate acestea, Regulamentul (CE) nr. 868/2004 s-a dovedit a nu fi suficient de eficace în ceea ce privește obiectivul său general, și anume concurența loială. Acest lucru se datorează în special anumitor norme din cuprinsul său referitoare la definiția

<sup>19</sup> Acordul de la Marrakesh, anexa 1B - Acordul General privind Comerțul cu Servicii (GATS), anexa privind serviciile de transport aerian.

<sup>20</sup> Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993, p. 1).

<sup>21</sup> Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității (JO L 272, 25.10.1996, p. 36).

<sup>22</sup> Regulamentul (CE) nr. 868/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind protecția împotriva subvenționării și practicilor tarifare neloiale ale țărilor nemembre, care cauzează prejudicii operatorilor de transport aerian comunitari prin furnizarea de servicii aeriene similare (JO L 162, 30.4.2004, p. 1).

practicilor vizate, altele decât subvențiile, precum și cerințelor privind inițierea și desfășurarea anchetelor. În plus, Regulamentul (CE) nr. 868/2004 nu prevede o procedură internă specifică a Uniunii în ceea ce privește obligațiile prevăzute în acordurile privind transportul aerian sau serviciile aeriene la care Uniunea este parte, care sunt destinate să asigure concurența loială. Având în vedere numărul și importanța modificărilor care ar fi necesare pentru a aborda aceste aspecte, este necesar să se înlocuiască Regulamentul (CE) nr. 868/2004 cu un nou act.

- (9) Pentru menținerea unor condiții care favorizează un nivel ridicat de conectivitate a Uniunii și asigurarea concurenței loiale cu transportatorii aerieni din țări terțe, este necesară o legislație eficace, proporțională și disuasivă. În acest scop, Comisiei ar trebui să i se confere competența de a efectua o anchetă și de a lua măsuri atunci când este necesar. Aceste măsuri ar trebui să fie disponibile atunci când sunt încălcate obligațiile pertinente prevăzute într-un acord la care Uniunea este parte sau când practicile care afectează concurența cauzează sau amenință să cauzeze prejudicii transportatorilor aerieni din Uniune.
- (10) Atunci când Uniunea este parte la un acord privind transportul aerian sau serviciile aeriene cu o țară terță, încălcarea obligațiilor internaționale consacrate în acord ar trebui abordată în contextul acestuia, în special prin aplicarea clauzei de concurență loială, în cazul în care aceasta există, și, dacă este cazul, prin utilizarea sistemului de soluționare a litigiilor.
- (11) Pentru a permite Comisiei să fie informată în mod corespunzător cu privire la posibilele elemente care justifică deschiderea unei anchete, orice stat membru, transportator din Uniune sau asociație de transportatori aerieni din Uniune ar trebui să aibă dreptul de a înainta o plângere.
- (12) Este important să se asigure faptul că ancheta se poate extinde la un număr cât mai mare de elemente pertinente. În acest scop și sub rezerva acordului țării terțe și a entității din țara terță în cauză, Comisia ar trebui să fie abilitată să efectueze anchete în țări terțe. Din aceleași motive și în același scop, statele membre ar trebui să fie obligate să sprijine Comisia în măsura posibilităților. Comisia ar trebui să încheie ancheta pe baza celor mai bune probe disponibile.
- (13) În cazul în care ancheta efectuată de Comisie se referă la operațiuni care fac obiectul unui acord privind transportul aerian sau serviciile aeriene încheiat cu o țară terță la care Uniunea nu este parte, Comisia ar trebui să aibă cunoștință deplină de orice proceduri avute în vedere sau desfășurate de statul membru în cauză în temeiul acordului respectiv și referitoare la situația care face obiectul anchetei Comisiei. Prin urmare, statele membre ar trebui să fie obligate să informeze Comisia în consecință.
- (14) Este necesar să se stabilească condițiile în care procedurile ar trebui să se încheie, cu sau fără instituirea de măsuri reparatorii.
- (15) Procedurile nu ar trebui inițiate sau ar trebui să se încheie fără instituirea de măsuri reparatorii în temeiul prezentului regulament atunci când adoptarea unor astfel de măsuri ar fi contrară interesului Uniunii, având în vedere impactul lor asupra altor persoane, în special asupra consumatorilor sau a întreprinderilor din Uniune. De asemenea, procedurile ar trebui să se încheie fără instituirea de măsuri atunci când cerințele aferente acestor măsuri nu sunt sau nu mai sunt îndeplinite.

- (16) În cazul încălcării obligațiilor internaționale aplicabile, orice măsuri reparatorii ar trebui, prin natura lor, să se bazeze pe actul care prevede aceste obligații sau pe normele și principiile dreptului internațional public. Pentru a menține integritatea acestor acte, orice astfel de măsuri ar trebui să fie adoptate numai după îndeplinirea procedurilor prevăzute de actele respective.
- (17) Constatările referitoare la prejudiciu sau la pericolul de prejudiciu pentru transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză ar trebui să reflecte o evaluare realistă a situației și, prin urmare, ar trebui să se bazeze pe toți factorii relevanți, în special pe cei referitori la situația transportatorului sau a transportatorilor respectivi și la situația generală a pieței transportului aerian afectate.
- (18) Din motive de eficiență administrativă și având în vedere o posibilă încheiere a procedurii fără instituirea de măsuri, ar trebui să fie posibilă suspendarea procedurii în cazul în care țara terță sau entitatea din țara terță în cauză a luat măsuri decisive pentru a elimina practica ce afectează concurența sau prejudiciul sau pericolul de prejudiciu care decurge din respectiva practică.
- (19) Măsurile reparatorii în ceea ce privește practicile care afectează concurența vizează compensarea prejudiciului care apare sau riscă să apară ca urmare a practicilor respective. Prin urmare, acestea ar trebui să ia forma unor taxe financiare sau a altor măsuri care, reprezentând o valoare pecuniară măsurabilă, pot să atingă același scop. Aceste măsuri pot consta în suspendarea concesiunilor, a serviciilor datorate sau a altor drepturi ale transportatorului aerian dintr-o țară terță, cu condiția ca o astfel de măsură să nu conducă la o încălcare a unui acord privind transportul aerian sau serviciile aeriene încheiat cu țara terță în cauză. Pentru a respecta principiul proporționalității, măsurile ar trebui să se limiteze la ceea ce este necesar pentru eliminarea prejudiciului sau a pericolului de prejudiciu identificat.
- (20) În conformitate cu același principiu, măsurile reparatorii în privința practicilor care afectează concurența ar trebui să rămână în vigoare numai atât timp și în măsura în care acest lucru este necesar având în vedere practica respectivă și prejudiciul sau pericolul de prejudiciu care decurge din aceasta. În consecință, ar trebui să fie prevăzută o reexaminare în cazul în care circumstanțele o impun.
- (21) Situațiile anchetate în temeiul prezentului regulament și impactul potențial al acestora asupra statelor membre pot fi diferite, în funcție de împrejurări. Prin urmare, măsurile reparatorii se pot aplica, după caz, unuia sau mai multor state membre sau pot fi limitate la o zonă geografică specifică.
- (22) Pentru a se asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>23</sup>.
- (23) Deoarece obiectivul prezentului regulament, și anume o protecție eficientă, egală pentru toți transportatorii aerieni din Uniune și bazată pe criterii și proceduri uniforme, împotriva încălcării obligațiilor internaționale aplicabile și împotriva unui prejudiciu

---

<sup>23</sup> Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

sau a unui pericol de prejudiciu pentru unul sau mai mulți transportatori aerieni din Uniune din cauza unor practici care afectează concurența, adoptate de țări terțe sau de entități din țări terțe, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la același articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective.

