

P6_TA(2007)0337

Normas comunes para la explotación de servicios aéreos *I**

Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 11 de julio de 2007, sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (refundición) (COM(2006)0396 – C6-0248/2006 – 2006/0130(COD))

(Procedimiento de codecisión: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2006)0396)¹,
 - Vistos el artículo 251, apartado 2, y el artículo 80, apartado 2, del Tratado CE, conforme al cual la Comisión le ha presentado su propuesta (C6-0248/2006),
 - Visto el artículo 51 de su Reglamento,
 - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A6-0178/2007),
1. Aprueba la propuesta de la Comisión en su versión modificada;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo, si se propone modificar sustancialmente esta propuesta o sustituirla por otro texto;
 3. Pide a la Comisión que presente una propuesta legislativa al Parlamento Europeo y al Consejo sobre las condiciones sociales y laborales en el sector de la aviación civil y que, hasta su entrada en vigor, exija a las compañías aéreas que observen las normas relativas al desplazamiento de trabajadores en lo que respecta a sus propias plantillas;
 4. Encarga a su Presidente que transmita la posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión.

¹ Pendiente de publicación en el DO.

Posición del Parlamento Europeo adoptada en primera lectura el 11 de julio de 2007 con vistas a la adopción del Reglamento (CE) n° .../2007 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (refundición)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 80, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión ||,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones³,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado⁴,

Considerando lo siguiente:

- (1) Deben introducirse algunos cambios sustanciales en el Reglamento (CEE) n° 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas⁵, en el Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias⁶ y en el Reglamento (CEE) n° 2409/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre tarifas y fletes de los servicios aéreos⁷. En aras de la claridad, conviene refundir y consolidar esos Reglamentos en un único reglamento.
- (2) Con la adopción de esos tres Reglamentos se liberalizó el transporte aéreo en la Comunidad. Pese al éxito de esa liberalización en cuanto al crecimiento, la competencia y la reducción de *las tarifas* que suscitó, la aplicación incoherente de esos Reglamentos en los distintos Estados miembros falsea el funcionamiento del mercado interior de la aviación.
- (3) Para garantizar una aplicación más eficaz y coherente de la legislación comunitaria sobre el mercado interior de la aviación, es preciso realizar algunas adaptaciones del marco jurídico vigente.
- (4) *Reconociendo el* vínculo que puede llegar a existir entre la solidez financiera de una compañía aérea y la seguridad, conviene *establecer* un control más estricto de la situación financiera de las compañías aéreas.

² DO C 175 de 27.7.2007, p. 85.

³ DO C de , p. .

⁴ Dictámen del Parlamento Europeo de 11.7.2007.

⁵ DO L 240 de 24.8.1992, p. 1.

⁶ DO L 240 de 24.8.1992, p. 8. *Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1791/2006 (DO L 363 de 20.12.2006, p. 1).*

⁷ DO L 240 de 24.8.1992, p. 15.

- (5) Dada la importancia creciente de las compañías aéreas que cuentan con bases operativas en varios Estados miembros y ante la necesidad de garantizar una supervisión eficaz de esas compañías, el mismo Estado miembro debe ser responsable de la supervisión tanto *de las actividades realizadas en virtud* del certificado de operador aéreo como de la licencia de explotación.
- (6) Para garantizar un control coherente del cumplimiento de los requisitos de las licencias de explotación de todas las compañías aéreas comunitarias, las autoridades competentes para la concesión de las mismas deben examinar *periódicamente* la situación financiera de las compañías aéreas. *Por consiguiente, éstas deben proporcionar información suficiente sobre su situación financiera, sobre todo en sus dos primeros años de existencia, que son especialmente críticos para la supervivencia de una compañía aérea en el mercado. Con el fin de evitar que se produzca una distorsión de la competencia debido a la aplicación de normas diferentes a nivel interno, es necesario garantizar la transparencia y someter la situación financiera de todas las compañías aéreas de la Comunidad al control conjunto de la Comisión y de los Estados miembros.*
- (7) Con objeto de reducir los riesgos para los pasajeros, *no debería permitirse proseguir sus actividades a las compañías aéreas comunitarias que no logren cumplir los requisitos necesarios para mantener una licencia de explotación válida. En dichos casos, la autoridad competente para la concesión de licencias debe suspender o revocar la licencia de explotación. Si la autoridad competente para la concesión de licencias no lo hiciera, debe autorizarse a la Comisión* || a revocar o suspender la licencia de explotación para garantizar una aplicación homogénea de la *normativa* comunitaria.
- (8) Para evitar el recurso excesivo a contratos de arrendamiento de aeronaves matriculadas en terceros países, sobre todo con tripulación (*wet lease*), tal posibilidad debe autorizarse únicamente en circunstancias excepcionales, por ejemplo cuando hay carencia de tripulación adecuada en el mercado comunitario, y debe estar estrictamente limitada en el tiempo y atenerse a normas de seguridad equivalentes a las establecidas en la *normativa* comunitaria. ||
- (9) ***Los Estados miembros deben velar por que se aplique adecuadamente la normativa social comunitaria y la interna en lo relativo a los empleados de una compañía aérea comunitaria que opere servicios aéreos desde una base operativa situada fuera del territorio del Estado miembro en el que esa compañía aérea comunitaria tenga su establecimiento principal.***
- (10) *Con objeto de garantizar un funcionamiento coherente y seguro del mercado interior de la aviación, conviene que la Comunidad sea la responsable de negociar derechos de tráfico intracomunitario con terceros países. De ese modo, se evitarían posibles incoherencias entre el mercado interior y las negociaciones mantenidas por Estados miembros aislados.*
- (11) Para conseguir la plena realización del mercado interior de la aviación, deben suprimirse las restricciones aún vigentes entre Estados miembros, por ejemplo las que se aplican a los vuelos en código compartido en rutas a terceros países o a la fijación de precios en rutas a terceros países con escala en otro Estado miembro (vuelos de *la sexta libertad*).

- (12) Las condiciones en que pueden imponerse obligaciones de servicio público deben estar definidas de forma clara e inequívoca, y los correspondientes procedimientos de licitación deben estar abiertos a la participación de un número suficiente de competidores. La Comisión debe poder estar en condiciones de obtener toda la información necesaria para examinar las justificaciones económicas de las obligaciones de servicio público en casos concretos.
- (13) Deben aclararse y simplificarse las normas vigentes sobre distribución del tráfico aéreo entre aeropuertos que prestan servicio a una misma ciudad o aglomeración urbana.
- (14) Conviene *garantizar* que los Estados miembros *tengan la posibilidad de* reaccionar ante problemas repentinos resultantes de circunstancias imprevisibles e inevitables que crean grandes *dificultades* de índole práctica o técnica *para* la prestación de servicios aéreos.
- (15) Los pasajeros deben poder tener acceso a las mismas tarifas para los mismos vuelos independientemente de su lugar de residencia en la Comunidad o de su nacionalidad, y sin tener en cuenta el lugar donde estén establecidas las agencias de viajes en la Comunidad.
- (16) Los pasajeros deben poder comparar realmente las tarifas entre compañías aéreas. Por consiguiente, las tarifas publicadas deben indicar el precio definitivo que debe pagarse por pasajero, con inclusión de todos los impuestos, tasas y cánones.
- (17) Procede *aprobar* las medidas necesarias para *la ejecución del* presente Reglamento con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión⁸.
- (18) Dado que *el objetivo de una* aplicación más homogénea de la *normativa* comunitaria en relación con el mercado interior de la *aviación no* puede ser alcanzado de manera *suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, puede lograrse mejor a nivel comunitario debido al carácter internacional del transporte aéreo*, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en *dicho* artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar *dichos* objetivos.
- (19) *Por tanto, resulta necesario* derogar los Reglamentos (CEE) n° 2407/92, n° 2408/92 y n° 2409/92.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Capítulo I

