



Bruxelles, 13.3.2020
COM(2020) 111 final

2020/0042 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 95/93 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Regulamentul (CEE) nr. 95/93¹ stabilește normele de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile Uniunii. Articolul 10 conține o regulă de tipul „folosești sau pierzi” (*use-it-or-lose-it*), conform căreia transportatorii aerieni trebuie să utilizeze cel puțin 80 % din sloturile alocate într-o anumită perioadă de planificare orară (vară sau iarnă) pentru a-și păstra prioritatea în ceea ce privește alocarea aceleiași serii de sloturi în perioada de planificare orară corespunzătoare a anului următor (așa-numitele „drepturi dobândite”).

Epidemia cauzată de virusul SARS-CoV-2 are un impact puternic asupra transportatorilor aerieni și a condus la o scădere semnificativă a traficului aerian la nivel mondial de la începutul anului 2020. Pentru transportatorii aerieni europeni, acest impact a devenit evident pentru prima dată în ianuarie 2020, în cazul zborurilor spre și dinspre Republica Populară Chineză și Regiunea Administrativă Specială Hong Kong a Republicii Populare Chineze, dar răspândirea virusului începând din ianuarie 2020 a condus la o deteriorare mai generalizată, care a inclus și Europa. Este imposibil de prezis evoluția ulterioară a epidemiei sau durata impactului acesteia.

Cu toate acestea, având în vedere scăderea cererii din partea pasagerilor, transportatorii aerieni au început deja și continuă să anuleze zboruri care, pentru perioadele de planificare orară din iarna 2019-2020 și din vara 2020, vor conduce la o utilizare a sloturilor sub pragul de 80 % impus de regulament.

După o creștere medie anuală cu 3,3 % a numărului de pasageri în Europa între 2009 și 2019, Eurocontrol a indicat o scădere cu 10 % a numărului de zboruri în primele două săptămâni ale lunii martie 2020, comparativ cu aceeași perioadă din 2019. Având în vedere scăderea cererii, cauzată de criză, majoritatea transportatorilor aerieni europeni rețin aeronavele la sol. Acest lucru sugerează că scăderea numărului de zboruri va fi susținută. Tendința negativă față de anul precedent se extinde și la sezonul de vară, în cazul căruia, potrivit IATA, transportatorii aerieni se confruntă cu o scădere de 40-60 %, față de anul precedent, a rezervărilor anticipate pentru perioada martie-iunie 2020 în ceea ce privește rutele cu alte destinații decât Italia, aceasta având un impact oarecum mai mare asupra zborurilor pe distanțe scurte decât asupra zborurilor pe distanțe lungi. Rezervările pe rutele cu destinația Italia au scăzut cu peste 50 % la începutul lunii martie 2020, cu factori de încărcare reduși până la 40 %.

La rândul lor, aeroporturile europene prognozează o pierdere de 67 de milioane de pasageri în primul trimestru al anului 2020. Acest fenomen afectează grav transportul aerian din întreaga Uniune.

Pe baza informațiilor puse în prezent la dispoziție de Eurocontrol, de transportatorii aerieni și de aeroporturi, este rezonabil să se presupună că situația actuală, caracterizată printr-o scădere excepțională a cererii, va acoperi cel puțin lunile martie, aprilie, mai și iunie 2020.

Regulamentul privind sloturile prevede însă că pentru a garanta alocarea acelorași sloturi pentru același sezon al anului următor, transportatorii aerieni sunt obligați să utilizeze sloturile

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

cel puțin 80 % din timp în perioada de planificare orară pentru care le-au fost alocate. Dacă nu se ia nicio măsură care să neutralizeze, în scopul acestui calcul, efectele circumstanțelor actuale, este posibil ca transportatorii aerieni să opereze multe zboruri cu factori de încărcare foarte mici pentru a-și proteja drepturile dobândite, agravând astfel pierderile financiare și provocând un impact negativ asupra mediului.

În conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 95/93, coordonatorul de sloturi este singura persoană responsabilă cu alocarea sloturilor și el este obligat să acționeze în conformitate cu regulamentul [articolul 4 alineatul (5)]. În ceea ce privește sarcina de alocare a sloturilor, coordonatorii sunt independenți și nu primesc instrucțiuni de la nicio parte.

