

Bruxelles, 29 aprilie 2020
(OR. en)

7576/20

**Dosar interinstituțional:
2020/0042(COD)**

**AVIATION 52
CODEC 307**

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	29 aprilie 2020
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2020) 178 final
Subiect:	Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate având în vedere pandemia de COVID-19

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2020) 178 final.

Anexă: COM(2020) 178 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 29.4.2020
COM(2020) 178 final

2020/0069 (COD)

SENSITIVE* : *Limited to Cabinets
until adoption*

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al
Consiliului privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate
având în vedere pandemia de COVID-19**

(Text cu relevanță pentru SEE)

* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/db43PX>

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

Pandemia de COVID-19 cauzează o puternică încetinire a economiei, din cauza scăderii bruște a cererii și din cauza măsurilor publice luate pentru limitarea răspândirii pandemiei. Efectele sale negative grave sunt resimțite în Uniunea Europeană și în întreaga lume. Gravitatea consecințelor va depinde atât de durata pandemiei de COVID-19, cât și de măsurile de salvare și de redresare luate la nivel european și național. În mod particular, pandemia are un impact fără precedent asupra sectorului aviației. Dacă nu se iau măsuri, criza de lichidități din sectorul aviației poate duce la insolvențe în câteva luni.

Sectorul aviației are o importanță strategică pentru Uniunea Europeană, contribuind în mod vital la ansamblul economiei UE și la ocuparea forței de muncă în Europa. În 2016, de exemplu, sectorul aviației a susținut 9,4 milioane de locuri de muncă în UE și a vărsat peste 624 de miliarde EUR la PIB-ul UE. Aviația este însă importantă și pentru prosperitatea IMM-urilor și a turismului¹. Fiecare euro cheltuit în sectorul aviației generează 3 euro la nivelul întregii economii, iar fiecare loc de muncă nou în domeniul aviației creează alte trei în alt sector al economiei².

Având în vedere contribuția majoră a sectorului aviației la creșterea economică și la ocuparea forței de muncă, impactul pandemiei de COVID-19 asupra acestui sector poate avea consecințe mai ample asupra economiei UE, precum și asupra conectivității, a comerțului, a accesibilității și diversității ofertelor de călătorie, iar efectul acestora va fi resimțit pe o perioadă îndelungată.

Cererea mai scăzută, închiderea frontierelor și restricțiile temporare impuse călătoriilor cu avionul în interiorul UE și între UE și marile piețe internaționale înseamnă că transportul aerian de pasageri va continua probabil să scadă semnificativ. La începutul lunii aprilie, erau cu peste 90 % mai puține zboruri în întreaga rețea europeană comparativ cu aceeași perioadă a anului 2019³. În luna martie, numărul anulărilor de bilete îl depășea cu 4,5 milioane pe cel al noilor rezervări, și asta numai pentru zborurile din interiorul UE⁴. Se preconizează că, pentru întregul an 2020, cererea din partea pasagerilor va fi cu 35-46 % mai mică decât cea înregistrată în 2019⁵.

Pentru a diminua impactul acestei pandemii, este nevoie de un răspuns politic îndrăzneț și coordonat. Întrucât contribuția sectorului aviației la performanța globală a economiei UE și la prezența acesteia pe scena mondială este atât de semnificativă, este extrem de important ca Uniunea Europeană să ia măsuri pentru a sprijini sectorul aviației. Prezentul regulament urmărește să modifice temporar o serie de dispoziții ale unor acte legislative existente referitoare la sectorul aviației, pentru a permite Comisiei și autorităților naționale să contracareze cu mai multă ușurință o serie de consecințe negative ale pandemiei de COVID-19 și să diminueze impactul crizei asupra sectorului aviației. Printre măsurile temporare se numără: 1) o modificare a normelor de acordare a licențelor transportatorilor aerieni în cazul unor probleme financiare cauzate de pandemia de COVID-19, 2) simplificarea procedurilor aplicabile impunerii de restricții în materie de drepturi de trafic, 3) autorizarea unei atribuirii mai eficiente a contractelor de handling la sol și 4) autorizarea prelungirii contractelor de handling la sol până la 31 decembrie 2021.

¹ Sursă: ATAG – *Aviation benefits beyond borders 2018* (Beneficii ale aviației dincolo de frontiere 2018).

² Sursă: ACI.

