



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 18.7.2006
COM(2006) 396 τελικό

2006/0130 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα
(Αναδιατύπωση)**

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

{SEK(2006) 943}
{SEK(2006) 976}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1) ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης**

Το πλαίσιο ελευθέρωσης που διαμορφώθηκε με τους κανονισμούς (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, 2408/92 και 2409/92 – την "τρίτη δέσμη μέτρων" της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών – συνέτεινε στο μετασχηματισμό των αεροπορικών μεταφορών ώστε να καταστούν αποδοτικότερες και πιο προσιτές από οικονομική άποψη. Η πείρα όμως της τελευταίας δεκαετίας έδειξε ότι ορισμένα μέτρα της τρίτης δέσμης είτε δεν εφαρμόζονται σωστά είτε πρέπει να αποσαφηνιστούν ή να αναθεωρηθούν. Η αποκλίνουσα εφαρμογή και ερμηνεία των τριών κανονισμών στα κράτη μέλη και η ανάγκη αποσαφήνισης απαιτούν να αναθεωρηθούν οι κανονισμοί, ώστε να εξασφαλισθούν πραγματικά ισότιμοι όροι για όλες τις αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ. Σκοπός της αναθεώρησης της τρίτης δέσμης μέτρων είναι να αυξηθεί η απόδοση της αγοράς και να βελτιωθεί η ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών και η προστασία των επιβατών.

- **Γενικό πλαίσιο**

Στις 23 Ιουλίου 1992, το τελικό στάδιο ελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών στην Κοινότητα ολοκληρώθηκε με την έκδοση των τριών κανονισμών του Συμβουλίου – αριθ. 2407/92, 2408/92 και 2409/92 – γνωστών ως "τρίτη δέσμη μέτρων". Προηγήθηκαν της δέσμης αυτής η "πρώτη δέσμη" που εκδόθηκε το Δεκέμβριο του 1987 και η "δεύτερη δέσμη" τον Ιούνιο του 1990.

Μετά από δέκα και πλέον χρόνια από την έναρξη ισχύος της, η τρίτη δέσμη μέτρων έχει εκπληρώσει σε μεγάλο βαθμό την αποστολή της, διότι επέτρεψε την χωρίς προηγούμενο εξάπλωση των αερομεταφορών στην Ευρώπη. Τα παλιά μονοπώλια σαρώθηκαν, καθιερώθηκαν οι ενδοκοινοτικές ενδομεταφορές και εντάθηκε ο ανταγωνισμός σε όλες τις αγορές προς όφελος των καταναλωτών.

Παρά την επιτυχία αυτή, οι περισσότερες αεροπορικές εταιρείες της Κοινότητας εξακολουθούν να πάσχουν από πλεονασματική μεταφορική ικανότητα και από την υπερβολική κατάτμηση της αγοράς. Η ανομοιογενής εφαρμογή της τρίτης δέσμης στα κράτη μέλη και οι χρονίζοντες περιορισμοί στις ενδοκοινοτικές αεροπορικές γραμμές έχουν τις εξής συνέπειες:

ο Μη ισότιμοι όροι: η απόδοση της αγοράς θίγεται από τη νόθευση του ανταγωνισμού (π.χ. ποικίλου βαθμού εφαρμογή των απαιτήσεων για την άδεια εκμετάλλευσης, διακρίσεις μεταξύ αερομεταφορέων της ΕΕ για λόγους εθνικότητας, μεροληπτική μεταχείριση στις διαδρομές προς τρίτες χώρες, κλπ.).

ο Ανομοιογενής εφαρμογή των κανόνων που διέπουν τη μίσθωση αεροσκαφών με το πλήρωμά τους από τρίτες χώρες, η οποία επέφερε νόθευση του ανταγωνισμού και κοινωνικές επιπτώσεις.

ο Οι επιβάτες δεν αποκομίζουν πλήρως τα οφέλη της εσωτερικής αγοράς εξαιτίας της αδιαφάνειας που επικρατεί όσον αφορά τις τιμές ή τις μεροληπτικές πρακτικές

βάσει του τύπου διαμονής.

- **Υπάρχουσες διατάξεις στο πεδίο της πρότασης**

Η πρόταση αποβλέπει στην αναθεώρηση και την κωδικοποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, 2408/92 και 2409/92.

- **Συνοχή με άλλες πολιτικές και στόχους της Ένωσης**

Η πρόταση ενισχύει την εσωτερική αγορά διότι προωθεί την ενοποίηση της αγοράς και δημιουργεί κατά τον τρόπο αυτό ανταγωνιστικότερο περιβάλλον, μέσα στο οποίο οι Ευρωπαίοι αερομεταφορείς μπορούν να αντιμετωπίσουν τους διεθνείς ανταγωνιστές τους. Συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων της στρατηγικής της Λισαβόνας για αύξηση της ανταγωνιστικότητας στην Ευρώπη.

Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε στην απλούστευση και την κωδικοποίηση του περιεχομένου των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, 2408/92 και 2409/92. Αυτό συμβαδίζει άλλωστε με τη δέσμευση της Επιτροπής να απλουστεύσει το περιεχόμενο του κεκτημένου, να το επικαιροποιήσει και να μετριάσει τον όγκο του.

Ορισμένες από τις προτεινόμενες αλλαγές θα έχουν ίσως αντίκτυπο στο περιβάλλον. Υπενθυμίζεται ότι οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις αποτελούν ήδη το αντικείμενο ανεξάρτητων πρωτοβουλιών της Επιτροπής στο πλαίσιο της στρατηγικής αειφόρου ανάπτυξης και του Ευρωπαϊκού Προγράμματος για την Αλλαγή του Κλίματος (βλ. επίσης “Περιορισμός του αντίκτυπου των αερομεταφορών στην αλλαγή του κλίματος”, Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, COM(2005) 459 της 27^{ης} Σεπτεμβρίου 2005).

2) ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Μέθοδοι διαβούλευσης, κύριοι στοχευόμενοι τομείς και γενικά χαρακτηριστικά των συνομιλητών

Πριν την εκπόνηση της παρούσας πρότασης πραγματοποιήθηκε δημόσια διαβούλευση, έτσι ώστε να συγκεντρωθούν όσο το δυνατόν περισσότερα σχόλια και υποδείξεις από τα ενδιαφερόμενα άτομα και φορείς. Η Επιτροπή έλαβε 56 εισηγήσεις από εθνικές αρχές, διεθνείς οργανισμούς, αερομεταφορείς και φορείς εκπροσώπησής τους, αερολιμένες και οργανισμούς εκπροσώπησης των εργαζομένων στις αεροπορικές μεταφορές ή των χρηστών των αερομεταφορών.

Στις 26 Φεβρουαρίου 2004 πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες συνάντηση διαβούλευσης με διάφορους παράγοντες. Παραβρέθηκαν αντιπροσωπίες από 11 κράτη μέλη και από 11 οργανισμούς εκπροσώπησης αεροπορικών εταιρειών, αερολιμένων, τουριστικών πρακτόρων και υπαλλήλων και εργατών απασχολούμενων στις αερομεταφορές.

Σύνοψη των απαντήσεων και πώς ελήφθησαν υπόψη

Η πλειονότητα των συνομιλητών εξέφρασαν την ικανοποίησή τους για τους ισχύοντες κανονισμούς, συμφωνούν όμως ότι χρειάζεται να αναπροσαρμοστούν και να εναρμονισθούν σε ορισμένο βαθμό, με την προσθήκη περισσότερων λεπτομερειών στα κείμενα ή με τη σύνταξη κατευθυντήριων γραμμών. Δήλωσαν ότι είναι υπέρ του εκσυγχρονισμού και της απλούστευσης των κειμένων, καθώς και υπέρ της κατάργησης διατάξεων απαραίτητων μεν το 1992 που σήμερα όμως είναι πλέον παρωχημένες.

Όσον αφορά τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, χρειάζεται λεπτομερέστερη διατύπωση για την πιο αυστηρή παρακολούθηση της οικονομικής βιωσιμότητας των αερομεταφορέων και για την επιβολή αυστηρότερων απαιτήσεων όσον αφορά τη μίσθωση αεροσκαφών.

Όσον αφορά τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, οι περισσότεροι συνομιλητές τόνισαν ότι οι συνδέσεις με τρίτες χώρες πρέπει να αποτελούν το αντικείμενο ειδικών συμφωνιών και ρυθμίσεων. Υπάρχει ευρεία συμφωνία όσον αφορά την αναγκαιότητα να απλουστευθεί η διαδικασία εκπλήρωσης υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, πολλές αεροπορικές εταιρείες επεσήμαναν όμως ότι υπάρχει κίνδυνος νόθευσης του ανταγωνισμού από την υπέρμετρη χρήση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Οι περισσότεροι συνομιλητές τάχθηκαν υπέρ της αποσαφήνισης των κανόνων κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ αερολιμένων και υπέρ του καθορισμού αντικειμενικών κριτηρίων.

Όσον αφορά τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92, οι αερομεταφορείς αντιτίθενται σε κάθε τι που θα μπορούσε να διακυβεύσει την ελευθερία καθορισμού των ναύλων, όπως αυτή έχει κατοχυρωθεί από τη νομοθεσία περί ανταγωνισμού και τους κανόνες διασφάλισης του κανονισμού 2409/92. Ωστόσο, ορισμένες εθνικές και περιφερειακές αρχές και οργανώσεις χρηστών φαίνεται ότι επιθυμούν τη λήψη μέτρων για να διασφαλισθεί μεγαλύτερη διαφάνεια και πραγματική δυνατότητα πρόσβασης στους αεροπορικούς ναύλους που προσφέρονται στην Ένωση για όλους τους Ευρωπαίους.

Στην εκπόνηση της προτεινόμενης αναθεώρησης εξετάστηκαν προσεκτικά όλα τα σχόλια που εκφράστηκαν κατά τη διαβούλευση. Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης συμπεριλήφθηκαν στην εκτίμηση επιπτώσεων. Ελήφθη υπόψη και η εν λόγω εκτίμηση επιπτώσεων, η οποία ανατέθηκε με σύμβαση σε εξωτερικό σύμβουλο και εκπονήθηκε από το Δεκέμβριο του 2004 έως τον Οκτώβριο του 2005.

Μέσω του Διαδικτύου πραγματοποιήθηκε επίσης ανοικτή διαβούλευση από τις 17/03/2003 έως τις 30/09/2003. Η Επιτροπή έλαβε 56 απαντήσεις. Τα αποτελέσματα διατίθενται στη διεύθυνση http://europa.eu.int/comm/transport/air/rules/package_3_en.htm.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωμοσύνης**

Δεν χρειάστηκε εξωτερική εμπειρογνωμοσύνη.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Σκοπός της αναθεώρησης της τρίτης δέσμης μέτρων δεν είναι να αλλάξει ριζικά το νομικό πλαίσιο αλλά περισσότερο να επέλθουν κάποιες αναπροσαρμογές, έτσι ώστε να

αντιμετωπισθούν τα προβλήματα που έχουν εντοπισθεί. Ορισμένα θέματα που είναι πολύ προχωρημένα ως προς το υπάρχον νομικό πλαίσιο – όπως η ίδρυση κοινοτικής αρχής αδειοδότησης – αποκλείστηκαν ήδη κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης. Συνεπώς, έγινε σύγκριση μεταξύ της λύσης 'χωρίς αλλαγές' και της λύσης 'με αλλαγές'. Η δεύτερη λύση συνίσταται σε σειρά μέτρων με τα οποία αντιμετωπίζεται απευθείας κάθε πρόβλημα που εντοπίστηκε στην ανάλυση της τρίτης δέσμης μέτρων:

1. Η λύση 'χωρίς αλλαγές' αφήνει αμετάβλητους τους τρεις κανονισμούς που συνιστούν την τρίτη δέσμη μέτρων της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών. Τα προβλήματα που προαναφέρθηκαν, τα οποία προκύπτουν από την ανομοιογενή εφαρμογή των κανονισμών αυτών, αναμένεται ότι θα συνεχισθούν ή και ότι θα επιδεινωθούν εάν η νομοθεσία παραμείνει αμετάβλητη.

2. Η λύση 'με αλλαγές' εμπεριέχει ορισμένες αλλαγές στην τρίτη δέσμη με σκοπό να εξασφαλισθεί ομοιογενής και αποτελεσματική εφαρμογή των κανόνων της. Η εκτίμηση επιπτώσεων δείχνει ότι τα μέτρα αυτά ανταποκρίνονται ευρέως στους στόχους, ότι η οικονομική και κοινωνική τους επίπτωση είναι θετική, με αρκετά περιορισμένο περιβαλλοντικό κόστος.

Η Επιτροπή διενήργησε την εκτίμηση επιπτώσεων που προβλεπόταν στο πρόγραμμα εργασίας, η οποία συνοδεύει την παρούσα πρόταση.

3) ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Σύνοψη της προτεινόμενης δράσης

Το σχέδιο κανονισμού εξασφαλίζει αποτελεσματική και ομοιογενή εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας για την εσωτερική αγορά αερομεταφορών με την επιβολή αυστηρότερων και ακριβέστερων κριτηρίων εφαρμογής (π.χ. για τις άδειες εκμετάλλευσης, τη μίσθωση αεροσκαφών, τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και τους κανόνες κατανομής των δικαιωμάτων μεταφορών). Ενισχύει επίσης την εσωτερική αγορά διότι αίρει τους υπάρχοντες περιορισμούς στην προσφορά αεροπορικών μεταφορών που πήγαζε από τις παλαιές διμερείς συμφωνίες αερομεταφορών μεταξύ κρατών μελών και διότι παρέχει στην Κοινότητα το δικαίωμα να διαπραγματεύεται τα δικαιώματα ενδοκοινοτικών μεταφορών με τρίτες χώρες. Αναβαθμίζει τα δικαιώματα των καταναλωτών διότι προωθεί τη διαφάνεια των τιμών και την εξάλειψη των διακρίσεων.

Η πρόταση απλουστεύει και ενοποιεί τη νομοθεσία διότι αφαιρεί τα παρωχημένα μέρη της τρίτης δέσμης και αποσαφηνίζει το κείμενο, όπου χρειάζεται. Οι τρεις υπάρχοντες κανονισμοί της τρίτης δέσμης κωδικοποιούνται σε ένα και μόνο κείμενο.

• Νομική βάση

Το παρόν σχέδιο κανονισμού, με τον οποίο καταργούνται οι κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, 2408/92 και 2409/92, βασίζεται στο άρθρο 80 παράγραφος 2 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

• Αρχή της επικουρικότητας

Η αρχή της επικουρικότητας ισχύει καθόσον η πρόταση δεν εμπίπτει στην

αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας.

Οι στόχοι της πρότασης δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν πλήρως από τα κράτη μέλη για τον(τους) εξής λόγο(ους):

- Η πείρα από την τρίτη δέσμη για την εσωτερική αγορά αερομεταφορών έδειξε ότι η νομοθεσία δεν ερμηνεύεται και δεν εφαρμόζεται ομοιόμορφα στα κράτη μέλη. Η κατάσταση αυτή δεν επιτρέπει να διαμορφωθούν πραγματικά ισότιμοι όροι για τους κοινοτικούς αερομεταφορείς. Δεδομένου του διεθνούς χαρακτήρα των αερομεταφορών, τα προβλήματα αυτά δεν είναι δυνατόν να λυθούν σε επίπεδο κρατών μελών.

- Η ανομοιογενής εφαρμογή της τρίτης δέσμης οδηγεί σε νόθευση του ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά αερομεταφορών, καθόσον οι αερομεταφορείς των διαφόρων κρατών μελών δεν λειτουργούν υπό τους ίδιους όρους.

Οι στόχοι της πρότασης είναι δυνατόν να επιτευχθούν καλύτερα με κοινοτική δράση για τον(τους) εξής λόγο(ους):

- Μπορεί να επιτευχθεί πιο ομοιογενής εφαρμογή της τρίτης δέσμης με διευκρίνιση και προσδιορισμό των κανόνων της σε κοινοτικό επίπεδο.

- Ορισμένα εμπόδια στην ελεύθερη προσφορά αεροπορικών μεταφορών πρέπει να αρθούν από την κοινοτική νομοθεσία.

- Τα προβλήματα που έχουν εντοπισθεί μπορούν να αντιμετωπισθούν μόνον σε επίπεδο Ένωσης δεδομένου του διεθνικού χαρακτήρα τους.

Η πρόταση είναι επομένως σύμφωνη με την αρχή της επικουρικότητας.

• Αρχή της αναλογικότητας

Η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας για τον(τους) εξής λόγο(ους).

- Η προτεινόμενη αναθεώρηση αφήνει ουσιαστικά αμετάβλητο το πεδίο λήψης αποφάσεων σε εθνικό επίπεδο, συντελεί όμως στην εξασφάλιση ομοιογενούς ερμηνείας της κοινοτικής νομοθεσίας. Μόνον σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, στις οποίες οι πιθανότητες στρεβλώσεων στην αγορά εξαιτίας εθνικών αποφάσεων είναι πολύ υψηλές, έχουν αυξηθεί οι δυνατότητες κοινοτικής παρέμβασης.

- Ο διοικητικός φόρτος θα αυξηθεί ενδεχομένως για τις εθνικές αρχές σε ορισμένα κράτη μέλη όσον αφορά την εποπτεία των αδειών εκμετάλλευσης, καθόσον η πρόταση προωθεί αυστηρότερη εποπτεία. Πάντως, σε άλλα πεδία της πρότασης, ο διοικητικός φόρτος θα παραμείνει αμετάβλητος ή θα μειωθεί (π.χ. υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας).

• Επιλογή μέσων

Προτεινόμενα μέσα: κανονισμός.

Δεν κρίθηκαν κατάλληλα άλλα μέσα για τον(τους) εξής λόγο(ους).

Ένας κανονισμός είναι το πλέον κατάλληλο μέσο διότι:

- η πρόταση αφορά την αναθεώρηση τριών υαρχόντων κανονισμών·
- στόχος είναι να εξασφαλισθεί πιο ομοιογενής εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας στην εσωτερική αγορά αερομεταφορών.

4) ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον κοινοτικό προϋπολογισμό.

5) ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

- **Απλούστευση**

Η πρόταση απλουστεύει τη νομοθεσία.

Στην παρούσα πρόταση, έχουν αφαιρεθεί τα παρωχημένα μέτρα και – όπου είναι δυνατόν – αναθεωρήθηκαν το περιεχόμενο, η παρουσίαση και η διατύπωση των κανονισμών, έτσι ώστε να βελτιωθεί η κατανόηση και να αποφευχθούν οι αμφιλεγόμενες ερμηνείες. Επίσης, επειδή οι κανονισμοί απλουστεύθηκαν πλέον ως προς τη δομή τους, κωδικοποιήθηκαν σε ένα και μόνον κείμενο.

Η πρόταση περιλαμβάνεται στο κυλιόμενο πρόγραμμα της Επιτροπής για την επικαιροποίηση και απλούστευση του κοινοτικού κεκτημένου και στο πρόγραμμα εργασίας και το νομοθετικό πρόγραμμα της Επιτροπής με στοιχεία αναφοράς 2002/TREN/28.

- **Κατάργηση υπάρχουσας νομοθεσίας**

Η έγκριση της πρότασης θα οδηγήσει σε κατάργηση υπάρχουσας νομοθεσίας.

- **Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος**

Η προτεινόμενη πράξη αφορά τον ΕΟΧ σε ένα θέμα και πρέπει επομένως να επεκταθεί στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

- **Λεπτομερής επεξήγηση της πρότασης**

1. Πιο αυστηρές απαιτήσεις για τη χορήγηση και την ανάκληση άδειας εκμετάλλευσης.

Η οικονομική επιφάνεια των αεροπορικών εταιρειών ελέγχεται σήμερα με διαφορετική αυστηρότητα ανάλογα με το κράτος μέλος που έχει εκδώσει την άδεια. Έτσι, δεν εξασφαλίζεται πάντοτε πραγματική ισοτιμία μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών των διαφόρων κρατών μελών και η ενοποίηση της αγοράς επιβραδύνεται. Επίσης, η συνεχιζόμενη λειτουργία ευάλωτων οικονομικά αεροπορικών εταιρειών συνεπάγεται κινδύνους ασφαλείας, πέραν των οικονομικών κινδύνων που διατρέχουν οι καταναλωτές σε περίπτωση πτώχευσης ενός αερομεταφορέα.

Σύμφωνα με την πρόταση, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να εντείνουν την εποπτεία των αδειών εκμετάλλευσης και να τις αναστέλλουν ή να τις ανακαλούν, όταν δεν εκπληρώνονται πλέον οι απαιτήσεις του κανονισμού (άρθρα 5 έως 10). Για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο αδράνειας από πλευράς των κρατών μελών, η πρόταση παρέχει το δικαίωμα στην Επιτροπή να ανακαλεί τις άδειες εκμετάλλευσης (άρθρο 14).

Η πρόταση εκπονήθηκε κατά τρόπο ώστε να είναι δυνατόν να επεκταθούν μελλοντικά οι αρμοδιότητες του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) στην εποπτεία της ασφάλειας ή/και της αδειοδότησης, έτσι ώστε να καταστεί πιο αποτελεσματική και συνεπής η επόπτευση των αερομεταφορέων.

2. Η πρόταση καθιστά αυστηρότερες τις απαιτήσεις για τη μίσθωση αεροσκάφους (άρθρο 13).

Η πλήρης μίσθωση αεροσκαφών από τρίτες χώρες παρέχει στις αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ μεγάλη ευελιξία, η οποία βελτιώνει την οικονομική απόδοση του κλάδου στην ΕΕ προς όφελος των καταναλωτών. Ωστόσο, η εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 ως έχουν σήμερα δημιουργεί ανησυχίες ως προς την ασφάλεια και τις κοινωνικές πτυχές. Οι κανόνες και οι πρακτικές όσον αφορά τη μίσθωση (και ειδικά την πλήρη μίσθωση δηλαδή τη μίσθωση αεροσκάφους με το πλήρωμά του) διαφέρουν ανάλογα με το κράτος μέλος.

Η ασφάλεια των μισθωνόμενων αεροσκαφών από τρίτες χώρες δεν εκτιμάται με την ίδια αυστηρότητα σε όλα τα κράτη μέλη, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται ανησυχίες όσον αφορά την ασφάλεια. Η ορισμένες φορές συστηματική πλήρης μίσθωση από τρίτες χώρες εγείρει ανησυχίες για πιθανές δυσμενείς κοινωνικές επιπτώσεις.