- (24) Deoarece prezentul regulament înlocuiește Regulamentul (CE) nr. 868/2004, acesta din urmă ar trebui abrogat,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

## CAPITOLUL I

### DISPOZIȚII GENERALE

#### *Articolul 1*

##### **Obiect**

1. Prezentul regulament stabilește norme cu privire la desfășurarea anchetelor de către Comisie și la adoptarea de măsuri reparatorii, legate de încălcarea obligațiilor internaționale aplicabile și de practicile care afectează concurența dintre transportatorii aerieni din Uniune și alți transportatori aerieni și care provoacă sau care riscă să provoace un prejudiciu transportatorilor aerieni din Uniune.
2. Prezentul regulament se aplică fără a aduce atingere articolului 12 din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 și articolului 20 din Directiva 96/67/CE.

#### *Articolul 2*

##### **Definiții**

În sensul prezentului regulament:

- (a) „transportator aerian” înseamnă un transportator aerian definit în Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>24</sup>;
- (b) „serviciu de transport aerian” înseamnă un zbor sau o serie de zboruri pentru transportul de pasageri, de marfă sau de poștă, contra cost sau prin închiriere;

---

<sup>24</sup> Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 3).

- (c) „obligatii internaționale aplicabile” înseamnă orice obligații care sunt prevăzute într-un acord internațional privind transportul aerian sau serviciile aeriene la care Uniunea este parte sau orice dispoziție privind serviciile de transport aerian inclusă într-un acord comercial la care Uniunea este parte și care se referă la practici care pot afecta concurența sau alt comportament relevant pentru concurența dintre transportatorii aerieni;
- (d) „persoană interesată” înseamnă orice persoană fizică sau juridică sau orice organism oficial, cu sau fără personalitate juridică proprie, care poate avea un interes semnificativ în legătură cu rezultatul procedurii;
- (e) „entitate dintr-o țară terță” înseamnă orice persoană fizică sau juridică, cu sau fără scop lucrativ, sau orice organism oficial, cu sau fără personalitate juridică proprie, care se află sub jurisdicția unei țări terțe, controlată sau nu de guvernul unei țări terțe și care este implicată direct sau indirect în servicii de transport aerian sau servicii conexe sau în asigurarea infrastructurii sau a serviciilor utilizate pentru a furniza servicii de transport aerian sau servicii conexe;
- (f) „practici care afectează concurența” înseamnă discriminarea și subvențiile;
- (g) „discriminare” înseamnă diferențierea de orice natură, fără o justificare obiectivă, în ceea ce privește furnizarea de bunuri sau de servicii, inclusiv serviciile publice, utilizate pentru operarea serviciilor de transport aerian, sau în ceea ce privește tratamentul acordat acestora de autoritățile publice competente în cazul acestor servicii (inclusiv practici legate de servicii de navigație aeriană sau de facilitățile și serviciile aeroportuare, combustibil, handlingul la sol, securitate, sistemele informatizate de rezervare, alocarea sloturilor orare, tarife, precum și folosirea altor infrastructuri sau servicii utilizate pentru operarea serviciilor de transport aerian);
- (h) „subvenție” înseamnă o contribuție financiară:
  - (i) acordată de un guvern sau de o altă organizație publică dintr-o țară terță sub oricare dintre următoarele forme:
    - (1) o practică a unui guvern sau a altei organizații publice care implică un transfer direct de fonduri sau un transfer direct potențial de fonduri sau de pasive (cum ar fi granturi, împrumuturi, infuzie de capital, garanții la împrumuturi, compensarea pierderilor operaționale sau compensarea obligațiilor financiare impuse de autoritățile publice);
    - (2) renunțarea la veniturile care sunt datorate unui guvern sau unei alte organizații publice sau necolectarea acestora (cum ar fi tratamentul fiscal preferențial sau stimulentele fiscale precum creditele fiscale);
    - (3) furnizarea de bunuri sau servicii sau achiziționarea de bunuri sau servicii de către un guvern sau o altă organizație publică, inclusiv întreprinderi controlate de stat;
    - (4) efectuarea, de către un guvern sau o altă organizație publică, de plăți în contul unui mecanism de finanțare sau abilitarea sau însărcinarea

unui organism privat să îndeplinească una sau mai multe funcții de tipul celor menționate la punctele (1), (2) și (3) care, în mod normal, țin de competența guvernului și care, în practică, nu diferă efectiv de practicile urmate în mod normal de guverne;

- (ii) prin care se conferă un avantaj;
  - (iii) limitată, de drept sau de fapt, la o entitate sau un sector sau la un grup de entități sau de sectoare aflate sub jurisdicția autorității care acordă subvenția;
- (i) „transportator aerian din Uniune” înseamnă un transportator aerian titular al unei licențe de operare valabile, acordate de un stat membru în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

## CAPITOLUL II

### DISPOZIȚII COMUNE PRIVIND PROCEDURA

#### *Articolul 3*

#### **Deschiderea procedurii**

3. O anchetă se deschide în urma unei plângeri scrise depuse de un stat membru, de un transportator aerian din Uniune sau de o asociație de transportatori aerieni din Uniune în conformitate cu alineatul (2) sau la inițiativa Comisiei, în cazul în care există dovezi *prima facie* privind oricare dintre următoarele:
- (j) încălcarea obligațiilor internaționale aplicabile;
  - (k) existența tuturor următoarelor circumstanțe:
    - (i) o practică ce afectează concurența, adoptată de o țară terță sau de o entitate dintr-o țară terță;
    - (ii) un prejudiciu sau un pericol de prejudiciu pentru unul sau mai mulți transportatori aerieni din Uniune;
    - (iii) o legătura de cauzalitate între presupusa practică și presupusul prejudiciu sau pericol de prejudiciu.
4. Plângerea trebuie să conțină elemente de probă *prima facie* cu privire la existența unuia dintre cazurile menționate la alineatul (1).
5. Comisia examinează, în măsura posibilului, exactitatea și caracterul adecvat al elementelor furnizate în plângere sau aflate la dispoziția Comisiei, pentru a stabili dacă există elemente de probă suficiente pentru a justifica deschiderea unei anchete în conformitate cu alineatul (1).