Disposiciones generales

⁸ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión cuya última modificación la constituye la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

Artículo 1

Objeto

1. El presente Reglamento regula la concesión de licencias a compañías aéreas comunitarias, el derecho de las compañías aéreas comunitarias a explotar servicios aéreos dentro de la Comunidad y la fijación de precios de los servicios aéreos *prestados* dentro de la Comunidad. ***Las disposiciones sobre información y no discriminación en los precios se aplicarán a los vuelos con origen en un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro y a los vuelos contratados por una compañía aérea comunitaria con origen en un aeropuerto situado en un tercer país y con destino a un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro, a no ser que las compañías aéreas estén sujetas a las mismas obligaciones en ese tercer país.***

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

3. La aplicación del capítulo III del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar quedará suspendida hasta que comience la aplicación del régimen contenido en la declaración conjunta de los *Ministros* de Asuntos Exteriores del Reino de España y del Reino Unido de 2 de diciembre de 1987. Los Gobiernos del Reino de España y del Reino Unido informarán en este sentido al Consejo en esa fecha.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- (1) «licencia de explotación»: una autorización concedida por la autoridad competente para la concesión de licencias a una empresa, por la que se le permite el transporte por vía aérea de pasajeros, correo *o* carga, a cambio de remuneración *o* del pago de un alquiler, en las condiciones que figuren en la licencia *de explotación*;
- (2) «autoridad competente para la concesión de licencias»: una autoridad con derecho a conceder, denegar, revocar o suspender una licencia de explotación con arreglo al capítulo II;
- (3) «empresa»: cualquier persona física o jurídica, con o sin *ánimo* de lucro, o cualquier organismo oficial dotado o no de personalidad jurídica propia;
- (4) «servicio aéreo»: un vuelo o una serie de vuelos para el transporte de pasajeros, carga *o* correo a cambio de una remuneración *o* del pago de un alquiler;
- (5) «vuelo»: la salida de un aeropuerto determinado hacia un aeropuerto de destino determinado;
- (6) «aeropuerto»: cualquier zona de un Estado miembro abierto a *||* operaciones comerciales de transporte aéreo;
- (7) «certificado de operador aéreo»: un certificado expedido a una empresa en el que se

acredite que el operador en cuestión posee la capacidad profesional y la organización necesarias para garantizar la *explotación* de aeronaves en condiciones seguras para las actividades *relacionadas con la aviación* especificadas en el mismo, según se prevé en las disposiciones de Derecho comunitario aplicables;

- (8) «control efectivo»: una relación constituida por derechos, contratos o cualesquiera otros medios que, separados o conjuntamente y tomando en consideración elementos de hecho o de derecho, concedan la posibilidad de ejercer, directa o indirectamente, una influencia decisiva *en* una empresa, en particular mediante:
- a) el derecho a utilizar total o parcialmente los activos de una empresa;
 - b) derechos o contratos que confieran una influencia decisiva sobre la composición, las votaciones o las decisiones de los órganos de una empresa o que por otros medios confieran una influencia decisiva en la gestión de las actividades de la empresa;
- (9) «compañía aérea»: toda empresa de transporte aéreo que posea una licencia de explotación válida;
- (10) «compañía aérea comunitaria»: toda compañía aérea que posea una licencia de explotación válida concedida por una autoridad competente para la concesión de licencias con arreglo al capítulo II;
- (11) «plan de negocio»: una descripción detallada de las actividades comerciales previstas por la compañía aérea para el período en cuestión, en particular en lo relativo a la evolución del mercado que se espera y a las inversiones previstas, incluidas las implicaciones financieras y económicas de dichas actividades;
- (12) «servicio aéreo intracomunitario»: un servicio aéreo prestado dentro de la Comunidad;
- (13) «tránsito»: el derecho a sobrevolar el territorio de la Comunidad o de un tercer país sin aterrizar y a aterrizar con fines no comerciales;
- (14) «derecho de tráfico»: el derecho a explotar un servicio aéreo entre dos aeropuertos comunitarios;
-
- (15) «ventas sólo asiento»: la venta de asientos, sin ningún otro servicio añadido, como el alojamiento, *realizada* directamente al público por la compañía aérea o su agente autorizado o un fletador;
- (16) «servicio aéreo regular»: una serie de vuelos que reúna todas las características siguientes:
- (a) que se realice, a cambio de una remuneración, con aeronaves destinadas al transporte de pasajeros, carga o correo, de manera que en cada vuelo haya asientos disponibles para su adquisición || individual por el público, ya sea directamente a la compañía aérea o a través de sus agentes autorizados;
 - (b) que esté organizado de suerte que garantice el tráfico entre los mismos dos o más aeropuertos;

- bien de acuerdo con un horario publicado,
 - bien con una regularidad o frecuencia tales que constituyan una serie sistemática *reconocible*;
- (17) «capacidad»: el número de asientos ofrecidos al público en un servicio aéreo regular durante un período determinado;
- (18) «tarifas aéreas»: los precios expresados en euros o en moneda local que los pasajeros deban pagar a las compañías aéreas o a sus agentes por su transporte y por el transporte de su equipaje en los servicios aéreos y las condiciones de aplicación de dichos precios, incluidas la remuneración y las condiciones *ofertadas* a las agencias y otros servicios auxiliares ■;
- (19) «fletes aéreos»: los precios expresados en euros o en moneda local que se deban pagar en concepto de transporte de carga y las condiciones de aplicación de dichos precios, incluidas la remuneración y las condiciones *ofertadas* a las agencias y otros servicios auxiliares ■;
- (20) «*Estados miembros interesados*»: los *Estados miembros dentro de los* que se efectúe un servicio aéreo o entre los que se efectúe dicho servicio;
- (21) «*Estados miembros interesados*»: los *Estados miembros afectados y los Estados miembros* en que se ha concedido una licencia a *las compañías aéreas que prestan el* servicio aéreo;
- (22) «*aglomeración urbana*»: una zona urbana constituida por una serie de localidades que, por efecto del aumento y expansión de la población, se han fusionado para formar un espacio edificado continuo;
- (23) «contabilidad interna o analítica»: una relación detallada de los ingresos y gastos de una compañía aérea durante el período en cuestión, que incluya un desglose entre las actividades relacionadas con el transporte aéreo y las demás, así como entre los elementos pecuniarios y no pecuniarios;
- (24) «*régimen de arrendamiento sin tripulación*»: *un acuerdo entre compañías aéreas en virtud del cual se explota una aeronave al amparo del certificado de operador aéreo del arrendatario*;
- (25) «*régimen de arrendamiento con tripulación*»: *un acuerdo entre compañías aéreas en virtud del cual se explota una aeronave al amparo del certificado de operador aéreo del arrendador*;
- (26) «*principal centro de actividad*»: *ubicación de la sede central y, en su caso, el domicilio social de una compañía aérea comunitaria en un Estado miembro en el cual, a partir del cual y hacia el cual la compañía aérea comunitaria realiza una parte significativa de sus actividades operativas.*