Η πρόταση καθιερώνει αυστηρότερες απαιτήσεις έτσι ώστε να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος δυσμενών κοινωνικών επιπτώσεων και να βελτιωθεί η ασφάλεια. Η πρόταση δίνει έμφαση στο γεγονός ότι η αρμόδια αρχή αδειοδότησης, για να συμφωνήσει με τις συμφωνίες μίσθωσης, πρέπει να επιβεβαιώσει ότι πληρούνται πρότυπα ασφάλειας ισοδύναμα με εκείνα της Κοινότητας. Όσον αφορά τη μίσθωση αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτες χώρες, θα επιτρέπεται σε εξαιρετικές περιπτώσεις με μέγιστη διάρκεια έξι μηνών, ανανεώσιμη μόνον για μια φορά για άλλους έξι μήνες κατ'ανώτατο όριο σε δεύτερη μη διαδοχική αεροναυτική περίοδο.

3. Η πρόταση αποφαινίζει τους κανόνες που ισχύουν για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ) (άρθρα 16, 17 και 18).

Οι κανόνες που ισχύουν για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας αναθεωρήθηκαν έτσι ώστε να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος, να αποφευχθεί η υπέρμετρη χρήση της λύσης των ΥΔΥ και να προσελκυσθούν περισσότεροι ανταγωνιστές στους διαγωνισμούς. Οι υποχρεώσεις δημοσίευσης τροποποιήθηκαν και θα δημοσιεύεται πλέον στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης μια σύντομη ανακοίνωση.

Για να αποφευχθεί η υπέρμετρη χρήση της λύσης των ΥΔΥ, η Επιτροπή μπορεί να ζητεί σε μεμονωμένες περιπτώσεις τη σύνταξη οικονομικής έκθεσης, όπου θα αναλύεται το πλαίσιο των ΥΔΥ και θα εκτιμάται διεξοδικά η σκοπιμότητά τους, όταν οι ΥΔΥ πρόκειται να επιβληθούν σε διαδρομές που ήδη εξυπηρετούνται σιδηροδρομικώς με χρόνο ταξιδιού κάτω των τριών ωρών. Οι διαδικασίες διαγωνισμού τροποποιήθηκαν με επέκταση της μέγιστης περιόδου εκχώρησης από τρία σε τέσσερα

έτη (και πέντε έτη σε περίπτωση υπεραπομακρυσμένης περιοχής). Η διαδικασία διαγωνισμού για την ανανέωση της εκχώρησης πρέπει να αρχίζει τουλάχιστον έξι μήνες πριν, έτσι ώστε να είναι δυνατόν να εκτιμηθεί προσεκτικά κατά πόσον χρειάζεται να συνεχισθεί η περιορισμένη πρόσβαση στη διαδρομή.

Επίσης, καθιερώνεται επείγουσα διαδικασία για να αντιμετωπίζονται οι αιφνίδιες διακοπές σε διαδρομές όπου επιβάλλονται ΥΔΥ.

Εάν ο προτεινόμενος κανονισμός, μετά την έκδοσή του, περιέχει εγγυήσεις διαφάνειας, ισότιμης μεταχείρισης και αναλογικότητας ισοδύναμες με εκείνες που πρότεινε η Επιτροπή στην πρότασή της σχετικά με τον καθορισμό και την απονομή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, και για να δοθεί στους αερομεταφορείς νομική βεβαιότητα σε ό,τι αφορά την αντιστάθμιση, η οποία τους καταβάλλεται για την εκτέλεση των ΥΔΥ που έχουν ανατεθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, η Επιτροπή προτίθεται να εκδώσει, το αργότερο μέχρι την έναρξη ισχύος του κανονισμού, δεσμευτική πράξη βάσει του άρθρου 86 παράγραφος 3, με την οποία θα δηλώνεται συμβιβάσιμη και απαλλαγμένη της κοινοποίησης κάθε αντιστάθμιση που χορηγείται σύμφωνα με τον κανονισμό, καθόσον η αντιστάθμιση μπορεί να αποτελεί κρατική ενίσχυση. Η πράξη ενδέχεται να έχει τη μορφή επικαιροποίησης της απόφασης της Επιτροπής, της 28^{ης} Νοεμβρίου 2005 (ΕΕ L 312 της 29.11.2005), όπου θα προστεθεί παραπομπή στον νέο κανονισμό και θα επεκτείνεται το πεδίο εφαρμογής του σε κάθε αντιστάθμιση για ΥΔΥ που χορηγείται σε αεροπορικές εταιρείες σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

4. Η πρόταση αίρει τις ανακολουθίες μεταξύ της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών και των δρομολογίων προς τρίτες χώρες (άρθρα 15 και 22).

Λαμβανομένων υπόψη των απόψεων που εκφράστηκαν κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων, η πρόταση πραγματεύεται τις συνδέσεις με τρίτες χώρες μόνον εφόσον υπάρχει άμεση σχέση με διατάξεις που περιέχει η τρίτη δέσμη.

Για να εξασφαλισθεί η συνοχή της εσωτερικής αγοράς με τις πτυχές που συνδέονται με το εξωτερικό, καθώς και με τις πτυχές που αφορούν τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό, η πρόσβαση των αεροπορικών εταιρειών τρίτων χωρών στην αγορά ενδοκοινοτικών γραμμών πρέπει να ρυθμισθεί με αναλυτικό τρόπο με διαπραγματεύσεις σε επίπεδο Κοινότητας. Συνεπώς, αρμόδιες για τη διαπραγμάτευση των δικαιωμάτων ενδοκοινοτικής κυκλοφορίας με τρίτες χώρες είναι οι Ευρωπαϊκές Κοινότητες.

Οι εναπομένοντες περιορισμοί από τις υπάρχουσες διμερείς συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών θα αρθούν και θα εξασφαλισθεί έτσι ισότιμη μεταχείριση όσον αφορά τις πτήσεις με κοινό κωδικό και την τιμολόγηση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε διαδρομές προς τρίτες χώρες που περιλαμβάνουν ενδιάμεσο σταθμό σε άλλα κράτη μέλη από αυτό όπου ανήκουν.

5. Η πρόταση αποσαφηνίζει τους κανόνες που ισχύουν για την κατανομή των δικαιωμάτων μεταφορών μεταξύ αερολιμένων (άρθρο 19).

Η διαδικασία σε δύο στάδια που εφαρμόζεται σήμερα – πρώτα δημιουργία συστήματος αερολιμένων και κατόπιν καθορισμός των κανόνων κατανομής των δικαιωμάτων – αντικαθίσταται από μια διαδικασία με ένα και μόνον στάδιο, στην οποία εγκαταλείπεται η ιδέα του "συστήματος αερολιμένων": τα κράτη μέλη μπορούν

να καθιερώσουν κανόνες κατανομής των δικαιωμάτων σε αερολιμένες που εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή αστικό συγκρότημα, απαιτείται όμως η έγκριση της Επιτροπής προηγουμένως (μετά από διαβούλευση με αρμόδια επιτροπή). Προσθέτει ότι οι συγκεκριμένοι αερολιμένες πρέπει να συνδέονται με κατάλληλη υποδομή μεταφορών και οι αερολιμένες και η εξυπηρετούμενη πόλη ή το αστικό συγκρότημα πρέπει να συνδέονται με συχνά, αξιόπιστα και αποτελεσματικά δρομολόγια συγκοινωνιών.

Η πρόταση αναφέρει ότι στην κατανομή των δικαιωμάτων μεταφορών τηρούνται οι αρχές της αναλογικότητας και της διαφάνειας και ότι λαμβάνονται ως βάση αντικειμενικά κριτήρια. Ο κανόνας αυτός επιβεβαιώνει ότι δεν μπορεί να γίνει κατάχρηση των κανόνων κατανομής των δικαιωμάτων μεταφορών για την εισαγωγή διακρίσεων μεταξύ των αερομεταφορέων.

6. Η πρόταση προωθεί τη διαφάνεια των τιμών προς όφελος των επιβατών και τη δεοντολογία λογικών τιμών.

Η δημοσίευση των τιμών χωρίς τους φόρους, τα τέλη ή ακόμη και τις επιβαρύνσεις στα καύσιμα αποτελεί ευρέως διαδεδομένη πρακτική, η οποία δεν επιτρέπει τη διαφάνεια των τιμών. Η ανεπαρκής διαφάνεια οδηγεί σε νόθευση του ανταγωνισμού, με αποτέλεσμα οι καταναλωτές να υποχρεώνονται να καταβάλλουν εν γένει υψηλότερες τιμές. Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης περιπτώσεις διάκρισης με βάση τον τόπο διαμονής των επιβατών.

Σύμφωνα με την πρόταση, οι αεροπορικοί ναύλοι πρέπει να περιλαμβάνουν όλους τους ισχύοντες φόρους, τέλη και επιβαρύνσεις και οι αερομεταφορείς πρέπει να παρέχουν στο κοινό αναλυτικές πληροφορίες για τους αεροπορικούς τους ναύλους και τα κόμιστρα, καθώς και για τους σχετικούς όρους (άρθρο 2 παράγραφος 18 και άρθρο 24 παράγραφος 1).

Οι αεροπορικοί ναύλοι πρέπει να καθορίζονται χωρίς διακρίσεις όσον αφορά τον τόπο κατοικίας ή την εθνικότητα των επιβατών μέσα στην Κοινότητα (άρθρο 24 παράγραφος 2). Επίσης, για την πρόσβαση στους ναύλους ενός αερομεταφορέα, δεν επιτρέπεται διάκριση όσον αφορά τον τόπο εγκατάστασης του ταξιδιωτικού πράκτορα.

Η πείρα από την εφαρμογή της τρίτης δέσμης μέτρων για την ελευθέρωση των αερομεταφορών έδειξε ότι δεν υπήρξε κάποια δυσλειτουργία στην αγορά, η οποία να δικαιολογεί τη συνεχιζόμενη εφαρμογή ειδικών διατάξεων ρύθμισης των αεροπορικών ναύλων, όπως τα μέτρα διασφάλισης που προβλέπονται στο άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92. Με αυτά τα δεδομένα, και με βάση τους γενικούς κανόνες ανταγωνισμού, αυτά τα ειδικά μέτρα στον κλάδο αφαιρέθηκαν από τον κανονισμό.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

☒ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ☒ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο ~~84~~ 84 ~~παράγραφος 2~~ ☒ 80 παράγραφος 2 ☒,

την πρόταση της Επιτροπής¹,

~~τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου,~~

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής²,

↓ νέο

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών³,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στο άρθρο 251 της Συνθήκης⁴,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Πρέπει να επέλθουν ορισμένες ουσιαστικές αλλαγές στους κανονισμούς του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 της 23^{ης} Ιουλίου 1992 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων⁵, (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 της 23^{ης} Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών

¹ ΕΕ C , , σ. .

² ΕΕ C , , σ. .

³ ΕΕ C , , σ. .

⁴ ΕΕ C , , σ. .

⁵ ΕΕ L 240, 24.8.1992, σ. 1.

γραμμών⁶ και (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών⁷. Για λόγους σαφήνειας, οι κανονισμοί αυτοί πρέπει να συγχωνευθούν και να κωδικοποιηθούν σε έναν και μόνον κανονισμό.

- (2) Με την έκδοση αυτών των τριών κανονισμών ελευθερώθηκαν οι αεροπορικές μεταφορές στην Κοινότητα. Παρά την επιτυχία της ελευθέρωσης από άποψη ανάπτυξης, ανταγωνισμού και χαμηλότερων ναύλων, η ανομοιογενής εφαρμογή των κανονισμών στα κράτη μέλη νοθεύει τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών.
- (3) Για να εξασφαλισθεί πιο αποτελεσματική και ομοιογενής εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας που αφορά την ελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών, απαιτείται να επέλθουν ορισμένες αναπροσαρμογές στο τρέχον νομικό πλαίσιο.
- (4) Καθόσον αναγνωρίζεται ότι είναι πιθανόν η οικονομική επιφάνεια ενός αερομεταφορέα να επηρεάζει την ασφάλεια, πρέπει να καθιερωθεί αυστηρότερη παρακολούθηση της οικονομικής κατάστασης των αερομεταφορέων.
- (5) Δεδομένου ότι αυξάνεται ο αριθμός των αερομεταφορέων που έχουν επιχειρησιακές βάσεις σε αρκετά κράτη μέλη και ότι είναι αναγκαίο να εξασφαλισθεί η αποτελεσματική επόπτευσή τους, το ίδιο το κράτος μέλος πρέπει να είναι υπεύθυνο για την εποπτεία της έκδοσης πιστοποιητικού αερομεταφορέα και της άδειας εκμετάλλευσης.
- (6) Για να εξασφαλισθεί συνεπής παρακολούθηση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις που αφορούν τις άδειες εκμετάλλευσης όλων των κοινοτικών αερομεταφορέων, οι αρχές αδειοδότησης οφείλουν να πραγματοποιούν σε τακτική βάση εκτίμηση της οικονομικής κατάστασης των αερομεταφορέων. Με την εκτίμηση αυτή θα παρέχονται επαρκείς πληροφορίες για την οικονομική τους κατάσταση, ειδικά κατά τα πρώτα δύο έτη λειτουργίας τους, καθόσον αυτό το χρονικό διάστημα είναι ιδιαίτερα κρίσιμο για την επιβίωσή τους στην αγορά.
- (7) Για να μειωθούν οι κίνδυνοι για τους επιβάτες, σε όσους κοινοτικούς αερομεταφορείς δεν εκπληρώνουν τις απαιτήσεις προκειμένου να διατηρήσουν έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης, δεν θα επιτρέπεται να συνεχίζουν να εκτελούν πτήσεις. Στις περιπτώσεις αυτές, η αρμόδια αρχή αδειοδότησης οφείλει να ανακαλεί ή να αναστέλλει την άδεια εκμετάλλευσης. Εφόσον η αρμόδια αρχή αδειοδότησης δεν προβεί στην ενέργεια αυτή, η Επιτροπή μπορεί να ανακαλεί ή να αναστέλλει την άδεια εκμετάλλευσης, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί ομοιογενής εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας.
- (8) Για να αποφευχθεί η υπέρμετρη προσφυγή στις συμφωνίες μίσθωσης αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτες χώρες, ιδίως με το πλήρωμά τους (πλήρης μίσθωση), πρέπει η δυνατότητα αυτή να επιτρέπεται μόνον σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όπως η έλλειψη κατάλληλων αεροσκαφών στην κοινοτική αγορά, να είναι αυστηρά περιορισμένη από άποψη χρονικής διάρκειας και να πληροί πρότυπα ασφαλείας ισοδύναμα με τους κανόνες ασφαλείας της κοινοτικής νομοθεσίας.

⁶ ΕΕ L 240, 24.8.1992, σ. 8. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης

⁷ ΕΕ L 240, 24.8.1992, σ. 15.

- (9) Για να εξασφαλισθεί ασφαλής και συνεπής λειτουργία της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών, εκφράζεται η επιθυμία να είναι αρμόδια η Κοινότητα για την διαπραγμάτευση των δικαιωμάτων ενδοκοινοτικής κυκλοφορίας με τρίτες χώρες. Κατά τον τρόπο αυτόν θα αποφευχθούν οι τυχόν ανακολουθίες μεταξύ εσωτερικής αγοράς και μεμονωμένων διαπραγματεύσεων από τα κράτη μέλη.
- (10) Για να ολοκληρωθεί η εσωτερική αγορά, πρέπει να αρθούν οι υπάρχοντες περιορισμοί που εξακολουθούν να ισχύουν μεταξύ κρατών μελών, όπως οι περιορισμοί στις πτήσεις με κοινό κωδικό σε διαδρομές προς τρίτες χώρες ή ο καθορισμός των ναύλων σε διαδρομές προς τρίτες χώρες με ενδιάμεσο σταθμό σε άλλο κράτος μέλος (6^η ελευθερία πτήσεων).
- (11) Οι όροι με τους οποίους μπορούν να επιβάλλονται υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να καθορισθούν με σαφήνεια και με μη διαφορούμενο τρόπο και ταυτόχρονα οι αντίστοιχες διαδικασίες διαγωνισμών πρέπει να επιτρέπουν τη συμμετοχή αρκετών ανταγωνιστών. Η Επιτροπή πρέπει να έχει την απαιτούμενη πληροφόρηση για να μπορεί να κρίνει εάν δικαιολογούνται οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σε κάθε περίπτωση.
- (12) Οι κανόνες που ισχύουν για την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ αερολιμένων, οι οποίοι εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή αστικό συγκρότημα, πρέπει να αποσαφηνισθούν και να απλουστευθούν.
- (13) Κρίνεται σκόπιμο να εξασφαλισθεί ότι τα κράτη μέλη θα έχουν τη δυνατότητα να αντιμετωπίζουν αιφνίδια προβλήματα που προκύπτουν από απρόβλεπτες και αναπόφευκτες καταστάσεις, οι οποίες καθιστούν τεχνικά ή πρακτικά πολύ δύσκολη την εκτέλεση πτήσεων.
- (14) Οι επιβάτες πρέπει να έχουν πρόσβαση στους ίδιους ναύλους για τις ίδιες πτήσεις ανεξάρτητα από τον τόπο κατοικίας τους μέσα στην Κοινότητα ή την εθνικότητά τους και ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασης των ταξιδιωτικών πρακτόρων μέσα στην Κοινότητα.
- (15) Οι επιβάτες πρέπει να είναι σε θέση να συγκρίνουν αποτελεσματικά τους ναύλους μεταξύ εταιρειών. Συνεπώς, στους ναύλους που δημοσιεύονται πρέπει να εμφανίζεται η τελική τιμή που καταβάλλει ο επιβάτης, με όλους τους φόρους, τις επιβαρύνσεις και τα τέλη.
- (16) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού πρέπει να εκδοθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/EK του Συμβουλίου της 28^{ης} Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁸.
- (17) Καθόσον δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί από τα κράτη μέλη πιο ομοιογενής εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας που αφορά την εσωτερική αγορά αερομεταφορών εξαιτίας του διεθνούς χαρακτήρα των αερομεταφορών, και άρα είναι δυνατόν να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως αυτή ορίζεται στο εν

⁸ ΕΕ L 184, 17.7.1999, σ. 23.

λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για να επιτευχθούν οι συγκεκριμένοι στόχοι.

(18) Συνεπώς, είναι αναγκαίο να καταργηθούν οι κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, 2408/92 και 2409/92,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Κεφάλαιο I Γενικές διατάξεις

Άρθρο 1

Αντικείμενο

↓ 2407/92 άρθρο 1 παρ. 1
(Προσαρμοσμένο)

~~Ο παρών κανονισμός αφορά τις απαιτήσεις για τη χορήγηση από τα κράτη μέλη αδειών εκμετάλλευσης σε αερομεταφορείς εγκατεστημένους στην Κοινότητα και τη διατήρηση των αδειών αυτών σε ισχύ.~~

↓ 2408/92 άρθρο 1 παρ. 1

~~Ο παρών κανονισμός αφορά την πρόσβαση σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια για τις τακτικές και μη τακτικές αεροπορικές γραμμές.~~

↓ 2409/92 άρθρο 1 παρ. 1
αναπροσαρμοσμένο)

~~Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα κριτήρια και στις διαδικασίες προς καθορισμό των αεροπορικών ναύλων και κομίστρων στις αεροπορικές γραμμές για μεταφορές που πραγματοποιούνται καθ' ολοκληρίαν μέσα στην Κοινότητα.~~

↓ νέο

1. Ο παρών κανονισμός ρυθμίζει την αδειοδότηση των κοινοτικών αερομεταφορέων, το δικαίωμα των κοινοτικών αερομεταφορέων να εκτελούν αεροπορικά δρομολόγια μέσα στην Κοινότητα και την τιμολόγηση των αεροπορικών δρομολογίων μέσα στην Κοινότητα.

↓ 2408/92 άρθρο 1 παρ. 2 (Προσαρμοσμένο)

2. Η εφαρμογή ☒ του κεφαλαίου III ☒ του παρόντος κανονισμού στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ τελεί με την επιφύλαξη των νομικών θέσεων που έχουν σχετικά το Βασίλειο της Ισπανίας και το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά τη διαμάχη ως προς την κυριαρχία επί του εδάφους όπου βρίσκεται ο εν λόγω αερολιμένας.

↓ 2408/92 άρθρο 1 παρ. 3 (Προσαρμοσμένο)

3. Η εφαρμογή των διατάξεων ☒ του κεφαλαίου III ☒ του παρόντος κανονισμού στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ αναστέλλεται μέχρις ότου τεθούν σε εφαρμογή οι ρυθμίσεις που περιέχονται στην κοινή δήλωση των υπουργών Εξωτερικών του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της 2ας Δεκεμβρίου 1987. Το Βασίλειο της Ισπανίας και το Ηνωμένο Βασίλειο ~~πρόκειται να~~ θα ενημερώσουν το Συμβούλιο σχετικά με την ημερομηνία για τη θέση σε εφαρμογή αυτών των ρυθμίσεων.

↓ 2408/92 άρθρο 1 παρ. 4 (Προσαρμοσμένο)

~~Οι αερολιμένες των ελληνικών νησιών και οι αερολιμένες των νησιών του Ατλαντικού που αποτελούν την αυτόνομη περιοχή των Αζορών εξαιρούνται από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως τις 30 Ιουνίου 1993. Η εξαίρεση αυτή εφαρμόζεται για περαιτέρω περίοδο πέντε ετών δυναμένη να παραταθεί επί μία ακόμη πενταετία, εκτός εάν το Συμβούλιο, ύστερα από πρόταση της Επιτροπής, λάβει διαφορετική απόφαση.~~

↓ 2407/92 άρθρο 2 (Προσαρμοσμένο)

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ☒ νοείται ως ☒.