6. Comisia poate decide să nu deschidă o anchetă atunci când adoptarea de măsuri în conformitate cu articolul 10 sau 13 ar fi contrară interesului Uniunii sau atunci când consideră că faptele prezentate în plângere nu ridică o problemă sistemică, nici nu au un impact semnificativ asupra unuia sau mai multor transportatori aerieni din Uniune.
7. Atunci când probele prezentate sunt insuficiente în scopul alineatului (1), Comisia informează reclamantul în acest sens în termen de 60 de zile de la data la care a fost înaintată plângerea. Reclamantului i se acordă un termen de 30 de zile pentru a furniza elemente de probă suplimentare. În cazul în care reclamantul nu reușește să le furnizeze în termenul menționat, Comisia poate decide să nu deschidă o anchetă.
8. Comisia decide cu privire la deschiderea unei anchete în conformitate cu alineatul (1) în termen de 6 luni de la data depunerii plângerii.
9. Sub rezerva dispozițiilor de la alineatul (4), în cazul în care consideră că există suficiente elemente de probă pentru a justifica deschiderea unei anchete, Comisia ia următoarele măsuri:
  - (l) deschide procedura;
  - (m) publică un aviz în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*; avizul semnalează deschiderea anchetei, indică domeniul care face obiectul acesteia, obligațiile internaționale aplicabile care se presupune că au fost încălcate sau țara terță sau entitatea dintr-o țară terță care se presupune că a fost implicată în practici care afectează concurența și presupusul prejudiciu sau pericol de prejudiciu, transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune afectați și termenul în care părțile interesate se pot manifesta, își pot prezenta punctul de vedere în scris, pot transmite informații sau pot solicita să fie audiate de către Comisie.
  - (n) notifică în mod oficial deschiderea anchetei reprezentanților țării terțe și entității din țara terță în cauză;
  - (o) informează reclamantul și comitetul prevăzut la articolul 15 cu privire la deschiderea anchetei.
10. În cazul în care plângerea este retrasă înainte de deschiderea anchetei, se consideră că ea nu a fost depusă. Acest lucru nu aduce atingere dreptului Comisiei de a deschide o anchetă din proprie inițiativă, în conformitate cu alineatul (1).

#### *Articolul 4*

#### **Ancheta**

11. După deschiderea procedurii, Comisia începe o anchetă.
12. Ancheta are scopul de a stabili una dintre următoarele:
  - (p) dacă au fost încălcate obligațiile internaționale aplicabile;

- (q) dacă o practică ce afectează concurența, adoptată de o țară terță sau de o entitate dintr-o țară terță, a cauzat un prejudiciu sau un pericol de prejudiciu pentru transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză.
13. Comisia poate solicita orice informații pe care le consideră necesare pentru a efectua ancheta și poate verifica exactitatea informațiilor primite sau colectate de la transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză sau de la țara terță sau entitatea dintr-o țară terță în cauză.
14. Comisia poate cere sprijinul statelor membre pentru efectuarea anchetei, iar acestea iau toate măsurile necesare pentru a da curs unei astfel de cereri. Sprijinul solicitat din partea statelor membre poate include furnizarea de informații și analiza informațiilor, precum și contribuția la verificări, inspecții și anchete.
15. Dacă se consideră necesar, Comisia poate desfășura anchete pe teritoriul țării terțe în cauză, cu condiția ca guvernul țării terțe în cauză și entitatea din țara terță în cauză să fi fost notificate oficial și să își fi dat consimțământul.
16. Părțile care s-au manifestat în termenele stabilite în avizul de deschidere sunt audiate în cazul în care au făcut o cerere de audiere în care să indice statutul lor de parte interesată.
17. Reclamanții, părțile interesate, statul sau statele membre în cauză și reprezentanții țării terțe sau ai entității din țara terță în cauză pot consulta toate informațiile puse la dispoziția Comisiei, cu excepția documentelor interne pentru uzul Comisiei și al administrațiilor, cu condiția ca aceste informații să nu fie confidențiale în sensul articolului 6 și cu condiția ca părțile respective să fi adresat o cerere scrisă Comisiei.

#### *Articolul 5*

#### **Cooperarea cu statele membre în ceea ce privește procedurile aplicabile cazurilor care intră sub incidența capitolului IV**

18. Atunci când Comisia intenționează să inițieze o procedură în conformitate cu articolul 3 și serviciile de transport aerian în cauză sunt reglementate de un acord privind transportul aerian sau serviciile aeriene încheiat între unul sau mai multe state membre și o țară terță la care Uniunea nu este parte, Comisia informează statul membru sau statele membre în cauză.
19. Atunci când un stat membru este informat de către Comisie în conformitate cu alineatul (1), statul membru respectiv informează Comisia, fără întârzieri nejustificate, cu privire la intenția de a recurge la proceduri de soluționare a litigiilor sau la orice altă procedură prevăzută în acordul privind transportul aerian sau serviciile aeriene încheiat cu țara terță în cauză, în vederea remedierii situației care face obiectul anchetei.
20. Statul membru menționat la alineatul (2) informează, de asemenea, Comisia cu privire la toate reuniunile programate în cadrul acordului privind transportul aerian sau serviciile aeriene încheiat cu țara terță în cauză pentru a discuta chestiunea care face obiectul anchetei. Statul membru în cauză îi furnizează Comisiei ordinea de zi și

toate informațiile pertinente care permit înțelegerea subiectelor care urmează să fie discutate în cadrul reuniunilor respective.

21. Statul membru în cauză informează Comisia cu privire la desfășurarea oricărei proceduri menționate la alineatul (2) și, dacă este cazul, poate invita Comisia să ia parte la procedura respectivă. Comisia poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în cauză.

## *Articolul 6*

### **Confidențialitate**

22. Orice informații de natură confidențială, incluzând, printre altele, informațiile a căror divulgare ar oferi un avantaj concurențial semnificativ unui concurent sau ar avea un efect nefavorabil semnificativ asupra persoanei care le-a furnizat sau a persoanei de la care aceasta le-a obținut sau care sunt furnizate cu titlu confidențial de către părțile la o anchetă, sunt tratate ca atare de către Comisie, dacă se oferă motive întemeiate.
23. Părțile interesate care furnizează informații confidențiale sunt obligate să prezinte rezumate neconfidențiale. Aceste rezumate trebuie să fie suficient de detaliate pentru a permite o înțelegere rezonabilă a conținutului informațiilor comunicate cu titlu confidențial. În situații excepționale, părțile interesate pot indica faptul că informațiile confidențiale nu pot fi rezumate. În aceste cazuri, trebuie indicate motivele pentru care nu poate fi prezentat un rezumat.
24. Informațiile primite în aplicarea prezentului regulament nu pot fi utilizate decât în scopul în care au fost cerute. Această dispoziție nu exclude utilizarea informațiilor primite în cadrul unei anchete în scopul deschiderii unei alte anchete în conformitate cu prezentul regulament.
25. Comisia și statele membre, inclusiv funcționarii lor, nu divulgă informațiile cu caracter confidențial pe care le-au primit în temeiul prezentului regulament și nici informațiile furnizate în mod confidențial de o parte la o anchetă, decât cu autorizarea expresă a părții care le-a furnizat. Informațiile schimbate între Comisie și statele membre sau orice documente interne elaborate de autoritățile Uniunii sau ale statelor membre nu pot fi divulgate, cu excepția cazului în care divulgarea lor este prevăzută în mod expres de prezentul regulament.
26. Atunci când se consideră că o cerere de tratament confidențial nu este justificată și persoana care a furnizat informația nu dorește nici să o facă publică, nici să-i autorizeze divulgarea în termeni generali sau sub formă de rezumat, informația în cauză poate să nu fie luată în considerare.
27. Prezentul articol nu împiedică divulgarea, de către autoritățile Uniunii, a informațiilor generale, mai ales a motivelor pe care se bazează deciziile luate în temeiul prezentului regulament, nici divulgarea elementelor de probă pe care se

bazează autoritățile Uniunii, în măsura necesară pentru justificarea acestor motive în cadrul procedurilor judiciare. O astfel de divulgare ține seama de interesul legitim al părților vizate ca secretele lor de afaceri sau guvernamentale să nu fie divulgate.