Capítulo II

Licencia de explotación

Artículo 3

Licencia de explotación

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

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

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

3. Sin perjuicio de *cualesquiera otras disposiciones aplicables* de Derecho comunitario, interno o internacional, no estarán sujetas a la obligación de estar en posesión de una licencia de explotación válida las siguientes categorías de servicios aéreos:

- a) servicios aéreos realizados por aeronaves sin motor o ultraligeras con motor, y
- b) vuelos locales que no impliquen transporte **de pasajeros, correo o carga** entre diversos aeropuertos.

Artículo 4

Condiciones para la concesión de una licencia de explotación

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

- a) tengan su **centro de actividad principal** en la Comunidad y **exploten** la mayor parte de sus **servicios aéreos dentro de, hacia o desde** la Comunidad;
- b) sean titulares de un certificado de operador aéreo válido;
- c) en caso de que soliciten la licencia a la autoridad de un Estado miembro, tengan su **centro de actividad principal** en ese Estado miembro **■**;
- d) **tengan una o más aeronaves a su disposición, por ser de su propiedad o en virtud de un contrato de arrendamiento sin tripulación;**
- e) su principal actividad sea **explotar servicios aéreos**, bien de forma exclusiva o bien en combinación con cualquier otra explotación comercial de aeronaves o de reparación y mantenimiento de aeronaves;
- f) su estructura empresarial permita a la autoridad competente para la concesión de licencias aplicar las disposiciones del presente capítulo;
- g) **Los Estados miembros o sus nacionales sean propietarios de más del 50% de la compañía, así detentan su control efectivo (ya sea directo o a través de una o varias empresas interpuestas) ||**, salvo que se disponga otra cosa en acuerdos celebrados con terceros países en los que la Comunidad sea parte;
- h) cumplan las condiciones financieras especificadas en el artículo 5;
- i) cumplan los requisitos de seguro previstos en el artículo 11;

- j) **aporte pruebas de que dispone de un seguro con suficiente cobertura para rembolsar las cantidades abonadas y para asumir los costes de repatriación de los pasajeros en caso de que no pueda realizar los vuelos reservados debido a insolvencia o a la revocación de la licencia de explotación;**

Artículo 5

Condiciones financieras para la concesión de una licencia de explotación

1. La autoridad competente para la concesión de licencias determinará con rigor si una empresa que solicita por primera vez una licencia de explotación puede demostrar que:
- a) puede hacer frente en cualquier momento a las obligaciones que haya contraído o pueda contraer, determinadas con arreglo a criterios realistas, durante un período de treinta y seis meses desde el inicio de su explotación; ||
 - b) puede hacer frente a sus gastos fijos y *operativos* derivados de actividades incluidas en su plan de negocio y calculados con arreglo a criterios realistas, durante un período de tres meses desde el inicio de su explotación, sin tener en cuenta los ingresos procedentes de esta última; y
 - c) **tiene un capital neto mínimo de 100 000 euros.**

2. A efectos del apartado 1, toda empresa solicitante deberá presentar un plan de negocio que abarque, como mínimo, los tres primeros años de explotación. En el plan de negocio deberán *detallarse* asimismo los vínculos financieros entre el solicitante y cualesquiera otras actividades de carácter comercial en las que éste participe, bien de forma directa o bien a través de empresas conexas. El solicitante facilitará asimismo toda la información pertinente, especialmente los datos *mencionados en el apartado 1 del anexo I. Toda empresa solicitante establecerá disposiciones para evitar o mitigar las consecuencias sociales negativas de una insolvencia.*

3. Los apartados 1 y 2 del presente artículo no se aplicarán a las compañías aéreas que realicen exclusivamente operaciones con aeronaves cuyo peso máximo al despegue sea inferior a 10 toneladas o que tengan menos de 20 asientos. Dichas compañías aéreas deberán ser capaces en todo momento de demostrar que su capital neto es como mínimo de 100 000 euros o de facilitar a la autoridad competente para la concesión de su licencia, cuando ésta ||lo exija, los datos necesarios para la aplicación del apartado 2 del artículo 9 ||.

No obstante, los Estados miembros podrán aplicar los apartados 1 y 2 a las compañías aéreas a las que hayan otorgado licencias y que ofrezcan servicios regulares o cuyo volumen de negocios supere los 3 millones de euros anuales.

Artículo 6

Certificado de operador aéreo

1. Tanto la concesión como la validez de una licencia de explotación en *cualquier momento* || dependerán de la posesión de un certificado de operador aéreo válido que especifique las actividades que cubre la licencia de explotación y sea conforme con los criterios establecidos en *el Derecho comunitario* aplicable.
2. Toda modificación introducida en el certificado de operador aéreo de una compañía

aérea comunitaria quedará reflejada, **cuando proceda**, en su licencia de explotación.

3. Cuando una autoridad nacional conceda el certificado de operador aéreo, las autoridades competentes de ese Estado miembro serán responsables de la concesión, denegación, revocación o suspensión de dicho certificado y de la licencia de explotación de una compañía aérea comunitaria.

Artículo 7

Prueba de buena reputación

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

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

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

Artículo 8

Validez de una licencia de explotación

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

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

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

- a) dos años después de la concesión de una nueva licencia de explotación, o
- b) cuando se sospeche que puede haber algún problema, o

c) a petición de la Comisión.

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

3. La licencia de explotación *deberá* someterse a aprobación *nuevamente* en caso de que una compañía aérea comunitaria:

a) no haya iniciado sus operaciones una vez transcurridos seis meses desde la concesión de una licencia de explotación,

b) haya interrumpido sus operaciones durante más de *seis* meses.

4. En cada ejercicio financiero, las compañías aéreas comunitarias deberán presentar a las autoridades competentes para la concesión de licencias las cuentas auditadas del ejercicio anterior en el plazo de seis meses tras la fecha de cierre de la contabilidad. En los dos primeros años de explotación de una compañía aérea comunitaria, *los datos a que se refiere la sección 3 del anexo I* se actualizarán y pondrán a disposición de la autoridad competente para la concesión de licencias || con una periodicidad semestral.

La autoridad competente para la concesión de licencias podrá en todo momento evaluar *los resultados financieros* de toda compañía aérea comunitaria a la que le haya concedido una licencia de explotación y solicitarle la información pertinente, en particular los datos a que se refiere la sección 3 del anexo I.