³ Sursă: Eurocontrol.

⁴ Sursă: Global Distribution Systems.

⁵ Sursă: ACI/IATA.

1.1. Modificarea normelor privind acordarea de licențe transportatorilor aerieni în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1008/2008⁶

În temeiul Regulamentului (CE) nr. 1008/2008, statele membre trebuie să suspende sau să revoce licența de operare a oricărui transportator aerian care nu poate să își îndeplinească obligațiile financiare existente sau potențiale pe următoarele douăsprezece luni. Ca alternativă, autoritățile pot acorda o licență temporară respectivelor companii aeriene. O licență temporară este menită să permită companiei aeriene să se restructureze și să își continue activitatea, cu condiția ca siguranța să nu fie periclitată. Cu toate acestea, în timp s-a constatat că o licență temporară transmite, totodată, un semnal negativ pieței cu privire la capacitatea unei companii aeriene de a supraviețui, ceea ce agravează problemele financiare ale acesteia, în special în ceea ce privește fluxul de numerar. Există probabilitatea ca numeroase companii aeriene, solide din punct de vedere financiar înainte de criză, să ajungă într-o situație în care problemele de lichiditate cu care se confruntă să ducă la obligația legală de a li se suspenda, revoca sau înlocui licența de operare cu o licență temporară. În contextul crizei actuale, o astfel de situație poate crea o sarcină administrativă inutilă, fără avantaje clare la nivelul economiei sau al siguranței.

Prin urmare, se propune suspendarea temporară a acestei obligații formale a statelor membre, cu condiția ca siguranța să nu fie periclitată, menținându-se totodată obligația acestora de a monitoriza capacitatea financiară a transportatorilor lor aerieni de a proteja pasagerii față de riscurile nejustificate în materie de siguranță, precum și capacitatea de a furniza informații relevante autorităților de siguranță.

1.2. Modificarea normelor privind măsurile de urgență în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1008/2008

În temeiul articolului 21 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, un stat membru poate refuza, limita sau impune condiții privind exercitarea drepturilor de trafic pentru a face față problemelor neprevăzute de scurtă durată generate de împrejurări imprevizibile și inevitabile. Pentru a se asigura că aceste măsuri respectă principiile proporționalității și transparenței și că sunt bazate pe criterii obiective și nediscriminatorii, Comisia și celelalte state membre ar trebui să fie înștiințate fără întârziere cu privire la aceste măsuri, care să fie justificate corespunzător. În plus, în cazul în care problemele care fac necesare astfel de măsuri continuă să existe timp de peste 14 zile, statul membru în cauză trebuie să informeze Comisia și celelalte state în consecință și poate, cu acordul Comisiei, să prelungească măsurile respective pe perioade suplimentare de cel mult 14 zile.

Acordul Comisiei pentru o a doua perioadă de 14 zile și, în principiu, pentru fiecare nouă perioadă de 14 zile este dat printr-o decizie a Comisiei. Această dispoziție a fost gândită pentru situațiile de scurtă durată, iar experiența arată deja că nu este adaptată la pandemia de COVID-19, care se preconizează că va dura mai multe luni, impunând Comisiei și statelor membre o sarcină administrativă inutilă. Articolul 21, care se aplică „problemelor de scurtă durată”, este în mod vădit neadaptat crizei actuale.

Prin urmare, este necesară o derogare temporară de la cerințele procedurale prevăzute la articolul 21. Derogarea clarifică faptul că un stat membru poate menține temporar o măsură de urgență justificată și proporționată pe o perioadă mai lungă de 14 zile, dar a cărei durată nu poate depăși durata riscurilor la adresa sănătății publice asociate clar pandemiei de COVID-19. La cererea oricărui stat sau a oricăror state membre implicate sau din proprie inițiativă, Comisia poate suspenda aplicarea acestor măsuri dacă nu satisfac cerințele de la articolul 21 alineatul (1) sau

⁶ Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare), JO L 293, 31.10.2008, p. 3.

contravin în alt mod dreptului Uniunii. În acest scop, statele membre sunt obligate să informeze Comisia cu privire la modificarea duratei și a sferei de aplicare a măsurilor lor de urgență.