↓ 2407/92 άρθρο 2 στοιχ. (γ)
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

- (1) 'άδεια εκμετάλλευσης', η έγκριση που χορηγείται από ~~το υπεύθυνο κράτος~~ ⇒ την αρμόδια αρχή αδειοδότησης ⇐ σε επιχείρηση, ~~και~~ η οποία της επιτρέπει να μεταφέρει αεροπορικά επιβάτες ~~πραγματοποιεί την αεροπορική μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείων ή/και φορτίων~~, όπως αναφέρεται στην άδεια, έναντι αμοιβής ή/και μίσθωσης·

↓ νέο

- (2) 'αρμόδια αρχή αδειοδότησης', η αρχή που έχει το δικαίωμα να χορηγεί, να απορρίπτει, να ανακαλεί ή να αναστέλλει μια άδεια εκμετάλλευσης σύμφωνα με το κεφάλαιο II·

↓ 2407/92 άρθρο 2 στοιχ. (α)
(Προσαρμοσμένο)

- (3) 'επιχείρηση', κάθε φυσικό ☒ ή ☒ νομικό πρόσωπο, ~~πρόσωπο~~ κερδοσκοπικού ή μη χαρακτήρα, ή κάθε επίσημος οργανισμός που διαθέτει ή όχι αυτόνομη νομική προσωπικότητα·

↓ 2407/92 άρθρο 2 στοιχ. (γ) και
2409/92 άρθρο 2 στοιχ. (στ)

- (4) 'αεροπορική γραμμή', η πτήση ή σειρά πτήσεων για τη μεταφορά, έναντι αμοιβής ή/και μίσθωσης, επιβατών, φορτίου ή/και ταχυδρομείου·

↓ 2408/92 άρθρο 2 στοιχ. (ε)

- (5) 'πτήση', η αναχώρηση από συγκεκριμένο αερολιμένα προς συγκεκριμένο αερολιμένα προορισμού·

↓ 2408/92 άρθρο 2 στοιχ. (ια)

- (6) 'αερολιμένας', ο χώρος κράτους μέλους που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση εμπορικών αεροπορικών μεταφορών·

↓ 2407/92 άρθρο 2 στοιχ. (δ)
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

- (7) 'πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC)', ☒ το πιστοποιητικό ☐ ~~έγγραφο~~ που χορηγείται σε επιχείρηση, ~~ή ομάδα επιχειρήσεων από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών~~ το οποίο ☒ βεβαιώνει ☐ ~~επιβεβαιώνει~~ ότι ο εν λόγω αερομεταφορέας διαθέτει την επαγγελματική ικανότητα και οργάνωση ώστε να εξασφαλίζει την ασφαλή λειτουργία αεροσκαφών για τις αεροπορικές δραστηριότητες που διευκρινίζονται στο πιστοποιητικό, ~~⇒ όπως προβλέπεται στις σχετικές διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας.~~ ⇐

↓ 2407/92 άρθρο 2 στοιχ. (ζ)

- (8) 'πραγματικός έλεγχος', η σχέση που συνίσταται σε δικαιώματα, συμβάσεις ή άλλα μέσα τα οποία, είτε χωριστά είτε από κοινού, και λαμβανομένων ~~έναντας~~ υπόψη των ~~σχετικών~~ ~~πραγματικών~~ ή νομικών ~~κριτηρίων~~ ~~ήτοι~~, επιτρέπουν να ασκηθεί άμεση ή έμμεση αποφασιστική επιρροή σε μια επιχείρηση, ιδίως:
- (α) με το δικαίωμα χρήσης όλων ή μέρους των περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης,
 - (β) με δικαιώματα ή συμβάσεις που παρέχουν αποφασιστική επιρροή στη σύνθεση, την ψηφοφορία ή τις αποφάσεις των οργάνων μιας επιχείρησης ή καθ'οιονδήποτε άλλο τρόπο επηρεάζουν αποφασιστικά τη λειτουργία της επιχείρησης.

↓ 2407/92 άρθρο 2 στοιχ. (β)

- (9) 'αερομεταφορέας', η επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης.

↓ 2408/92 άρθρο 2 στοιχ. (β) και
2409/92 άρθρο 2 στοιχ. (η)
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

- (10) 'κοινοτικός αερομεταφορέας', ο αερομεταφορέας με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης ~~εκδοθείσα από κράτος μέλος~~ ⇐ την οποία έχει χορηγήσει αρμόδια αρχή αδειοδότησης σύμφωνα με ⇐ ☒ το κεφάλαιο II ☐ ~~βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 1992 για την έκδοση αδειών αερομεταφορέα(8) 0) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) =~~

↓ 2407/92 άρθρο 2 στοιχ. (ε)
⇒ Νέο

- (11) 'επιχειρηματικό ~~πρόγραμμα~~ σχέδιο', λεπτομερής περιγραφή των προβλεπόμενων εμπορικών δραστηριοτήτων του αερομεταφορέα για τη συγκεκριμένη περίοδο, ιδίως όσον αφορά την ⇒ αναμενόμενη ⇐ πορεία της αγοράς και τις μελλοντικές επενδύσεις, συμπεριλαμβανομένων των χρηματοοικονομικών επιπτώσεων των δραστηριοτήτων αυτών·

↓ νέο

- (12) 'ενδοκοινοτική αεροπορική γραμμή', η αεροπορική γραμμή που εκτελείται μέσα στην Κοινότητα·

↓ Νέο

- (13) 'Διέλευση', το δικαίωμα πτήσης μέσω τους επικράτειας τους Κοινότητας ή τρίτης χώρας χωρίς προσγείωση και το δικαίωμα προσγείωσης για μη εμπορικούς σκοπούς·

↓ 2408/92 άρθρο 2 στοιχ. (στ)
(Προσαρμοσμένο)

- (14) 'δικαίωμα μεταφοράς', το δικαίωμα ~~τους αερομεταφορέα να μεταφέρει επιβάτες, φορτίο ή/και ταχυδρομείο σε αεροπορική γραμμή που συνδέει~~ ☒ εκτέλεσης μιας αεροπορικής γραμμής μεταξύ ☒ δύο κοινοτικών ~~αερολιμένων~~·

↓ 2408/92 άρθρο 2 παρ. 1
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

- (15) 'περιφερειακός αερολιμένας', ~~κάθε~~ ο αερολιμένας που ~~δεν περιλαμβάνεται στο παράρτημα 1 ως αερολιμένας πρώτης κατηγορίας~~ ⇒ πληροί τουλάχιστον ένα από τα κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα II ⇐·

↓ 2408/92 άρθρο 2 στοιχ. (ζ)

- (16) 'πωλήσεις θέσεων αποκλειστικά', η πώληση θέσεων απευθείας στο κοινό από τον αερομεταφορέα ή τον εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπό του ή ναυλωτή, χωρίς οποιαδήποτε άλλη συνδυαζόμενη υπηρεσία, τους είναι η παροχή καταλύματος·

↓ 2408/92 άρθρο 2 στοιχ. (δ)

(17) 'τακτική αεροπορική γραμμή', σειρά πτήσεων η οποία διαθέτει όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά πληροί όλους τους ακόλουθους όρους:

(α) εκτελείται έναντι αμοιβής από αεροσκάφη τα οποία προορίζονται για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή/και ταχυδρομείου, κατά τρόπο ώστε σε κάθε πτήση να διατίθενται ατομικές θέσεις προς πώληση στο κοινό (είτε απευθείας από τον αερομεταφορέα είτε από τους εξουσιοδοτημένους πράκτορές του)·

(β) εκτελείται έτσι ώστε να εξυπηρετούνται οι μεταφορές μεταξύ των ίδιων δύο ή περισσότερων αερολιμένων είτε:

– είτε με βάση δημοσιευμένο πίνακα δρομολογίων· ή

– με πτήσεις τόσο τακτικές ή συχνές ώστε να αποτελούν αναγνωρίσιμη προφανώς συστηματική σειρά·

↓ 2408/92 άρθρο 2 στοιχ. (ιδ)

(18) 'μεταφορική ικανότητα', ο αριθμός των θέσεων που διατίθενται προς πώληση στο κοινό σε τακτική αεροπορική γραμμή κατά τη διάρκεια δεδομένης χρονικής περιόδου·

↓ 2409/92 άρθρο 2 στοιχ. (α)
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

(19) 'αεροπορικοί ναύλοι', τα ποσά οι τιμές σε ~~Εcu~~ ☒ ευρώ ☒ ή σε τοπικό νόμισμα που πρέπει να καταβάλλουν στους αερομεταφορείς ή τους πράκτορές τους οι επιβάτες για την αεροπορική μεταφορά ~~των ιδίων~~ ☒ τους ☒ και των αποσκευών τους, καθώς και οι οποιεσδήποτε προϋποθέσεις υπό τις οποίες ισχύουν οι ~~τα~~ εν λόγω τιμές ποσά, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που παρέχονται στα πρακτορεία και σε άλλες βοηθητικές υπηρεσίες ⇒ και όλων των εφαρμοστέων φόρων, επιβαρύνσεων και τελών· ☐

↓ 2409/92 άρθρο 2 στοιχ. (δ)
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

(20) '☒ αεροπορικά ☒ κόμιστρα ~~φορτίου~~', τα ποσά οι τιμές σε ~~Εcu~~ ⇒ ευρώ ☐ ή σε τοπικό νόμισμα που πρέπει να καταβάλλονται για τη μεταφορά φορτίου, καθώς και οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες ισχύουν τα ποσά αυτά συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που παρέχονται στα πρακτορεία και σε άλλες βοηθητικές υπηρεσίες ⇒ και όλων των εφαρμοστέων φόρων, επιβαρύνσεων και τελών· ☐

↓ 2408/92 άρθρο 2 στοιχ. (η) και
2409/92 άρθρο 2 στοιχ. (θ)

- (21) 'ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η)', το(α) κράτος(η) μέλος(η) στο οποίο ή μεταξύ των οποίων ~~λειτουργεί~~ εκτελείται αεροπορική γραμμή·

↓ 2408/92 άρθρο 2 στοιχ. (θ) και
2409/92 άρθρο 2 στοιχ. (ι)

- (22) 'ενεχόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η)', το(α) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) και το(α) κράτος(η) μέλος(η) στο(α) οποίο(α) έχει εκδοθεί η άδεια του(ων) αερομεταφορέα(ων) που έχει(ουν) την εκμετάλλευση της αεροπορικής γραμμής·

↓ νέο

- (23) 'αστικό συγκρότημα', μια αστική περιοχή αποτελούμενη από πόλεις ή κωμοπόλεις, οι οποίες, με την ανάπτυξη του πληθυσμού και την επέκτασή τους, ενοποιήθηκαν κατά τρόπο ώστε να σχηματίζουν μια συνεχή δομημένη περιοχή·

↓ 2407/92 άρθρο 2 στοιχ. (στ)
⇒ Νέο

- (24) 'λογαριασμός διαχείρισης', η λεπτομερής δήλωση εσόδων και δαπανών ⇒ ενός αερομεταφορέα ⇐ για τη συγκεκριμένη περίοδο, συμπεριλαμβανομένου του καταμερισμού μεταξύ δραστηριοτήτων αερομεταφοράς και άλλων δραστηριοτήτων, καθώς και μεταξύ χρηματικών και μη χρηματικών στοιχείων·

↓ 2408/92 άρθρο 2 στοιχ. (ιγ)
(Προσαρμοσμένο)

~~σύστημα αερολιμένων: δύο ή περισσότεροι αερολιμένες οι οποίοι εξυπηρετούν μαζί την ίδια πόλη, ή αστικό κέντρο, όπως εμφανίζεται στο παράρτημα II~~

↓ 2409/92 άρθρο 2 στοιχ. (ε)
(Προσαρμοσμένο)

~~οι ναύλοι που προσφέρει κανονικά ο αερομεταφορέας, περιλαμβανομένων και τυχόν συνήθων εκπτώσεων στ) αεροπορική γραμμή~~

↓ 2409/92 άρθρο 2 στοιχ. (γ)
(Προσαρμοσμένο)

~~γ) ναύλοι ναυλωμένης πτήσης: τα ποσά σε Ευρ ή σε τοπικό νόμισμα που οι επιβάτες πρέπει να καταβάλλουν στους ναυλωτές για υπηρεσίες που συνίστανται στην ή περιλαμβάνουν την αεροπορική μεταφορά των ιδίων και των αποσκευών τους, καθώς και οι οποιεσδήποτε προϋποθέσεις υπό τις οποίες ισχύουν τα εν λόγω ποσά, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που παρέχονται στα πρακτορεία ή σε άλλες βοηθητικές υπηρεσίες δ) κόμιστρα:~~

↓ 2409/92 άρθρο 2 στοιχ. (ια)
(Προσαρμοσμένο)

~~ια) βασικός ναύλος: ο χαμηλότερος πλήρως ελαστικός ναύλος για απλό ή μετ' επιστροφής ταξίδι που προσφέρεται προς πώληση, τουλάχιστον εξίσου ευρέως με οποιοδήποτε άλλο πλήρως ελαστικό ναύλο προσφερόμενο για την ίδια γραμμή.~~

↓ 2408/92 άρθρο 2 στοιχ. (ιε)
(Προσαρμοσμένο)

~~υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας: όλες οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται σε αερομεταφορέα προκειμένου να λάβει, ως προς τα δρομολόγια για τα οποία του έχει χορηγηθεί άδεια εκμετάλλευσης από κράτος μέλος, όλα τα αναγκαία μέτρα για την παροχή υπηρεσίας πληρούσας καθορισμένα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας, μεταφορικής ικανότητας και τιμών, τα οποία ο αερομεταφορέας δεν επρόκειτο να πληροί εάν ελάμβανε αποκλειστικά υπόψη το εμπορικό συμφέρον του.~~

↓ 2409/92 άρθρο 2 στοιχ. (β)
(Προσαρμοσμένο)

~~β) τιμές ναύλωσης: τα ποσά σε Ευρ ή σε τοπικό νόμισμα που οι ναυλωτές πρέπει να καταβάλλουν στους αερομεταφορείς για την αεροπορική μεταφορά του ναυλωτή ή των πελατών του και των αποσκευών τους, καθώς και οι οποιεσδήποτε προϋποθέσεις υπό τις οποίες ισχύουν οι τιμές αυτές, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που παρέχονται στα πρακτορεία και σε άλλες βοηθητικές υπηρεσίες~~

↓ 2408/92 άρθρο 2 στοιχ. (ι)
(Προσαρμοσμένο)

~~κράτος εγγραφής: το κράτος μέλος στο οποίο έχει εκδοθεί η άδεια εκμετάλλευσης που αναφέρεται στο στοιχείο β)~~

↓ 2407/92 άρθρο 3 παρ. 3 (Προσαρμοσμένο) ⇒ Νέο
--

Κεφάλαιο II: Άδεια εκμετάλλευσης

Άρθρο 3

⇒ Άδεια εκμετάλλευσης ⇐

1. ~~Με την επιφύλαξη του άρθρου 1 παράγραφος 2, δεν~~ ☒ Δεν ☐ επιτρέπεται σε καμία εγκατεστημένη στην Κοινότητα επιχείρηση να μεταφέρει αεροπορικώς επιβάτες, ταχυδρομείο ή/και φορτίο έναντι αμοιβής ή/και μίσθωσης ☒ μέσα στην Κοινότητα ☐ στο έδαφος της Κοινότητας, ~~αν δεν~~ ☒ εκτός εάν ☐ της έχει χορηγηθεί αντίστοιχη άδεια εκμετάλλευσης.

↓ 2407/92 άρθρο 3 παρ. 2 (Προσαρμοσμένο)

~~Εάν~~ Η επιχείρηση που ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού ☒ κεφαλαίου ☐ δικαιούται να λάβει άδεια εκμετάλλευσης. ~~Η ίδια η άδεια δεν παρέχει δικαιώματα πρόσβασης σε συγκεκριμένα δρομολόγια ή αγορές.~~

↓ 2407/92 άρθρο 3 παρ. 1 (Προσαρμοσμένο)

2. ~~Με την επιφύλαξη του άρθρου 5 παράγραφος 5, τα κράτη μέλη~~ ☒ Οι αρμόδιες αρχές αδειοδότησης ☐ δεν χορηγούν ούτε διατηρούν σε ισχύ άδειες εκμετάλλευσης όταν δεν τηρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού ☒ κεφαλαίου ☐.

↓ 2407/92 άρθρο 1 παρ. 2 (Προσαρμοσμένο)

3. ~~Η αεροπορική μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου ή/και φορτίων με μη μηχανοκίνητα ή/και υπερελαφρά μηχανοκίνητα αεροσκάφη καθώς και οι τοπικές πτήσεις που δεν συνεπάγονται μεταφορά μεταξύ διαφορετικών αεροδρομίων δεν υπόκεινται στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Στις δραστηριότητες αυτές εφαρμόζονται η τυχόν υπάρχουσα εθνική νομοθεσία για τις άδειες εκμετάλλευσης και η κοινοτική και εθνική νομοθεσία σχετικά με το πιστοποιητικό αερομεταφοράς.~~ ☒ Με την επιφύλαξη άλλης ισχύουσας διάταξης κοινοτικού, εθνικού ή διεθνούς δικαίου, οι κάτωθι κατηγορίες αεροπορικών γραμμών δεν υπόκεινται στην απαίτηση κατοχής έγκυρης άδειας εκμετάλλευσης: ☐

- (α) ☒ οι αεροπορικές γραμμές που εκτελούνται με μη μηχανοκίνητο αεροσκάφος ή/και με πολύ ελαφρά μηχανοκίνητα αεροσκάφη, και ☒
- (β) ☒ οι τοπικές πτήσεις που δεν συνεπάγονται μεταφορά μεταξύ διαφορετικών αερολιμένων. ☒

↓ 2407/92 άρθρο 4 παρ. 1
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

Άρθρο 4

⇒ Όροι χορήγησης άδειας εκμετάλλευσης ⇐

~~Αν~~ Χορηγείται άδεια εκμετάλλευσης σε επιχείρηση από ~~ακράτος μέλος~~ ☒ την αρμόδια αρχή αδειοδότησης ☒ ~~εκτός εάν~~ ☒ με την προϋπόθεση ότι ☒ :

(α) ~~ο κύριος τύπος δραστηριοτήτων της~~ ☒ η έδρα της ☒ και η τυχόν καταχωρισμένη έδρα της βρίσκονται ~~στο εν λόγω κράτος μέλος~~ ☒ στην Κοινότητα και διεξάγει το μεγαλύτερο μέρος των δραστηριοτήτων της μέσα στην Κοινότητα ☒.

(β) ☒ διαθέτει έγκυρο πιστοποιητικό αερομεταφορέα ☒.

(γ) ☒ όταν ζητείται η άδεια από την αρχή κράτους μέλους, η έδρα της και η τυχόν καταχωρισμένη έδρα της βρίσκονται σε αυτό το κράτος μέλος, διεξάγει ουσιαστικό μέρος των δραστηριοτήτων της σε αυτό το κράτος μέλος και, όταν εκδίδεται πιστοποιητικό από εθνική αρχή, υπεύθυνο μέλος για την εποπτεία του πιστοποιητικού αερομεταφορέα είναι το ίδιο το κράτος ☒.

(δ) η κύρια δραστηριότητά της είναι είτε μόνον οι αεροπορικές μεταφορές είτε οι αεροπορικές μεταφορές σε συνδυασμό με οποιαδήποτε άλλη εμπορική χρήση αεροσκαφών ή ☒ η ☒ επισκευή και συντήρηση αεροσκαφών.

(ε) ☒ η εταιρική της δομή επιτρέπει στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης να εφαρμόζει τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου.

(στ) τα κράτη μέλη ή/και υπήκοοι κρατών μελών κατέχουν άνω του 50 τοις εκατό της επιχείρησης και έχουν τον πραγματικό έλεγχο της, είτε απευθείας είτε έμμεσα μέσω ενός ή περισσότερων επιχειρήσεων, εξαιρουμένων όσων προβλέπονται σε συμφωνία με τρίτη χώρα, της οποίας η Κοινότητα είναι συμβαλλόμενο μέρος.

(ζ) πληροί τους οικονομικούς όρους που καθορίζονται στο άρθρο 5.

(η) πληροί τις απαιτήσεις ασφάλισης που καθορίζονται στο άρθρο 11. ☒

↓ 2407/92 άρθρο 4 παρ. 2
(Προσαρμοσμένο)

~~Με την επιφύλαξη των συμφωνιών και συμβάσεων των οποίων η Κοινότητα είναι συμβαλλόμενο μέρος, την κυριότητα της επιχείρησης αεροπορίας ή μέσω της κατοχής της πλειοψηφίας των μετοχών πρέπει να έχουν και να εξακολουθούν να έχουν κράτη μέλη ή/και υπήκοοι κρατών μελών. Τα εν λόγω κράτη μέλη ή υπήκοοι πρέπει να ελέγχουν την επιχείρηση αυτή κατά τρόπο πραγματικό και διαρκή.~~

↓ 2407/92 άρθρο 4 παρ. 4
(Προσαρμοσμένο)

~~Κάθε επιχείρηση που διαθέτει άμεσα ή έμμεσα σε ελέγχουσα συμμετοχή σε αερομεταφορέα πρέπει να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της παραγράφου 2.~~

↓ 2407/92 άρθρο 4 παρ. 3
(Προσαρμοσμένο)

~~3. 3. α) Κατά παρέκκλιση από τις παραγράφους 2 και 4, οι αερομεταφορείς που έχουν ήδη αναγνωριστεί στο παράρτημα I των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90 και (ΕΟΚ) αριθ. 294/91 του Συμβουλίου της 4ης Φεβρουαρίου 1991 για τη λειτουργία των αεροπορικών μεταφορών φορτίου μεταξύ κρατών μελών(5) διατηρούν τα δικαιώματά τους δυνάμει του παρόντος και των συναφών κανονισμών, εφόσον εκπληρώνουν τις υπόλοιπες υποχρεώσεις στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού και συνεχίζουν να ελέγχονται άμεσα ή έμμεσα από την ίδια τρίτη χώρα ή/και υπηκόους αυτής με εκείνους που ασκούσαν τον έλεγχο αυτό τη στιγμή της έκδοσης του παρόντος κανονισμού. Ο έλεγχος αυτός μπορεί πάντως να μεταβιβαστεί οποιαδήποτε στιγμή σε κράτη μέλη ή/και υπηκόους των κρατών μελών.~~

~~β) οι δυνατότητες αγοράς και πώλησης μετοχών δυνάμει του στοιχείου α) δεν καλύπτει τους υπηκόους τρίτης χώρας που έχουν σημαντικά συμφέροντα σε αερομεταφορέα τρίτης χώρας.~~

↓ 2407/92 άρθρο 5 παρ. 1
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

Άρθρο 5

⇒ Χρηματοοικονομικές προϋποθέσεις για τη χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης ⇐

- ~~Κάθε αιτούσα επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών στην οποία χορηγείται άδεια εκμετάλλευσης για πρώτη φορά πρέπει να είναι σε θέση να αποδεικνύει κατά τρόπο ικανοποιητικό στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους που έχει εκδώσει την άδεια~~

⇒ Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης ⇐ ☒ εκτιμά επιμελώς εάν μια επιχείρηση που ζητεί για πρώτη φορά άδεια εκμετάλλευσης είναι σε θέση να αποδείξει ότι ☒:

- (α) ~~έτι~~ μπορεί να ανταποκριθεί, ανά πάσα στιγμή, στις τρέχουσες και μελλοντικές υποχρεώσεις της, που έχουν καθοριστεί με βάση ρεαλιστικές εκτιμήσεις, για περίοδο ~~24~~ ⇒ 36 ⇐ μηνών από την έναρξη των δραστηριοτήτων ~~του της και~~
- (β) μπορεί να ανταποκριθεί στα ~~λογικώς αναμενόμενα~~ πάγια και λειτουργικά έξοδα τα οποία συνεπάγονται οι δραστηριότητες αυτές, σύμφωνα με το επιχειρηματικό ~~της σχέδιο του προγράμματος~~, για περίοδο τριών μηνών από την έναρξή τους, χωρίς να χρησιμοποιήσει τα εξ αυτών έσοδα.

