

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

COM(90) 370 τελικό - ΣΥΝ 289

Βρυξέλλες, 31 Ιουλίου 1990

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΟΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

περί καταργήσεως των ελέγχων και των διατυπώσεων
που εφαρμόζονται στις παραδιδόμενες αποσκευές και τις χειραποσκευές
επιβατών που πραγματοποιούν ενδοκοινοτικές πτήσεις καθώς
και στις αποσκευές των επιβατών που πραγματοποιούν
ενδοκοινοτικό θαλάσσιο ταξίδι

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΠΠΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. Η εσωτερική αγορά, που πρέπει να δημιουργηθεί το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1992 σύμφωνα με το άρθρο 8Α της συνθήκης, περιλαμβάνει ένα χώρο δίχως εσωτερικά σύνορα στον οποίο εξασφαλίζεται, κυρίως, η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων. Στο πλαίσιο αυτό, οι αερολιμένες και οι θαλάσσιοι λιμένες κατέχουν ξεχωριστή θέση επειδή αυτοί είναι δυνατό να αποτελούν ταυτόχρονα εξωτερικά και εσωτερικά σύνορα. Είναι ωστόσο σαφές ότι η εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας πρέπει κυρίως να οδηγεί στην κατάργηση των ελέγχων των χειραποσκευών και των παραδιδόμενων αποσκευών (που προορίζονται για τον χώρο αποσκευών του αεροσκάφους) των επιβατών που πραγματοποιούν ενδοκοινοτική πτήση καθώς και των ελέγχων των αποσκευών επιβατών που πραγματοποιούν θαλάσσια ταξίδια στο εσωτερικό της Κοινότητας (άρθρο 1 της πρότασης κανονισμού).
2. Όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές, παρόλο που η κατάσταση σχετικά με την κατάργηση των ελέγχων είναι μάλλον σαφής στην περίπτωση πτήσεων που αρχίζουν και τελειώνουν σε κοινοτικό αερολιμένα (π.χ. Λονδίνο-Φραγκφούρτη), παραμένει το ερώτημα σε ποιο βαθμό μπορεί να εφαρμοστεί η αρχή αυτή στην περίπτωση αεροπορικής γραμμής, που εξυπηρετείται από το ίδιο αεροσκάφος και περιλαμβάνει διαδοχικές πτήσεις με αρχή, τέλος ή ενδιάμεση στάση σε μια τρίτη χώρα (π.χ.: Νέα Υόρκη-Λονδίνο-Φραγκφούρτη, με επιβίβαση επιβατών κατά τη στάση στο Λονδίνο).

Κατ'αρχήν μπορούν να υπάρξουν δυο τρόποι προσέγγισης του θέματος.

- σύμφωνα με τον πρώτο η κατάργηση των ελέγχων πρέπει να εφαρμόζεται σε κάθε πτήση αεροσκάφους που μεταβαίνει από κοινοτικό αερολιμένα σε άλλον κοινοτικό αερολιμένα, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη το γεγονός ότι η πτήση αυτή εντάσσεται σε αεροπορική γραμμή που έχει αρχίσει ή περατώνεται σε τρίτη χώρα.
- σύμφωνα με τον δεύτερο η κατάργηση των ελέγχων δεν εφαρμόζεται σε κάθε πτήση αεροσκάφους από έναν κοινοτικό αερολιμένα σε άλλον κοινοτικό αερολιμένα που αποτελεί τμήμα αεροπορικής γραμμής που έχει αρχίσει, περατώνεται ή πραγματοποιεί ενδιάμεση στάση σε τρίτη χώρα.

Σύμφωνα με τον πρώτο τρόπο προσέγγισης, στην περίπτωση για παράδειγμα αεροσκάφους που πραγματοποιεί αεροπορικό δρομολόγιο Νέα Υόρκη-Φραγκφούρτη με στάση στο Λονδίνο, η πτήση Λονδίνο-Φραγκφούρτη είναι ενδοκοινοτική πτήση για την οποία δεν απαιτείται ο έλεγχος των αποσκευών και των επιβατών που επιβιβάζονται στο Λονδίνο και αποβιβάζονται στη Φραγκφούρτη. Προκύπτουν σχετικά οι εξής συνέπειες:

- είναι ανάγκη να ελέγχονται στο Λονδίνο οι επιβάτες που προέρχονται από τη Νέα Υόρκη διότι πρέπει να αποφευχθεί ο έλεγχος στη Φραγκφούρτη των επιβατών που επιβιβάζονται στο Λονδίνο και αναμειγνύονται με εκείνους που έχουν επιβιβαστεί στη Νέα Υόρκη.