1.3. Prelungirea perioadei în care furnizorii de servicii de handling la sol își pot desfășura activitatea pe aeroporturile din Uniune în temeiul Directivei 96/67/CE⁷

Pentru a face față acestei reduceri bruște a activității la o scară fără precedent și pentru a ajuta societățile de handling la sol să aibă acces la resursele necesare pentru a-și acoperi costurile fixe pe termen scurt care, din martie 2020, se dovedesc a fi cu mult mai mari decât veniturile lor, unele state membre garantează împrumuturile pe care aceste societăți le pot solicita de la organizațiile bancare pentru a-și restabili o bază minimă de lichidități.

Garanțiile bancare pentru împrumuturile acordate societăților presupun însă examinarea unui număr de criterii în scopul evaluării sustenabilității societății care solicită împrumutul. Cu toate acestea, în ceea ce privește societățile care își desfășoară activitatea pe piața serviciilor de handling la sol, o parte dintre ele sau o parte dintre activitățile lor fac, prin natura lor, obiectul unui regim de operare care nu garantează sustenabilitatea, întrucât aceste societăți sunt selectate pe o perioadă de maximum șapte ani, în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) litera (d) din Directiva 96/67/CE.

Apariția unor falimente ar fi în detrimentul întregului sector (aeroporturi și companii aeriene) deoarece ar restrânge concurența pe termen scurt și mediu și ar produce perturbări la nivelul serviciilor de handling la sol, ceea ce ar putea afecta totodată redresarea. Prin urmare, pentru a le oferi creditorilor garanțiile de care au nevoie pentru a acorda societăților de handling la sol împrumuturile necesare evitării unui eventual faliment, regulamentul propus prevede, prin derogare de la articolul 11 alineatul (1) litera (d) din Directiva 96/67/CE, posibilitatea prelungirii până la 31 decembrie 2021 a contractelor furnizorilor selectați pe baza procedurii prevăzute la articolul 11 alineatul (1) din Directiva 96/67/CE, care expiră între data intrării în vigoare a prezentului regulament și 31 decembrie 2020. Această prelungire ar trebui să ofere destulă siguranță creditorilor furnizorilor de servicii de handling la sol. În plus, ca urmare a crizei, serviciile de handling la sol ar putea să nu mai fie profitabile, iar unele organisme de administrare ar putea fi nevoite să achiziționeze astfel de servicii. Este necesar să se reamintească faptul că, în astfel de circumstanțe, se aplică Directiva 2014/25/UE⁸.

1.4. Introducerea unei proceduri de urgență pentru selectarea furnizorilor de servicii de handling la sol în timpul crizei provocate de pandemia de COVID-19

Articolul 11 alineatul (1) litera (e) din Directiva 96/67/CE prevede că, în cazul în care un furnizor de servicii de handling la sol își încetează activitatea înainte de sfârșitul perioadei pentru care a fost selectat printr-o cerere de oferte derulată în conformitate cu articolul menționat, respectivul furnizor de servicii de handling la sol trebuie să fie înlocuit pe baza procedurii prevăzute la articolul 11 alineatul (1).

În circumstanțe precum pandemia de COVID-19, este posibil ca unul dintre furnizori să intre în faliment pe aeroporturile în care numărul de furnizori de servicii de handling la sol este limitat în temeiul articolului 6 alineatul (2) și al articolului 9 din Directiva 96/67/CE, fiind necesară înlocuirea rapidă a respectivului furnizor aflat în dificultate. Articolul 11 alineatul (2) prevede că organismul

⁷ 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, 15.10.1996, p. 36.

⁸ Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE, JO L 94, 28.3.2014, p. 243.

de administrare a aeroportului ar putea oferi el însuși servicii de handling la sol fără a participa la o cerere de oferte. Această dispoziție vizează însă numai intervalul de timp necesar pentru organizarea unei noi cereri de oferte, fiind puțin probabil ca aeroporturile care nu furnizează deja servicii de handling la sol să poată oferi aceste servicii atât de rapid. Aceeași limitare se aplică handlingului propriu de către companiile aeriene care nu au o prezență semnificativă pe aeroportul în cauză.

Prin urmare, în contextul pandemiei de COVID-19 și prin derogare de la Directiva 96/67/CE, dacă unul sau mai mulți furnizori de handling la sol pe un aeroport intră în faliment în perioada de pandemiei de COVID-19 din motive direct imputabile impactului acesteia, dispozițiile temporare propuse permit unui organism de administrare a aeroportului să aleagă în mod direct un furnizor de servicii de handling la sol fără a trebui să organizeze o cerere de oferte în conformitate cu articolul 11 alineatul (1), pe o perioadă de maximum șase luni.