#### *Articolul 7*

### **Baza constatărilor în caz de necooperare**

În cazurile în care accesul la informațiile necesare este refuzat sau nu este furnizat în termenul prevăzut sau în care ancheta este împiedicată într-o manieră semnificativă, constatările sunt formulate pe baza datelor disponibile. În cazul în care Comisia constată că au fost furnizate informații false sau înșelătoare, aceste informații nu sunt luate în considerare.

#### *Articolul 8*

### **Informarea părților**

28. Țara terță, entitatea din țara terță și transportatorul aerian din țara terță în cauză, precum și reclamantul și părțile interesate sunt informate în legătură cu faptele și considerațiile esențiale pe baza cărora se intenționează adoptarea unor măsuri reparatorii sau închiderea procedurii fără adoptarea de măsuri reparatorii, cu cel puțin o lună înainte de sesizarea comitetului menționat la articolul 15 în conformitate cu articolul 10 alineatul (2) sau (3), cu articolul 12 alineatul (2) sau cu articolul 13 alineatul (1).
29. Informarea nu aduce atingere niciunei decizii ulterioare care poate fi luată de către Comisie. În cazul în care Comisia intenționează să întemeieze o astfel de decizie pe fapte și considerații suplimentare sau diferite, acestea trebuie comunicate cât mai curând posibil.
30. Observațiile formulate după transmiterea acestei informări nu pot fi luate în considerare decât dacă sunt primite în termenul stabilit de Comisie în fiecare caz în parte, ținând cont în mod corespunzător de urgența chestiunii, dar care nu poate fi mai mic de 10 zile. Se poate stabili un termen mai scurt în cazul în care trebuie făcută o informare finală suplimentară.

#### *Articolul 9*

### **Durata procedurii și suspendarea**

31. Procedura se încheie în termen de doi ani. Această perioadă poate fi prelungită în cazuri bine justificate.

32. În caz de urgență, de exemplu în situațiile în care există un risc de prejudiciu imediat și ireversibil pentru unul sau mai mulți transportatori aerieni din Uniune, procedura poate fi redusă la un an.
33. Comisia poate suspenda procedura în cazul în care țara terță sau entitatea din țara terță în cauză a luat măsuri decisive pentru a elimina, după caz:
- (r) în cazul încălcării unor obligații internaționale aplicabile, respectiva încălcare;
  - (s) în cazul unei practici care afectează concurența, respectiva practică sau prejudiciul sau pericolul de prejudiciu pentru transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză.
34. În cazul în care încălcarea obligațiilor internaționale aplicabile sau practica ce afectează concurența, prejudiciul sau pericolul de prejudiciu pentru transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză nu a fost eliminat(ă) după o perioadă de timp rezonabilă, Comisia poate relua procedura.

### **CAPITOLUL III**

#### **ÎNCĂLCAREA OBLIGAȚIILOR INTERNAȚIONALE APLICABILE**

##### *Articolul 10*

#### **Încheierea procedurii**

35. În cazul în care plângerea este retrasă, Comisia poate încheia ancheta efectuată în conformitate cu articolul 4 fără a adopta măsuri reparatorii.
36. Comisia încheie ancheta desfășurată în temeiul articolului 4 fără a adopta măsuri reparatorii, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, în oricare dintre următoarele cazuri:
- (t) Comisia concluzionează că obligațiile internaționale aplicabile nu au fost încălcate;
  - (u) Comisia concluzionează că adoptarea unor măsuri reparatorii ar fi contrară interesului Uniunii;
  - (v) a fost găsită o soluție satisfăcătoare de către Uniune și țara terță în cauză, în conformitate cu mecanismele prevăzute în acordul sau înțelegerea aplicabilă sau în temeiul dreptului internațional public aplicabil.

Actele de punere în aplicare menționate la primul paragraf se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 15 alineatul (2).

37. Fără a aduce atingere dispozițiilor pertinente ale Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene și sub rezerva alineatelor (1) și (2), Comisia adoptă măsuri reparatorii, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, în cazul în care ancheta stabilește că obligațiile internaționale aplicabile au fost încălcate.

Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 15 alineatul (2).

38. În cazul în care actul care conține obligațiile internaționale aplicabile prevede că, înainte de adoptarea oricărei măsuri, trebuie desfășurată o procedură internațională de consultare sau de soluționare a litigiilor, se desfășoară întâi respectiva procedură și orice decizie adoptată în conformitate cu alineatul (3) trebuie să țină seama de rezultatele acesteia.
39. Măsurile reparatorii menționate la alineatul (3) sunt măsurile prevăzute de actul care conține obligațiile internaționale aplicabile sau măsurile disponibile în conformitate cu normele și principiile pertinente ale dreptului internațional public.

## CAPITOLUL IV

### PRACTICI CARE AFECTEAZĂ CONCURENȚA

#### *Articolul 11*

#### **Stabilirea prejudiciului**

40. Constatarea unui prejudiciu în sensul prezentului capitol trebuie să se bazeze pe dovezi și să ia în considerare toți factorii pertinenti, în special:
- (w) situația transportatorului aerian sau a transportatorilor aeriени din Uniune în cauză, în special în ceea ce privește aspecte precum frecvența serviciilor, gradul de utilizare a capacității, efectul de rețea, vânzările, cota de piață, profiturile, rentabilitatea capitalurilor, investițiile și ocuparea forței de muncă;
  - (x) situația generală de pe piața sau piețele serviciilor de transport aerian afectate, în special în ceea ce privește nivelul tarifelor, capacitatea și frecvența serviciilor de transport aerian sau utilizarea rețelei.
41. Constatarea unui pericol de prejudiciu presupune că trebuie să fie în mod clar previzibil că o situație specifică se poate transforma într-un prejudiciu real. O astfel de constatare trebuie să se bazeze pe dovezi și să țină seama de toți factorii pertinenti, în special de:

- (y) evoluția previzibilă a situației transportatorului aerian sau a transportatorilor aeriени din Uniune în cauză, în special în ceea ce privește frecvența serviciilor, gradul de utilizare a capacității, efectul de rețea, vânzările, cota de piață, profiturile, rentabilitatea capitalurilor, investițiile și ocuparea forței de muncă;
  - (z) evoluția previzibilă a situației generale de pe piața sau piețele serviciilor de transport aerian potențial afectate, în special în ceea ce privește nivelul tarifelor, capacitatea și frecvența serviciilor de transport aerian sau utilizarea rețelei.
42. Comisia alege o perioadă de anchetă și analizează probele relevante pentru perioada respectivă.
43. Prejudiciul sau pericolul de prejudiciu cauzat de alți factori decât practica ce afectează concurența și care are, de asemenea, un impact negativ asupra transportatorului aerian sau a transportatorilor aeriени din Uniune în cauză nu trebuie pus pe seama practicii care face obiectul analizei.