- είναι ανάγκη να ελέγχονται στο Λονδίνο οι αποσκευές- τουλάχιστον οι χειραποσκευές- των επιβατών που προέρχονται από τη Νέα Υόρκη, διότι πρέπει να αποφευχθεί ο έλεγχος των αποσκευών των επιβατών που επιβιβάζονται στο Λονδίνο. οι χειραποσκευές όμως μπορούν να δοθούν από τον ένα επιβάτη στον άλλο.
- περιπλέκεται η κατάσταση όσον αφορά την υποδομή των αερολιμένων. πράγματι το αεροσκάφος φθάνει στον αερολιμένα του Λονδίνου στη διεθνή ζώνη και απογειώνεται εκ νέου για τη Φραγκφούρτη από την ενδοκοινοτική ζώνη ενώ δεν έχει καθόλου μετακινηθεί.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της ICAA (International Civil Airports Association) οι αεροπορικές γραμμές του είδους που περιγράφηκε προηγουμένως (Νέα Υόρκη-Λονδίνο-Φραγκφούρτη) αποτελούν το 3 ως 5% των πτήσεων στους μεγάλους κοινοτικούς αερολιμένες. Ο αριθμός των επιβατών που επιβιβάζονται στον πρώτο ενδοκοινοτικό αερολιμένα αποτελεί το 1 ως 2% όλων των επιβατών στο εσωτερικό της Κοινότητας, ενώ η κατάσταση αυτή μπορεί να είναι διαφορετική σε ορισμένους αερολιμένες.

Δεδομένου ότι είναι πολύπλοκη η αντιμετώπιση των πτήσεων αυτών αρχικά ως διεθνών πτήσεων και στη συνέχεια ως ενδοκοινοτικών πτήσεων -ενώ δεν υπάρχει αλλαγή αεροσκάφους- η ICAA πιστεύει ότι είναι σκόπιμο να διατηρηθεί το καθεστώς που ισχύει για αυτές.

Οι διατάξεις που έχουν θεσπιστεί στο πλαίσιο της σύμβασης για την εφαρμογή της Συμφωνίας του Schengen, που υπεγράφη στις 19 Ιουνίου 1990, καθώς και οι κατευθυντήριες γραμμές της ομάδας ad hoc για τη μετανάστευση, βαίνουν προς την ίδια κατεύθυνση.

Λαμβανομένων επίσης υπόψη των αντιρρήσεων που διατυπώθηκαν για τον πρώτο τρόπο προσέγγισης και για να διασφαλιστεί ότι οι διατάξεις της παρούσας πρότασης δεν πρόκειται να δημιουργήσουν προβλήματα όσον αφορά την κυκλοφορία επιβατών στους αερολιμένες, επιλέχθηκε ο δεύτερος τρόπος προσέγγισης (άρθρο 3 της πρότασης κανονισμού).

3. Είναι δυνατό το αεροπορικό ταξίδι να περιλαμβάνει μια ενδοκοινοτική και μια διεθνή πτήση, που πραγματοποιείται από άλλο αεροσκάφος και η οποία προηγείται ή έπεται της ενδοκοινοτικής πτήσης.

Παράδειγμα 1: Νέα Υόρκη - Λονδίνο - Φραγκφούρτη με αλλαγή αεροσκάφους στο Λονδίνο.

Παράδειγμα 2: Βρυξέλλες - Άμστερνταμ - Ρώμη - Μπανγκόκ με αλλαγή αεροσκάφους στο Άμστερνταμ.