Modificările prevăd, de asemenea, posibilitatea prelungirii de către Comisie a perioadelor relevante printr-un act delegat, care poate fi adoptat în cadrul unei proceduri de urgență.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

2.1. Temei juridic

Prezenta inițiativă are la bază articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Prevederea respectivă permite adoptarea tuturor dispozițiilor adecvate pentru transportul aerian și deja a servit drept bază pentru adoptarea Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 și a Directivei 96/67/CE.

2.2. Subsidiaritate (în cazul competenței neexclusive)

Obiectivele propunerii nu pot fi realizate într-o măsură suficientă de către statele membre, din următoarele motive. În cazul în care se îndeplinesc condițiile prevăzute la articolul 9 alineatul (1) a doua teză din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, regulamentul menționat nu permite statelor membre să mențină licența de operare, fără suspendare, revocare sau eliberare de licențe temporare. Această dispoziție se aplică indiferent de contexte precum pandemia de COVID-19 și chiar și atunci când problemele de lichiditate nu au decât un caracter temporar. În ceea ce privește restricțiile de trafic, regulamentul permite luarea de măsuri cu o durată mai mare de 14 zile numai pe baza unei autorizații a Comisiei, pentru fiecare perioadă relevantă. Directiva 96/67/CE nu permite înlocuirea, printr-o procedură de urgență, a furnizorilor de servicii de handling la sol care au dat faliment și nici prelungirea perioadei în care își pot desfășura activitatea furnizorii de servicii de handling la sol. Aceste obiective pot fi atinse numai prin introducerea în Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 a unor dispoziții temporare noi care să prevadă o derogare de la articolul 11 din Directiva 96/67/CE.

2.3. Proportionalitate

Propunerea nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului de atenuare a impactului actualei pandemii de COVID-19 în scopul funcționării Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 și a Directivei 96/67/CE. Prin urmare, măsura propusă este proporționată, inclusiv în ceea ce privește durata limitată a măsurilor temporare propuse.

2.4. Alegerea instrumentului

Pentru a-și atinge obiectivul, instrumentul juridic trebuie să aibă o aplicare directă și generală. Prin urmare, instrumentul legislativ adecvat este un regulament.

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

3.1. Evaluări *ex-post*/verificarea adecvării legislației existente

Aceasta este o măsură urgentă declanșată de răspândirea pandemiei de CODVI-19.

3.2. Consultări cu părțile interesate

Ținând cont de caracterul urgent al acestei chestiuni, nu au fost organizate consultări oficiale cu părțile interesate. Cu toate acestea, atât autoritățile statelor membre, cât și părțile interesate au solicitat Comisiei să adopte o propunere de măsuri adecvate în contextul Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 și al furnizării de servicii de handling la sol pe aeroporturile din Uniune în sensul Directivei 93/67/CE.

3.3. Obținerea și utilizarea expertizei

Așa cum s-a explicat mai sus, nu a fost posibilă o colectare adecvată a expertizei, din cauza caracterului urgent al situației. Comisia a profitat însă de experiența acumulată din schimburile ei cu statele membre și cu părțile interesate din domeniul aviației, care au presupus și consultări cu experți.

3.4. Evaluarea impactului

Ținând cont de caracterul urgent al situației, nu a fost efectuată o evaluare a impactului.

3.5. Drepturi fundamentale

Nu se aplică.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Nu se aplică.

5. ALTE ELEMENTE

5.1. Planuri de punere în aplicare și modalități de monitorizare, evaluare și raportare

Măsura nu include nicio modalitate de monitorizare sau de raportare specifică, însă Comisia ar trebui să aibă obligația de a urmări evoluția pandemiei de COVID-19, precum și impactul acesteia asupra transportului aerian și, dacă este necesar, ar trebui să fie împuternicită să adopte un act delegat de prelungire a perioadelor de timp vizate de măsură.