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

a) con antelación, los planes relativos a ***la explotación de un nuevo servicio regular o no regular para un continente o regiones mundiales no cubiertas anteriormente, la modificación del tipo o el número de las aeronaves empleadas o la modificación sustancial*** de la dimensión de sus actividades,

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

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

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

Las autoridades competentes para la concesión de licencias decidirán sobre el plan de negocio revisado, a más tardar tres meses después de que se les haya presentado toda la información necesaria.

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

8. Los apartados 4, 5 y 6 del presente artículo no se aplicarán a las compañías aéreas que realicen exclusivamente operaciones con aeronaves cuyo peso máximo al despegue sea inferior a 10 toneladas o que tengan menos de 20 asientos. Dichas compañías aéreas deberán ser capaces en todo momento de demostrar que su capital neto es como mínimo de 100 000 euros o de facilitar a la autoridad competente para la concesión de su licencia, cuando ésta se lo exija, los datos necesarios para la aplicación del *apartado 2* del artículo 9 ||.

No obstante, los Estados miembros podrán aplicar los apartados 4, 5 y 6 a las compañías aéreas a las que hayan otorgado licencias y que ofrezcan servicios regulares o cuyo volumen de negocios supere los 3 millones de euros anuales.

Artículo 9

Suspensión y revocación de la licencia de explotación

1. Las autoridades competentes para la concesión de licencias *podrán suspender o revocar la licencia de explotación* si ***tuvieran motivos razonables para sospechar*** que una compañía aérea comunitaria ***no*** puede hacer frente a sus obligaciones presentes o futuras por un período de doce meses.

Las autoridades competentes para la concesión de licencias podrán conceder una licencia temporal, *por un período máximo de doce meses*, en tanto la compañía aérea comunitaria lleva a cabo una reorganización financiera, siempre y cuando ***no esté en riesgo la seguridad***, esa licencia temporal refleje *todos* los cambios introducidos en el certificado de operador aéreo y exista un plan realista de reconstitución financiera dentro de ese período.

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

La autoridad competente para la concesión de licencias informará a la Comisión del proceso de *evaluación* y de sus conclusiones, así como de la decisión que adopte con respecto a la situación de la licencia de explotación.

3. En caso de que no se hayan comunicado las cuentas auditadas a que se refiere el *apartado 4 del artículo 8* || en un plazo de seis meses tras la fecha de cierre de la contabilidad del ejercicio financiero anterior, la autoridad competente para la concesión de licencias solicitará a la compañía aérea comunitaria que comunique sin demora esas cuentas auditadas.

Si las cuentas auditadas no se comunican en el plazo de un mes, se revocará o suspenderá la licencia de explotación.

La autoridad competente para la concesión de licencias informará a la Comisión de esa

ausencia de comunicación de las cuentas auditadas por parte de la compañía aérea **comunitaria** en ese plazo máximo de seis meses así como de las medidas subsiguientes adoptadas.

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

Artículo 10

Decisiones sobre las licencias de explotación

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

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

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

Artículo 11

Aseguramiento obligatorio

Las compañías aéreas deberán haber *suscrito* seguros que cubran su responsabilidad en los casos de accidente, en particular con respecto a los pasajeros, el equipaje, la carga, el correo y terceros. La cobertura *del* seguro deberá satisfacer los requisitos mínimos fijados en el Reglamento (CE) nº 785/2004 *del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos*⁹, si procede.

Artículo 12

Matrícula

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en *el apartado 2 del artículo 13*, las aeronaves que utilice una compañía aérea comunitaria deberán estar matriculadas en la Comunidad. ***El Estado miembro cuya autoridad competente para la concesión de licencias sea responsable de la concesión de la licencia de explotación de la compañía aérea comunitaria podrá exigir que dichas aeronaves estén matriculadas en su registro nacional.***

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

⁹ DO L 138 de 30.4.2004, p. 1.

aeronaves que no sean las tasas de matrículas normales.

Artículo 13

Arrendamiento

1. Las empresas que soliciten la concesión de una licencia de explotación deberán disponer de una o varias aeronaves bien en propiedad, bien en régimen de arrendamiento sin tripulación.

Las compañías aéreas comunitarias dispondrán de una o varias aeronaves bien en propiedad, bien en régimen de arrendamiento sin tripulación.

Las compañías aéreas comunitarias podrán disponer de una o varias aeronaves en régimen de arrendamiento con tripulación.

2. *En casos de contratos de arrendamiento con tripulación de corta duración*, las autoridades competentes para la concesión de licencias podrán acordar excepciones al requisito de matrícula establecido en el apartado 1 del artículo 12 para hacer frente a las necesidades temporales de una compañía aérea comunitaria o en otras circunstancias excepcionales, *siempre que:*

- a) *la compañía aérea comunitaria pueda justificar dicho arrendamiento basándose en una necesidad excepcional, en cuyo caso podrá concederse la excepción por un período de hasta siete meses, que, en circunstancias excepcionales, podrá ser renovado una sola vez por un segundo período de hasta siete meses; o*
- b) *la compañía aérea comunitaria demuestre que el arrendamiento es necesario para satisfacer necesidades de capacidad estacionales que no pueden satisfacerse razonablemente mediante el arrendamiento de aeronaves matriculadas de conformidad con el apartado 1 del artículo 12, en cuyo caso podrá concederse la excepción por un período de hasta siete meses, que podrá ser renovado; o*
- c) *la compañía aérea comunitaria demuestre que el arrendamiento es necesario para superar dificultades operativas imprevistas, tales como problemas técnicos, y no resulte razonable arrendar aeronaves matriculadas de conformidad con el apartado 1 del artículo 12, en cuyo caso la excepción tendrá la duración limitada que sea estrictamente necesaria para superar las dificultades.*

Dichas excepciones estarán sujetas a la existencia de un contrato válido en el que se prevea reciprocidad en relación con el arrendamiento con tripulación entre el Estado miembro de que se trate o la Comunidad y el tercer país en el que esté matriculada la aeronave arrendada.

3. Para garantizar los niveles exigidos de seguridad, toda compañía aérea comunitaria que utilice aeronaves de otra empresa o que facilite aeronaves a otra empresa, con o sin tripulación, deberá obtener previamente la aprobación de la autoridad competente para la concesión de licencias para efectuar dicha operación. Las condiciones de la aprobación formarán parte del contrato de arrendamiento entre las partes.

4. La autoridad competente para la concesión de licencias no aprobará ningún contrato de arrendamiento de aeronaves con tripulación *o sin tripulación en relación con una compañía aérea a la que haya concedido una licencia de explotación*, a menos que dicha autoridad haya determinado y comunicado por escrito a esa compañía aérea que se cumplen

todas las normas de seguridad equivalentes a las que impone el *Derecho comunitario* aplicable.