Στο παράδειγμα 1, η πτήση Λονδίνο - Φραγκφούρτη είναι ενδοκοινοτική πτήση. Συνεπώς, δεν θάπρεπε να πραγματοποιείται σ' αυτή κανένας έλεγχος, ενώ όλοι οι έλεγχοι (τουλάχιστον των παραδιδόμενων αποσκευών και των χειραποσκευών) θάπρεπε να διενεργούνται στο Λονδίνο κατά την άφιξη της διεθνούς πτήσης.

Η εφαρμογή της αρχής αυτής θα είχε ωστόσο ως αποτέλεσμα τον έλεγχο στο Λονδίνο των παραδιδόμενων αποσκευών των επιβατών που επιβιβάστηκαν στη Νέα Υόρκη και πρέπει να αποβιβαστούν στην Φραγκφούρτη. Ένας τέτοιος έλεγχος στο Λονδίνο θα απαιτούσε χρόνο και θα παρέτεινε τη διάρκεια αναμονής σ' αυτόν τον αερολιμένα, γεγονός που θα ήταν δυνατό να ενθαρρύνει τους επιβάτες να χρησιμοποιούν μη κοινοτικούς αερολιμένες. Για να αποφευχθεί αυτή η δυσάρεστη κατάσταση κρίθηκε προτιμότερο να προβλεφθεί ότι ο έλεγχος των παραδιδόμενων αποσκευών πρέπει να πραγματοποιείται στη Φραγκφούρτη όσον αφορά τους επιβάτες που επιβιβάζονται στη Νέα Υόρκη και αποβιβάζονται στη Φραγκφούρτη.

Στο παράδειγμα 2, η πτήση Βρυξέλλες - Άμστερνταμ είναι ενδοκοινοτική πτήση. Συνεπώς δεν θάπρεπε να διενεργείται κανένας έλεγχος σ' αυτή, ενώ όλοι οι έλεγχοι (τόσο των χειραποσκευών όσο και των παραδιδόμενων αποσκευών) θάπρεπε να πραγματοποιούνται στο Άμστερνταμ κατά την αναχώρηση της διεθνούς πτήσης ή στη Ρώμη όσον αφορά τους επιβάτες που επιβιβάζονται εκεί. Η εφαρμογή της αρχής αυτής θα είχε ωστόσο ως αποτέλεσμα να ελέγχονται στο Άμστερνταμ οι παραδιδόμενες αποσκευές των επιβατών που επιβιβάζονται στις Βρυξέλλες με προορισμό την Μπανγκόκ. Ένας τέτοιος έλεγχος θα απαιτούσε χρόνο και θα παρέτεινε τη διάρκεια αναμονής στον ενδιάμεσο αερολιμένα. Για να αποφευχθεί αυτή η δυσάρεστη κατάσταση κρίθηκε προτιμότερο να προβλεφθεί ότι ο έλεγχος των παραδιδόμενων αποσκευών πρέπει να πραγματοποιείται στις Βρυξέλλες όσον αφορά τους επιβάτες που επιβιβάζονται εκεί και έχουν ως τελικό προορισμό την Μπανγκόκ.

(οι περιπτώσεις που αναφέρονται στο παρόν σημείο αποτελούν το αντικείμενο του άρθρου 4 της πρότασης κανονισμού).

4. Είναι εξάλλου σκόπιμο να υπογραμμιστεί η ιδιαίτερη μορφή των θαλάσσιων μεταφορών: για ορισμένους τύπους θαλάσσιας ναυσιπλοΐας ο λιμένας προέλευσης ή/και ο λιμένας προορισμού των σκαφών δεν είναι γνωστός με βεβαιότητα και δεν μπορεί να ελεγχθεί· εξάλλου, κατά τη διάρκεια των θαλάσσιων ταξιδιών, είναι πιθανές οι επαφές με άλλα σκάφη κυρίως με σκοπό την επιβίβαση επιβατών ή τη φόρτωση αγαθών.