↓ 2407/92 άρθρο 5 παρ. 2
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, κάθε αιτών υποβάλλει επιχειρηματικό ~~σχέδιο προγράμματος~~ για τα πρώτα ~~δύο~~ ⇒ τρία ⇐ έτη λειτουργίας τουλάχιστον. Το επιχειρηματικό ~~σχέδιο προγράμματος~~ περιγράφει επίσης λεπτομερώς τις οικονομικές διασυνδέσεις μεταξύ του αιτούντος και οποιωνδήποτε άλλων εμπορικών δραστηριοτήτων που αναπτύσσει, είτε άμεσα είτε μέσω συγγενών επιχειρήσεων. Ο αιτών παρέχει επίσης όλες τις σχετικές πληροφορίες· ιδίως τα δεδομένα που αναφέρονται στο σημείο ~~A~~ ☒ 1 ☒ του παραρτήματος ☒ I ☒.

↓ 2407/92 άρθρο 5 παρ. 7
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

3. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 ☒ και ☒ 2 ~~έως 4 και 6 του άρθρου αυτού~~ δεν εφαρμόζονται σε αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται ~~γραμμές αποκλειστικά με~~ αεροσκάφη ~~που έχουν~~ μέγιστου βάρους κατά την απογείωση ~~μικρότερο των από 10~~ ~~δέκα~~ τόνων ~~ή/και με λιγότερες των από 20 θέσεις~~. Οι αερομεταφορείς αυτοί πρέπει ανά πάσα στιγμή να είναι σε θέση να αποδείξουν ότι έχουν ίδιο κεφάλαιο τουλάχιστον ~~80000 Ecu~~ ⇒ 100.000 € ⇐ ή να προσκομίσουν, όταν ζητηθεί από τις αρχές αδειοδότησης ~~χορήγησης των αδειών~~, πληροφορίες σχετικές με τους σκοπούς ~~της παραγράφου 5~~ ☒ του άρθρου 9 παράγραφος 2. ☒

Ένα κράτος μέλος μπορεί, ωστόσο, να εφαρμόσει τις διατάξεις των παραγράφων 1 ☒ και 2 ☒ ~~έως 4 και 6~~ σε αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται τακτικές γραμμές, στους οποίους έχει χορηγήσει άδεια ~~και οι οποίοι εξυπηρετούν~~ ή των οποίων ο ετήσιος κύκλος εργασιών υπερβαίνει τα 3 εκατομμύρια ~~Ecu~~ ☒ € ☒.

~~β) Έκτιτα από συνεννόηση με τα κράτη μέλη, η Επιτροπή μπορεί να αυξάνει καταλλήλως τα ποσά που αναφέρονται στο στοιχείο α) εάν το επιβάλλουν οι οικονομικές εξελίξεις. Η μεταβολή δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων~~

~~Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να παραπέμψει την απόφαση της Επιτροπής ενώπιον του Συμβουλίου μέσα σε προθεσμία ενός μηνός. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, το Συμβούλιο μπορεί, εντός ενός μηνός, να λάβει με ειδική πλειοψηφία διαφορετική απόφαση.~~

↓ 2407/92 άρθρο 9
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

Άρθρο 6

⇒ Πιστοποιητικό αερομεταφορέα ⇐

1. Η ανά πάσα στιγμή έκδοση και εγκυρότητα άδειας εκμετάλλευσης προϋποθέτει την κατοχή έγκυρου πιστοποιητικού αερομεταφορέα που αναγράφει τις καλυπτόμενες δραστηριότητες και πληροί τα κριτήρια που καθορίζονται ~~στο σχετικό κανονισμό του Συμβουλίου~~ ☒ με βάση το σχετικό κοινοτικό δίκαιο ☒. ~~Μέχρις ότου τεθεί σε εφαρμογή ο κανονισμός του Συμβουλίου που αναφέρεται στην παράγραφο 1, εφαρμόζονται οι εθνικοί κανονισμοί οι σχετικοί με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα ή ισοδύναμο τίτλο πιστοποίησης των αερομεταφορέων.~~
2. ⇒ Κάθε τροποποίηση στο πιστοποιητικό κοινοτικού αερομεταφορέα εμφανίζεται στην άδεια εκμετάλλευσης. ⇐

↓ 2407/92 άρθρο 6
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

Άρθρο 7

⇒ Απόδειξη εντιμότητας ⇐

1. Όταν για την έκδοση άδειας εκμετάλλευσης ~~η αρμόδια αρχή κράτους μέλους~~ ☒ απαιτούνται ☒ ~~από~~ αποδείξεις ότι τα πρόσωπα που θα διευθύνουν συνεχώς και πραγματικά τις δραστηριότητες της επιχείρησης είναι έντιμα και δεν έχουν κηρυχθεί σε πτώχευση, ~~ή όταν η αρχή αναστέλλει ή ανακαλεί~~ ☒ ή για την αναστολή ή την ανάκληση ☒ ~~την άδεια~~ της άδειας εκμετάλλευσης λόγω σοβαρού επαγγελματικού παραπτώματος ή ποινικού αδικήματος, ~~το κράτος μέλος θα πρέπει να~~ ⇒ η αρμόδια αρχή αδειοδότησης ⇐ αποδέχεται ως επαρκή μαρτυρία, όσον αφορά υπηκόους ~~άλλων~~ κρατών μελών, την ~~προσαγωγή~~ προσκόμιση εγγράφων που έχουν εκδώσει οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους καταγωγής ή ~~του κράτους μέλους~~ ⇒ όπου το πρόσωπο έχει τον μόνιμο τόπο κατοικίας του ⇐ ~~προέλευσης αυτών~~, τα οποία πιστοποιούν τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις αυτές.

2. Όταν ~~οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους καταγωγής ή το κράτος μέλος~~ $\Rightarrow$ όπου το πρόσωπο έχει το μόνιμο τόπο κατοικίας του $\Leftarrow$ ~~προέλευσης του αλλοδαπού~~ δεν εκδίδουν τα έγγραφα $\boxtimes$ που αναφέρονται στην παράγραφο 1 $\Leftarrow$ ~~του ανωτέρω εδαφίου~~, τα έγγραφα αυτά ~~θα πρέπει να~~ αντικαθίστανται από ένορκη δήλωση -ή, στα κράτη μέλη όπου αυτή δεν προβλέπεται, από υπεύθυνη δήλωση- του ενδιαφερόμενου ενώπιον αρμόδιας δικαστικής ή διοικητικής αρχής ή, εάν χρειάζεται, συμβολαιογράφου ή αρμόδιου επαγγελματικού φορέα του κράτους μέλους καταγωγής ή του κράτους μέλους $\Rightarrow$ όπου το πρόσωπο έχει τον μόνιμο τόπο κατοικίας του $\Leftarrow$ ~~προέλευσης του αλλοδαπού~~. Η διοικητική αρχή ή ο συμβολαιογράφος $\Rightarrow$ ή ο αρμόδιος επαγγελματικός φορέας $\Leftarrow$ εκδίδουν πιστοποιητικό γνησιότητας της ένορκης ή της υπεύθυνης δήλωσης.
3. ~~Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν να απαιτήσουν~~ $\Rightarrow$ Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί να απαιτήσει $\Leftarrow$ ~~έτι η υποβολή των εγγράφων και πιστοποιητικών της παραγράφου~~ τα έγγραφα και τα πιστοποιητικά που αναφέρονται στις $\boxtimes$ παραγράφους 1 και 2 $\Leftarrow$ ~~Θα γίνεται υποβάλλονται~~ μέσα σε τρεις μήνες μετά την έκδοσή τους.

↓ 2407/92 άρθρο 11 παρ. 1
(Προσαρμοσμένο)
 $\Rightarrow$ Νέο

Άρθρο 8

$\Rightarrow$ Ισχύς της άδειας εκμετάλλευσης $\Leftarrow$

1. Μια άδεια εκμετάλλευσης είναι έγκυρη όσο χρόνο ο $\boxtimes$ κοινοτικός $\boxtimes$ αερομεταφορέας ~~πληροί τις υποχρεώσεις του παρόντος κανονισμού~~ $\boxtimes$ συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου. $\boxtimes$ ~~Ωστόσο, ένα κράτος μέλος μπορεί να προβεί σε επανεξέταση μετά την παρέλευση ενός έτους από την έκδοση άδειας εκμετάλλευσης και, στη συνέχεια, ανά πενταετία.~~

↓ 2407/92 άρθρο 4 παρ. 5
(Προσαρμοσμένο)
 $\Rightarrow$ Νέο

Κάθε $\boxtimes$ κοινοτικός $\boxtimes$ αερομεταφορέας πρέπει, εφόσον του ζητηθεί, να είναι πάντοτε σε θέση να αποδεικνύει ~~στο κράτος που είναι υπεύθυνο για την άδεια εκμετάλλευσης~~ $\Rightarrow$ στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης $\Leftarrow$ ότι ανταποκρίνεται ~~στις~~ $\boxtimes$ σε όλες τις $\boxtimes$ απαιτήσεις του παρόντος άρθρου $\boxtimes$ κεφαλαίου $\boxtimes$. ~~Επειτα από αίτηση κράτους μέλους, η Επιτροπή εξετάζει τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου και, εάν χρειάζεται, λαμβάνει απόφαση.~~

↓ νέο

2. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης παρακολουθεί στενά τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου. Εξετάζει ούτως ή άλλως τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις αυτές δύο έτη μετά τη χορήγηση νέας άδειας εκμετάλλευσης, όταν υπάρχουν υπόνοιες για τυχόν πρόβλημα ή μετά από αίτηση της Επιτροπής.

Σε περίπτωση που η αρμόδια αρχή αδειοδότησης έχει υπόνοιες ότι τα οικονομικά προβλήματα κάποιου κοινοτικού αερομεταφορέα ενδέχεται να επηρεάσουν την ασφάλεια των δραστηριοτήτων του, ενημερώνει αμέσως την αρχή που είναι αρμόδια για το πιστοποιητικό αερομεταφορέα.

↓ 2407/92 άρθρο 11 παρ. 2
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

3. ⇒ Η άδεια εκμετάλλευσης υποβάλλεται εκ νέου προς έγκριση ⇐ όταν ο ☒ κοινοτικός ☒ αερομεταφορέας

(α) ☒ δεν έχει αρχίσει την εκμετάλλευση έξι μήνες αφού αποκτήσει άδεια εκμετάλλευσης, ή ☒

(β) ~~Εάν ο αερομεταφορέας έχει παύσει τη λειτουργία του επί έξι μήνες ⇒ τρεις και πλέον μήνες ⇐ ή δεν την έχει αρχίσει ένα εξάμηνο μετά τη χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης, το υπεύθυνο κράτος μέλος αποφασίζει εάν η άδεια πρέπει να υποβληθεί εκ νέου προς έγκριση.~~

↓ 2407/92 άρθρο 5 παρ. 6
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

4. Κάθε οικονομικό έτος, οι ☒ κοινοτικοί ☒ αερομεταφορείς ~~πρέπει να~~ παρέχουν ~~χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση~~ στις αρχές ~~αδειοδότησης χορήγησης των αδειών τους~~ ελεγμένους ισολογισμούς του προηγούμενου οικονομικού έτους ⇒ εντός έξι μηνών μετά την ημερομηνία κλεισίματος των λογαριασμών⇐. ⇒ Κατά τη διάρκεια των δύο πρώτων ετών λειτουργίας ενός κοινοτικού αερομεταφορέα, τα δεδομένα που αναφέρονται στο σημείο 3 του παραρτήματος I επικαιροποιούνται και διατίθενται στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης κάθε εξάμηνο ⇐. ~~Οποτεδήποτε τους το ζητήσουν οι αρχές χορήγησης των αδειών, οι αερομεταφορείς πρέπει να παρέχουν πληροφορίες σχετικές με τους σκοπούς της παραγράφου 5, και ιδιαίτερα τα στοιχεία που αναφέρονται στο παράρτημα μέρος F.~~

⇒ Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί ανά πάσα στιγμή να εκτιμήσει την χρηματοοικονομική κατάσταση ενός κοινοτικού αερομεταφορέα στον οποίο έχει χορηγήσει άδεια εκμετάλλευσης και να του ζητήσει σχετικές πληροφορίες και, ιδίως, τα δεδομένα που αναφέρονται στο σημείο 3 του παραρτήματος I. ⇐

↓ 2407/92 άρθρο 5 παρ. 3
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

5. Κάθε ☒ κοινοτικός ☒ αερομεταφορέας κοινοποιεί ☒ στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης: ⇐
- (α) εκ των προτέρων ~~για την έναρξη λειτουργίας τακτικής ή έκτακτης γραμμής προς νέα ήπειρο ή περιοχή, αλλαγές του τύπου ή του αριθμού των χρησιμοποιούμενων αεροσκαφών ή τα σχέδιά του για~~ ουσιαστική μεταβολή της κλίμακας των δραστηριοτήτων του·
 - (β) εκ των προτέρων σχέδια για συγχωνεύσεις ή εξαγορές επιχειρήσεων, και
 - (γ) εντός 14 ημερών σχετικά με οποιαδήποτε μεταβολή της κυριότητας κάθε μερίδας συμμετοχής η οποία αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το 10 % του συνόλου των μετοχών του ☒ κοινοτικού ☒ αερομεταφορέα ή της μητρικής του εταιρείας ή της εταιρείας που τον ελέγχει σε τελευταίο βαθμό. ~~Η υποβολή δωδεκάμηνου επιχειρηματικού προγράμματος, δύο μήνες πριν από την περίοδο την οποία αφορά, συνιστά επαρκή προειδοποίηση κατά την έννοια της παρούσας παραγράφου, όσον αφορά μεταβολές των τρεχουσών δραστηριοτήτων ή/και στοιχείων που περιλαμβάνονται στο επιχειρηματικό αυτό πρόγραμμα.~~

↓ 2407/92 άρθρο 5 παρ. 4
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

6. Εάν οι ☒ αρμόδιες ☒ αρχές ~~που χορηγούν τις άδειες~~ αδειοδότησης εκτιμήσουν ότι αλλαγές κοινοποιούμενες ~~κατά~~ με βάση την παράγραφο 3 ☒ 5 ☒ έχουν σημαντικές επιπτώσεις στη χρηματοοικονομική κατάσταση του ☒ κοινοτικού ☒ αερομεταφορέα, ζητούν την υποβολή αναθεωρημένου επιχειρηματικού ~~προγράμματος~~ σχεδίου στο οποίο να έχουν ενσωματωθεί οι εν λόγω μεταβολές και το οποίο θα καλύπτει, τουλάχιστον, περίοδο 12 μηνών από την ημερομηνία έναρξης της εφαρμογής του, ~~· Ζητούν επίσης όλες τις σχετικές πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων που αναφέρονται στο ☒ σημείο 2 ☒ του παραρτήματος I ☒ ⇒ πέραν των πληροφοριών που παρέχονται βάσει της παραγράφου 4 ⇐ παράρτημα μέρος Β, προκειμένου να εκτιμηθεί κατά πόσον ο αερομεταφορέας μπορεί να ανταποκριθεί στις υφιστάμενες και δυνητικές υποχρεώσεις του κατά τη δωδεκάμηνη αυτή περίοδο.~~

Οι ☒ αρμόδιες ☒ αρχές αδειοδότησης ~~που χορηγούν την άδεια~~ αποφασίζουν για το αναθεωρημένο επιχειρηματικό ~~πρόγραμμα~~ σχέδιο εντός τριών μηνών από την υποβολή σε αυτές όλων των απαραίτητων πληροφοριών.

↓ 2407/92 άρθρο 11 παρ. 3
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

7. Όσον αφορά τους ☒ κοινοτικούς ☒ αερομεταφορείς στους οποίους ☒ έχει ☒ έχουν χορηγήσει άδεια, ~~τα κράτη μέλη αποφασίζουν~~ ⇒ η αρμόδια αρχή αδειοδότησης αποφασίζει ⇐ εάν η άδεια εκμετάλλευσης πρέπει να υποβληθεί εκ νέου προς έγκριση σε περίπτωση μεταβολής ενός ή περισσότερων στοιχείων που επηρεάζουν τη νομική κατάσταση ~~της επιχείρησης~~ ☒ των κοινοτικών αερομεταφορέων ☒ και, ιδίως, σε περίπτωση συγχωνεύσεων ή εξαγορών. ~~Ο(οι) εν λόγω αερομεταφορέας(είς) μπορεί(ούν) να συνεχίσει(ουν) τις δραστηριότητές του(τους), εκτός αν οι αρχές που έχουν χορηγήσει την άδεια αποφασίσουν ότι διακυβεύεται πλέον η ασφάλεια, και εκθέσουν τους σχετικούς λόγους.~~

↓ 2407/92 άρθρο 5 παρ. 7
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

8. Οι διατάξεις των παραγράφων ~~1, 2, 3,~~ 4, ☒ 5 ☒ και 6 δεν εφαρμόζονται σε αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται αποκλειστικά γραμμές με αεροσκάφη κάτω των 10 τόνων MTOW (Μέγιστο βάρος κατά την απογείωση) ή/και κάτω των 20 θέσεων. Οι αερομεταφορείς αυτοί πρέπει ανά πάσα στιγμή να είναι σε θέση να αποδείξουν ότι έχουν ίδιο κεφάλαιο τουλάχιστον ~~80000 Ecu~~ ⇒ 100.000 € ⇐ ή να προσκομίσουν, όταν ζητηθεί από τις αρχές αδειοδότησης ~~χορήγησης των αδειών,~~ πληροφορίες σχετικές με τους σκοπούς ~~της παραγράφου 5~~ ☒ του άρθρου 9 παράγραφος 2. ☒

Ένα κράτος μέλος μπορεί, ωστόσο, να εφαρμόσει τις διατάξεις των παραγράφων ~~1, 2, 3,~~ 4, ☒ 5 και 6 ☒ σε αερομεταφορείς που έχει αδειοδοτήσει, οι οποίοι εκμεταλλεύονται τακτικές γραμμές ή των οποίων ο ετήσιος κύκλος εργασιών υπερβαίνει τα ~~ECU~~ 3 εκατομμύρια ☒ € ☒.

~~β) Έπεται από συνεννόηση με τα κράτη μέλη, η Επιτροπή μπορεί να αυξάνει καταλλήλως τα ποσά που αναφέρονται στο στοιχείο α) εάν το επιβάλλουν οι οικονομικές εξελίξεις. Η μεταβολή δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων~~

~~Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να παραπέμψει την απόφαση της Επιτροπής ενώπιον του Συμβουλίου μέσα σε προθεσμία ενός μηνός. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, το Συμβούλιο μπορεί, εντός ενός μηνός, να λάβει με ειδική πλειοψηφία διαφορετική απόφαση.~~

Άρθρο 9

⇒ Αναστολή και ανάκληση άδειας εκμετάλλευσης ⇐

1. ~~Οι αρχές που χορηγούν τις άδειες μπορούν, ανά πάσα στιγμήν και, εν πάση περιπτώσει, όταν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις οικονομικών προβλημάτων σε αερομεταφορέα στον οποίο έχουν χορηγήσει άδεια, να ελέγχουν τη χρηματοοικονομική του απόδοση, και να αναστέλλουν ή να ανακαλούν~~ ⇐ Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης αναστέλλει ή ανακαλεί ⇐ την άδεια ☒ εκμετάλλευσης ☒ εάν ~~εκτιμούν~~ εκτιμήσει ότι ο αερομεταφορέας δεν μπορεί πλέον να αντιμετωπίσει τις υφιστάμενες και δυνητικές υποχρεώσεις του ☒ κοινοτικού αερομεταφορέα ☒ για περίοδο ~~δώδεκα~~ 12 μηνών. ~~Οι εν λόγω αρχές μπορούν επίσης~~

⇒ Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί να χορηγήσει ⇐ προσωρινή άδεια, ⇐ διάρκειας ισχύος έως 12 μηνών ⇐, μέχρις ότου αναδιοργανωθεί οικονομικά ο ☒ κοινοτικός ☒ αερομεταφορέας με την προϋπόθεση ~~δεν διακαυτεύεται η ασφάλεια~~ ⇐ ότι αυτή η προσωρινή άδεια περιλαμβάνει τις τυχόν αλλαγές στο πιστοποιητικό του αερομεταφορέα και ότι υπάρχει ρεαλιστική προοπτική ικανοποιητικής χρηματοοικονομικής ανασυγκρότησης μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα. ⇐

2. ~~Ένα κράτος μέλος δεν επιτρέπει σε αερομεταφορέα~~ ⇐ Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης, όποτε υφίστανται σαφείς ενδείξεις ότι υπάρχουν οικονομικά προβλήματα ή ότι έχουν κινηθεί ⇐ διαδικασίες κήρυξης αφερεγγυότητας ή παρόμοιες διαδικασίες ~~να διατηρήσει την άδεια εκμετάλλευσης εάν η αρμόδια αρχή του έχει πειστεί ότι δεν υφίσταται ρεαλιστική προοπτική ικανοποιητικής χρηματοοικονομικής αναδιοργάνωσης σε λογικό χρονικό διάστημα~~ ⇐ εναντίον αερομεταφορέα στον οποίο έχει χορηγήσει άδεια, πραγματοποιεί αμελλητί διεξοδική εκτίμηση της οικονομικής του κατάστασης και με βάση τα πορίσματα επανεξετάζει το καθεστώς της άδειας εκμετάλλευσης σύμφωνα με το παρόν άρθρο μέσα σε προθεσμία τριών μηνών.

Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με τη διαδικασία εκτίμησης και τα πορίσματά της, καθώς και σχετικά με την απόφασή της όσον αφορά το καθεστώς της άδειας εκμετάλλευσης. ⇐

3. ⇒ Όταν οι ελεγμένοι λογαριασμοί που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 4 δεν έχουν διαβιβασθεί εντός έξι μηνών από την ημερομηνία κλεισίματός τους το προηγούμενο οικονομικό έτος, η αρμόδια αρχή αδειοδότησης ζητεί από τον κοινοτικό αερομεταφορέα να διαβιβάσει αμελλητί αυτούς τους ελεγμένους λογαριασμούς.

Εάν οι ελεγμένοι λογαριασμοί δεν διαβιβασθούν εντός ενός μηνός, η άδεια εκμετάλλευσης ανακαλείται ή αναστέλλεται.

Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης ενημερώνει την Επιτροπή ότι ο αερομεταφορέας δεν διαβίβασε τους ελεγμένους λογαριασμούς του εντός της εξάμηνης προθεσμίας και για τα συνεπακόλουθα μέτρα που λαμβάνει. ⇐

4. ⇒ Σε περίπτωση αναστολής ή αφαίρεσης πιστοποιητικού αερομεταφορέα, η αρμόδια αρχή αδειοδότησης αναστέλλει ή ανακαλεί αμέσως την άδεια εκμετάλλευσης του αερομεταφορέα. ⇐

↓ 2407/92 άρθρο 13 παρ. 2
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

Άρθρο 10

⇒ Αποφάσεις σχετικές με τις άδειες εκμετάλλευσης ⇐

1. ~~Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος~~ ⇒ Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης ⇐ αποφασίζει επί της αίτησης το συντομότερο και το αργότερο τρεις μήνες μετά την υποβολή όλων των αναγκαίων πληροφοριών, αφού λάβει υπόψη όλα τα διαθέσιμα στοιχεία. Η απόφαση ανακοινώνεται στον αιτούντα ~~στην αιτούσα επιχείρηση αερομεταφορέα~~. Σε περίπτωση απόρριψης αναφέρονται οι σχετικοί λόγοι.

↓ 2407/92 άρθρο 13 παρ. 1
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

2. Οι διαδικασίες για τη χορήγηση, ⇐ την αναστολή και την ανάκληση ⇐ άδειας εκμετάλλευσης δημοσιεύονται ~~από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, που~~ ☒, η οποία ενημερώνει ☒ ~~ενημερώνει και~~ την Επιτροπή ~~σχετικά~~.

↓ 2407/92 άρθρο 13 παρ. 4
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

3. ⇐ Κατάλογος ⇐ των αποφάσεων ~~των κρατών μελών~~ ⇐ των αρμοδίων αρχών αδειοδότησης ⇐ για τη χορήγηση, ⇐ την αναστολή ⇐ ή την ανάκληση αδειών

εκμετάλλευσης δημοσιεύεται $\Rightarrow$ κάθε χρόνο $\Leftarrow$ στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

↓ 2407/92 άρθρο 13 παρ. 3
(Προσαρμοσμένο)

~~Μια εταιρεία της οποίας απορρίφθηκε η άδεια εκμετάλλευσης μπορεί να προσφύγει στην Επιτροπή. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι οι όροι του παρόντος κανονισμού δεν έχουν πληρωθεί, αποφαινεται επί της ορθής ερμηνείας του κανονισμού, με την επιφύλαξη του άρθρου 169 της συνθήκης.~~

↓ 2407/92 άρθρο 7
 $\Rightarrow$ Νέο

Άρθρο 11

$\Rightarrow$ Απαιτήσεις ασφάλισης $\Leftarrow$

~~Ο~~ Κάθε αερομεταφορέας πρέπει να ασφαλίζεται κατά κινδύνων αστικής ευθύνης ατυχημάτων, ιδίως όσον αφορά τους επιβάτες, τις αποσκευές, το φορτίο, το ταχυδρομείο και τους τρίτους. $\Rightarrow$ Ανάλογα με την περίπτωση, η ασφαλιστική κάλυψη είναι σύμφωνα με τις ελάχιστες απαιτήσεις που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 785/2004⁹. $\Leftarrow$

↓ 2407/92 άρθρο 8 παρ. 2
(Προσαρμοσμένο)
 $\Rightarrow$ Νέο

Άρθρο 12

$\Rightarrow$ Νηολόγηση $\Leftarrow$

1. Με την επιφύλαξη ~~της παραγράφου 3~~ $\boxtimes$ του άρθρου 13 παράγραφος 2 $\boxtimes$, αεροσκάφη που χρησιμοποιεί $\boxtimes$ κοινοτικός $\boxtimes$ αερομεταφορέας θα νηολογούνται ~~κατ' επιλογή του κράτους μέλους που χορηγεί την άδεια εκμετάλλευσης~~, $\boxtimes$ στο $\boxtimes$ εθνικό νηολόγιο $\boxtimes$ του κράτους μέλους που χορηγεί την άδεια εκμετάλλευσης $\boxtimes$, ~~είτε εντός της Κοινότητας~~.

~~β) εάν η μίσθωση αεροσκάφους νηολογημένου εντός της Κοινότητας έχει θεωρηθεί αποδεκτή δυνάμει του άρθρου 10, ένα κράτος μέλος δεν απαιτεί την εγγραφή του~~

⁹ EE L 138, 30.04.2004, σ. 1.

~~αεροσκάφους στο εθνικό του νηολόγιο, όταν αυτό θα συνεπαγόταν διαρθρωτικές αλλαγές στο αεροσκάφος.~~

↓ 2407/92 άρθρο 8 παρ. 4
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

2. ~~Κατά την εφαρμογή της παράγραφου 2α~~ ☒ Σύμφωνα με την παράγραφο 1, κάθε αρμόδια αρχή αδειοδότησης δέχεται ☒, ~~και~~ τηρουμένων των ισχυόντων νόμων και κανονισμών, ~~συμπεριλαμβανομένων των σχετικών με το πιστοποιητικό πλευσιμότητας, τα κράτη μέλη δέχονται~~ στο εθνικό ~~τους της~~ νηολόγιο, άνευ τελών και καθυστερήσεων, αεροσκάφη που ανήκουν σε υπηκόους άλλων κρατών μελών και μετανηολογήσεις από νηολόγια αεροσκαφών άλλων κρατών μελών. Για τις μετανηολογήσεις αεροσκαφών δεν επιβάλλονται άλλα τέλη εκτός από τα συνήθη τέλη νηολόγησης.

↓ 2407/92 άρθρο 8 παρ. 1
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

Άρθρο 13

⇒ Μίσθωση ⇐

1. Ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται ~~μεν~~ να έχει στην κυριότητά του αεροσκάφη προκειμένου να λάβει ή να διατηρήσει την άδεια εκμετάλλευσης ~~αλλά ένα κράτος μέλος θα απαιτεί, από τους αερομεταφορείς στους οποίους έχει χορηγήσει άδεια να διαθέτουν ένα ή περισσότερα αεροσκάφη κατά κυριότητα ή βάσει οποιασδήποτε μίσθωσης (Lease agreement).~~

⇒ Κάθε επιχείρηση που ζητεί να της χορηγηθεί άδεια εκμετάλλευσης διαθέτει ένα ή περισσότερα αεροσκάφη μέσω κυριότητας ή σύμβασης μίσθωσης αεροσκάφους χωρίς πλήρωμα (μίσθωση μόνον του αεροσκάφους). ⇐

⇒ Κάθε κοινοτικός αερομεταφορέας διαθέτει ένα ή περισσότερα αεροσκάφη μέσω κυριότητας ή σύμβασης μίσθωσης αεροσκάφους χωρίς πλήρωμα (μίσθωση μόνον του αεροσκάφους). ⇐

⇒ Κάθε κοινοτικός αερομεταφορέας μπορεί να διαθέτει ένα ή περισσότερα αεροσκάφη μέσω σύμβασης μίσθωσης αεροσκάφους με το πλήρωμα (πλήρης μίσθωση). ⇐

↓ 2407/92 άρθρο 8 παρ. 3
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

2. Σε περίπτωση βραχυπρόθεσμων μισθώσεων προς ικανοποίηση προσωρινών αναγκών ~~και~~ ☒ κοινοτικού ☒ αερομεταφορέα ή σε εξαιρετικές περιπτώσεις, ~~τα κράτη μέλη μπορούν να απαλλάξουν τους αερομεταφορείς~~ ⇒ η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί να χορηγήσει απαλλαγή ☒ από την απαίτηση ~~της παραγράφου 2α~~ ⇒ νηολόγησης που προβλέπεται στο άρθρο 12 παράγραφος 1. Ούτως ή άλλως, δεν χορηγείται σε κανέναν κοινοτικό αερομεταφορέα απαλλαγή διάρκειας άνω των έξι μηνών για να ικανοποιήσει προσωρινές ανάγκες ή για λόγους εξαιρετικών περιστάσεων, μολονότι η απαλλαγή επιτρέπεται να ανανεωθεί μόνον μια φορά για έξι μήνες σε δεύτερη μη διαδοχική αεροναυτική περίοδο. ☒

⇒ Σε περίπτωση μίσθωσης αεροσκάφους με πλήρωμα (πλήρης μίσθωση), η εν λόγω απαλλαγή προϋποθέτει την ύπαρξη ισχύουσας σύμβασης, η οποία προβλέπει αμοιβαιότητα όσον αφορά την πλήρη μίσθωση μεταξύ του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους ή της Κοινότητας και της τρίτης χώρας νηολόγησης του μισθωμένου αεροσκάφους. ☒

↓ 2407/92 άρθρο 10 παρ. 1
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

3. Προς τήρηση των προδιαγραφών ασφάλειας ~~και αστικής ευθύνης~~, ένας ☒ κοινοτικός ☒ αερομεταφορέας που χρησιμοποιεί αεροσκάφος άλλης επιχείρησης ή παραχωρεί αεροσκάφος σε άλλη επιχείρηση, ☒ με ή χωρίς πλήρωμα ☒ λαμβάνει προηγουμένως έγκριση για τη δραστηριότητα αυτή από την ~~οικεία αρχή χορήγησης των αδειών~~ ⇒ αρμόδια αρχή αδειοδότησης ☒. Οι προϋποθέσεις έγκρισης αποτελούν μέρος της συμφωνίας μίσθωσης μεταξύ μερών.

↓ 2407/92 άρθρο 10 παρ. 2
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

4. ~~Τα κράτη μέλη δεν εγκρίνουν~~ ⇒ Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης δεν εγκρίνει ☒ συμφωνίες μίσθωσης αεροσκάφους με πλήρωμα σε αερομεταφορέα στον οποίο ~~έχουν~~ έχει χορηγήσει άδεια εκμετάλλευσης, ☒ εκτός εάν η εν λόγω αρχή έχει διαπιστώσει και έχει δηλώσει γραπτώς στον εν λόγω αερομεταφορέα ότι ☒ ~~αν δεν~~ πληρούνται προδιαγραφές ασφαλείας ισοδύναμες με τις επιβαλλόμενες ~~βάσει του άρθρου 9~~ ⇒ από τη σχετική κοινοτική νομοθεσία ☒.

Άρθρο 14

⇒ Εξέταση από την Επιτροπή ⇐

1. ⇒ Η Επιτροπή, ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 25 παράγραφος 2 μετά από αίτηση κράτους μέλους, ή με δική της πρωτοβουλία, εξετάζει τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου και αποφασίζει την αναστολή ή την ανάκληση άδειας εκμετάλλευσης, εφόσον χρειάζεται. ⇐
2. ≠ Για την εκπλήρωση των καθηκόντων της στα πλαίσια του ☒ παρόντος ☒ άρθρου 4, η Επιτροπή μπορεί να συλλέξει όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες από ~~τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη τα οποία πρέπει να εξασφαλίζουν και την παροχή πληροφοριών από τους αερομεταφορείς στους οποίους έχουν χορηγήσει άδεια~~ ⇒ την αρμόδια αρχή αδειοδότησης ή απευθείας από τον(τους) ενδιαφερόμενο(ους) κοινοτικό(ούς) αερομεταφορέα(είς) εντός προθεσμίας την οποία καθορίζει η Επιτροπή. ⇐

~~2. Όταν οι ζητούμενες πληροφορίες δεν παρέχονται μέσα στην προθεσμία που θέτει η Επιτροπή, ή είναι ελλιπείς, η Επιτροπή απαιτεί, με απόφασή της απευθυνόμενη στο οικείο κράτος μέλος, να της δοθούν οι πληροφορίες. Η απόφαση προσδιορίζει τις απαιτούμενες πληροφορίες και καθορίζει κατάλληλη προθεσμία μέσα στην οποία πρέπει να παρασχεθούν.~~

~~3. Εάν οι πληροφορίες της παραγράφου 2 δεν παρασχεθούν εμπροθέσμως, ή εάν ο αερομεταφορέας δεν έχει καταδείξει με άλλο τρόπο ότι πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 4, η Επιτροπή ενημερώνει πάραυτα τα κράτη μέλη εκτός εάν υφίστανται ειδικές περιστάσεις. Μέχρις ότου η Επιτροπή τα ειδοποιήσει ότι ο πληροφοριές που αποδεικνύουν την πλήρωση των οικείων απαιτήσεων εδόθησαν, τα κράτη μέλη μπορούν να αναστέλλουν τα δικαιώματα πρόσβασης στην αγορά τα οποία δίδεται ο οικείος αερομεταφορέας δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών(6).~~

~~Επιπλέον των κανόνων του παρόντος κανονισμού ο αερομεταφορέας πρέπει επίσης να πληροί τις απαιτήσεις του εθνικού δικαίου, εφόσον δεν αντιβαίνουν το κοινοτικό δίκαιο.~~

~~Ανεξάρτητα από το άρθρο 3 παράγραφος 1, οι άδειες εκμετάλλευσης που ισχύουν σε κράτος μέλος την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού θα εξακολουθήσουν να ισχύουν υποκείμενες στη νομοθεσία με βάση την οποία χορηγήθηκαν, για μέγιστο διάστημα ενός έτους, εκτός από την περίπτωση του σημείου 4.1.β) για την οποία θα ισχύσει μέγιστο διάστημα τριών ετών, εντός του οποίου οι αερομεταφορείς που κατέχουν τις άδειες αυτές θα λάβουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να συμμορφωθούν προς όλες τις απαιτήσεις του κανονισμού. Για τους σκοπούς του άρθρου αυτού, εξομοιώνονται με τους μεταφορείς που διαθέτουν άδεια εκμετάλλευσης και εκείνοι που λειτουργούν νομίμως με πιστοποιητικό αερομεταφορέα ισχύον κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού, αλλά δεν διαθέτουν τις εν λόγω άδειες.~~

~~Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου ισχύουν με την επιφύλαξη του άρθρου 4 παράγραφος 2 έως 5 και του άρθρου 9. Ωστόσο, οι αερομεταφορείς που λειτουργούσαν δυνάμει εξαιρέσεων προγενέστερων της έναρξης ισχύος του κανονισμού μπορούν να συνεχίσουν τη λειτουργία τους για περίοδο που δεν υπερβαίνει το μέγιστο διάστημα που καθορίζεται ανωτέρω, μέχρι τα κράτη μέλη να αποφανθούν ότι πληρούν το άρθρο 4.~~

~~Κατά την έκδοση νομοθετικών κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη συνεννοούνται με την Επιτροπή και στη συνέχεια της ανακοινώνουν τα μέτρα που έλαβαν.~~

Κεφάλαιο III: Πρόσβαση σε διαδρομές

Άρθρο 15

⇒ Διατάξεις για τις ενδοκοινοτικές αεροπορικές γραμμές ⇐

1. ~~Με την επιφύλαξη του παρόντος κανονισμού, το(α) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) επιτρέπει(ουν) στους κοινοτικούς~~ Οι κοινοτικοί αερομεταφορείς ☒ δικαιούνται ☐ να ασκούν δικαιώματα μεταφορών σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια.
2. ⇒ Τα κράτη μέλη δεν θέτουν ως προϋπόθεση στους κοινοτικούς αερομεταφορείς, για την άσκηση δικαιωμάτων μεταφορών, την έκδοση άδειας ή εξουσιοδότησης. Εάν

ένα κράτος μέλος έχει λόγους να αμφιβάλλει για την εγκυρότητα της άδειας εκμετάλλευσης κάποιου κοινοτικού αερομεταφορέα, θέτει το θέμα στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης. Τα κράτη μέλη δεν απαιτούν από τους κοινοτικούς αερομεταφορείς να παρέχουν έγγραφα ή πληροφορίες που ήδη έχουν προσκομίσει στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης. ⇐

↓ 2408/92 άρθρο 3 παρ. 2
(Προσαρμοσμένο)

~~Παρά την παράγραφο 1, κανένα κράτος μέλος δεν υποχρεούται να επιτρέψει, πριν την 1η Απριλίου 1997, τη άσκηση δικαιωμάτων ενδομεταφορών (καμποτάζ) μέσα στην επικράτειά του εκ μέρους κοινοτικών αερομεταφορέων στους οποίους έχει χορηγηθεί άδεια εκμετάλλευσης από άλλο κράτος μέλος, εκτός εάν: τα δικαιώματα μεταφορών ασκούνται σε μια γραμμή που συνιστά, και έχει προγραμματιστεί ως επέκταση μιας γραμμής με προέλευση το κράτος εγγραφής του αερομεταφορέα ή μια προκαταρκτική γραμμή με προορισμό το κράτος αυτό, ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί, για ενδομεταφορές, άνω του 50 % της εποχιακής μεταφορικής ικανότητας που διαθέτει στη συγκεκριμένη γραμμή, της οποίας οι ενδομεταφορές αποτελούν την επέκταση ή την προκαταρκτική γραμμή.~~

↓ 2408/92 άρθρο 3 παρ. 3
(Προσαρμοσμένο)

~~Αερομεταφορέας που εκτελεί ενδομεταφορές (καμποτάζ) σύμφωνα με την παράγραφο 2 παρέχει, εφόσον του ζητηθούν, στο(α) ενεχόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) κάθε πληροφορία αναγκαία για την εφαρμογή των διατάξεων της εν λόγω παραγράφου.~~

↓ 2408/92 άρθρο 3 παρ. 4
(Προσαρμοσμένο)

~~Ανεξάρτητα από τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 1, ένα κράτος μέλος δικαιούται να ρυθμίζει μέχρι την 1η Απριλίου 1997 χωρίς να κάνει διακρίσεις με βάση την εθνικότητα του ιδιοκτήτη και την ταυτότητα του αερομεταφορέα, είτε αυτός είναι κάτοχος δικαιώματος είτε έχει υποβάλει αίτηση για τα αντίστοιχα δρομολόγια, την πρόσβαση στα εντός του εδάφους του δρομολόγια αερομεταφορέων στους οποίους έχει χορηγήσει άδεια δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, χωρίς κατά τα άλλα να θίγει την κοινοτική νομοθεσία και ιδίως τους κανόνες του ανταγωνισμού.~~

↓ 2408/92 άρθρο 7
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

3. Κατά την εκμετάλλευση ⇐ ενδοκοινοτικών ⇐ αεροπορικών γραμμών, το(α) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) επιτρέπει(ουν) επιτρέπεται σε οποιοσδήποτε κοινοτικό αερομεταφορέα να συνδυάζει αεροπορικές γραμμές χρησιμοποιώντας τον

~~ίδιο αριθμό πτήσης~~ ⇒ και να συνάπτει συμφωνίες για πτήσεις με κοινό κωδικό, με την επιφύλαξη των κοινοτικών κανόνων περί ανταγωνισμού που εφαρμόζονται στις επιχειρήσεις ⇐.

4. ⇒ Καταργούνται με τον παρόντα κανονισμό τυχόν περιορισμοί στην ελευθερία των κοινοτικών αερομεταφορέων να εκτελούν ενδοκοινοτικές αεροπορικές μεταφορές, οι οποίοι προκύπτουν από διμερείς συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών. ⇐
5. ⇒ Κατά παρέκκλιση των διατάξεων διμερών συμφωνιών μεταξύ κρατών μελών, και με την επιφύλαξη των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού που εφαρμόζονται στις επιχειρήσεις, το(α) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) επιτρέπει(ουν) σε κοινοτικούς αερομεταφορείς να συνδυάζουν αεροπορικές μεταφορές και να συνάπτουν συμφωνίες για πτήσεις με κοινό κωδικό για αεροπορικές γραμμές προς και από οποιοδήποτε αερολιμένα στην επικράτειά του(τους) ή μέσω αυτού προς ή από οποιοδήποτε σημείο σε τρίτες χώρες. ⇐
6. ⇒ Με την επιφύλαξη τυχόν δικαιωμάτων που έχουν χορηγηθεί πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, και κατά παρέκκλιση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 847/2004¹⁰, οι μη κοινοτικοί αερομεταφορείς δεν επιτρέπεται να ασκούν δικαιώματα μεταφορών, να συνδυάζουν αεροπορικές γραμμές ή να συνάπτουν συμφωνίες για πτήσεις με κοινό κωδικό για διαδρομές εξ ολοκλήρου εντός της Κοινότητας, εκτός εάν αυτό τους επιτρέπεται από συμφωνία που έχει συναφθεί από την Κοινότητα με τρίτη χώρα. ⇐
7. ⇒ Με την επιφύλαξη τυχόν υπαρχόντων δικαιωμάτων που έχουν χορηγηθεί πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, και κατά παρέκκλιση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 847/2004, δεν επιτρέπεται σε αερομεταφορείς τρίτων χωρών να διέρχονται από την επικράτεια της Κοινότητας, εκτός εάν η αντίστοιχη τρίτη χώρα είναι συμβαλλόμενο μέρος της Διεθνούς Συμφωνίας περί Διέλευσης Αεροπορικών Γραμμών που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 ή εάν έχει συνάψει σχετική συμφωνία με την Κοινότητα. ⇐

↓ 2408/92 άρθρο 4 παρ. 1 στοιχ.
(α) (Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

Άρθρο 16

⇒ Γενικές αρχές για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας ⇐

1. Ένα κράτος μέλος κατόπιν διαβουλεύσεων με άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και αφού ενημερώσει την Επιτροπή και τους αερομεταφορείς που εκτελούν το δρομολόγιο αυτό, μπορεί να επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών σε τακτικές αεροπορικές γραμμές προς ⇐ περιφερειακό ⇐ αερολιμένα που ~~εξυπηρετεί περιφερειακή περιοχή ή περιοχή ανάπτυξης που βρίσκεται στο έδαφος~~

¹⁰ ΕΕ L 57, 24.30.4.2004, σ. 7.

του ή σε γραμμή μικρής συχνότητας, προς οποιοδήποτε περιφερειακό αερολιμένα στο έδαφός του, εφόσον οι γραμμές αυτές θεωρούνται δρομολόγια ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας όπου βρίσκεται ο αερολιμένας. ⇒ Η υποχρέωση αυτή επιβάλλεται μόνον ⇐ στο μέτρο που απαιτείται προκειμένου να εξασφαλίζεται, στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, ⇒ ελάχιστη ⇐ ~~επαρκής~~ εξυπηρέτηση τακτικών αεροπορικών γραμμών που πληρούν καθορισμένα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας, ~~μεταφορικής ικανότητας και~~ τιμών ⇒ ή ελάχιστης μεταφορικής ικανότητας ⇐, τα οποία ο αερομεταφορέας δεν επρόκειτο άλλως να πληροί εάν ελάμβανε αποκλειστικά υπόψη το εμπορικό συμφέρον του.

⇒ Τα πάγια πρότυπα που επιβάλλονται σε διαδρομή υποκείμενη στην παροχή δημόσιας υπηρεσίας καθορίζονται με διαφάνεια και χωρίς την εισαγωγή διακρίσεων ⇐ .