Artículo 14

Examen de la Comisión

1. De conformidad con el procedimiento establecido en el *apartado 2 del artículo 28*, la Comisión, a solicitud de un Estado miembro o por iniciativa propia, examinará el cumplimiento de los requisitos del presente capítulo y, si resulta necesario, adoptará la decisión de suspender o revocar una licencia de explotación.

2. Para cumplir sus obligaciones con arreglo al presente artículo, la Comisión podrá recabar toda la información necesaria de las autoridades competentes para la concesión de licencias o directamente de la compañía o compañías aéreas comunitarias de que se trate en un plazo fijado por la Comisión.

Artículo 15

Derechos de defensa

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

Artículo 16

Legislación social

El Estado miembro velará por la adecuada aplicación de la legislación social comunitaria e interna en lo relativo a los empleados de una compañía aérea comunitaria que explote servicios aéreos desde una base operativa situada fuera del territorio del Estado miembro donde esa compañía aérea comunitaria tiene su centro de actividad principal.

Capítulo III

Acceso a rutas

Artículo 17

Prestación de servicios aéreos intracomunitarios

1. Las compañías aéreas comunitarias disfrutarán del ejercicio de derechos de tráfico en las rutas intracomunitarias.

2. Los Estados miembros no condicionarán el ejercicio de derechos de tráfico por parte de las compañías aéreas comunitarias a la posesión de ningún permiso o autorización. Si un Estado miembro tiene motivos para dudar de la validez de una *licencia* de explotación

expedida a una compañía aérea comunitaria, planteará el asunto a la autoridad responsable de la concesión de licencias. Los Estados miembros se abstendrán de exigir a las compañías aéreas comunitarias la presentación de documentos o información que éstas hayan facilitado ya a la autoridad responsable de la concesión de licencias.

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

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

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

6. Sin perjuicio de cualesquiera derechos vigentes concedidos con anterioridad a la entrada en vigor del presente Reglamento, y no obstante lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 847/2004¹⁰ *del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre negociación y aplicación de acuerdos de servicios de transporte aéreos entre Estados miembros y terceros países*, no se autorizará a las compañías aéreas no comunitarias ejercitar derechos de tráfico, combinar servicios aéreos o concertar acuerdos de código compartido en relación con rutas situadas íntegramente en el interior de la Comunidad, a menos que así lo permita un acuerdo celebrado por la Comunidad con un tercer país.

7. Sin perjuicio de cualesquiera derechos vigentes concedidos con anterioridad a la entrada en vigor del presente Reglamento, y no obstante lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 847/2004, no se autorizará a las compañías aéreas de terceros países el tránsito por territorio de la Comunidad a menos que el tercer país en cuestión sea Parte en el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, o haya celebrado un acuerdo a tal fin con la Comunidad.

Artículo 18

Principios generales de las obligaciones de servicio público

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

¹⁰ DO L 157 de 30.4.2004, p. 7.

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

2. En aquellos casos en que otros modos de transporte no puedan asegurar un servicio ininterrumpido con al menos dos trayectos diarios, los Estados miembros interesados podrán incluir en la obligación de servicio público la exigencia de que cualquier compañía aérea que se proponga explotar servicios en dicha ruta *garantice que explotará* dicha ruta durante un período determinado, que deberá especificarse, de conformidad con las demás condiciones de la obligación de servicio público.

3. Cuando, de conformidad con lo dispuesto en los apartados 1 y 2, se haya impuesto una obligación de servicio público, las compañías aéreas únicamente podrán hacer ventas sólo asiento en el caso de que el servicio aéreo en cuestión cumpla con todos los requisitos de la obligación de servicio público. En consecuencia, ese servicio aéreo se considerará como servicio aéreo regular.

4. Si ninguna compañía aérea hubiere iniciado o *fuere a* iniciar servicios aéreos regulares en una ruta de conformidad con las obligaciones de servicio público que se hayan establecido para dicha ruta, el Estado miembro podrá limitar el acceso a los servicios aéreos regulares en dicha ruta a una sola compañía aérea durante un período de hasta cuatro años, transcurrido el cual la situación deberá volver a estudiarse.

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

5. El derecho a explotar los servicios mencionados en el apartado 4 se ofrecerá mediante licitación pública de conformidad con el *artículo 19*, de forma individual o, cuando sea indispensable por razones operacionales, para un grupo de tales rutas a cualquier compañía comunitaria habilitada para ello.

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

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

- a) se indicarán los dos aeropuertos conectados por la ruta en cuestión;
- b) se mencionará la fecha de entrada en vigor de la obligación de servicio público; y
- c) se indicará la dirección completa en la que el Estado miembro interesado ofrecerá sin demora y gratuitamente el texto y cualquier otra información o documentación relativa a la obligación de servicio público de que se trate.

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

- a) la proporcionalidad entre la obligación prevista y las necesidades de desarrollo económico de la región interesada;

- b) la posibilidad de recurrir a otros modos de transporte y la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de transporte consideradas, en particular cuando existan servicios ferroviarios que cubran la misma ruta en un tiempo inferior a tres horas;
- c) las tarifas aéreas y las condiciones que puedan proponerse a los usuarios;
- d) el efecto combinado de todas las compañías aéreas que operen o vayan a operar en la ruta.

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

9. Se considerará *que ha expirado* la obligación de servicio público cuando no se haya operado ningún servicio de transporte aéreo regular en un período de más de 12 meses en la ruta sujeta a dicha obligación.

10. En caso de interrupción súbita *del* servicio por parte de la compañía aérea seleccionada de conformidad con el artículo 19, el Estado miembro interesado podrá, en caso de urgencia, seleccionar por mutuo acuerdo una compañía aérea distinta que opere la obligación de servicio público durante un periodo máximo de seis meses, no renovables, en las siguientes condiciones:

- a) Toda *compensación* abonada por el Estado miembro se ajustará a lo dispuesto en el *apartado 8 del artículo 19*;
- b) La selección se efectuará entre compañías aéreas comunitarias, respetando los principios de transparencia y no discriminación.

La Comisión y los Estados miembros serán informados sin demora del procedimiento de urgencia y sus motivos. A solicitud de uno o varios Estados miembros o por iniciativa propia, la Comisión podrá suspender el procedimiento conforme al procedimiento del *apartado 2 del artículo 28*, si considera que no cumple las prescripciones del presente apartado o es contrario en cualquier modo al Derecho comunitario.

Artículo 19

Procedimiento de licitación *pública* para las obligaciones de servicio público

1. La licitación pública prescrita en el *apartado 5 del artículo 18* se realizará conforme al procedimiento establecido en los apartados 2 a 11.

2. El Estado miembro interesado comunicará a la Comisión el texto íntegro del anuncio de licitación.

3. La Comisión dará a conocer la licitación mediante una nota informativa publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea. El plazo de presentación de ofertas no podrá cerrarse antes de que *transcurran* dos meses desde la fecha de publicación de dicha nota informativa. *En el supuesto* de que la licitación se refiera a una ruta cuyo acceso ya estuviera limitado a una compañía aérea de conformidad con el *apartado 4 del artículo 18*, el anuncio de licitación se publicará al menos seis meses antes del comienzo de la nueva concesión, a fin de *permitir la evaluación de la necesidad de dicha* restricción de acceso ||.