Κρίθηκε επίσης αναγκαίο να περιοριστεί η έκταση της έννοιας του ενδοκοινοτικού θαλάσσιου ταξιδιού, στο οποίο θα εφαρμόζεται η κατάργηση των ελέγχων των αποσκευών των επιβατών, στην περίπτωση θαλάσσιων μεταφορών που εξασφαλίζουν τακτικά και συχνά την ανταπόκριση μεταξύ δύο ή περισσότερων συγκεκριμένων κοινοτικών λιμένων. Η έννοια αυτή μπορεί να καλύπτει σύντομα ταξίδια μεταξύ γειτονικών χωρών (π.χ. Οστάνδη-Ντόβερ) ή ταξίδια μεγαλύτερων αποστάσεων (π.χ. Αμβούργο-Harwich ή Μασσαλία-Πάτρα).

Ελλείψει επαρκών αποδεικτικών στοιχείων ως προς τη φύση του θαλάσσιου ταξιδιού, η κατάργηση των ελέγχων δεν ισχύει για τα σκάφη αναψυχής τα οποία είναι ιδιωτικά σκάφη που προορίζονται για ταξίδια αναψυχής, των οποίων το δρομολόγιο καθορίζεται σύμφωνα με τις επιθυμίες των ατόμων που τα χρησιμοποιούν και τα οποία μπορούν να έρχονται σε επαφή με άλλα σκάφη.

Ακόμη, η κατάργηση των ελέγχων δεν ισχύει για τις θαλάσσιες γραμμές που εξυπηρετούνται από το ίδιο σκάφος και περιλαμβάνουν διαδοχικά δρομολόγια με σημείο αναχώρησης ή άφιξης ή με ενδιαμέση στάση σε τρίτη χώρα (π.χ. Brindisi-Πάτρα-Αθήνα-Kusadisi), λόγω των πρακτικών δυσχερειών ελέγχου που αυτές συνεπάγονται.

5. Δεδομένου ότι στις θαλάσσιες μεταφορές δεν γίνεται διαχωρισμός μεταξύ παραδιδόμενων αποσκευών και χειραποσκευών, δεν κρίθηκε αναγκαίο να προβλεφθούν ειδικές διατάξεις για τις περιπτώσεις που το θαλάσσιο ταξίδι περιλαμβάνει ενδοκοινοτικό και διεθνές θαλάσσιο ταξίδι, που πραγματοποιείται από άλλο σκάφος και προηγείται ή έπεται του ενδοκοινοτικού ταξιδιού.
6. Η κατάργηση των ελέγχων αποσκευών των ενδοκοινοτικών επιβατών επιτρέπει την πλήρη διατήρηση των ελέγχων για λόγους ασφαλείας που διενεργούνται στη θαλάσσια και την εναέρια ναυσιπλοΐα καθώς και στις εγκαταστάσεις των θαλάσσιων λιμένων και των αερολιμένων. Τέτοιοι έλεγχοι, που οργανώνονται είτε από τα κράτη μέλη είτε από τις αρμόδιες αρχές λιμένων και αερολιμένων, είτε ακόμη και από τις μεταφορικές εταιρείες στον τομέα των θαλάσσιων και των αεροπορικών μεταφορών, θα εξακολουθούν να είναι δυνατοί για όλες τις αποσκευές όπως συμβαίνει και σήμερα.

Πρόταση
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΟΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

περί καταργήσεως των ελέγχων και των διατυπώσεων
που εφαρμόζονται στις παραδιδόμενες αποσκευές και τις χειραποσκευές
επιβατών που πραγματοποιούν ενδοκοινοτικές πτήσεις
καθώς και στις αποσκευές των επιβατών που πραγματοποιούν
ενδοκοινοτικό θαλάσσιο ταξίδι

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη,

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και
ιδίως το άρθρο 100 Α,

την πρόταση της Επιτροπής,

σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

έχοντας υπόψη τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

Εκτιμώντας,

ότι το άρθρο 8Α της συνθήκης προβλέπει ότι η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει χώρο δίχως εσωτερικά σύνορα στον οποίο διασφαλίζεται, κυρίως, η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων· ότι, στο πλαίσιο αυτό, οι αερολιμένες και οι θαλάσσιοι λιμένες κατέχουν ξεχωριστή θέση δεδομένου ότι είναι δυνατόν να αποτελούν ταυτόχρονα εξωτερικά και εσωτερικά σύνορα· ότι η εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας πρέπει, μεταξύ άλλων, να οδηγήσει στην κατάργηση των ελέγχων των χειραποσκευών και των λοιπών παραδιδόμενων αποσκευών των επιβατών που πραγματοποιούν ενδοκοινοτική πτήση, καθώς και των ελέγχων των αποσκευών επιβατών που πραγματοποιούν ενδοκοινοτικό θαλάσσιο ταξίδι,