Ținând cont de circumstanțele descrise mai sus, Regulamentul (CEE) nr. 95/93 trebuie modificat pentru a proteja drepturile dobândite ale transportatorilor aerieni referitoare la sloturile neutilizate în perioada în care piața aviației este cel mai afectată de epidemia de SARS-CoV-2. Perioada propusă acoperă intervalul de patru luni dintre martie 2020 și iunie 2020 pentru toate zborurile. În plus, având în vedere că impactul sever al epidemiei de SARS-CoV-2 a devenit evident mai întâi în Republica Populară Chineză și în Regiunea Administrativă Specială Hong Kong a Republicii Populare Chineze, se propune protejarea pe o perioadă mai lungă a drepturilor dobândite în legătură cu sloturi utilizate pentru servicii aeriene spre și dinspre acele piețe. Perioada suplimentară începe la 23 ianuarie 2020, data la care primul aeroport din Republica Populară Chineză a fost închis de autorități.

Această modificare ar urma să ia forma unei reguli conform căreia coordonatorii consideră că sloturile alocate pentru respectivele perioade de referință au fost exploatate. Această regulă ar urma să atenueze efectele crizei actuale și să ofere securitate juridică transportatorilor aerieni în privința părților relevante din perioadele de planificare orară. Toate sloturile eliberate de transportatorii aerieni ca urmare a aplicării acestei reguli ar putea fi realocate de coordonatori în funcție de necesități. Prin natura sa, orice astfel de realocare ar avea doar un caracter ad-hoc și nu ar afecta poziția transportatorilor, deoarece, în conformitate cu regula propusă, s-ar considera că aceștia au exploatat sloturile în cauză.

Natura circumstanțelor actuale face dificilă prezicerea cu vreun grad de certitudine a momentului în care situația sănătății publice va reveni la normal și consumatorii își vor recâștiga încrederea. Într-adevăr, extinderea măsurii propuse la întregul sezon de vară 2020 (care se încheie la 24 octombrie 2020) ar putea fi disproporționată față de obiectivul clar definit, în cazul în care, între timp, situația revine la normal. Din acest motiv, se propune să se confere Comisiei competența de a prelungi, prin acte delegate, perioada în care sunt aplicabile măsurile, dacă acest lucru va fi necesar. Comisia va trebui să își bazeze aceste decizii pe ultimele informații disponibile, publicate de Administratorul de rețea al UE în cadrul Organizației Europene pentru Siguranța Navigației Aeriene („Eurocontrol”), precum și pe avizele științifice relevante.

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

Regulamentul (CEE) nr. 95/93 nu abordează problemele cu care se confruntă transportatorii din cauza epidemiei de SARS-CoV-2, în ceea ce privește posibilitățile acestora de a-și păstra sloturile pentru următoarele perioade de planificare orară. Prin urmare, regulamentul trebuie modificat pentru a atenua efectele crizei actuale, a oferi securitate juridică transportatorilor aerieni și a menține unitatea sistemului european de alocare a sloturilor.

- **Coerența cu alte domenii de politică ale Uniunii**

Funcționarea efectivă a pieței interne din domeniul aviației și serviciilor conexe depinde de performanța economică a transportatorilor aerieni. Consecințele economice negative ale epidemiei actuale de SARS-CoV-2 asupra transportatorilor aerieni ar putea pune în pericol sănătatea financiară a acestora și ar putea avea efecte negative grave asupra sistemului de transport și asupra economiei în ansamblu. Modificarea Regulamentului privind sloturile pentru a răspunde preocupării actuale majore a transportatorilor aerieni este de cea mai mare importanță.

Măsura vine de asemenea în sprijinul unui obiectiv important de sustenabilitate, întrucât ea elimină motivația transportatorilor aerieni de a opera zboruri cu factori de încărcare scăzuți, doar pentru a-și proteja sloturile.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

- **Temei juridic**

Prezenta inițiativă are la bază articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Această dispoziție permite adoptarea tuturor dispozițiilor adecvate pentru transportul aerian și a servit deja ca bază pentru adoptarea Regulamentului (CEE) nr. 95/93.