↓ 2408/92 άρθρο 4 παρ. 1 στοιχ. (γ) (Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

2. Σε περίπτωση που, με άλλα μεταφορικά μέσα, είναι αδύνατον να εξασφαλιστεί η ~~επαρκής και~~ απρόσκοπτη παροχή υπηρεσίας ⇒ με συχνότητα τουλάχιστον δύο φορές ημερησίως ⇐, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη μπορούν να συμπεριλαμβάνουν στην υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας των όρο ότι κάθε αερομεταφορέας που σκοπεύει να εκμεταλλευθεί το δρομολόγιο πρέπει να παρέχει εγγύηση ότι θα το εκμεταλλευθεί για ορισμένο διάστημα, το οποίο θα οριστεί αργότερα, σύμφωνα με τους λοιπούς όρους της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

↓ 2408/92 άρθρο 4 παρ. 1 στοιχ. (α) (Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

3. Όταν έχει επιβληθεί υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με ~~τα στοιχεία α) και β)~~ ⇐ τις παραγράφους 1 και 2 ⇐, οι αερομεταφορείς μπορούν να πωλήσουν θέσεις μόνον εφόσον η εν λόγω αεροπορική γραμμή πληροί όλες τις απαιτήσεις της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η εν λόγω αεροπορική γραμμή θεωρείται, κατά συνέπεια, τακτική αεροπορική γραμμή.

↓ 2408/92 άρθρο 4 παρ. 1 στοιχ. (δ) (Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

4. Εάν κανένας αερομεταφορέας δεν έχει αρχίσει ή δεν είναι έτοιμος να αρχίσει την εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών για τις οποίες έχει επιβληθεί υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, το κράτος μέλος μπορεί να περιορίσει την πρόσβαση ⇒ στα προγραμματισμένα δρομολόγια ⇐ στη γραμμή αυτή σε ένα μόνο αερομεταφορέα για μέγιστη περίοδο ~~πέντε~~ ⇒ τεσσάρων ⇐ ετών, μετά την άρση της οποίας η κατάσταση πρέπει να επανεξετάζεται.

⇒ Η περίοδος αυτή μπορεί να ανέλθει σε πέντε έτη εάν η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιβάλλεται σε διαδρομή της αερολιμένα που εξυπηρετεί ιδιαίτερα απομακρυσμένη περιοχή, της αυτή ορίζεται στο άρθρο 299 παράγραφος 2 της Συνθήκης. ⇐

5. Το δικαίωμα εκμετάλλευσης της γραμμής παρέχεται με δημόσιο διαγωνισμό ⇐ σύμφωνα με το άρθρο 17 ⇐, είτε για μια συγκεκριμένη γραμμή είτε ⇐ στις περιπτώσεις που αυτό είναι απαραίτητο για επιχειρησιακούς λόγους ⇐, για περισσότερες, σε κοινοτικό αερομεταφορέα που πληροί της προϋποθέσεις εκμετάλλευσης των γραμμών αυτών.

~~Ο διαγωνισμός δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και η τελική ημερομηνία υποβολής των προσφορών, ορίζεται τουλάχιστον ένα μήνα από την ημερομηνία δημοσίευσης. Οι προσφορές των αερομεταφορέων κοινοποιούνται αμέσως στα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη και στην Επιτροπή.~~

↓ 2408/92 άρθρο 4 παρ. 1 στοιχ.
(β) (Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

6. ⇐ Όταν ένα κράτος μέλος επιθυμεί να επιβάλει υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας, κοινοποιεί το πλήρες κείμενο της σχετικής υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας στην Επιτροπή, στο άλλο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος και της αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται τη συγκεκριμένη γραμμή.

Η Επιτροπή δημοσιεύει ενημερωτική ανακοίνωση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, στην οποία:

(α) προσδιορίζονται οι δύο αερολιμένες που συνδέει η συγκεκριμένη γραμμή,

(β) αναφέρεται η ημερομηνία έναρξης ισχύος της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας και

(γ) αναγράφεται η πλήρης διεύθυνση όπου διατίθεται αμελλητί και δωρεάν από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος το κείμενο και κάθε πληροφορία ή/και τεκμηρίωση σχετική με την υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας. ⇐

7. Η ⇐ αναγκαιότητα και ⇐ η επάρκεια ~~των τακτικών αεροπορικών γραμμών~~ ⇐ προτεινόμενης υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας ⇐ εκτιμάται από τα κράτη μέλη με βάση:

~~το δημόσιο συμφέρον,~~

(α) ⇐ την αναλογία μεταξύ της προτεινόμενης υποχρέωσης και των αναγκών οικονομικής ανάπτυξης της συγκεκριμένης περιοχής, ⇐

(β) τη δυνατότητα προσφυγής, ~~ιδίως για τις νησιωτικές περιοχές,~~ σε ☒ άλλους τρόπους μεταφοράς ☒ ~~άλλα μεταφορικά μέσα,~~ και τη δυνατότητα των εν λόγω μέσων να ικανοποιούν τις προκείμενες μεταφορικές ανάγκες, ⇐ ιδίως

όταν υπάρχουσες σιδηροδρομικές γραμμές εξυπηρετούν την προτεινόμενη γραμμή με χρόνο ταξιδιού μικρότερο των τριών ωρών, ⇐

(γ) τους αεροπορικούς ναύλους και όρους που μπορούν να προσφερθούν στους χρήστες,

(δ) τις συνδυασμένες προσπάθειες όλων των αερομεταφορέων που εκμεταλλεύονται ή σκοπεύουν να εκμεταλλευθούν ένα δρομολόγιο.

8. ⇐ Η ημερομηνία έναρξης ισχύος της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας δεν είναι ενωρίτερη της ημερομηνίας δημοσίευσης της ενημερωτικής ανακοίνωσης που αναφέρεται στο δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 6.

9. Μια υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας θεωρείται ότι έχει λήξει, εφόσον δεν εκτελεσθεί τακτικό αεροπορική δρομολόγιο στη γραμμή που υπόκειται στη συγκεκριμένη υποχρέωση επί μια περίοδο άνω των δώδεκα μηνών. ⇐

10. ⇐ Εάν ο αερομεταφορέας που έχει επιλεγεί σύμφωνα με το άρθρο 17 διακόψει αιφνίδια την αεροπορική γραμμή, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί, σε περίπτωση ανάγκης, να επιλέξει με διμερή συμφωνία άλλον αερομεταφορέα, ο οποίος θα εκτελεί την υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας επί μια μη ανανεώσιμη περίοδο έξι μηνών, με τους εξής όρους: ⇐

(α) ⇐ κάθε οικονομική αντιστάθμιση που καταβάλλεται από το κράτος μέλος χορηγείται σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 8. ⇐

(β) ⇐ η επιλογή μεταξύ των κοινοτικών αερομεταφορέων πραγματοποιείται σύμφωνα με τις αρχές της διαφάνειας και της μη εισαγωγής διακρίσεων. ⇐

⇐ Η Επιτροπή και το(α) κράτος(η) μέλος(η) ενημερώνονται αμελλητί σχετικά με την εν λόγω έκτακτη διαδικασία και τους λόγους που την υπαγόρευαν. Η Επιτροπή, ύστερα από αίτηση κράτους(ών) μέλους(ών) ή με δική της πρωτοβουλία, μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 25 παράγραφος 2, να αναστείλει τη διαδικασία, εφόσον κρίνει ότι δεν πληρούνται οι απαιτήσεις της παραγράφου αυτής ή εφόσον αντιβαίνουν κατά οποιονδήποτε άλλο τρόπο στην κοινοτική νομοθεσία. ⇐

↓ νέο

Άρθρο 17

Διαδικασία δημόσιου διαγωνισμού για υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας

1. Ο δημόσιος διαγωνισμός που απαιτείται από το άρθρο 16 παράγραφος 5 πραγματοποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στις παραγράφους 2 έως 11.

2. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος κοινοποιεί το πλήρες κείμενο της πρόσκλησης υποβολής προσφορών στην Επιτροπή.
3. Η Επιτροπή γνωστοποιεί την πρόσκληση υποβολής προσφορών με ενημερωτική ανακοίνωση που δημοσιεύει στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Η προθεσμία υποβολής των προσφορών δεν είναι μικρότερη των δύο μηνών από τη δημοσίευση της εν λόγω ενημερωτικής ανακοίνωσης. Σε περίπτωση που ο διαγωνισμός αφορά γραμμή, στην οποία η πρόσβαση έχει ήδη περιορισθεί σε έναν αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 4, η πρόσκληση υποβολής προσφορών δημοσιεύεται τουλάχιστον έξι μήνες πριν την έναρξη της νέας εκχώρησης, έτσι ώστε να εκτιμηθεί κατά πόσον πρέπει να συνεχισθεί η περιορισμένη πρόσβαση.
4. Η ενημερωτική ανακοίνωση περιέχει τις εξής πληροφορίες:
- (α) το ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η),
 - (β) τη σχετική αεροπορική γραμμή,
 - (γ) τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης,
 - (δ) την πλήρη διεύθυνση, όπου διατίθεται χωρίς καθυστέρηση και δωρεάν από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος το κείμενο και κάθε πληροφορία ή/και τεκμηρίωση σχετική με την υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας,
 - (ε) την προθεσμία υποβολής των προσφορών.
5. Το(τα) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) κοινοποιεί(ούν) αμελλητί και δωρεάν κάθε σχετική πληροφορία και έγγραφο που θα ζητήσει όποιος ενδιαφέρεται για το δημόσιο διαγωνισμό.

↓ 2408/92 άρθρο 4 παρ. 1 στοιχ. ζ) (Προσαρμοσμένο)

~~παρά το στοιχείο στ), η επιλογή μπορεί να διενεργηθεί μόνο μετά παρέλευση διμήνου από την ημερομηνία υποβολής της προσφοράς, προκειμένου τα άλλα κράτη μέλη να είναι σε θέση να διατυπώσουν τις παρατηρήσεις τους~~

↓ 2408/92 άρθρο 4 παρ. 1 στοιχ. ια) (Προσαρμοσμένο)

~~το στοιχείο δ) δεν εφαρμόζεται εφόσον ένα άλλο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος προτείνει άλλη ικανοποιητική λύση για την εκπλήρωση της ίδιας υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας~~

↓ 2408/92 άρθρο 4 παρ. 2
(Προσαρμοσμένο)

~~Η παράγραφος 1 στοιχείο δ) δεν εφαρμόζεται σε δρομολόγια στα οποία μπορεί να εξασφαλιστεί με άλλα μεταφορικά μέσα επαρκής και απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών όταν η παρεχόμενη μεταφορική ικανότητα υπερβαίνει τις 30000 θέσεις ετησίως.~~

↓ 2408/92 άρθρο 4 παρ. 1 στοιχ.
ε)
⇒ Νέο

6. Η προκήρυξη του διαγωνισμού και η επακόλουθη σύμβαση καλύπτουν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα σημεία:
- (α) τις προδιαγραφές που απαιτούνται για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας,
 - (β) τους κανόνες σχετικά με την τροποποίηση και λύση της σύμβασης, ιδίως σε περίπτωση απρόβλεπτων μεταβολών,
 - (γ) τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης,
 - (δ) ⇒ κυρώσεις ⇐ σε περίπτωση αθέτησης της σύμβασης,
 - (ε) ⇒ Αντικειμενικές και διαφανείς παραμέτρους, με βάση τις οποίες υπολογίζεται η αντιστάθμιση, εφόσον υπάρχει, για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. ⇐
-

↓ 2408/92 άρθρο 4 παρ. 1 στοιχ.
στ)

7. Η επιλογή των προτάσεων διενεργείται όσο το δυνατό συντομότερα, αφού ληφθεί υπόψη η ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας και ιδίως οι αεροπορικοί ναύλοι και όροι που μπορούν να προσφερθούν στους χρήστες, και το κόστος τυχόν αντισταθμίسمatos που απαιτεί το(τα) κράτος(η) μέλος(η).
-

↓ 2408/92 άρθρο 4 παρ. 1 στοιχ.
η) (Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

8. ~~Α~~ ☒ Το ☒ ☒ ενδιαφερόμενο ☒ κράτος μέλος μπορεί να αποζημιώνει ☒ τους επιλεγέντες δυνάμει του στοιχείου (στ) της παραγράφου ☒ 7 ☒ αερομεταφορείς, οι οποίοι πληρούν τις προδιαγραφές που απαιτούνται για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας επιβαλλόμενης βάσει αυτής της παραγράφου ☒ του άρθρου 16 ☒. Στα αντισταθμίσματα αυτά ☒ Η εν λόγω αντιστάθμιση ☒

λαμβάνονται υπόψη οι δαπάνες και τα έσοδα που γεννά η υπηρεσία αυτή ⇒ δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό που απαιτείται για να καλυφθεί το καθαρό κόστος που προκύπτει από την εκπλήρωση κάθε υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων του αερομεταφορέα και ενός εύλογου κέρδους ⇐ .

↓ νέο

9. Η Επιτροπή ενημερώνεται αμελλητί για τα αποτελέσματα του δημόσιου διαγωνισμού και την επιλογή μέσω ανακοίνωσης του κράτους μέλους, στην οποία περιλαμβάνονται τις εξής πληροφορίες:

(α) οι αριθμοί, τα ονοματεπώνυμα και οι εταιρικές πληροφορίες των υποψηφίων,

(β) τα επιχειρησιακά στοιχεία που περιέχουν οι προσφορές,

(γ) η αντιστάθμιση που ζητείται στις προσφορές,

(δ) το ονοματεπώνυμο του επιλεγέντος υποψηφίου.

10. Η Επιτροπή, μετά από αίτηση κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, μπορεί να ζητήσει από τα κράτη μέλη να της διαβιβάσουν, εντός ενός μηνός, όλα τα σχετικά έγγραφα που αφορούν την επιλογή ενός αερομεταφορέα για την παροχή υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας. Σε περίπτωση που τα ζητούμενα έγγραφα δεν διαβιβασθούν εμπρόθεσμα, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει την αναστολή του διαγωνισμού σύμφωνα με το άρθρο 25 παράγραφος 2.

↓ 2408/92 άρθρο 4 παρ. 1 στοιχ. θ) (Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

Άρθρο 18

⇒ Εξέταση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας ⇐

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν ⇒ όλα ⇐ τα ☒ αναγκαία ☒ μέτρα που απαιτούνται προκειμένου να διασφαλίσουν ότι κάθε απόφαση που λαμβάνεται σύμφωνα με το παρόν άρθρο ☒ τα άρθρα 16 και 17 ☒ μπορεί να επανεξετάζεται αποτελεσματικά, και, ιδίως, Η επανεξέταση γίνεται το ταχύτερο δυνατό όταν το αιτιολογικό που προβάλλεται είναι ότι η απόφαση αυτή παραβιάζει το κοινοτικό δίκαιο ή τους εθνικούς κανόνες που θέτουν σε εφαρμογή το δίκαιο αυτό.

⇒ Ειδικότερα, κατόπιν αίτησης κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει από τα κράτη μέλη να διαβιβάσουν, εντός δύο μηνών:

- (α) έγγραφο, στο οποίο να δικαιολογείται η ανάγκη επιβολής υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας και η συμβατότητά της με τα κριτήρια που αναφέρονται στο άρθρο 16·
- (β) οικονομική ανάλυση της περιοχής·
- (γ) ανάλυση της αναλογίας των προτεινόμενων υποχρεώσεων προς τους στόχους οικονομικής ανάπτυξης·
- (δ) ανάλυση των τυχόν αεροπορικών γραμμών που υπάρχουν και άλλων διαθέσιμων τρόπων μεταφοράς, οι οποίοι θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως υποκατάστατο της προτεινόμενης υποχρέωσης. ⇐

↓ 2408/92 άρθρο 4 παρ. 3
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

2. Η Επιτροπή, ύστερα από αίτηση κράτους μέλους που θεωρεί ότι οι όροι ~~της παράγραφου 1~~ των άρθρων 16 και 17 ☒ περιορίζουν αδικαιολόγητα την ανάπτυξη δρομολογίου, ή και με δική της πρωτοβουλία, ερευνά το θέμα και αποφασίζει, μέσα σε προθεσμία δύο ⇐ έξι ⇐ μηνών από την παραλαβή της αίτησης, ⇐ και σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 25 παράγραφος 2, ⇐ συνεκτιμώντας όλους τους σχετικούς παράγοντες, κατά πόσον ~~η παράγραφος 1~~ ☒ τα άρθρα 16 και 17 ☒ πρέπει να εξακολουθήσουν ~~εξακολουθήσει~~ να ~~εφαρμόζεται~~ εφαρμόζονται για το εν λόγω δρομολόγιο.

⇒ Ενόσω εκκρεμεί η απόφαση αυτή, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει τη λήψη προσωρινών μέτρων, ακόμη και την ολική ή μερική αναστολή της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας. ⇐

↓ 2408/92 άρθρο 4 παρ. 4
(Προσαρμοσμένο)

~~Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη. Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να παραπέμψει την απόφαση της Επιτροπής ενώπιον του Συμβουλίου μέσα σε προθεσμία ενός μηνός. Το Συμβούλιο μπορεί να λάβει εντός μηνός διαφορετική απόφαση, με ειδική πλειοψηφία.~~

↓ 2408/92 άρθρο 5
(Προσαρμοσμένο)

~~Σε εσωτερικά δρομολόγια για τα οποία, κατά τη στιγμή της έναρξης ισχύος του κανονισμού αυτού, έχει παραχωρηθεί αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης με βάση νόμο ή σύμβαση, και στα οποία δεν μπορεί να εξασφαλιστεί με άλλα μεταφορικά μέσα η επαρκής και απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών, το δικαίωμα αυτό~~

~~μπορεί να συνεχίσει να ισχύει μέχρι τη λήξη του ή για τρία έτη, ανάλογα με το ποια ημερομηνία θα προηγηθεί.~~

↓ 2408/92 άρθρο 6
(Προσαρμοσμένο)

~~1. Παρά το άρθρο 3, οποιοδήποτε κράτος μέλος, στην περίπτωση που ένας από τους αερομεταφορείς στους οποίους έχει χορηγήσει άδεια εκμετάλλευσης έχει αρχίσει να εκτελεί νέο τακτικό αεροπορικό δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών μεταξύ περιφερειακών αερολιμένων με αεροσκάφη μέχρι 80 θέσεων, μπορεί να αρνηθεί την εκτέλεση τακτικού αεροπορικού δρομολογίου από άλλο αερομεταφορέα για περίοδο δύο ετών, εκτός εάν το αεροπορικό αυτό δρομολόγιο εκτελείται με αεροσκάφη μέχρι 80 θέσεων, ή εκτελείται κατά τρόπο ώστε να διατίθενται προς πώληση όχι περισσότερες από 80 θέσεις μεταξύ των εν λόγω δύο περιφερειακών αερολιμένων για κάθε πτήση.~~

~~2. Οι παράγραφοι 3 και 4 του άρθρου 4 εφαρμόζονται σε συνδυασμό με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.~~

↓ 2408/92 άρθρο 8 παρ. 2
⇒ Νέο

Άρθρο 19

⇒ Κατανομή των δικαιωμάτων μεταφορών μεταξύ αερολιμένων και άσκηση των δικαιωμάτων μεταφορών ⇐

1. Η άσκηση των δικαιωμάτων μεταφορών υπόκειται σε δημοσιευμένους κοινοτικούς, εθνικούς, περιφερειακούς ή τοπικούς λειτουργικούς κανόνες όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων, την αεροπορική ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος και την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης αερολιμένα.

↓ 2408/92 άρθρο 8 παρ. 1
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

2. ~~Ο παρών κανονισμός δεν θίγει το δικαίωμα κάθε κράτους μέλους να~~ ⇒ Κάθε κράτος μέλος, αφού συμβουλευθεί τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς, μπορεί ⇐ να ρυθμίζει, αδιακρίτως ⇐ μεταξύ των προορισμών εντός της Κοινότητας και αδιακρίτως ⇐ εθνικότητας ή ταυτότητας του αερομεταφορέα, την κατανομή της ⇐ εναέριας ⇐ κυκλοφορίας μεταξύ των αερολιμένων ενός και του αυτού συστήματος αερολιμένων ⇐ που πληρούν τις εξής προϋποθέσεις: ⇐

(α) ⇐ εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή το ίδιο αστικό συγκρότημα· ⇐

(β) ⇐ εξυπηρετούνται από κατάλληλη υποδομή μεταφορών· και ⇐

(γ) ⇒ συνδέονται με την πόλη ή το αστικό συγκρότημα που εξυπηρετούν με συχνά, αξιόπιστα και αποτελεσματικά δρομολόγια συγκοινωνιών. ⇐

⇒ Κάθε απόφαση που αφορά τη ρύθμιση της κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ αερολιμένων διαπνέεται από τις αρχές της αναλογικότητας και της διαφάνειας και βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια. ⇐

↓ 2408/92 άρθρο 8 παρ. 3
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

3. ~~Υστερα από αίτηση κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή εξετάζει την εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2 και αποφασίζει, εντός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης και αφού ζητήσει τη γνώμη της επιτροπής του άρθρου 11 κατά πόσο το κράτος μέλος μπορεί να εξακολουθήσει να εφαρμόζει το μέτρο. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη.~~ ⇒ Με την επιφύλαξη των κανόνων κατανομής των δικαιωμάτων μεταφορών που προϋπάρχουν της έκδοσης του παρόντος κανονισμού, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την πρόθεσή τους να ρυθμίσουν την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας ή να τροποποιήσουν τον υπάρχοντα κανόνα κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας.

Η Επιτροπή εξετάζει την εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2 και, εντός έξι μηνών από την παραλαβή του αιτήματος, και σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 25 παράγραφος 2, αποφασίζει εάν το κράτος μέλος μπορεί να εφαρμόσει τα μέτρα.