ότι κάθε αεροπορικό ταξίδι μπορεί να περιλαμβάνει σειρά διαδοχικών πτήσεων που πραγματοποιούνται από το ίδιο αεροσκάφος, εν μέρει στο εσωτερικό της Κοινότητας και εν μέρει στο εξωτερικό αυτής· ότι όσον αφορά ορισμένες πτήσεις, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι πρακτικές ανάγκες της οργάνωσης των ελέγχων και του διεθνούς ανταγωνισμού,

ότι οι θαλάσσιες μεταφορές μπορούν να καλύπτουν διάφορα είδη ταξιδιών· ότι πρέπει να διευκρινιστεί η έννοια του ενδοκοινοτικού θαλάσσιου ταξιδιού,

ότι η κατάργηση των ελέγχων και των διατυπώσεων που εφαρμόζονται στις αποσκευές κατά την ενδοκοινοτική πτήση ή το ενδοκοινοτικό θαλάσσιο ταξίδι δεν αποκλείει τη διατήρηση ελέγχων για λόγους ασφάλειας,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Με την επιφύλαξη των ελέγχων για λόγους ασφάλειας που διενεργούνται στον τομέα της θαλάσσιας και της εναέριας ναυσιπλοΐας, δεν εφαρμόζεται κανένας έλεγχος και καμιά διατύπωση :

- με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 3 και 4, στις χειραποσκευές και τις παραδιδόμενες αποσκευές των επιβατών που πραγματοποιούν ενδοκοινοτική πτήση,
- στις αποσκευές των επιβατών που πραγματοποιούν ενδοκοινοτικό θαλάσσιο ταξίδι.

Άρθρο 2

Για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως :

1. "κοινοτικός αερολιμένας", κάθε αερολιμένας που βρίσκεται στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας,
2. "πτήση", η μετακίνηση αεροσκάφους μεταξύ δύο αερολιμένων χωρίς ενδιάμεση στάση,
3. "ενδοκοινοτική πτήση", η πτήση, χωρίς ενδιάμεση στάση, κατά την οποία ο αερολιμένας αναχώρησης και ο αερολιμένας άφιξης βρίσκονται στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας,
4. "κοινοτικός λιμένας", κάθε θαλάσσιος λιμένας που βρίσκεται στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας,
5. "θαλάσσιο ταξίδι", κάθε μετακίνηση σκάφους μεταξύ δύο θαλάσσιων λιμένων χωρίς ενδιάμεση στάση,
6. "ενδοκοινοτικό θαλάσσιο ταξίδι" το ταξίδι, χωρίς ενδιάμεση στάση, κατά το οποίο ο λιμένας αναχώρησης και ο λιμένας άφιξης βρίσκονται στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας και το οποίο πραγματοποιείται με σκάφος που εξασφαλίζει τακτικά την ανταπόκριση μεταξύ δύο ή περισσότερων συγκεκριμένων κοινοτικών λιμένων.

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται:

- στις χειραποσκευές και τις παραδιδόμενες αποσκευές επιβατών που πραγματοποιούν πτήση με αεροσκάφος το οποίο διενεργεί, μεταξύ δύο κοινοτικών αερολιμένων, πτήση που έχει αρχίσει σε μη κοινοτικό αερολιμένα,
- στις χειραποσκευές και τις παραδιδόμενες αποσκευές επιβατών που πραγματοποιούν πτήση με αεροσκάφος το οποίο πρέπει, μετά από την πτήση μεταξύ δύο κοινοτικών αερολιμένων, να συνεχίσει το ταξίδι του πραγματοποιώντας πτήση μεταξύ του δεύτερου κοινοτικού αερολιμένα και μη κοινοτικού αερολιμένα, ή με τελικό προορισμό έναν μη κοινοτικό αερολιμένα,

- στις αποσκευές ταξιδιωτών που χρησιμοποιούν θαλάσσια γραμμή που εξυπηρετείται με το ίδιο σκάφος και περιλαμβάνει διαδοχικά δρομολόγια που αρχίζουν, περατώνονται ή διακόπτονται με στάση σε μη κοινοτικό λιμένα,
- στις αποσκευές ταξιδιωτών που χρησιμοποιούν σκάφη αναψυχής, δηλαδή ιδιωτικά σκάφη που προορίζονται για ταξίδια αναψυχής, των οποίων το δρομολόγιο καθορίζεται σύμφωνα με τις επιθυμίες των ατόμων που τα χρησιμοποιούν.