5.2. Explicații detaliate ale dispozițiilor specifice ale propunerii

Propunerea constă în patru elemente:

- (1) Prin introducerea noilor alineate (1a), (1b) și (1c) la articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, va fi posibil ca, pentru o evaluare realizată în perioada 1 martie 2020 – 31 decembrie 2020, un stat membru să nu suspende sau să nu revoce o licență de operare a unui transportator aerian chiar dacă nu mai consideră că respectivul transportator aerian

comunitar își poate îndeplini obligațiile existente și potențiale, pe o perioadă de 12 luni, cu condiția ca siguranța să nu fie pusă în pericol și să existe o perspectivă realistă de redresare financiară satisfăcătoare în termen de 12 luni. Atunci când are un temei justificat, Comisia poate prelungi respectiva perioadă printr-un act delegat, care poate fi adoptat în procedură de urgență.

- (2) Prin introducerea unui nou articol 21a în Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, statele membre pot, în anumite condiții, să refuze exercitarea drepturilor de trafic, să o limiteze sau să îi impună condiții dacă această acțiune este necesară pentru a ține sub control pandemia de COVID-19 în perioada 1 martie 2020 – 31 decembrie 2020. Atunci când are un temei justificat, Comisia poate prelungi această perioadă printr-un act delegat, care poate fi adoptat în procedură de urgență.
- (3) Noul articol 24a, care constituie un nou capitol IVa în Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, permite organismelor de administrare a aeroporturilor să prelungească, până la 31 decembrie 2021, contractele furnizorilor de servicii de handling la sol, prin derogare de la Directiva 96/67/CE. Noua dispoziție permite, de asemenea, organismului de administrare a unui aeroport să aleagă în mod direct un furnizor de servicii de handling la sol pe o perioadă de maximum șase luni. Atunci când are un temei justificat, Comisia poate prelungi această perioadă printr-un act delegat, care poate fi adoptat în procedură de urgență. Această modificare a domeniului de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 se reflectă în modificarea articolului 1 alineatul (1).
- (4) Noile articole 25a și 25b din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 stabilesc procedura de adoptare a actelor delegate menționate în propunerile de text pentru articolul 9 alineatul (1b), articolul 21a alineatul (4) și articolul 24a alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate având în vedere pandemia de COVID-19

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor¹⁰,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Pandemia de COVID-19 a dus la o scădere bruscă a traficului aerian ca urmare a scăderii însemnate a cererii și a unor măsuri directe, precum închiderea frontierelor și interzicerea traficului aerian, adoptate de statele membre și de țările terțe pentru a ține sub control pandemia.
- (2) Cifrele publicate de Administratorul de rețea al UE în cadrul Organizației Europene pentru Siguranța Navigației Aeriene („Eurocontrol”) indică o scădere a traficului aerian de aproximativ 90 % pentru regiunea europeană la sfârșitul lunii martie 2020, comparativ cu martie 2019. Transportatorii aerieni au raportat scăderi masive ale rezervărilor anticipate și anulează în prezent zboruri din perioadele de programare de iarnă 2019-2020 și de vară 2020 ca rezultat al pandemiei. Această scădere bruscă a cererii și rata fără precedent a anulărilor au creat probleme grave de lichiditate transportatorilor aerieni legate direct de pandemia de COVID-19.
- (3) Transportatorii aerieni din Uniune, care aveau o situație financiară solidă înainte de pandemia de COVID-19, se confruntă cu probleme de lichiditate care ar putea atrage după

⁹ JO C , , p. .

¹⁰ JO C , , p. .

sine suspendarea, revocarea sau înlocuirea licenței lor de operare cu o licență temporară, fără o nevoie economică structurală. Acordarea unei licențe temporare în temeiul articolului 9 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului¹¹ ar putea transmite un semnal negativ pieței cu privire la capacitatea unei companii aeriene de a supraviețui, ceea ce, la rândul său, ar agrava problemele financiare conjuncturale. Pe baza evaluării efectuate pentru perioada martie 2020-31 decembrie 2020, este oportun, prin urmare, ca licența de operare a respectivilor operatori să nu fie suspendată sau revocată, cu condiția ca siguranța să nu fie pusă în pericol și să existe o perspectivă realistă de redresare financiară satisfăcătoare în termen de 12 luni. La finele acestei perioade de 12 luni, transportatorul aerian din Uniune ar trebui să facă obiectul procedurii prevăzute la articolul 9 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. Obligația de a informa Comisia, prevăzută la articolul 9 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, ar trebui înțeleasă ca aplicându-se și în cazul deciziilor de a nu suspenda sau revoca licența de operare.