Η Επιτροπή δημοσιεύει την απόφασή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και τα μέτρα δεν εφαρμόζονται πριν δημοσιευθεί η έγκριση της Επιτροπής. ⇐

↓ 2408/92 άρθρο 8 παρ. 4
(Προσαρμοσμένο)

4. ~~Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να παραπέμψει την απόφαση της Επιτροπής ενώπιον του Συμβουλίου μέσα σε προθεσμία ενός μηνός. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, το Συμβούλιο μπορεί, εντός ενός μηνός, να λάβει με ειδική πλειοψηφία διαφορετική απόφαση.~~

↓ 2408/92 άρθρο 8 παρ. 5
(Προσαρμοσμένο)

5. ~~Εάν κράτος μέλος αποφασίσει να καθιερώσει νέο σύστημα αερολιμένων ή να τροποποιήσει το ήδη υπάρχον, ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα κράτη μέλη και την Επιτροπή. Αφού εξακριβώσει ότι οι ομαδοποιημένοι αερολιμένες εξυπηρετούν την~~

~~αυτή πόλη ή το αυτό αστικό κέντρο, η Επιτροπή δημοσιεύει αναθεωρημένο παράρτημα II στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.~~

↓ 2408/92 άρθρο 9 παρ. 1
(Προσαρμοσμένο)

~~1. Όταν υπάρχουν σοβαρά προβλήματα συμφόρησης ή/και περιβάλλοντος, το υπεύθυνο κράτος μέλος μπορεί, υπό την επιφύλαξη αυτού του άρθρου, να επιβάλλει όρους, να περιορίζει ή να αρνείται την άσκηση μεταφορικών δικαιωμάτων, ιδίως όταν άλλα μεταφορικά μέσα μπορούν να προσφέρουν ικανοποιητικό επίπεδο υπηρεσιών.~~

↓ 2408/92 άρθρο 9 παρ. 2
(Προσαρμοσμένο)

~~2. Τα μέτρα που λαμβάνουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με την παράγραφο 1 πρέπει:~~

- ~~– να μην εισάγουν διακρίσεις λόγω εθνικότητας ή ταυτότητας των αερομεταφορέων,~~
- ~~– να έχουν περιορισμένη περίοδο ισχύος, όχι μεγαλύτερη από τρία έτη, μετά την οποία θα επανεξετάζονται,~~
- ~~– να μη θίγουν άνευ λόγου τους στόχους του παρόντος κανονισμού,~~
- ~~– να μην προκαλούν αδικαιολόγητες στρεβλώσεις ανταγωνισμού μεταξύ των αερομεταφορέων,~~
- ~~– να είναι περιοριστικές μόνο στο βαθμό που απαιτείται για την επίλυση των προβλημάτων.~~

↓ 2408/92 άρθρο 9 παρ. 2
(Προσαρμοσμένο)

~~3. Αν κράτος μέλος θεωρήσει ότι επιβάλλεται η λήψη μέτρων σύμφωνα με την παράγραφο 1, ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα κράτη μέλη και την Επιτροπή τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του μέτρου, το οποίο πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένο. Το μέτρο εφαρμόζεται εκτός εάν εντός μηνός από την παραπάνω ενημέρωση κάποιο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος εκφράσει αντιρρήσεις, ή εάν η Επιτροπή αποφασίσει να το εξετάσει περαιτέρω σύμφωνα με την παράγραφο 4.~~

↓ 2408/92 άρθρο 9 παρ. 4
(Προσαρμοσμένο)

~~4. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή εξετάζει τα μέτρα σύμφωνα με την παράγραφο 1. Όταν η Επιτροπή μετά την πάροδο μήνος από την ενημέρωσή της σύμφωνα με την παράγραφο 3, αναλαμβάνει την εξέταση του μέτρου, δηλώνει ταυτόχρονα αν το μέτρο μπορεί να εφαρμοστεί, εν όλω ή εν μέρει, κατά τη διάρκεια~~

~~της εξέτασης, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη το ενδεχόμενο μη αναστρέψιμων αποτελεσμάτων. Αφού ζητήσει τη γνώμη της επιτροπής του άρθρου 11, η Επιτροπή αποφασίζει, εντός μηνός από την παραλαβή όλων των απαραίτητων στοιχείων, αν το μέτρο είναι κατάλληλο και σύμφωνο προς τον παρόντα κανονισμό και δεν αντιβαίνει, με οποιονδήποτε τρόπο, στις διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη. Ενόσω εικρεμεί η απόφασή της, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει τη λήψη προσωρινών μετρών όπως π.χ. την ολική ή μερική αναστολή του μέτρου, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη το ενδεχόμενο μη αναστρέψιμων αποτελεσμάτων.~~

↓ 2408/92 άρθρο 9 παρ. 5
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

Άρθρο 20

Έκτακτα μέτρα

1. ~~Παρά τις παραγράφους 3 και 4, Τα κράτη μέλη μπορούν λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα~~ να ⇒ απορρίπτουν, να περιορίζουν ή να επιβάλλουν προϋποθέσεις στην άσκηση δικαιωμάτων μεταφορών ⇐ για την αντιμετώπιση απρόοπτων βραχυχρόνιων προβλημάτων ⇒ που ανακύπτουν από απρόβλεπτες και αναπόφευκτες καταστάσεις ⇐. Τα μέτρα αυτά ~~με την παράγραφο 2~~ ⇒ είναι σύμφωνα με τις αρχές της αναλογικότητας και της διαφάνειας και βασίζονται σε αντικειμενικά κριτήρια που δεν εισάγουν διακρίσεις ⇐.

Η Επιτροπή και τα ☒ υπόλοιπα ☒ κράτη μέλη ενημερώνονται αμελλητί σχετικά με τα εν λόγω μέτρα, τα οποία και πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένα. Αν τα προβλήματα τα οποία επέβαλαν τα μέτρα αυτά δεν έχουν επιλυθεί εντός 14 ημερών, τα κράτη μέλη ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή και τα υπόλοιπα κράτη μέλη και μπορούν, εφόσον συμφωνεί η Επιτροπή, να παρατείνουν τα μέτρα για περαιτέρω χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο των 14 ημερών.

2. Ύστερα από αίτηση του ενεχόμενου κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή μπορεί να αναστείλει τα μέτρα αυτά εάν δεν πληρούν τις απαιτήσεις της ~~παραγράφου των παραγράφων 1 και 2~~ ή εάν αντιβαίνουν κατά οποιοδήποτε άλλο τρόπο στην κοινοτική νομοθεσία.

↓ 2408/92 άρθρο 9 παρ. 6
(Προσαρμοσμένο)

~~6. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να παραπέμψει στο Συμβούλιο την απόφαση που λαμβάνει η Επιτροπή δυνάμει των παραγράφων 4 και 5 εντός προθεσμίας ενός μηνός. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, το Συμβούλιο μπορεί, εντός ενός μηνός, να λάβει με ειδική πλειοψηφία διαφορετική απόφαση.~~

↓ 2408/92 άρθρο 9 παρ. 7
(Προσαρμοσμένο)

~~7. Όταν απόφαση που λαμβάνεται από κράτος μέλος σύμφωνα με το παρόν άρθρο περιορίζει τη δραστηριότητα κοινοτικού αερομεταφορέα σε ενδοκοινοτικό δρομολόγιο, οι αυτοί όροι ή περιορισμοί θα ισχύουν για όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς στο ίδιο δρομολόγιο. Όταν η απόφαση απαγορεύει στον εν λόγω αερομεταφορέα νέες ή πρόσθετες γραμμές, το αυτό θα ισχύει και για τους άλλους κοινοτικούς αερομεταφορείς που ζητούν νέες ή πρόσθετες γραμμές στο εν λόγω δρομολόγιο.~~

↓ 2408/92 άρθρο 9 παρ. 8
(Προσαρμοσμένο)

~~8. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1 του άρθρου 8 και εκτός αν συμφωνήσουν τα υπόλοιπα ενεχόμενα κράτη μέλη, κράτος μέλος δεν επιτρέπει σε αερομεταφορέα:~~

~~να καθιερώσει νέα γραμμή ή~~

~~να αυξήσει τη συχνότητα πτήσεων σε υφιστάμενη γραμμή~~

~~μεταξύ ενός αερολιμένα στο έδαφός του και ενός άλλου κράτους μέλους, για όσο διάστημα οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει άδεια εκμετάλλευσης από το άλλο κράτος μέλος δεν έχουν δικαίωμα, με βάση τους κανόνες κατανομής διαθέσιμου χρόνου χρήσης αερολιμένα που προβλέπονται στο άρθρο 8 παράγραφος 2, να καθιερώνουν νέες γραμμές ή να αυξάνουν τη συχνότητα πτήσεων σε υφιστάμενες γραμμές προς τον εν λόγω αερολιμένα, μέχρι να εκδοθεί από το Συμβούλιο και να τεθεί σε ισχύ κανονισμός σχετικά με τον κώδικα συμπεριφοράς για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης αερολιμένα, βασισμένος στη γενική αρχή της μη διάκρισης λόγω εθνικότητας.~~

↓ 2408/92 άρθρο 10
(Προσαρμοσμένο)

~~1. Οι περιορισμοί ως προς τη μεταφορική ικανότητα δεν εφαρμόζονται στις αεροπορικές γραμμές που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, εκτός από τις περιπτώσεις που αναφέρονται στα άρθρα 8 και 9 καθώς και στο παρόν άρθρο.~~

~~2. Όταν η εφαρμογή της παραγράφου 1 έχει προκαλέσει σοβαρή οικονομική ζημία για τον(τους) αερομεταφορέα(είς) τακτικών αεροπορικών γραμμών στον(ους) οποίο(ους) έχει χορηγήσει άδεια εκμετάλλευσης ένα κράτος μέλος, η Επιτροπή πραγματοποιεί ύστερα από αίτηση του κράτους αυτού επανεξέταση με βάση όλους τους σχετικούς παράγοντες, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται η κατάσταση της αγοράς και ιδίως κατά πόσον θίγονται αδικαιολόγητα οι ανταγωνιστικές δυνατότητες των αερομεταφορέων αυτού του κράτους μέλους — η οικονομική κατάσταση του(των) ενδιαφερόμενου(ων) αερομεταφορέα(ων) και τα ποσοστά πληρότητας που έχουν επιτευχθεί, και αποφασίζει κατά πόσο πρέπει να σταθεροποιηθεί για περιορισμένο χρονικό διάστημα η μεταφορική ικανότητα στις τακτικές αεροπορικές γραμμές προς ή από το εν λόγω κράτος.~~

~~3. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη. Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να παραπέμψει την απόφαση της Επιτροπής ενώπιον του Συμβουλίου μέσα σε προθεσμία ενός μηνός. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, το Συμβούλιο μπορεί, εντός ενός μηνός, να λάβει με ειδική πλειοψηφία διαφορετική απόφαση.~~

↓ 2409/92 άρθρο 1 παρ. 2
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

☒ Κεφάλαιο IV: Διατάξεις σχετικές με την τιμολόγηση ☒

Άρθρο 21

⇒ Τιμολόγηση ⇐

Με την επιφύλαξη ~~της παραγράφου 3~~ ☒ του άρθρου 23 ☒, ~~ο κανονισμός αυτός~~ ☒ το παρόν κεφάλαιο ☒ δεν εφαρμόζεται:

- (α) ☒ στους αεροπορικούς ☒ ναύλους και τα κόμιστρα των εξωκοινοτικών μεταφορέων·
- (β) ☒ στους αεροπορικούς ☒ ναύλους και τα κόμιστρα που καθορίζονται σύμφωνα με συμβάσεις παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας, σύμφωνα με ~~τον~~ κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε ενδοκοινοτικές αεροπορικές διαδρομές ☒ το κεφάλαιο III. ☒

↓ 2409/92 άρθρο 5 παρ. 1
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

Άρθρο 22

⇒ Ελευθερία τιμολόγησης ⇐

1. Με την επιφύλαξη ~~του παρόντος κανονισμού~~ ☒ του άρθρου 16 παράγραφος 1, και των άρθρων 23 και 24 ☒, οι κοινοτικοί αερομεταφορείς μπορούν να καθορίζουν ελεύθερα τους αεροπορικούς ναύλους ⇐ και τα κόμιστρα για τις ενδοκοινοτικές αεροπορικές γραμμές ⇐.
2. ⇐ Κατά παρέκκλιση των διατάξεων διμερών συμφωνιών μεταξύ κρατών μελών, τα κράτη μέλη δεν μπορούν, κατά τον καθορισμό ναύλων και κομίστρων από τους κοινοτικούς αερομεταφορείς για αεροπορικές γραμμές μεταξύ της επικράτειάς τους και τρίτης χώρας, να εισάγουν διακρίσεις για λόγους εθνικότητας ή ταυτότητας του

αερομεταφορέα. Καταργούνται οι τυχόν περιορισμοί στην τιμολόγηση, ακόμη και στις γραμμές προς τρίτες χώρες, οι οποίοι απορρέουν από διμερείς συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών. ⇐

↓ 2409/92 άρθρο 3
(Προσαρμοσμένο)

~~Οι ναύλοι ναυλωμένων πτήσεων, οι τιμές ναύλωσης και τα κόμιστρα που χρεώνουν οι κοινοτικοί αερομεταφορείς ορίζονται με ελεύθερη συμφωνία ανάμεσα στα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης μεταφοράς.~~

↓ 2409/92 άρθρο 1 παρ. 3
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

Άρθρο 23

⇒ **Ηγετική θέση σε θέματα τιμών** ⇐

⇒ Με την επιφύλαξη των συμφωνιών που έχει συνάψει η Κοινότητα με τρίτη χώρα, για τις αεροπορικές γραμμές μεταξύ κοινοτικών αερολιμένων ⇐, μόνον οι κοινοτικοί αερομεταφορείς έχουν το δικαίωμα να εισάγουν νέα προϊόντα ή χαμηλότερους ☒ αεροπορικούς ☒ ναύλους από τους ήδη υπάρχοντες για ταυτόσημα προϊόντα.

↓ 2409/92 άρθρο 4
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

Άρθρο 24

⇒ **Πληροφόρηση και ισότιμη μεταχείριση** ⇐

1. Οι αερομεταφορείς που εκτελούν ενδοκοινοτικά δρομολόγια ~~γνωστοποιούν~~ ⇐ παρέχουν ⇐ στο ευρύ κοινό, ~~εφόσον τους ζητηθεί, όλους τους αεροπορικούς ναύλους και τα κανονικά κόμιστρα~~ ⇐ αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρά τους και με τους σχετικούς όρους. ⇐
2. ⇐ Οι αερομεταφορείς καθορίζουν τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρά τους χωρίς διακρίσεις ως προς την εθνικότητα ή τον τόπο διαμονής του επιβάτη ή ως προς τον τόπο εγκατάστασης του ταξιδιωτικού πράκτορα μέσα στην Κοινότητα. ⇐

↓ 2409/92 άρθρο 5 παρ. 2
(Προσαρμοσμένο)

~~Το ή τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη μπορούν, αδιακρίτως εθνικότητας ή ταυτότητας των αερομεταφορέων, να απαιτούν να τους γνωστοποιούνται οι αεροπορικοί ναύλοι με ένα συγκεκριμένο τρόπο. Δεν μπορούν όμως να απαιτούν να γίνεται αυτή η γνωστοποίηση περισσότερο από 24 ώρες προτού αρχίσουν να ισχύουν οι γνωστοποιητέοι ναύλοι (που περιλαμβάνουν μία εργάσιμη), εκτός εάν πρόκειται για ευθυγράμμιση με προϋπάρχοντα ναύλο, οπότε απαιτείται απλώς προηγούμενη κοινοποίηση.~~

↓ 2409/92 άρθρο 5 παρ. 3
(Προσαρμοσμένο)

~~Πριν την 1η Απριλίου 1997, ένα κράτος μέλος μπορεί να απαιτεί να του γνωστοποιούνται οι ναύλοι των εσωτερικών δρομολογίων που εκτελεί ένας μόνον μεταφορέας στον οποίο έχει χορηγήσει άδεια, ή κοινοπραξία δύο μεταφορέων στους οποίους έχει χορηγήσει άδεια, περισσότερο από μία εργάσιμη ημέρα αλλά όχι περισσότερο από ένα μήνα προτού αρχίσουν να ισχύουν ναύλοι.~~

↓ 2409/92 άρθρο 5 παρ. 4
(Προσαρμοσμένο)

~~Ένας αεροπορικός ναύλος μπορεί να διατίθεται προς πώληση και μεταφορά ενόσω δεν έχει αποσυρθεί σύμφωνα με τα άρθρα 6 ή 7.~~

↓ 2409/92 άρθρο 6
(Προσαρμοσμένο)

~~1. Με την επιφύλαξη των διαδικασιών του παρόντος άρθρου, κάθε ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί ανά πάσα στιγμή να αποφασίσει:~~

~~α) να αποσύρει ένα βασικό ναύλο ο οποίος, λαμβάνοντας υπόψη την όλη διάθραση των ναύλων του συγκεκριμένου δρομολογίου καθώς και άλλους σχετικούς παράγοντες, συμπεριλαμβανομένου και του ανταγωνισμού στην αγορά, είναι υπερβολικά υψηλός επί ζημία του επιβατικού κοινού, συγκρινόμενος με τα μακροπρόθεσμα πλήρως καταλογισμένα έξοδα του αερομεταφορέα, περιλαμβανομένης και της ικανοποιητικής απόδοσης του επενδεδυμένου κεφαλαίου~~

~~β) να σταματήσει, άνευ διακρίσεων, περαιτέρω μειώσεις ναύλων στην αγορά είτε σε ένα είτε σε περισσότερα δρομολόγια όταν οι δυνάμεις της αγοράς έχουν προκαλέσει σταθερή συμπίεση των ναύλων κατά πολύ πέραν της συνήθους εποχιακής διακύμανσής τους, με αποτέλεσμα μεγάλες ζημιές όλων των αερομεταφορέων που εκτελούν τα συγκεκριμένα δρομολόγια, λαμβανομένων υπόψη των μακροπρόθεσμων πλήρως καταλογισμένων σχετικών εξόδων τους.~~

~~2. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται βάσει της παραγράφου 1 πρέπει να αιτιολογούνται και να κοινοποιούνται στην Επιτροπή και σε όλα τα άλλα ενεχόμενα κράτη μέλη, καθώς και στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς.~~

~~3. Αν, μέσα σε 14 ημέρες από την ημέρα της κοινοποίησης, κανένα άλλο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ούτε η Επιτροπή δεν γνωστοποιήσει τη διαφωνία του, αιτιολογώντας την σύμφωνα με την παράγραφο 1, το κράτος μέλος που αποφάσισε δυνάμει της παραγράφου 1 μπορεί να δώσει εντολή στον ή στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς να αποσύρουν το βασικό ναύλο ή να μην αυξήσουν τους ναύλους περισσότερο, κατά περίπτωση.~~

~~4. Αν υπάρξει διαφωνία, οποιοδήποτε ενεχόμενο κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις για την επανεξέταση της κατάστασης. Οι διαβουλεύσεις γίνονται μέσα σε 14 ημέρες από τότε που ζητήθηκαν, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά.~~

↓ 2409/92 (Προσαρμοσμένο)	άρθρο	7
------------------------------	-------	---

~~1. Ύστερα από αίτηση ενεχόμενου κράτους μέλους, η Επιτροπή εξετάζει κατά πόσον μια απόφαση για τη λήψη ή μη λήψη μέτρων λαμβανόμενη κατά το άρθρο 6 πληροί τα κριτήρια της παραγράφου 1 του άρθρου 6. Το κράτος μέλος ενημερώνει παράλληλα τα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και τον ή τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς. Η Επιτροπή δημοσιεύει αμέσως στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ότι οι ναύλοι της έχουν υποβληθεί προς εξέταση.~~

~~2. Παρά την παράγραφο 1, η Επιτροπή μπορεί, κατόπιν καταγγελίας τρίτου έχοντος έννομο συμφέρον, να εξετάσει κατά πόσον κάποιος δεδομένος αεροπορικός ναύλος πληρούν να κριτήρια του άρθρου 6 παράγραφος 1. Η Επιτροπή δημοσιεύει αμέσως στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ότι οι ναύλοι της έχουν υποβληθεί προς εξέταση.~~

~~3. Αεροπορικός ναύλος που ισχύει τη στιγμή της υποβολής του βάσει της παραγράφου 1 παραμένει εν ισχύ ενόσω η εξέταση δεν έχει περατωθεί. Ωστόσο, όταν η Επιτροπή ή, σύμφωνα με την παράγραφο 8, το Συμβούλιο έχει ήδη αποφανθεί εντός των έξι προηγούμενων μηνών ότι ένα παρόμοιο ή χαμηλότερο επίπεδο βασικού ναύλου για το οικείο ζεύγος πόλεων δεν πληροί τα κριτήρια του άρθρου 6 παράγραφος 1 στοιχείο α), ο αεροπορικός ναύλος παύει να ισχύει όσο διαρκεί η εξέταση.~~

~~Εκτός τούτου, στην περίπτωση που εφαρμόστηκε η παράγραφος 6, ο ενδιαφερόμενος αερομεταφορέας δεν μπορεί, κατά τη διάρκεια της διεξαγόμενης από την Επιτροπή εξέτασης, να εφαρμόσει βασικό ναύλο υψηλότερο από εκείνον που εφαρμοζόταν ακριβώς πριν τον εξεταζόμενο βασικό ναύλο.~~

~~4. Κατόπιν διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, η Επιτροπή αποφασίζει το ταχύτερο και, οπωσδήποτε, μέσα σε 20 εργάσιμες ημέρες αφότου λάβει επαρκείς πληροφορίες από τον(τους) ενδιαφερόμενο(ους) αερομεταφορέα(εις). Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη κάθε πληροφορία που της διαβιβάζουν οι ενδιαφερόμενοι.~~

~~5. Όταν οι ζητούμενες πληροφορίες δεν παρέχονται μέσα στην προθεσμία που θέτει η Επιτροπή, ή είναι ελλιπείς, η Επιτροπή απαιτεί, με απόφασή της απευθυνόμενη στο οικείο~~

~~κράτος μέλος, να της δοθούν οι πληροφορίες. Η απόφαση προσδιορίζει τις απαιτούμενες πληροφορίες και καθορίζει κατάλληλη προθεσμία μέσα στην οποία πρέπει να παρασχεθούν.~~

~~6. Η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει ότι ένας ισχύων ναύλος πρέπει να ανασταλεί μέχρι να ολοκληρώσει την εξέταση του θέματος, όταν ο αερομεταφορέας παρέχει ανακριβείς ή ελλιπείς πληροφορίες ή δεν τις παρέχει εντός της προθεσμίας που θέτει η απόφαση της παραγράφου 5.~~

~~7. Η Επιτροπή κοινοποιεί αμελλητί την αιτιολογημένη της απόφαση σύμφωνα με τις παραγράφους 4 και 6 στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς.~~

~~8. Οποιοδήποτε ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί εντός ενός μηνός να παραπέμψει την δυνάμει της παραγράφου 4 απόφαση της Επιτροπής στο Συμβούλιο. Το Συμβούλιο μπορεί να λάβει εντός μηνός διαφορετική απόφαση, με ειδική πλειοψηφία.~~

~~9. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη φροντίζουν να εφαρμοστεί η απόφαση της Επιτροπής, εκτός εάν η απόφαση εξετάζεται στο Συμβούλιο ή το Συμβούλιο έχει λάβει αντίθετη απόφαση σύμφωνα με την παράγραφο 8.~~

↓ 2409/92 (Προσαρμοσμένο)	άρθρο 8
------------------------------	---------

~~Η Επιτροπή πραγματοποιεί διαβουλές, τουλάχιστον μία φορά το χρόνο, με τους αντιπροσώπους των οργανώσεων χρηστών αεροπορικών μεταφορών της Κοινότητας σχετικά με τους αεροπορικούς ναύλους και τα συναφή θέματα. Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή παρέχει στους συμμετέχοντες στις διαβουλές κατάλληλες πληροφορίες.~~

↓ 1882/2003 ⇒ Νέο	άρθρο 1 και παράρτημα I.5 (Προσαρμοσμένο)
----------------------	--

Κεφάλαιο V: Τελικές διατάξεις

Άρθρο 25

⇒ Επιτροπή ⇐

1. Η Επιτροπή επικουρείται από μία επιτροπή. ~~Η επιτροπή συμβουλεύει την Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 9 και 10.~~

~~Επιπλέον, η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει τη γνώμη της επιτροπής σχετικά με κάθε άλλο ζήτημα που αφορά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.~~

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται αναφορά ~~στο παρόν άρθρο~~ ☒ στην παρούσα παράγραφο ☒, εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 7 της απόφασης 1999/468/EK¹¹, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.
3. Η επιτροπή ~~θεσπίζει~~ αποφασίζει τον εσωτερικό κανονισμό της.