#### *Articolul 12*

#### **Încheierea procedurii fără instituirea unor măsuri reparatorii**

44. Comisia poate pune capăt anchetei fără a adopta măsuri reparatorii în cazul în care plângerea este retrasă.
45. Comisia încheie ancheta efectuată în conformitate cu articolul 4 fără a adopta măsuri reparatorii, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, în cazul în care:
- (aa) Comisia concluzionează că nu poate fi stabilită una dintre următoarele:
    - (iv) existența unei practici ce afectează concurența, adoptată de o țară terță sau de o entitate dintr-o țară terță;
    - (v) existența unui prejudiciu sau a unui pericol de prejudiciu pentru transportatorul aerian sau transportatorii aeriени din Uniune în cauză;
    - (vi) existența unei legături de cauzalitate între prejudiciu sau pericolul de prejudiciu și practica avută în vedere;
  - (bb) Comisia concluzionează că adoptarea unor măsuri reparatorii în conformitate cu articolul 13 ar fi contrară interesului Uniunii;
  - (cc) țara terță sau entitatea dintr-o țară terță în cauză a eliminat practica ce afectează concurența;
  - (dd) țara terță sau entitatea dintr-o țară terță în cauză a eliminat prejudiciul sau pericolul de prejudiciu pentru transportatorul aerian sau transportatorii aeriени din Uniune în cauză.

Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 15 alineatul (2).

46. Decizia de încheiere a anchetei în conformitate cu alineatul (2) este însoțită de o motivare și se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

### *Articolul 13*

#### **Măsuri reparatorii**

47. Fără a aduce atingere articolului 12 alineatul (1) și cu excepția cazurilor menționate la articolul 12 alineatul (2) litera (b), Comisia adoptă măsuri reparatorii, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, în cazul în care ancheta efectuată în conformitate cu articolul 4 stabilește că o practică ce afectează concurența, adoptată de o țară terță sau de o entitate dintr-o țară terță, a cauzat un prejudiciu sau un pericol de prejudiciu pentru transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză.

Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 15 alineatul (2).

48. Măsurile reparatorii menționate la alineatul (1) sunt impuse transportatorului aerian sau transportatorilor aerieni din țara terță care beneficiază de practica ce afectează concurența și pot lua următoarele forme:

(ee) taxe financiare;

(ff) orice măsură de valoare echivalentă sau mai mică.

49. Măsurile reparatorii menționate la alineatul (1) nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru a compensa prejudiciul sau pericolul de prejudiciu pentru transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză. În acest scop, măsurile menționate la alineatul (2) litera (b) pot fi limitate la o anumită zonă geografică.

50. Măsurile reparatorii menționate la alineatul (1) nu trebuie să aibă ca rezultat încălcarea de către Uniune sau de către statul membru sau statele membre în cauză a acordurilor privind transportul aerian sau serviciile aeriene sau a oricărei dispoziții privind serviciile de transport aerian incluse într-un acord comercial încheiat cu țara terță în cauză.

51. Decizia de încheiere a anchetei cu adoptarea unor măsuri reparatorii menționate la alineatul (1) este însoțită de o motivare și se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

### *Articolul 14*

#### **Reexaminarea măsurilor reparatorii**

52. Măsurile reparatorii menționate la articolul 13 rămân în vigoare numai atât timp și în măsura în care este necesar, în funcție de persistența practicii care afectează concurența și de prejudiciul sau pericolul de prejudiciu care decurge din această practică. În acest scop, se aplică procedura de reexaminare prevăzută la alineatele (2), (3) și (4).
53. În cazul în care circumstanțele justifică acest lucru, necesitatea menținerii măsurilor reparatorii în forma lor inițială poate fi reexaminată la inițiativa Comisiei sau a reclamantului sau în urma unei cereri motivate a țării terțe sau a entității din țara terță în cauză.
54. În cursul reexaminării, Comisia evaluează existența în continuare a practicii care afectează concurența, a prejudiciului sau a pericolului de prejudiciu și a legăturii de cauzalitate dintre practică și prejudiciu sau pericolul de prejudiciu.
55. Prin intermediul unor acte de punere în aplicare, Comisia abrogă, modifică sau menține, după caz, măsurile reparatorii. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 15 alineatul (2).

## **CAPITOLUL V**

### **DISPOZIȚII FINALE**

#### *Articolul 15*

#### **Procedura comitetului**

56. Comisia este asistată de un comitet. Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
57. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

#### *Articolul 16*

#### **Abrogare**

Regulamentul (CE) nr. 868/2004 se abrogă. Trimiterile la regulamentul abrogat se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament.

#### *Articolul 17*

#### **Intrarea în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European*

*Președintele*

*Pentru Consiliu*

*Președintele*

## **FISĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ**

### **1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI**

- 1.1. Titlul propunerii/inițiativei
- 1.2. Domeniul (domeniile) de politică în cauză în structura ABM/ABB
- 1.3. Tipul propunerii/inițiativei
- 1.4. Obiectiv(e)
- 1.5. Motivele propunerii/inițiativei
- 1.6. Durata și impactul financiar
- 1.7. Modul (modurile) de gestionare preconizat(e)

### **2. MĂSURI DE GESTIONARE**

- 2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare
- 2.2. Sistemul de gestionare și de control
- 2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

### **3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI**

- 3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)
- 3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor
  - 3.2.1. *Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor*
  - 3.2.2. *Impactul estimat asupra creditelor operaționale*
  - 3.2.3. *Impactul estimat asupra creditelor cu caracter administrativ*
  - 3.2.4. *Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual*
  - 3.2.5. *Contribuțiile terților*
- 3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

## FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

### 1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

#### 1.1. Titlul propunerii/inițiativei

Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind protecția concurenței în domeniul transportului aerian și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 868/2004 al Parlamentului European și al Consiliului

#### 1.2. Domeniul (domeniile) de politică în cauză în structura ABM/ABB<sup>25</sup>

06 - Mobilitate și transporturi

#### 1.3. Tipul propunerii/inițiativei

- Propunerea/inițiativa se referă la **o acțiune nouă**
- Propunerea/inițiativa se referă la **o acțiune nouă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare**<sup>26</sup>
- Propunerea/inițiativa se referă la **prelungirea unei acțiuni existente**
- Propunerea/inițiativa se referă la **o acțiune reorientată către o acțiune nouă**

#### 1.4. Obiectiv(e)

##### 1.4.1. *Obiectiv(e) strategic(e) multianual(e) al(e) Comisiei vizat(e) de propunere/inițiativă*

Crearea de locuri de muncă și creștere economică: Inițiativa își propune să contribuie la un sector european al aviației competitiv, care să genereze o creștere durabilă și locuri de muncă de calitate și să impulsioneze inovarea tehnologică.