- **Subsidiaritate (în cazul competenței neexclusive)**

Obiectivele propunerii nu pot fi realizate într-o măsură suficientă de către statele membre, din următoarele motive. Regulamentul (CEE) nr. 95/93 nu permite statelor membre ca, din motive precum cele în cauză, să oblige coordonatorii să considere exploatare sloturile neutilizate. Acest obiectiv poate fi îndeplinit numai printr-o modificare a regulamentulului însuși de către Uniune.

- **Proporționalitate**

Propunerea nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului de atenuare a impactului actualei epidemii de SARS-CoV-2 în scopul funcționării Regulamentului (CEE) nr. 95/93. Măsura propusă este deci proporționată, inclusiv în ceea ce privește aplicarea sa în timp pentru diferitele tipuri de destinații.

- **Alegerea instrumentului**

Pentru a-și atinge obiectivul, instrumentul juridic trebuie să aibă o aplicare directă și generală, în același fel ca Regulamentul (CEE) nr. 95/93 însuși. Prin urmare, instrumentul legislativ adecvat este un regulament.

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

- **Evaluări ex-post/verificări ale adecvării legislației existente**

Aceasta este o măsură urgentă declanșată de izbucnirea bruscă și imprevizibilă a epidemiei cauzate de virusul SARS-CoV-2 și de răspândirea ulterioară a bolii Covid-19. Din acest motiv, măsura nu este relevantă pentru programul privind o reglementare adecvată și nu s-a efectuat o evaluare ex post.

Cu toate acestea, măsura este similară, ca domeniu de aplicare și efect, cu modificări anterioare ale Regulamentului (CEE) nr. 95/93, provocate de alte situații de urgență. Printre acestea se numără măsurile luate:

- în 2002, în urma atacurilor teroriste din 11 septembrie [Regulamentul (CE) nr. 894/2002];
- în 2003, în urma războiului din Irak și a epidemiei de sindrom respirator acut sever (*Severe Acute Respiratory Syndrome*, SARS) [Regulamentul (CE) nr. 1554/2003] și
- în 2009, în plină criză financiară mondială [Regulamentul (CE) nr. 545/2009].

- **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 (CEE) nr. 95/93.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Așa cum s-a explicat, nu a fost posibilă o colectare adecvată a expertizei, din cauza caracterului urgent al situației. Comisia a profitat însă de experiența acumulată prin aplicarea Regulamentului (CEE) nr. 95/93, inclusiv a modificărilor la acesta, în a căror elaborare au fost incluse și consultări cu experți.

- **Evaluarea impactului**

Ținând cont de caracterul urgent al situației, nu a fost efectuată o evaluare a impactului. Măsura este similară, ca domeniu de aplicare și efect, cu modificări anterioare ale Regulamentului (CEE) nr. 95/93, provocate de alte situații de urgență. Măsura este concepută atât pentru a atenua pierderile financiare suferite de transportatorii aerieni ca urmare a aplicării regulii „folosești sau pierzi”, cât și pentru a reduce impactul negativ asupra mediului.

- **Drepturi fundamentale**

Nu se aplică.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Nu se aplică.

5. ALTE ELEMENTE

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

Măsura nu include nicio modalitate de monitorizare sau raportare specifică, însă Comisia trebuie să fie obligată să urmărească evoluția epidemiei de SARS-CoV-2, precum și impactul acesteia asupra transportului aerian și, dacă este necesar, trebuie să fie împuternicită să adopte un act delegat de prelungire a perioadelor de timp vizate de măsură.

- **Explicații detaliate referitoare la prevederile specifice ale propunerii**

Articolul 10a este înlocuit cu un nou articol, pentru a obliga coordonatorii ca, în scopul evaluării cumulării de drepturi dobândite, să considere că sloturile alocate pentru perioada cuprinsă între 1 martie 2020 și 30 iunie 2020 au fost exploatate de transportatorul aerian căruia îi fuseseră inițial alocate. În ceea ce privește sloturile utilizate pentru zborurile între UE

și Republica Populară Chineză sau între UE și Regiunea Administrativă Specială Hong Kong a Republicii Populare Chineze, a fost inclusă o perioadă suplimentară, anterioară (începând cu 23 ianuarie 2020). Pentru cazurile ulterioare intrării în aplicare a regulamentului propus, condiția este ca aceste sloturi să fie returnate coordonatorului de sloturi. Sloturile returnate, care sunt apoi realocate altor transportatori aerieni, nu ar urma să fie eligibile pentru cumularea de drepturi dobândite de către transportatorul aerian care le exploatează.