4. En la nota informativa figurarán los siguientes elementos:
 - a) Estado o Estados miembros interesados;
 - b) ruta aérea de que se trata;
 - c) *período de validez* del contrato;
 - d) dirección completa en la cual el Estado miembro pondrá a disposición de los interesados toda información o documentación relativa a la licitación pública y la obligación de servicio público;
 - e) plazo de presentación de las ofertas.
5. El Estado o Estados miembros comunicarán sin demora y gratuitamente toda la información y documentación pertinentes que soliciten los interesados en la licitación pública.
6. El anuncio de licitación y el subsiguiente contrato abarcarán, entre otros, los siguientes puntos:
 - a) Los niveles de servicio requeridos por la obligación de servicio público;
 - b) las reglas relativas a la modificación y finalización del contrato, en particular con el fin de tener en cuenta cambios imprevisibles;
 - c) *período* de validez del contrato;
 - d) sanciones en caso de incumplimiento del contrato;
 - e) parámetros objetivos y transparentes sobre cuya base se calculará, si procede, la *compensación* por ejecución de las obligaciones de servicio público.
7. El *selección de las ofertas* se efectuará lo antes posible *teniendo* en cuenta || la adecuación del servicio ofrecido, y los precios y condiciones que pueden proponerse a los usuarios, y el coste de la compensación que sea necesario aportar por el Estado o Estados miembros interesados, si fuese necesario.
8. Los Estados miembros interesados podrán *compensar* a las compañías aéreas seleccionadas en virtud del apartado 7 *por* los gastos que les ocasione el dar cumplimiento a una obligación de servicio público impuesta con arreglo al *artículo 18*. Dicha *compensación* no podrá exceder del importe necesario para cubrir los costes netos derivados de la ejecución de cada obligación de servicio público, teniendo en cuenta los correspondientes ingresos conservados por *la compañía aérea* y unos beneficios razonables.
9. La Comisión será informada sin demora de los resultados de la licitación pública y de la selección realizada mediante la oportuna notificación del Estado miembro, en la cual se hará constar lo siguiente:
 - a) número, nombres e información empresarial de los licitadores;
 - b) elementos operativos que figuren en las ofertas;
 - c) *compensaciones* solicitadas en las ofertas;

d) nombre del licitador seleccionado.

10. A petición de un Estado miembro o por iniciativa propia, la Comisión podrá pedir a los Estados miembros que le transmitan, en el plazo de un mes, toda la documentación relativa a la selección de una compañía aérea para la explotación de una obligación de servicio público. En caso de que los documentos solicitados no se transmitan en el plazo prescrito, la Comisión podrá suspender la licitación con arreglo al procedimiento del *apartado 2 del artículo 28*.

Artículo 20

Examen de las obligaciones de servicio público

1. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que las decisiones tomadas de conformidad con las disposiciones de los *artículos 18 y 19* se revisen efectivamente y, en particular, lo antes posible cuando pueda alegarse que tales decisiones han infringido *el Derecho comunitario* o las normas *internas de transposición*.

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

- a) un documento en el que se justifique la necesidad de la obligación de servicio público y su conformidad con los criterios citados en el *artículo 18*;
- b) un análisis de la economía de la región;
- c) un análisis de la proporcionalidad entre las obligaciones previstas y los objetivos de desarrollo económico;
- d) un análisis de los servicios aéreos existentes, en su caso, y de los demás *medios* de transporte disponibles que podrían considerarse *sustitutivos en relación con la imposición prevista de la obligación de prestación de servicio público*.

2. A petición de un Estado miembro que considere que, en virtud de lo dispuesto en los *artículos 18 y 19*, se esté limitando indebidamente el desarrollo de una ruta, o por iniciativa propia, la Comisión llevará a cabo una investigación y, en un plazo de seis meses tras la recepción de la solicitud, y con arreglo al procedimiento mencionado en el *apartado 2 del artículo 28* adoptará una decisión basándose en todos los factores pertinentes acerca de si deben continuar aplicándose los *artículos 18 y 19* a la ruta en cuestión.

Hasta que adopte su decisión, la Comisión podrá adoptar medidas transitorias, incluida la suspensión total o parcial de una obligación de servicio público.

Artículo 21

Distribución del tráfico entre aeropuertos y ejercicio de derechos de tráfico

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

2. Tras consultar con las compañías aéreas *y los aeropuertos interesados*, los Estados miembros podrán regular, sin que exista discriminación entre destinos situados en el interior

de la Comunidad o basada en la nacionalidad o identidad de la compañía aérea, la distribución del tráfico aéreo entre aeropuertos que reúnan las siguientes condiciones:

- a) *los aeropuertos den servicio a una misma ciudad o a una aglomeración urbana en la que todos estén situados;*
- b) *los aeropuertos estén comunicados mediante una adecuada infraestructura de transportes de modo que pueda llegarse a los mismos en el plazo de una hora mediante transporte público;* y
- c) *los aeropuertos dispongan de servicios de transporte público frecuentes, fiables y eficientes que garanticen la comunicación entre ellos y la ciudad o aglomeración urbana a la que den servicio.*

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

3. || Sin perjuicio de las normas de distribución de tráfico que se apliquen con anterioridad a la adopción del presente Reglamento, el Estado miembro interesado informará a la Comisión de su intención de regular la distribución del tráfico aéreo o modificar normas existentes de distribución del tráfico.

La Comisión examinará la aplicación de los apartados 1 y 2 y, en el plazo de seis meses desde la recepción de la oportuna solicitud, y de conformidad con el procedimiento *del apartado 2* del artículo 28, decidirá si el Estado miembro puede aplicar las medidas en cuestión.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial de la Unión Europea; las medidas no se aplicarán *en tanto no se haya publicado* la aprobación de la Comisión.

Artículo 22

Medidas de urgencia

1. No obstante lo dispuesto en los apartados 3 y 4, un Estado miembro podrá *denegar*, limitar o imponer condiciones al ejercicio de derechos de tráfico para enfrentarse con problemas repentinos de corta duración, derivados de circunstancias imprevisibles e inevitables. Dichas medidas se ajustarán a los principios de proporcionalidad y transparencia y estarán basadas en criterios objetivos y no discriminatorios.

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

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

Capítulo IV

Precios

Artículo 23

Fijación de precios

Sin perjuicio de lo dispuesto en *el artículo 25*, el presente capítulo no se aplicará a:

- a) las tarifas y fletes aéreos percibidos por compañías aéreas que no sean *compañías aéreas comunitarias*;
- b) las tarifas y fletes aéreos establecidos *en virtud de* una obligación de servicio público, conforme al capítulo III.