O piață internă mai profundă și mai echitabilă, cu o bază industrială consolidată: un spațiu european unic al transporturilor competitiv oferă cetățenilor și întreprinderilor un cadru pentru transporturi sigure, eficiente și de înaltă calitate.

Acțiunea UE are capacitatea de a asigura o concurență loială între transportatorii aerieni din Uniune și cei din țări terțe, mai exact existența unor condiții concurențiale egale între aceștia. Acest lucru contribuie la existența unor condiții care asigură un nivel ridicat de conectivitate.

În fine, regulamentul propus contribuie la consolidarea rolului UE la nivel internațional.

<sup>25</sup> ABM (activity based management): gestionarea pe activități; ABB (activity based budgeting): întocmirea bugetului pe activități.

<sup>26</sup> Astfel cum sunt menționate la articolul 54 alineatul (2) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

1.4.2. *Obiectiv(e) specific(e) și activitatea (activitățile) ABM/ABB în cauză*

Obiectivul specific

Obiectivul specific 1 al DG MOVE: Un spațiu european unic al transporturilor eficient, sustenabil și sigur: Îmbunătățirea reglementării, asigurarea unui grad ridicat de punere în aplicare a legislației UE în domeniul transporturilor și a concurenței deschise și loiale atât în cadrul UE, cât și în relațiile cu principalele țări partenere.

Activitatea (activitățile) ABM/ABB în cauză

06 02 - Politica europeană în domeniul transporturilor

### 1.4.3. *Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate*

*A se preciza efectele pe care propunerea/inițiativa ar trebui să le aibă asupra beneficiarilor vizați/grupurilor vizate.*

Se preconizează că regulamentul propus va garanta concurența loială între transportatorii aerieni din Uniune și cei din țări terțe, fapt ce ar trebui să contribuie la atingerea unui nivel ridicat de conectivitate între UE și țările terțe.

Pentru a atinge acest obiectiv, regulamentul propus stabilește un cadru aplicabil practicilor care afectează concurența adoptate de țări terțe sau de entități din țări terțe și care cauzează un prejudiciu sau un pericol de prejudiciu pentru transportatorii aerieni din UE și în care, acolo unde este relevant, sunt adoptate măsuri reparatorii pentru a compensa prejudiciul și a restabili concurența loială.

Regulamentul prevede, de asemenea, un cadru pentru adoptarea de măsuri în caz de încălcare (presupusă) a obligațiilor internaționale aplicabile.

Se preconizează că regulamentul va aduce beneficii industriei aeriene a UE.

Totodată, se estimează că și pasagerii din UE vor avea de câștigat de pe urma regulamentul, deoarece acesta contribuie la menținerea unui acces larg la servicii de transport aerian pe întreg teritoriul UE.

În fine, se așteaptă ca economia UE în ansamblu să beneficieze de pe urma prezentului regulament, prin contribuția continuă a industriei aeriene la obiectivul de creștere și creare de locuri de muncă.

Printre consecințele economice preconizate se numără creșterea numărului de pasageri transportați de companiile aeriene din UE și a veniturilor acestor companii. Aeroporturile din UE vor avea la rândul lor de câștigat, deoarece vor atrage mai mulți pasageri.

Consecințele preconizate la nivel operațional includ îmbunătățirea conectivității în spațiul aerian european, determinată de concurența loială dintre transportatorii aerieni.

### 1.4.4. *Indicatori de rezultat și de impact*

*A se preciza indicatorii care permit monitorizarea punerii în aplicare a propunerii/inițiativei.*

- numărul și natura plângerilor oficiale adresate de acest sector Comisiei;  
- opiniile părților interesate europene cu privire la aplicabilitatea cadrului legislativ european.

## 1.5. **Motivele propunerii/inițiativei**

### 1.5.1. *Cerință (cerințe) de îndeplinit pe termen scurt sau lung*

Instituirea unui instrument eficient care să permită combaterea practicilor care afectează concurența și care cauzează un prejudiciu sau un pericol de prejudiciu

pentru transportatorii aerieni din Uniune. În astfel de cazuri, măsurile sunt destinate să compenseze prejudiciul sau pericolul de prejudiciu.

Instituirea unui cadru pentru adoptarea de măsuri în caz de încălcare (presupusă) a obligațiilor internaționale aplicabile.

Toate aceste măsuri contribuie, de asemenea, la un nivel ridicat al conectivității dintre UE și țările terțe.

### 1.5.2. *Valoarea adăugată a implicării UE*

Compatibilitatea cu principiul subsidiarității a fost recunoscută în considerentul 26 din Regulamentul (CE) nr. 868/2004, în măsura în care se referea la dispozițiile acelui regulament.

Noul element central din propunerea de regulament îl constituie măsurile luate în cazurile de „încălcare a obligațiilor internaționale aplicabile”. Propunerea de regulament definește „obligațiile internaționale aplicabile” ca fiind obligațiile cuprinse într-un acord la care Uniunea este parte. Drepturile în raport cu țări terțe prevăzute în acordurile la care Uniunea este parte nu pot fi exercitate separat de către fiecare stat membru.

Având în vedere că obiectivele urmărite nu pot fi realizate fără o acțiune la nivelul Uniunii, o astfel de acțiune este necesară în acest scop și aduce o valoare adăugată în comparație cu acțiunile întreprinse la nivel național.

### 1.5.3. *Învățăminte desprinse din experiențe anterioare similare*

Obiectivul Regulamentului (CE) nr. 868/2004 al Parlamentului European și al Consiliului era de a preveni și contracara practicile neloiale, și anume subvențiile și discriminarea, ale țărilor terțe și ale entităților din țări terțe care aveau un impact negativ asupra transportatorilor din UE.

Cu toate acestea, în cei peste 10 ani de la adoptarea sa, regulamentul nu a fost utilizat niciodată, deoarece niciun transportator din UE nu a depus o plângere oficială, în ciuda multiplelor acuzații și plângeri informale din sector legate de practicile presupuse neloiale adoptate de țări terțe și de entități din țări terțe.

Principalul motiv pentru care Regulamentul 868/2004 s-a dovedit a fi inefficient este însuși faptul că, în măsura în care se referă la „practici tarifare neloiale”, este modelat din punct de vedere conceptual pe instrumente utilizate împotriva dumpingului de mărfuri și, prin urmare, nu este adaptat la specificul sectorului transportului aerian.

În mod concret, în afara subvenționării, Regulamentul (CE) nr. 868/2004 se aplică exclusiv așa-numitelor practici tarifare neloiale. Acestea nu pot fi constatate decât atunci când un transportator dintr-o țară terță practică „tarife aeriene care sunt suficient mai mici decât cele oferite de operatorii de transport aerian comunitari concurenți pentru a cauza prejudicii”, iar dovezile în acest sens sunt dificil de administrat. Deși constatarea existenței unor „practici tarifare neloiale” implică și faptul că transportatorul dintr-o țară terță a primit un avantaj necomercial, existența unui astfel de avantaj în sine nu este suficientă pentru a declanșa o acțiune a Uniunii.

În plus, Regulamentul (CE) nr. 868/2004 nu prevede o procedură internă specifică a UE în ceea ce privește obligațiile prevăzute în acordurile privind transportul aerian sau serviciile aeriene la care Uniunea este parte, care sunt destinate să asigure concurența loială, mai exact pentru cazurile în care aceste obligații sunt încălcate.