↓ 2407/92 άρθρο 18 παρ. 1 -
2408/92 άρθρο 14 παρ. 1 -
2409/92 άρθρο 10 παρ. 1
(Προσαρμοσμένο)

Άρθρο 26

Συνεργασία και δικαίωμα πρόσβασης σε δεδομένα

1. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται ~~για την~~ ☒ στην ☒ εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ~~ιδίως όσον αφορά τη συλλογή πληροφοριών για τη σύνταξη της έκθεσης που αναφέρεται στο άρθρο 9.~~

↓ 2408/92 άρθρο 12 παρ. 1
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

2. Προς εκπλήρωση των καθηκόντων της, στα πλαίσια του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή μπορεί να συλλέξει όλες τις αναγκαίες πληροφορίες από τα ~~ενδιαφερόμενα~~ κράτη μέλη, τα οποία επίσης εξασφαλίζουν ότι οι αερομεταφορείς στους οποίους ~~⇒ η αρμόδια αρχή αδειοδότησης έχει~~ ~~⇒ έχουν~~ χορηγήσει άδεια εκμετάλλευσης ~~θα~~ παρέχουν τις σχετικές πληροφορίες.

↓ 2408/92 άρθρο 12 παρ. 2
(Προσαρμοσμένο)

~~Όταν οι ζητούμενες πληροφορίες δεν παρέχονται μέσα στην προθεσμία που καθορίζεται από την Επιτροπή ή παρέχονται ελλιπώς, η Επιτροπή απαιτεί την παροχή των πληροφοριών με απόφασή της απευθυνόμενη στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος. Η απόφαση προσδιορίζει τις απαιτούμενες πληροφορίες και καθορίζει κατάλληλη προθεσμία μέσα στην οποία πρέπει να παρασχεθούν.~~

↓ 2407/92 άρθρο 18 παρ. 2 -
2408/92 άρθρο 14 παρ. 2 -

¹¹ EE L 184, 17.7.1999, σελ. 23.

2409/92 άρθρο 10 παρ. 2
(Προσαρμοσμένο)
⇒ Νέο

3. ~~Οι εμπιστευτικές πληροφορίες που παρέχονται κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού καλύπτονται από το επαγγελματικό απόρρητο~~ ⇒ Τα κράτη μέλη λαμβάνουν, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία τους, τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλίσουν κατάλληλη εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που τους παρέχονται κατ' εφαρμογήν του παρόντος κανονισμού. ⇐

↓ 2408/92 άρθρο 13
(Προσαρμοσμένο)

~~Η Επιτροπή δημοσιεύει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως την 1η Απριλίου 1994 και εν συνεχεία κατά περιοδικά διαστήματα.~~

↓ 2409/92 άρθρο 9
(Προσαρμοσμένο)

~~Η Επιτροπή δημοσιεύει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως την 1η Απριλίου 1994 και εν συνεχεία κατά περιοδικά διαστήματα.~~

↓ 2408/92 άρθρο 15
(Προσαρμοσμένο)

~~Οι κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90 και (ΕΟΚ) αριθ. 294/91 καταργούνται με εξαίρεση το άρθρο 2 στοιχείο ε) σημείο ii) και το παράρτημα 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90, όπως ερμηνεύεται από το παράρτημα III του παρόντος κανονισμού καθώς και το άρθρο 2 στοιχείο β) και το παράρτημα του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 294/91.~~

↓ 2409/92 άρθρο 11
(Προσαρμοσμένο)

~~Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2342/90 καταργείται.~~

↓ νέο

Άρθρο 27

Κατάργηση

Οι κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, 2408/92 και 2409/92 καταργούνται.

Οι παραπομπές στους κανονισμούς που καταργούνται ερμηνεύονται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος III.

↓ νέο

Άρθρο 28

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την [...] ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

↓ 2407/92 (Προσαρμοσμένο)	άρθρο	19
------------------------------	-------	----

~~Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1993.~~

↓ 2408/92 (Προσαρμοσμένο)	άρθρο	16
------------------------------	-------	----

~~Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1993.~~

↓ 2409/92 (Προσαρμοσμένο)	άρθρο	12
------------------------------	-------	----

~~Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1993.~~

↓ νέο

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, [...].

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
[...]

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
[...]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ☒ I ☒

Πληροφορίες προς χρήση σε σχέση με το άρθρο 5 — οικονομική επιφάνεια των αερομεταφορέων ☒ που πρέπει να παρέχονται βάσει των άρθρων 5 και 8 ☒

1. Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται από όσους υποβάλλουν για πρώτη φορά αίτηση, όσον αφορά την οικονομική τους επιφάνεια
 - 1.1. Οι πλέον πρόσφατοι ισολογισμοί εσωτερικής διαχείρισης και, εφόσον υπάρχουν, εκλεγμένοι από ορκωτούς λογιστές λογαριασμοί του προηγούμενου οικονομικού έτους.
 - 1.2. Προβλεπόμενος ισολογισμός, στον οποίο πρέπει να περιλαμβάνεται ο λογαριασμός κερδών και ζημιών για τα επόμενα ~~δύο~~ ☒ τρία ☒ χρόνια.
 - 1.3. Τα στοιχεία βάσει των οποίων υπολογίζονται τα μελλοντικά έσοδα και έξοδα, όπως τιμές καυσίμων, ναύλοι και κόμιστρα, μισθοί, συντήρηση, απαξίωση υλικού, διακυμάνσεις συναλλαγματικών ισοτιμιών, αερολιμενικά τέλη, ασφάλιστρα κ.λπ., προβλέψεις κίνησης/εσόδων.
 - 1.4. Λεπτομέρειες για τα έξοδα εκκίνησης κατά την περίοδο από την υποβολή της αίτησης μέχρι την έναρξη εκμετάλλευσης λειτουργίας, καθώς και για τον τρόπο με τον οποίο προβλέπεται να καλυφθούν τα έξοδα αυτά.
 - 1.5. Λεπτομέρειες για τις υφιστάμενες και τις αναμενόμενες πηγές χρηματοδότησης.
 - 1.6. Λεπτομέρειες όσον αφορά τους μετόχους, συμπεριλαμβανομένης της ιθαγένειας και του τύπου των κατεχόμενων μετοχών, καθώς και το καταστατικό. Εάν ο αιτών ανήκει σε όμιλο επιχειρήσεων πρέπει να παρέχονται στοιχεία για τις σχέσεις του με τον όμιλο αυτόν.
 - 1.7. Προβλέψεις ταμειακής ροής (cash flow) και ρευστότητας για τα πρώτα ~~δύο~~ ☒ τρία ☒ έτη λειτουργίας.
 - 1.8. Λεπτομέρειες περί τη χρηματοδότηση αγοράς ή μίσθωσης αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων, στην περίπτωση της μίσθωσης, των όρων της σχετικής σύμβασης.
2. Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται για την αξιολόγηση της διατήρησης της οικονομικής υγείας των κατόχων αδειών, όταν αυτοί σκοπεύουν να τροποποιήσουν τη διάρθρωση ή τις δραστηριότητές τους με σημαντικές χρηματοοικονομικές επιπτώσεις.
 - 2.1. Εφόσον απαιτείται, οι πλέον πρόσφατοι ισολογισμοί εσωτερικής διαχείρισης και ελεγμένοι από ορκωτούς λογιστές λογαριασμοί για το προηγούμενο οικονομικό έτος.

- 2.2. Λεπτομερής περιγραφή των προγραμματιζόμενων μεταβολών, π.χ. αλλαγή του τύπου των παρεχόμενων υπηρεσιών, προτεινόμενη εξαγορά ή συγχώνευση, τροποποίηση του μετοχικού κεφαλαίου, μεταβολές σύνθεσης των μετόχων κ.λπ.
- 2.3. Προβλεπόμενος ισολογισμός, με λογαριασμό κερδών και ζημιών για το τρέχον οικονομικό έτος, συμπεριλαμβανομένων όλων των σχεδιαζόμενων και σημαντικών, από χρηματοοικονομική άποψη διαρθρωτικών ή λειτουργικών μεταβολών.
- 2.4. Παλαιότερα και προβλεπόμενα στοιχεία εξόδων και εσόδων, όπως τιμές καυσίμων, ναύλοι και κόμιστρα, μισθοί, συντήρηση, απαξίωση του υλικού, διακυμάνσεις συναλλαγματικών ισοτιμιών, αερολιμενικά τέλη, ασφάλιστρα κ.λπ., προβλέψεις κίνησης/εσόδων.
- 2.5. Προβλέψεις ταμειακής ροής και ρευστότητας για το επόμενο έτος, συμπεριλαμβανομένων όλων των σημαντικών, από χρηματοοικονομική άποψη, διαρθρωτικών ή λειτουργικών μεταβολών.
- 2.6. Λεπτομέρειες περί τη χρηματοδότηση αγοράς ή μίσθωσης αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων, στην περίπτωση της μίσθωσης, των όρων της σχετικής σύμβασης.
3. Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται για την αξιολόγηση της διατήρησης της οικονομικής υγείας των κατόχων αδείας.
- 3.1. Ελεγμένοι από ορκωτούς λογιστές λογαριασμοί εντός έξι μηνών πολύ από το τέλος της περιόδου στην οποία αναφέρονται και, εφόσον απαιτείται, ο πλέον πρόσφατος ισολογισμός εσωτερικής διαχείρισης.
- 3.2. Προβλεπόμενος ισολογισμός, στον οποίο πρέπει να περιλαμβάνεται λογαριασμός κερδών και ζημιών για το επόμενο έτος.
- 3.3. Παλαιότερα και προβλεπόμενα στοιχεία εξόδων και εσόδων, όπως τιμές καυσίμων, ναύλοι και κόμιστρα, μισθοί, συντήρηση, απαξίωση του υλικού, διακυμάνσεις συναλλαγματικών ισοτιμιών, αερολιμενικά τέλη, ασφάλιστρα κ.λπ., προβλέψεις κίνησης/εσόδων.
- 3.4. Προβλέψεις ταμειακής ροής και ρευστότητας για το επόμενο έτος.

↓ νέο

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Ορισμός των περιφερειακών αερολιμένων για τους σκοπούς του άρθρου 16

Περιφερειακοί αερολιμένες θεωρούνται όλοι οι αερολιμένες που πληρούν ένα από τα εξής κριτήρια:

- (α) οι αερολιμένες των οποίων ο ετήσιος όγκος κίνησης δεν υπερβαίνει τις 900.000 κινήσεις επιβατών ετησίως·

(β) οι αερολιμένες των οποίων ο ετήσιος όγκος κίνησης δεν υπερβαίνει τις 50.000 τόνους φορτίου ετησίως·

(γ) ο αερολιμένας βρίσκεται σε νήσο κράτους μέλους.

↑

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Κανονισμός 2407/92	Παρών κανονισμός
Άρθρο 1 παράγραφος 1	Άρθρο 1
Άρθρο 1 παράγραφος 2	Άρθρο 3 παράγραφος 3
Άρθρο 2	Άρθρο 2
Άρθρο 3 παράγραφος 1	Άρθρο 3 παράγραφος 2
Άρθρο 3 παράγραφος 2	Άρθρο 3 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 3 παράγραφος 3	Άρθρο 3 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο
Άρθρο 4 παράγραφος 1	Άρθρο 4 παράγραφος 1
Άρθρο 4 παράγραφος 2	Άρθρο 4 στοιχείο στ)
Άρθρο 4 παράγραφος 3	-
Άρθρο 4 παράγραφος 4	Άρθρο 4 στοιχείο στ)
Άρθρο 4 παράγραφος 5	Άρθρο 8 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 5 παράγραφος 1	Άρθρο 5 παράγραφος 1
Άρθρο 5 παράγραφος 2	Άρθρο 5 παράγραφος 2
Άρθρο 5 παράγραφος 3	Άρθρο 8 παράγραφος 5
Άρθρο 5 παράγραφος 4	Άρθρο 8 παράγραφος 6
Άρθρο 5 παράγραφος 5	Άρθρο 9 παράγραφος 1
Άρθρο 5 παράγραφος 6	Άρθρο 8 παράγραφος 4
Άρθρο 5 παράγραφος 7	Άρθρο 5 παράγραφος 3 και άρθρο 8 παράγραφος 8

Άρθρο 6	Άρθρο 7
Άρθρο 7	Άρθρο 11
Άρθρο 8 παράγραφος 1	Άρθρο 13 παράγραφος 1
Άρθρο 8 παράγραφος 2	Άρθρο 12 παράγραφος 1
Άρθρο 8 παράγραφος 3	Άρθρο 13 παράγραφος 2
Άρθρο 8 παράγραφος 4	Άρθρο 12 παράγραφος 2
Άρθρο 9	Άρθρο 6
Άρθρο 10 παράγραφος 1	Άρθρο 13 παράγραφος 3
Άρθρο 10 παράγραφος 2	Άρθρο 13 παράγραφος 4
Άρθρο 11 παράγραφος 1	Άρθρο 8 παράγραφος 1
Άρθρο 11 παράγραφος 2	Άρθρο 8 παράγραφος 3
Άρθρο 11 παράγραφος 3	Άρθρο 8 παράγραφος 7
Άρθρο 12	Άρθρο 9 παράγραφοι 2 - 4
Άρθρο 13 παράγραφος 1	Άρθρο 10 παράγραφος 2
Άρθρο 13 παράγραφος 2	Άρθρο 10 παράγραφος 1
Άρθρο 13 παράγραφος 3	-
Άρθρο 13 παράγραφος 4	Άρθρο 10 παράγραφος 3
Άρθρο 14	Άρθρο 14
Άρθρο 15	-
Άρθρο 16	-
Άρθρο 17	-
Άρθρο 18 παράγραφος 1	Άρθρο 26 παράγραφος 1
Άρθρο 18 παράγραφος 2	Άρθρο 26 παράγραφος 3
Άρθρο 19	-
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
Κανονισμός 2408/92	Παρόν κανονισμός

Άρθρο 1 παράγραφος 1	Άρθρο 1
Άρθρο 1 παράγραφος 2	Άρθρο 1 παράγραφος 2
Άρθρο 1 παράγραφος 3	Άρθρο 1 παράγραφος 3
Άρθρο 1 παράγραφος 4	-
Άρθρο 2	Άρθρο 2
Άρθρο 3 παράγραφος 1	Άρθρο 15 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 3 παράγραφος 2	-
Άρθρο 3 παράγραφος 3	-
Άρθρο 3 παράγραφος 4	-
Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α)	Άρθρο 16 παράγραφος 1
Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Άρθρο 16 παράγραφος 6
Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Άρθρο 16 παράγραφος 2
Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ)	Άρθρο 16 παράγραφος 4
-	Άρθρο 17 παράγραφος 1
-	Άρθρο 17 παράγραφος 2
-	Άρθρο 17 παράγραφος 3
-	Άρθρο 17 παράγραφος 4
-	Άρθρο 17 παράγραφος 5
Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ε)	Άρθρο 17 παράγραφος 6
Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο στ)	Άρθρο 17 παράγραφος 7
Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ζ)	-
Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο η)	Άρθρο 17 παράγραφος 8
-	Άρθρο 17 παράγραφος 9
-	Άρθρο 17 παράγραφος 10
Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο θ)	Άρθρο 18 παράγραφος 1
Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ι)	Άρθρο 16 παράγραφος 3

Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ια)	-
Άρθρο 4 παράγραφος 2	-
Άρθρο 4 παράγραφος 3	Άρθρο 18 παράγραφος 2
Άρθρο 4 παράγραφος 4	-
Άρθρο 5	-
Άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 2	-
Άρθρο 7	Άρθρο 15 παράγραφοι 3 - 6
Άρθρο 8 παράγραφος 1	Άρθρο 19 παράγραφος 2
Άρθρο 8 παράγραφος 2	Άρθρο 19 παράγραφος 1
Άρθρο 8 παράγραφος 3	Άρθρο 19 παράγραφος 3
Άρθρο 8 παράγραφος 4	-
Άρθρο 8 παράγραφος 5	-
Άρθρο 9 παράγραφος 1	-
Άρθρο 9 παράγραφος 2	-
Άρθρο 9 παράγραφος 3	-
Άρθρο 9 παράγραφος 4	-
Άρθρο 9 παράγραφος 5	Άρθρο 20
Άρθρο 9 παράγραφος 6	-
Άρθρο 9 παράγραφος 7	-
Άρθρο 9 παράγραφος 8	-
Άρθρο 10	-
Άρθρο 11	Άρθρο 25
Άρθρο 12 παράγραφος 1	Άρθρο 26 παράγραφος 2
Άρθρο 12 παράγραφος 2	-
Άρθρο 13	-
Άρθρο 14 παράγραφος 1	Άρθρο 26 παράγραφος 1
Άρθρο 14 παράγραφος 2	Άρθρο 26 παράγραφος 3

Άρθρο 15	-
Άρθρο 16	-
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι	-
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ	-
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ	-
-	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Κανονισμός 2409/92	Παρόν κανονισμός
Άρθρο 1 παράγραφος 1	Άρθρο 1
Άρθρο 1 παράγραφος 2	Άρθρο 21
Άρθρο 1 παράγραφος 3	Άρθρο 23
Άρθρο 2	Άρθρο 2
Άρθρο 3	-
Άρθρο 4	Άρθρο 24
Άρθρο 5 παράγραφος 1	Άρθρο 22
Άρθρο 5 παράγραφος 2	-
Άρθρο 5 παράγραφος 3	-
Άρθρο 5 παράγραφος 4	-
Άρθρο 6	-
Άρθρο 7	-
Άρθρο 8	-
Άρθρο 9	-
Άρθρο 10 παράγραφος 1	Άρθρο 26 παράγραφος 1
Άρθρο 10 παράγραφος 2	Άρθρο 26 παράγραφος 3
Άρθρο 11	-

Άρθρο 12

-

-

-

Άρθρο 27

Άρθρο 28

↓ 2408/92 παράρτημα και πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, της Σουηδίας και της Φινλανδίας, άρθρο 29 και παράρτημα I, και πράξη προσχώρησης της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Εσθονίας, της Κύπρου, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Ουγγαρίας, της Μάλτας, της Πολωνίας, της Σλοβενίας και της Σλοβακίας, άρθρο 20 και παράρτημα II (Προσαρμοσμένο)

~~ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι~~

~~Πίνακας αερολιμένων κατηγορίας~~

ΒΕΛΓΙΟ:	Βρυξέλλες-Zaventem
1 ΤΣΕΧΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ:	1 Praha-Ruzyně
ΔΑΝΙΑ:	Σύστημα αερολιμένων Κοπεγχάγης
ΓΕΡΜΑΝΙΑ:	Φρανκφούρτη-Rhein-Main Ντύσσελντορφ-Lohausen Μόναχο Σύστημα αερολιμένων Βερολίνου
ΕΣΘΟΝΙΑ:	1 Tallinna-Lennujaam
ΙΣΠΑΝΙΑ:	Πάλμα-Μαγιόρκα Μαδρίτη-Barajas Μάλαγα Λας Πάλμας
ΕΛΛΑΔΑ:	Αθήνα-Ελληνικό

	Θεσσαλονίκη-Μακεδονία
ΓΑΛΛΙΑ:	Σύστημα αερολιμένων Παρισιού
ΙΡΑΝΑΝΔΙΑ:	Δουβλίνο
ΙΤΑΛΙΑ:	Σύστημα αερολιμένων Ρώμης Σύστημα αερολιμένων Μιλάνου
ΚΥΠΡΟΣ	1 Αερολιμένας Λάρνακας
1 ΛΕΤΟΝΙΑ:	Riga
ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ	Vilnius
ΟΥΓΓΑΡΙΑ	1 Αιθούς αερολιμένας Βουδαπέστης Ferihegy
ΜΑΛΤΑ	Luxa
ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ:	Άμστερνταμ Schiphol
ΠΟΛΩΝΙΑ	1 Warszawa Okęcie
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ:	Ατσαβόνα Faro
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	Ljubljana
ΣΛΟΒΑΚΙΑ	1 Αερολιμένας Μπρατισλάβας
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ:	Σύστημα αερολιμένων Λονδίνου Luton
ΑΥΣΤΡΙΑ	Βιέννη
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	2 Helsinki VantaaHelsingfors Vanda
ΣΟΥΗΔΙΑ	2 Stockholm airport system

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

~~Πίνακας συστημάτων αερολιμένων~~

ΔΑΝΙΑ:	Κοπεγχάγη Kastrup/Roskilde
ΓΕΡΜΑΝΙΑ:	Βερολίνο Tegel/Schönefeld/Tempelhof
ΓΑΛΛΙΑ:	Παρίσι Charles De Gaulle/Orly/Le Bourget Λυών Bron/Satolas
ΙΤΑΛΙΑ:	Ρώμη Fiumicino/Ciampino Μιλάνο Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio) Βενετία Tessera/Treviso
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ:	Λονδίνο Heathrow/Gatwick/Stansted
ΣΟΥΗΔΙΑ	2 Stockholm Arlanda/Bromma

↓ 2408/92 παράρτημα III
(Προσαρμοσμένο)

~~Σύμφωνα με το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90 της 24ης Ιουλίου 1990, ο αερομεταφορέας Scanair ο οποίος έχει ακριβώς την ίδια δομή και οργάνωση με τη Scandinavian Airlines System θα αντιμετωπίζεται κατά τον ίδιο τρόπο με τον αερομεταφορέα Scandinavian Airlines System.~~