Articolul 10a împuternicește, de asemenea, Comisia să adopte acte delegate în cazul în care criza legată de epidemia de SARS-CoV-2 nu este rezolvată și continuă să aibă un impact negativ asupra transportului aerian, inclusiv asupra cumulării de drepturi dobândite privind sloturile. Având în vedere evoluția rapidă a epidemiei, este necesar ca actele delegate să fie adoptate printr-o procedură de urgență.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 95/93 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare

(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 European²,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor³,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Epidemia de COVID-19, boală cauzată de coronavirusul 2 al sindromului respirator acut sever (SARS-CoV-2), a condus la o scădere bruscă a traficului aerian provocată de scăderea semnificativă a cererii și de măsurile directe luate de statele membre, precum și de țările terțe, în vederea limitării răspândirii epidemiei. Impactul puternic care a urmat a fost resimțit de transportatorii aerieni începând deja din ianuarie 2020 în ceea ce privește Republica Populară Chineză și Regiunea Administrativă Specială Hong Kong a Republicii Populare Chineze; acest impact s-a generalizat de la 1 martie 2020 și este susceptibil să afecteze cel puțin două perioade de planificare orară, și anume iarna 2019/2020 și vara 2020.
- (2) Aceste circumstanțe sunt independente de voința transportatorilor aerieni, iar ulterioara anulare voluntară sau obligatorie a serviciilor aeriene de către transportatorii aerieni este un răspuns necesar sau legitim la aceste circumstanțe. Merită remarcat faptul că anulările voluntare protejează sănătatea financiară a transportatorilor aerieni și permit evitarea impactului asupra mediului, avut de zborurile goale sau aproape goale, operate doar cu scopul menținerii sloturilor orare corespunzătoare.
- (3) Cifrele publicate de Administratorul de rețea al UE în cadrul Organizației Europene pentru Siguranța Navigației Aeriene („Eurocontrol”) indică o scădere a traficului aerian de ordinul a 10 % pentru regiunea europeană în prima jumătate a lunii martie 2020, față de aceeași perioadă a anului precedent. Transportatorii aerieni au raportat scăderi masive ale rezervărilor anticipate și implementează anulări semnificative de

² JO C , , p. .

³ JO C , , p. .

zboruri în perioadele de planificare orară din iarna 2019-2020 și vara 2020 ca rezultat al epidemiei.

- (4) În temeiul articolului 8 alineatul (2) coroborat cu articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului, dacă un transportator aerian nu exploatează 80 % dintr-o serie de sloturi care i-a fost alocată pe un aeroport coordonat, acest lucru pune în pericol prioritatea istorică a acestor sloturi.
- (5) Articolul 10 alineatul (4) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 le permite coordonatorilor de sloturi ca, în scopul calculării priorității istorice, să nu țină cont de neexploatarea sloturilor aeroportuare pentru perioadele în care transportatorul aerian nu este în măsură să opereze serviciile aeriene planificate, de exemplu din cauza închiderii unor aeroporturi. Cu toate acestea, articolul sus-menționat nu abordează situații precum epidemia de SARS-CoV-2. Prin urmare, este oportun să se adopte o măsură corespunzătoare.
- (6) Luând în considerare rezervările anticipate cunoscute și previziunile epidemiologice, se poate preconiza, în acest moment, în mod rezonabil că în perioada cuprinsă între 1 martie 2020 și cel puțin 30 iunie 2020 vor avea loc un număr semnificativ de anulări imputabile epidemiei de SARS-CoV-2. Neutilizarea sloturilor alocate pentru această perioadă nu ar trebui să implice pierderea de către transportatorii aerieni a priorității lor istorice, de care ar beneficia altminteri. Este prin urmare necesară definirea condițiilor în care sloturile neexploatate trebuie considerate sloturi exploatare în acest sens, în ceea ce privește sezonul următor corespunzător.
- (7) Sloturile pe aeroporturile coordonate constituie o resursă economică valoroasă. În pofida scăderii generale a traficului aerian, anularea serviciilor aeriene nu ar trebui să împiedice utilizarea sloturilor aeroportuare de către alți transportatori aerieni care ar putea dori să le utilizeze în mod temporar, fără ca acest lucru să conducă la cumularea de drepturi dobândite. Prin urmare, sloturile trebuie returnate coordonatorului fără întârziere atunci când nu sunt utilizate de transportatorul aerian cărui i-au fost alocate.
- (8) Evoluția ulterioară a SARS-CoV-2 și impactul său ulterior asupra transportatorilor aerieni sunt dificil de prevăzut. Comisia trebuie să analizeze fără întrerupere impactul SARS-CoV-2 asupra sectorului transportului aerian, iar Uniunea trebuie 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.
- (9) Pentru a extinde, dacă este necesar și justificat, măsurile prevăzute de prezentul regulament, Comisiei trebuie să i se delege competența de a adopta acte, în conformitate cu articolul 290 din TFUE, pentru a modifica prezentul regulament în vederea prelungirii perioadei de aplicare a măsurilor avute în vedere de prezentul regulament. 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 legiferare. 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.
- (10) Având în vedere urgența impusă de circumstanțele excepționale care justifică măsurile propuse, 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.