În fine, normele privind deschiderea unei anchete sunt destul de restrictive. Mai exact, dreptul de a înainta o plângere Comisiei este limitat la „industria comunitară”, definită ca fiind „operatorii de transport aerian comunitari care furnizează un ansamblu de servicii aeriene similare sau aceia dintre ei a căror cotă totală reprezintă o proporție majoră din oferta comunitară totală de astfel de servicii”. Nici statele membre și nici transportatorii aerieni individuali nu pot înainta plângeri ca reclamanți de sine stătători.

#### *1.5.4. Compatibilitatea și posibila sinergie cu alte instrumente corespunzătoare*

Regulamentul propus este conform cu obiectivele prezentate în Strategia în domeniul aviației și, ca atare, contribuie în mod direct la îndeplinirea acestor obiective, în interesul unui sector european al aviației mai competitiv.

## 1.6. Durata și impactul financiar

Propunere/inițiativă pe **durată determinată**

–  Propunere/inițiativă în vigoare din [ZZ/LL]AAAA până la [ZZ/LL]AAAA

–  Impact financiar din AAAA până în AAAA

Propunere/inițiativă pe **durată nedeterminată**

– Punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate din AAAA până în AAAA,

– urmată de o perioadă de funcționare la capacitate maximă.

## 1.7. Modul (modurile) de gestionare preconizat(e)<sup>27</sup>

**Gestiune directă** asigurată de către Comisie

–  prin intermediul serviciilor sale, inclusiv al personalului din delegațiile Uniunii;

–  de către agențiile executive

**Gestiune partajată** cu statele membre

**Gestiune indirectă** cu delegarea sarcinilor de execuție bugetară:

–  țărilor terțe sau organismelor pe care le-au desemnat acestea;

–  organizațiilor internaționale și agențiilor acestora (a se preciza);

–  BEI și Fondului european de investiții;

–  organismelor menționate la articolele 208 și 209 din Regulamentul financiar;

–  organismelor de drept public;

–  organismelor de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să prezinte garanții financiare adecvate;

–  organismelor de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și care prezintă garanții financiare adecvate;

–  persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul PESC, în temeiul titlului V din TUE, identificate în actul de bază relevant.

– *Dacă se indică mai multe moduri de gestionare, a se furniza detalii suplimentare în secțiunea „Observații”.*

### Observații

<sup>27</sup>

Explicațiile privind modurile de gestionare și trimiterile la Regulamentul financiar sunt disponibile pe site-ul BudgWeb: [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html)

Nu este cazul.

## 2. MĂSURI DE GESTIONARE

### 2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

*A se preciza frecvența și condițiile.*

Se așteaptă ca serviciile Comisiei să efectueze o evaluare pentru a verifica dacă obiectivele inițiativei au fost atinse, în termen de cinci ani de la data intrării în vigoare a regulamentului. Obiectivul este acela de a verifica dacă noile măsuri au creat condiții de concurență mai echitabile și dacă au ajutat la menținerea unui nivel ridicat de conectivitate. Această evaluare va fi realizată pe baza unor indicatori de progres principali menționați în secțiunea privind „indicatorii de rezultat și de impact”. Ea trebuie să fie conformă cu cerințele Comisiei privind evaluarea.

### 2.2. Sistemul de gestionare și de control

#### 2.2.1. Riscul (riscurile) identificat(e)

Au fost identificate următoarele riscuri legate de punerea în aplicare a regulamentului propus:

##### 1) represalii împotriva companiilor din UE

Adoptarea de măsuri reparatorii ar putea conduce la represalii față de industria din UE (de exemplu în ceea ce privește accesul transportatorilor aerieni la servicii sau achizițiile de aeronave din UE de către transportatori din țări terțe). Cu toate acestea, regulamentul propus prevede că Comisia poate decide să nu ia măsuri în cazul în care acestea ar fi contrare interesului Uniunii. Comisia va avea, de asemenea, posibilitatea de a elabora măsuri reparatorii cu obiectivul de a reduce la minimum riscul efectelor secundare, inclusiv al represaliilor.

##### 2) un număr de plângeri neașteptat și imposibil de gestionat

Punerea în aplicare a regulamentului propus va duce la cazuri care trebuie tratate de către Comisie și, prin urmare, la o creștere a costurilor administrative (costuri salariale, costuri cu echipamentele și materialele, precum și cheltuieli generale). În cazul în care se primește un număr neașteptat de mare de plângeri, pot apărea un deficit de personal, dificultăți de gestionare și costuri suplimentare. Comisia poate decide însă, conform regulamentului propus, să nu ia măsuri dacă un anumit caz nu ridică o problemă sistemică și nu are un impact semnificativ asupra transportatorilor aerieni din Uniune. În plus, regulamentul propus prevede posibilitatea Comisiei de a le cere statelor membre să o sprijine în cadrul anchetei.

#### 2.2.2. Informații privind sistemul de control intern instituit

- Comisia ar impune măsuri reparatorii prin intermediul unor acte de punere în aplicare, în conformitate cu articolul 291 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

- Controlul statelor membre ar fi reglementat de Regulamentul nr. 182/2011 privind controlul de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie.

- Contramăsurile financiare care vizează entitățile din țări terțe ar fi puse în aplicare în conformitate cu articolul 299 din TFUE.

2.2.3. *Estimarea costurilor și a beneficiilor controalelor și evaluarea nivelului prevăzut de risc de eroare*

Nu este cazul.

**2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor**

*A se preciza măsurile de prevenire și de protecție existente sau preconizate.*

Nu este cazul.

### 3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

#### 3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)

- Linii bugetare existente

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul cheltuielilor	Contribuție			
	Număr [...] [Rubrica.....]	Dif./Nedif. <sup>28</sup>	țări AELS <sup>29</sup>	țări candidate <sup>30</sup>	țări terțe	în sensul articolului 21 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul financiar
	[5][06.01.01.01]	Nedif.	NU	NU	NU	NU

- Noile linii bugetare solicitate

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul cheltuielilor	Contribuție			
	Număr [...] [Rubrica.....]	Dif./Nedif.	țări AELS	țări candidate	țări terțe	în sensul articolului 21 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul financiar
	[...][XX.YY.YY.YY]		DA/NU	DA/NU	DA/NU	DA/NU

<sup>28</sup> Dif. = credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate

<sup>29</sup> AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

<sup>30</sup> Țările candidate și, după caz, țările potențial candidate din Balcanii de Vest.

### 3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor

#### 3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor

milioane EUR (cu trei zecimale)

<b>Rubrica din cadrul financiar multianual</b>	Număr	[...][Rubrica.....]
--	-------	---------------------

DG: <.....>			Anul N <sup>31</sup>	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)			TOTAL
•Credite operaționale										
Numărul liniei bugetare	Angajamente	(1)								
	Plăți	(2)								
Numărul liniei bugetare	Angajamente	(1a)								
	Plăți	(2a)								
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul anumitor programe <sup>32</sup>										
Numărul liniei bugetare		(3)								
<b>TOTAL credite pentru DG &lt;.....&gt;</b>	Angajamente	=1+1a +3								
	Plăți	=2+2a +3								

<sup>31</sup> Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei.