Artículo 24

Libertad de fijación de precios

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el *apartado 1 del artículo 18* y *el artículo 25*, las compañías aéreas de la Comunidad fijarán libremente las tarifas y fletes de los servicios aéreos intracomunitarios.
2. No obstante lo dispuesto en cualesquiera acuerdos bilaterales celebrados entre los Estados miembros, éstos no podrán incurrir en discriminación por motivos de nacionalidad o identidad de la compañía aérea al permitir a las compañías aéreas comunitarias fijar tarifas y fletes para la prestación de servicios aéreos entre su territorio y un tercer país. Quedan *sin efecto* cualesquiera *otras* restricciones *subsistentes* emanadas de acuerdos bilaterales entre Estados miembros || en materia de fijación de precios, incluidas las relativas a rutas a terceros países.



Artículo 25

Información y no discriminación

1. ***El presente artículo se aplicará a los vuelos con origen en un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro y a los vuelos contratados por una compañía aérea comunitaria con origen en un aeropuerto situado en un tercer país y con destino a un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro, a no ser que las compañías aéreas estén sujetas a las mismas obligaciones en ese tercer país.***
2. Las compañías aéreas que operen dentro de la Comunidad proporcionarán al público amplia información sobre sus tarifas y fletes aéreos ***de conformidad con los apartados 18 y 19 del artículo 2*** y las condiciones asociadas a los mismos, ***y sobre todos los impuestos aplicables, tasas obligatorias, recargos y cánones que cobran en beneficio de terceros.***

Las tarifas aéreas publicadas bajo cualquier forma (también a través de Internet), que estén destinadas directa o indirectamente a los viajeros incluirán todos los impuestos, tasas obligatorias, recargos y cánones aplicables que se conozcan en el momento de la publicación. Las tarifas aéreas no incluirán costes que no corran realmente a cargo de las compañías aéreas.

Los suplementos opcionales de precio se comunicarán de una manera clara, transparente y

sin ambigüedades al comienzo de cualquier proceso de reserva y su aceptación por el pasajero deberá efectuarse sobre una base opcional de «opt-in». Los acuerdos implícitos para aceptar tales suplementos serán nulos.

El «vendedor de billetes» debe anunciar de forma detallada todos los gastos que no forman parte de las tarifas aéreas y cuya percepción no corresponde a las compañías aéreas que operan en la Comunidad, de conformidad con la letra d) del artículo 2 del Reglamento (CE) n° 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora.¹¹

3. Las compañías aéreas *permitirán el acceso a* sus tarifas sin incurrir en discriminación por causa de nacionalidad o lugar de residencia del pasajero ni en función del lugar de establecimiento de la agencia de viajes en el interior de la Comunidad.

Las compañías aéreas no impondrán reglas a los pasajeros y agencias de viajes que, en la práctica, limiten su acceso libre e igualitario a las tarifas aéreas.

4. *En cumplimiento de las obligaciones previstas en los apartados 2 y 3, las compañías aéreas anunciarán sus tarifas para pasajeros y flete y las condiciones asociadas, así como todos los impuestos, tasas y cánones aplicables que perciben en beneficio de terceros, haciendo uso de las categorías siguientes:*

- *impuestos, otras tasas y contribuciones percibidas por los Estados,*
 - *tasas, contribuciones, cánones y otros gastos percibidos en beneficio de las aerolíneas,*
 - *tasas, contribuciones, cánones y otros gastos percibidos en beneficio de la empresa gestora del aeropuerto.*
5. *Deberá proporcionarse a los consumidores un desglose de cualquier impuesto, canon o tasa añadido al precio del billete.*

Artículo 26

Transparencia de los costes

Cuando los costes de aeropuerto o de seguridad a bordo estén incluidos en el precio del billete de avión, estos costes se desglosarán en el billete por separado o se comunicarán al pasajero por otros medios. Los impuestos y tasas de seguridad, ya sean recaudados por Estados miembros o por compañías o entidades aéreas, deberán ser transparentes y utilizarse exclusivamente para hacer frente a los costes de aeropuerto o de seguridad a bordo de la aeronave.

Artículo 27

Multas

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

¹¹ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

Capítulo V

Disposiciones finales

Artículo 28

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un Comité.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE¹², observando lo dispuesto en su artículo 8.

||

Artículo 29

Cooperación y derecho a recabar información

1. Los Estados miembros y la Comisión cooperarán en la aplicación y ***control de la ejecución*** del presente Reglamento.
2. *En el cumplimiento de sus obligaciones derivadas del presente Reglamento*, la Comisión podrá recabar toda la información necesaria de los Estados miembros, que también garantizarán que las compañías aéreas a las que sus autoridades competentes hayan concedido una licencia proporcionen la *información oportuna*.
3. Los Estados miembros || adoptarán las medidas necesarias conforme a su *normativa interna* para garantizar la debida confidencialidad de la información que reciban en aplicación del presente Reglamento.

Artículo 30

Derogación

Quedan derogados los *Reglamentos* (CEE) n° 2407/92, n° 2408/92 y n° 2409/92.

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

Artículo 31

Entrada en vigor

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

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

Hecho en, █

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

Por el Consejo

El Presidente

ANEXO I

Información que deberá facilitarse en el contexto de los artículos 5 y 8

1. Información que deberá facilitarse, desde el punto de vista de la capacidad financiera, al presentar la primera solicitud de licencia.
 - 1.1. Los documentos financieros y contables internos más recientes y, si se dispone de ellas, las cuentas revisadas correspondientes al ejercicio financiero precedente.
 - 1.2. Una previsión de balance, con la cuenta de pérdidas y ganancias para los tres años siguientes.
 - 1.3. La base de cálculo de *los gastos e ingresos* previstos para conceptos como el combustible, tarifas y *fletes*, salarios, mantenimiento, amortización, fluctuaciones de los tipos de cambio, tasas de aeropuerto, seguros, etc. Previsiones de tráfico y de ingresos.
 - 1.4. Detalle de los costes iniciales previstos en el período que medie entre la presentación de la solicitud y el comienzo de la explotación, y explicación sobre el modo en que se pretende financiar dichos costes.
 - 1.5. Detalle de las fuentes de financiación presentes y previstas.
 - 1.6. Detalle de los accionistas, con indicación de la nacionalidad y el tipo de acciones que posean, así como los estatutos de la sociedad. Si la compañía forma parte de un grupo de empresas, deberá facilitarse información sobre la relación entre ellas.
 - 1.7. El movimiento de tesorería previsto y los planes de liquidez para los tres primeros años de explotación.
 - 1.8. Detalle de la financiación de la compra o el arrendamiento de aeronaves, *incluidas las estipulaciones contractuales* si se trata de un contrato de arrendamiento.
2. Información que se facilitará para la evaluación permanente de la capacidad financiera de los titulares de licencias que tengan previsto efectuar una modificación de sus estructuras o de sus actividades que tenga una incidencia importante en su situación financiera.
 - 2.1. Si fuere necesario, los documentos financieros y contables internos más recientes y las cuentas revisadas del ejercicio financiero precedente.
 - 2.2. Detalles precisos de todas las modificaciones propuestas, por ejemplo cambio del tipo de servicios, proyectos de adquisición o fusión, modificaciones del capital en acciones, cambios de accionistas, etc.
 - 2.3. Una previsión de balance, con la cuenta de pérdidas y ganancias prevista para el ejercicio financiero en curso, en la que figuren todos los cambios de estructura o de actividades previstos que tengan una incidencia significativa en la situación financiera.
 - 2.4. Los gastos e ingresos realizados y previstos para conceptos como el combustible, tarifas y *fletes*, salarios, mantenimiento, amortización, fluctuaciones de los tipos de cambio, tasas de aeropuerto, seguros, etc. Previsiones de tráfico y de ingresos.