- (11) 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 (CEE) nr. 95/93 se modifică după cum urmează:

- (1) Articolul 10a se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 10a

(1) În sensul articolului 8 alineatul (2) și al articolului 10 alineatul (2), coordonatorii trebuie să considere că sloturile alocate pentru perioada cuprinsă între 1 martie 2020 și 30 iunie 2020 au fost exploatate de transportatorul aerian căruia îi fuseseră alocate inițial.

(2) În sensul articolului 8 alineatul (2) și al articolului 10 alineatul (2), coordonatorii trebuie să considere că sloturile alocate pentru perioada cuprinsă între 23 ianuarie 2020 și 29 februarie 2020 au fost exploatate de transportatorul aerian căruia îi fuseseră alocate inițial, în măsura în care este vorba despre servicii aeriene între aeroporturi din Uniunea Europeană și aeroporturi fie din Republica Populară Chineză, fie din Regiunea Administrativă Specială Hong Kong a Republicii Populare Chineze.

(3) În ceea ce privește sloturile a căror dată depășește cu peste o săptămână data intrării în aplicare a prezentului regulament, alineatul (1) se aplică numai dacă sloturile neutilizate în cauză au fost puse la dispoziția coordonatorului pentru a fi realocate altor transportatori aerieni.

(4) Atunci când, pe baza cifrelor publicate de Administratorul de rețea al UE în cadrul Organizației Europene pentru Siguranța Navigației Aeriene („Eurocontrol”), Comisia constată, pe de o parte, că reducerea nivelului de trafic aerian persistă în comparație cu nivelul din perioada corespunzătoare a anului precedent și că este posibil ca ea să continue, iar, pe de altă parte, că pe baza celor mai bune date științifice disponibile această situație este rezultatul impactului epidemiei de SARS-CoV-2, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 12a pentru a modifica în mod corespunzător perioada specificată la alineatul (1).

(5) Comisia monitorizează în permanență situația în lumina criteriilor stabilite la alineatul (4). Pe baza informațiilor de care dispune, Comisia prezintă un raport de sinteză cu privire la această chestiune până la 15 aprilie 2020. Dacă este necesar, ea adoptă în cel mai scurt timp posibil actul delegat prevăzut la alineatul (4).

(6) Atunci când, în cazul unui impact prelungit al SARS-CoV-2 asupra sectorului transportului aerian din Uniunea Europeană, motive de urgență imperative impun acest lucru, actelor delegate adoptate în temeiul prezentului articol li se aplică procedura prevăzută la articolul 12b.”

- (2) Se introduc articole 12a și 12b, după cum urmează:

„Articolul 12a

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 articolul 10a 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 10a 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 niciunui act delegat aflat 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 din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.
- (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 10a 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 12b

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 12a alineatul (6). Într-un astfel de caz, Comisia abrogă actul imediat ce Parlamentul European sau Consiliul își notifică decizia de a formula obiecții.”

Articolul 2

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*