<sup>32</sup> Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

•TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)								
	Plăți	(5)								
•TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul anumitor programe		(6)								
<b>TOTAL credite la RUBRICA &lt;...&gt; din cadrul financiar multianual</b>	Angajamente	=4+ 6								
	Plăți	=5+ 6								

**În cazul în care propunerea/initiativa afectează mai multe rubrici:**

•TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)								
	Plăți	(5)								
•TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul anumitor programe		(6)								
<b>TOTAL credite la RUBRICILE 1-4 din cadrul financiar multianual (Suma de referință)</b>	Angajamente	=4+ 6								
	Plăți	=5+ 6								

<b>Rubrica din cadrul financiar multianual</b>	<b>5</b>	„Cheltuieli administrative”
--	----------	-----------------------------

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	TOTAL
DG: MOVE					
•Resurse umane		1,242	1,242	1,242	<b>3,726</b>
•Alte cheltuieli administrative		0,02	0,02	0,02	<b>0,06</b>
<b>TOTAL DG MOVE</b>	Credite	1,262	1,262	1,262	<b>3,786</b>

<b>TOTAL credite la RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual</b>	(Total angajamente = Total plăți)	1,262	1,262	1,262	<b>3,786</b>
---	-----------------------------------	-------	-------	-------	--------------

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	TOTAL
<b>TOTAL credite la RUBRICILE 1-5 din cadrul financiar multianual</b>	Angajamente	1,262	1,262	1,262	<b>3,786</b>
	Plăți	1,262	1,262	1,262	<b>3,786</b>

3.2.2. Impactul estimat asupra creditelor operaționale

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale, conform explicațiilor de mai jos:

Credite de angajament în milioane EUR (cu trei zecimale)

A se indica obiectivele și realizările  ↓			Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)										TOTAL		
	REALIZĂRI																		
	Tip <sup>33</sup>	Costuri medii	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr. total
OBIECTIVUL SPECIFIC Nr. 1 <sup>34</sup> ...																			
- Realizare																			
- Realizare																			
- Realizare																			
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 1																			
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 2...																			
- Realizare																			
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 2																			

<sup>33</sup> Realizările se referă la produsele și serviciile care vor fi furnizate (de ex.: numărul de schimburi de studenți finanțate, numărul de km de străzi construiți etc.).  
<sup>34</sup> Conform descrierii de la punctul 1.4.2. „Obiectiv(e) specific(e)...”

<b>COSTURI TOTALE</b>																	
-----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

### 3.2.3. Impactul estimat asupra creditelor cu caracter administrativ

#### 3.2.3.1. Sinteza

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite cu caracter administrativ
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite cu caracter administrativ, conform explicațiilor de mai jos:

milioane EUR (cu 3 zecimale)

	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	TOTAL
--	--------------	--------------	--------------	-------

<b>RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual</b>				
Resurse umane	1,242	1,242	1,242	<b>3,726</b>
Alte cheltuieli administrative	0,02	0,02	0,02	0,02
<b>Subtotal RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual</b>	<b>1,262</b>	<b>1,262</b>	<b>1,262</b>	<b>3,786</b>

<b>În afara RUBRICII 5<sup>35</sup> din cadrul financiar multianual</b>				
Resurse umane				
Alte cheltuieli cu caracter administrativ				
<b>Subtotal în afara RUBRICII 5 din cadrul financiar multianual</b>				

<b>TOTAL</b>	<b>1,262</b>	<b>1,262</b>	<b>1,262</b>	<b>3,786</b>
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Necesarul de credite în materie de resurse umane și alte cheltuieli cu caracter administrativ vor fi acoperite de creditele care sunt deja alocate pentru gestionarea acțiunii și/sau realocate intern în cadrul Comisiei, completate, după caz, prin resurse suplimentare ce ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii de alocare anuală și în lumina constrângerilor bugetare.

<sup>35</sup>

Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

### 3.2.3.2. Necesarul de resurse umane estimat

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane.
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos:

*Estimări în echivalent normă întreagă*

	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020
<b>•Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)</b>			
06 01 01 01 (la sediu și în birourile de reprezentare ale Comisiei)	9	9	9
XX 01 01 02 (în delegații)			
XX 01 05 01 (cercetare indirectă)			
10 01 05 01 (cercetare directă)			
<b>•Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI)<sup>36</sup></b>			
XX 01 02 01 (AC, END, INT din „pachetul global”)			
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT și JED în delegații)			
<b>XX 01 04 yy<sup>37</sup></b>	- la sediu		
	- în delegații		
<b>XX 01 05 02 (AC, END, INT - cercetare indirectă)</b>			
10 01 05 02 (AC, END, INT - cercetare directă)			
Alte linii bugetare (a se preciza)			
<b>TOTAL</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>

**XX** este domeniul de politică sau titlul din buget în cauză.

Necesarul de resurse umane va fi asigurat din efectivele de personal alocate deja pentru gestionarea acțiunii și/sau realocate intern în cadrul Comisiei, completate, după caz, prin resurse suplimentare ce ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii de alocare anuală și în lumina constrângerile bugetare.

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

Funcționari și agenți temporari	Primirea și prelucrarea plângerilor adresate Comisiei, deschiderea procedurilor și efectuarea anchetelor, pregătirea actelor juridice ale Comisiei, prelucrarea cererilor de informații și prelucrarea cererilor de reexaminare a deciziilor Comisiei.
Personal extern	Nu este cazul.

<sup>36</sup> AC = agent contractual; AL= agent local; END = expert național detașat. INT = personal pus la dispoziție de agenți de muncă temporară; JED = expert tânăr în delegații.

<sup>37</sup> Subplafonul pentru personal extern acoperit din creditele operaționale (fostele linii „BA”).

### 3.2.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual

- Propunerea/inițiativa este compatibilă cu actualul cadru financiar multianual.
- Propunerea/inițiativa necesită o reprogramare a rubricii corespunzătoare din cadrul financiar multianual.

A se explica reprogramarea necesară, precizând liniile bugetare în cauză și sumele aferente.

- Propunerea/inițiativa necesită recurgerea la instrumentul de flexibilitate sau revizuirea cadrului financiar multianual.

A se explica acțiunile necesare, precizând rubricile și liniile bugetare în cauză, precum și sumele aferente.

### 3.2.5. Contribuțiile terților

- Propunerea/inițiativa nu prevede cofinanțare din partea terților.

## 3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

- Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.
- Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:

(vii)  asupra resurselor proprii

(viii)  asupra diverselor venituri

milioane EUR (cu trei zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul financiar în curs	Impactul propunerii/inițiativei <sup>38</sup>					A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)		
		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3				
Articolul .....									

Pentru diversele venituri alocate, a se preciza linia bugetară (liniile bugetare) de cheltuieli afectată (afectate).

A se preciza metoda de calcul a impactului asupra veniturilor.

<sup>38</sup>

În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sume brute după deducerea unei cote de 25 % pentru costuri de colectare.