- (4) Pe lângă măsurile de urgență care ar putea fi aplicate în cazul unor probleme neprevăzute de scurtă durată care rezultă din circumstanțe imprevizibile și inevitabile, în conformitate cu articolul 21 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a refuza exercitarea drepturilor de trafic, de a o limita sau de a-i impune condiții, pentru a combate problemele generate de pandemia de COVID-19, care s-ar putea prelungi. Astfel de măsuri de urgență luate în contextul pandemiei de COVID-19 ar trebui să respecte principiile proporționalității și transparenței și să se bazeze pe criterii obiective și nediscriminatorii aplicabile în conformitate cu articolul 21 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.
- (5) Pe aeroporturile în care numărul furnizorilor de servicii de handling la sol este limitat în temeiul articolului 6 alineatul (2) și al articolului 9 din Directiva 96/67/CE a Consiliului¹², furnizorii pot fi selectați pe o perioadă de maximum șapte ani. Din acest motiv, furnizorii pentru care această perioadă se apropie de sfârșit pot întâmpina dificultăți în ceea ce privește accesul la finanțare. Prin urmare, este necesar ca respectiva perioadă să fie prelungită.
- (6) Ca urmare a pandemiei de COVID-19, în cazul aeroporturilor în care numărul furnizorilor de servicii de handling la sol este limitat, este posibil ca unul sau mai mulți furnizori să înceteze furnizarea serviciilor pe un anumit aeroport înainte de a putea fi selectat un furnizor nou pe baza procedurii prevăzute la articolul 11 alineatul (1) din Directiva 96/67/CE. În astfel de împrejurări, este oportun ca organismul de administrare a aeroportului să decidă să aleagă în mod direct un furnizor de servicii de handling la sol care să furnizeze serviciile pe o perioadă de maximum șase luni. Dacă organismul de administrare a aeroportului este nevoit să achiziționeze servicii de handling la sol ca urmare a pandemiei de COVID-19 și este o entitate contractantă în sensul articolului 4 din Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului¹³, acesta trebuie să respecte Directiva 2014/25/UE.
- (7) Este dificil să se prevadă cum va evolua în continuare pandemia de COVID-19 și care va fi impactul acesteia asupra sectorului transportului aerian. Comisia ar trebui să analizeze fără

¹¹ 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).

¹² 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, 15.10.1996, p. 36).

¹³ Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 243).

întrerupere impactul pandemiei de COVID-19 asupra sectorului transportului aerian, iar Uniunea ar trebui să fie în măsură să prelungească fără întârzieri nejustificate perioada de aplicare a măsurilor avute în vedere de prezentul regulament, în cazul în care condițiile nefavorabile persistă.

- (8) Pentru a prelungi, dacă este necesar și justificat, perioada în care autoritățile competente responsabile cu acordarea licențelor pot decide să nu suspende sau să nu retragă licențele de operare, perioada în care statele membre pot refuza exercitarea drepturilor de trafic, o pot limita sau îi pot impune condiții, precum și perioada în care pot fi prelungite contractele furnizorilor de servicii de handling la sol și în care organismul de administrare a aeroportului poate alege în mod direct un furnizor de servicii de handling la sol, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în vederea modificării Regulamentului (CE) nr. 1008/2008. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legislație. În particular, pentru a asigura o participare egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții statelor membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (9) Având în vedere urgența impusă de circumstanțele excepționale care justifică măsurile propuse și mai ales în vederea adoptării rapide a măsurilor necesare pentru a răspunde problemelor grave și urgente cu care se confruntă acest sector, este oportun să se prevadă o excepție de la perioada de opt săptămâni prevăzută la articolul 4 din Protocolul nr. 1 privind rolul parlamentelor naționale în Uniune, anexat la Tratatul privind Uniunea Europeană, la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și la Tratatul de instituire a Comunității Europene a Energiei Atomice.
- (10) Apariția bruscă și neprevăzută a pandemiei de COVID-19 și procedurile legislative relevante necesare pentru adoptarea măsurilor de rigoare au făcut imposibilă adoptarea unor astfel de măsuri în timp util. Din acest motiv, dispozițiile prezentului regulament ar trebui să acopere și perioada de dinaintea intrării sale în vigoare. Având în vedere natura acestor dispoziții, o astfel de abordare ar trebui să nu conducă la înșelarea așteptărilor legitime ale persoanelor vizate.
- (11) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 ar trebui modificat în consecință.
- (12) Având în vedere urgența impusă de circumstanțele excepționale care justifică măsurile stabilite, este oportun să se prevadă intrarea în vigoare imediată a prezentului regulament,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 se modifică după cum urmează:

- (1) La articolul 1, alineatul (1) se înlocuiește cu textul următor:

„(1) Prezentul regulament reglementează acordarea de licențe transportatorilor aerieni comunitari, dreptul transportatorilor aerieni comunitari de a opera servicii aeriene intracomunitare și prețul

serviciilor aeriene intracomunitare. Prezentul regulament stabilește, de asemenea, norme temporare referitoare la furnizarea de servicii de handling la sol pe aeroporturile din Uniune.”.

(2) La articolul 9 se introduc următoarele alineate (1a), (1b) și (1c):

„(1a) Pe baza evaluărilor menționate la alineatul (1) și efectuate între 1 martie 2020 și 31 decembrie 2020, autoritatea competentă responsabilă cu acordarea licențelor poate decide, înainte de finele perioadei respective, să nu suspende sau să nu revoce licența de operare a transportatorului din Uniune, cu condiția ca siguranța să nu fie pusă în pericol și să existe o perspectivă realistă de redresare financiară satisfăcătoare în următoarele 12 luni. Respectiva autoritate examinează performanța transportatorului aerian din Uniune la finele perioadei de 12 luni și decide dacă licența de operare se suspendă sau se revocă și se acordă o licență temporară în temeiul alineatului (1).

(1b) În cazul în care constată, pe baza datelor publicate de Eurocontrol, că reducerea traficului aerian în raport cu nivelul din perioada corespunzătoare a anului precedent persistă și este probabil să persiste în continuare și că, pe baza celor mai bune date științifice disponibile, această situație este rezultatul impactului pandemiei de COVID-19, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 25a pentru a modifica în mod corespunzător perioada 1 martie 2020 – 31 decembrie 2020 menționată la alineatul (1a).

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

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

(3) Se introduce următorul articol 21a:

„Articolul 21a

Măsuri de urgență legate de pandemia de COVID-19

1. În pofida dispozițiilor de la articolul 21, în perioada 1 martie 2020 – 31 decembrie 2020, statele membre pot să refuze exercitarea drepturilor de trafic, să o limiteze sau să îi impună condiții fără acordul Comisiei menționat la articolul 21 alineatul (1), dacă acest lucru este necesar pentru a răspunde pandemiei de COVID-19. O astfel de măsură trebuie să respecte principiile proporționalității și transparenței și să se bazeze pe criterii obiective și nediscriminatorii.
2. Statul membru trebuie să înștiințeze Comisia și celelalte state membre fără întârziere cu privire la o astfel de măsură și la durata ei și să le ofere acestora o justificare adecvată. Dacă statul membru modifică, suspendă sau retrage o astfel de măsură după intrarea în vigoare a prezentului regulament, respectivul stat membru trebuie să înștiințeze în consecință Comisia și celelalte state membre.

3. La cererea oricărui alt stat membru sau a celorlalte state membre implicate sau din proprie inițiativă, Comisia poate suspenda aplicarea măsurii menționate la alineatul (2) dacă nu satisface cerințele de la alineatul (1) sau contravine în alt mod dreptului Uniunii.
 4. În cazul în care constată, pe baza celor mai bune cunoștințe științifice, probe și date care confirmă persistența pandemiei de COVID-19, că este probabil ca restricțiile, limitările sau condițiile impuse exercitării drepturilor de trafic de către statele membre să fie necesare și după perioada menționată la alineatul (1), Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 25a pentru a modifica respectiva perioadă în mod corespunzător.
 5. Comisia monitorizează în permanență situația pe baza criteriilor menționate la alineatul (4). Pe baza informațiilor de care dispune, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport de sinteză referitor la această chestiune până la 15 noiembrie 2020. Atunci când este necesar, Comisia adoptă actul delegat menționat la alineatul (4) în cel mai scurt timp posibil.
 6. Atunci când, în cazul unui impact prelungit al pandemiei de COVID-19 asupra sectorului transportului aerian din Uniunea Europeană, există motive imperative de urgență care impun o astfel de măsură, actelor delegate adoptate în temeiul prezentului articol li se aplică procedura prevăzută la articolul 25b.”.
- (4) Se introduc capitolul IVa și articolul 24a după cum urmează:

„CAPITOLUL IVa

NORME TEMPORARE REFERITOARE LA SERVICIILE DE HANDLING LA SOL

Articolul 24a

1. Prin derogare de la articolul 11 litera (d) din Directiva 96/67/CE, organismul de administrare a unui aeroport poate prelungi, până la 31 decembrie 2021, contractele furnizorilor de servicii de handling la sol selectați pe baza procedurii prevăzute la articolul 11 alineatul (1) din directiva respectivă care expiră în perioada cuprinsă între [a se introduce data intrării în vigoare a prezentului regulament] și 31 decembrie 2020.
2. Prin derogare de la articolul 11 litera (e) din Directiva 96/67/CE și fără a aduce atingere Directivei 2014/25/UE, în perioada 1 martie 2020-31 decembrie 2020, atunci când un furnizor de servicii de handling la sol își încetează activitatea înainte de sfârșitul perioadei pentru care a fost selectat, organismul de administrare a aeroportului poate alege în mod direct un furnizor de servicii de handling la sol care să furnizeze serviciile pe o perioadă de maximum șase luni sau până la 31 decembrie 2020, reținându-se perioada mai lungă.
3. Atunci când constată, pe baza datelor publicate de Eurocontrol, că reducerea traficului aerian în raport cu nivelul din perioada corespunzătoare a anului precedent persistă și este probabil să persiste în continuare, că această situație este rezultatul impactului pandemiei de COVID-19 și că duce la întreruperi în furnizarea de servicii de handling la sol sau la un acces dificil la finanțare al furnizorilor de servicii de handling la sol din aeroporturile Uniunii, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 25a pentru a modifica în consecință perioadele menționate la alineatele (1) și (2).

4. Comisia monitorizează în permanență situația pe baza criteriilor stabilite la alineatul (3). Pe baza informațiilor de care dispune, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport de sinteză referitor la această chestiune până la 15 noiembrie 2020. Atunci când este necesar, Comisia adoptă actul delegat prevăzut la alineatul (3) în cel mai scurt timp posibil.
 5. Atunci când, în cazul unui impact prelungit al pandemiei de COVID-19 asupra sectorului transportului aerian din Uniunea Europeană, există motive imperative de urgență care impun o astfel de măsură, actelor delegate adoptate în temeiul prezentului articol li se aplică procedura prevăzută la articolul 25b.
 6. Comisia monitorizează în permanență situația pe baza criteriilor stabilite la alineatul (3). Pe baza informațiilor de care dispune, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport de sinteză referitor la această chestiune până la 15 noiembrie 2020. Dacă este necesar, Comisia adoptă în cel mai scurt timp posibil actul delegat prevăzut la alineatul (3).
 7. Atunci când, în cazul unui impact prelungit al pandemiei de COVID-19 asupra sectorului transportului aerian din Uniunea Europeană, există motive imperative de urgență care impun o astfel de măsură, actelor delegate adoptate în temeiul prezentului articol li se aplică procedura prevăzută la articolul 4.”.
- (5) Se introduc următoarele articole 25a și 25b:

„Articolul 25a
Exercitarea delegării de competențe

1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.
2. Competența de a adopta acte delegate menționată la prezentul articol se conferă Comisiei pe o perioadă de un an de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.
3. Delegarea de competențe menționată la articolul 9 alineatul (1b), la articolul 21a alineatul (4) și la articolul 24a alineatul (3) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.
4. Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016.
5. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
6. Un act delegat adoptat în temeiul prezentului articol intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat

Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 25b
Procedura de urgență

1. Actele delegate adoptate în temeiul prezentului articol intră imediat în vigoare și se aplică atât timp cât nu se formulează nicio obiecție în conformitate cu alineatul (2). Notificarea unui act delegat transmisă Parlamentului European și Consiliului trebuie să prezinte motivele pentru care s-a recurs la procedura de urgență.
2. Atât Parlamentul European, cât și Consiliul pot formula obiecții cu privire la un act delegat în conformitate cu procedura menționată la articolul 25a. Într-un astfel de caz, Comisia abrogă actul imediat ce Parlamentul European sau Consiliul își notifică decizia de a formula obiecții.”.

Articolul 2

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

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

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European,
Președintele

Pentru Consiliu,
Președintele