- 2.5. El movimiento de tesorería y los planes de liquidez para el año siguiente, en los que consten todos los cambios de la estructura o de las actividades *previstos* que tengan una incidencia significativa en la situación financiera.
- 2.6. Detalle de la financiación de la compra o el arrendamiento de aeronaves, *incluidas las estipulaciones contractuales* si se trata de un contrato de arrendamiento.
3. Información que se facilitará para la evaluación permanente de la capacidad financiera de los titulares de licencias existentes.
 - 3.1. Cuentas revisadas, a más tardar seis meses después de finalizar el ejercicio correspondiente y, si fuere necesario, el balance de gestión interna más reciente.
 - 3.2. Previsión de balance, con la cuenta de pérdidas y ganancias prevista para el año siguiente.
 - 3.3. Los gastos e ingresos realizados y previstos para conceptos como el combustible, tarifas y *fletes*, salarios, mantenimiento, amortización, fluctuaciones de los tipos de cambio, tasas de aeropuerto, seguros, etc. Previsiones de tráfico y de ingresos.
 - 3.4. El movimiento de tesorería y los planes de liquidez para el año siguiente.

■

ANEXO II

TABLA DE CORRESPONDENCIAS

Reglamento (CEE) n° 2407/92	El presente Reglamento
Artículo 1.1	Artículo 1
Artículo 1.2	Artículo 3.3
Artículo 2	Artículo 2
Artículo 3.1	Artículo 3.2
Artículo 3.2	Artículo 3.1 <i>párrafo segundo</i>
Artículo 3.3	Artículo 3.1 <i>párrafo primero</i>
Artículo 4.1	Artículo 4.1
Artículo 4.2	Artículo 4 <i>letra f)</i>
Artículo 4.3	-
Artículo 4.4	Artículo 4 <i>letra f)</i>
Artículo 4.5	Artículo 8.1 <i>párrafo segundo</i>
Artículo 5.1	Artículo 5.1
Artículo 5.2	Artículo 5.2
Artículo 5.3	Artículo 8.5
Artículo 5.4	Artículo 8.6
Artículo 5.5	Artículo 9.1
Artículo 5.6	Artículo 8.4
Artículo 5.7	Artículo 5.3 y 8.8
Artículo 6	Artículo 7
Artículo 7	Artículo 11
Artículo 8.1	Artículo 13.1
Artículo 8.2	Artículo 12.1
Artículo 8.3	Artículo 13.2
Artículo 8.4	Artículo 12.2
Artículo 9	Artículo 6
Artículo 10.1	Artículo 13.3
Artículo 10.2	Artículo 13.4
Artículo 11.1	Artículo 8.1
Artículo 11.2	Artículo 8.3
Artículo 11.3	Artículo 8.7
Artículo 12	Artículos 9.2 – 9.4
Artículo 13.1	Artículo 10.2
Artículo 13.2	Artículo 10.1
Artículo 13.3	-
Artículo 13.4	Artículo 10.3
Artículo 14	Artículo 14
Artículo 15	-
Artículo 16	-
Artículo 17	-
Artículo 18.1	<i>Artículo 29.1</i>
Artículo 18.2	<i>Artículo 29.3</i>
Artículo 19	-
ANEXO	ANEXO I

Reglamento (CEE) n° 2408/92	El presente Reglamento
-----------------------------	------------------------

Artículo 1.1	Artículo 1
Artículo 1.2	Artículo 1.2
Artículo 1.3	Artículo 1.3
Artículo 1.4	-
Artículo 2	Artículo 2
Artículo 3.1	Artículo 17.1 y 17.2
Artículo 3.2	-
Artículo 3.3	-
Artículo 3.4	-
Artículo 4 .1 letra a)	<i>Artículo 18.1</i>
Artículo 4.1 letra b)	<i>Artículo 18.6</i>
Artículo 4.1 letra c)	<i>Artículo 18.2</i>
Artículo 4.1 letra d)	<i>Artículo 18.4</i>
-	<i>Artículo 19.1</i>
-	<i>Artículo 19.2</i>
-	<i>Artículo 19.3</i>
-	<i>Artículo 19.4</i>
-	<i>Artículo 19.5</i>
Artículo 4.1 letra e)	<i>Artículo 19.6</i>
Artículo 4.1 letra f)	<i>Artículo 19.7</i>
Artículo 4.1 letra g)	-
Artículo 4.1 letra h)	<i>Artículo 19.8</i>
-	<i>Artículo 19.9</i>
-	<i>Artículo 19.10</i>
Artículo 4.1 letra i)	<i>Artículo 20.1</i>
Artículo 4.1 letra j)	<i>Artículo 18.3</i>
Artículo 4.1 letra k)	-
Artículo 4.2	-
Artículo 4.3	<i>Artículo 20.2</i>
Artículo 4.4	-
Artículo 5	-
Artículo 6.1 y 6.2	-
Artículo 7	<i>Artículo 17.3 – 17.6</i>
Artículo 8.1	<i>Artículo 21.2</i>
Artículo 8.2	<i>Artículo 21.1</i>
Artículo 8.3	<i>Artículo 21.3</i>
Artículo 8.4	-
Artículo 8.5	-
Artículo 9.1	-
Artículo 9.2	-
Artículo 9.3	-
Artículo 9.4	-
Artículo 9.5	<i>Artículo 22</i>
Artículo 9.6	-
Artículo 9.7	-
Artículo 9.8	-
Artículo 10	-
Artículo 11	<i>Artículo 28</i>
Artículo 12.1	<i>Artículo 29.2</i>

Artículo 12.2	-
Artículo 13	-
Artículo 14.1	<i>Artículo 29.1</i>
Artículo 14.2	<i>Artículo 29.3</i>
Artículo 15	-
Artículo 16	-
ANEXO I	-
ANEXO II	-
ANEXO III	-
-	

Reglamento (CEE) n° 2409/92	El presente Reglamento
Artículo 1.1	Artículo 1
Artículo 1.2	<i>Artículo 23</i>
Artículo 1.3	
Artículo 2	Artículo 2
Artículo 3	-
Artículo 4	<i>Artículo 25</i>
Artículo 5.1	<i>Artículo 24</i>
Artículo 5.2	-
Artículo 5.3	-
Artículo 5.4	-
Artículo 6	-
Artículo 7	-
Artículo 8	-
Artículo 9	-
Artículo 10.1	<i>Artículo 29.1</i>
Artículo 10.2	<i>Artículo 29.3</i>
Artículo 11	-
Artículo 12	-
-	<i>Artículo 30</i>
-	<i>Artículo 31</i>