Άρθρο 4

1. Όταν παραδιδόμενες αποσκευές που φθάνουν από μη κοινοτικό αερολιμένα μεταφορτώνονται, σε κοινοτικό αερολιμένα, σε άλλο αεροσκάφος που πραγματοποιεί ενδοκοινοτική πτήση, ο έλεγχος των εν λόγω αποσκευών διενεργείται στον αερολιμένα άφιξης της ενδοκοινοτικής πτήσης.
2. Όταν παραδιδόμενες αποσκευές φορτώνονται σε αεροσκάφος που πραγματοποιεί ενδοκοινοτική πτήση με σκοπό να μεταφορτωθούν, σε άλλο κοινοτικό αερολιμένα, σε αεροσκάφος με προορισμό μη κοινοτικό αερολιμένα, ο έλεγχος των αποσκευών αυτών διενεργείται στον αερολιμένα αναχώρησης της ενδοκοινοτικής πτήσης.

Άρθρο 5

Η επιτροπή κοινοτικής διαμετακόμισης, αποκαλούμενη στο εξής "επιτροπή", η οποία έχει συσταθεί με το άρθρο 42 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ./90 του Συμβουλίου (1) [της 1990 για την κοινοτική διαμετακόμιση] είναι αρμόδια για την εφαρμογή των άρθρων 6 και 7.

Άρθρο 6

Η Επιτροπή μπορεί να εξετάζει κάθε ζήτημα σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, το οποίο υποβάλλεται από τον πρόεδρό της είτε με δική του πρωτοβουλία είτε κατόπιν αιτήσεως αντιπροσώπου κράτους μέλους.

Άρθρο 7

Η Επιτροπή θεσπίζει, μετά από διαβουλεύσεις με την επιτροπή, τις αναγκαίες διατάξεις για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

(1) ΕΕ

Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην επιτροπή σχέδια των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν. Η επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της γι' αυτό το σχέδιο σε προθεσμία που μπορεί να ορίσει ο πρόεδρος ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος προβαίνοντας, κατά περίπτωση, σε νηφοφορία. Η γνώμη καταχωρείται στα πρακτικά· εξάλλου κάθε κράτος μέλος έχει δικαίωμα να ζητήσει την καταγραφή της άποψής του στα εν λόγω πρακτικά.

Άρθρο 8

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την τρίτη ημέρα μετά τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 1993.

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

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

TASK FORCE PME

Competitiveness and employment impact statement

I. What is the main reason for introducing the measure?

The need for new rules to take into account the new situation resulting from the elimination of internal borders, as provided in Article 8a of the Treaty.

II. Features of the businesses in question. In particular:

(a) Are there many SMEs?

The draft does not affect SMEs since its sole aim is to eliminate controls on passengers' baggage.

(b) Have any mergers been noted in any regions which are:

(i) eligible for regional aid in the Member States? NO

(ii) eligible under the ERDF? NO

III. What direct obligations does this measure impose on businesses?

NONE

IV. What indirect obligations are local authorities likely to impose on businesses?

NONE

V. Are there any special measures in respect of SMEs? Please specify.

NONE

VI. What is the likely effect on:

(a) the competitiveness of businesses? NONE

(b) employment? NONE

VII. Have both sides of industry been consulted? Please indicate their opinions.

They have not been consulted specifically on this draft but they are kept generally informed on measures which have to be taken in order to complete the internal market.

ISSN 0254-1483

COM(90) 370 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

07

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-90-386-GR-C
ISBN 92-77-62929-0

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ	μέχρι 30 σελίδες: 3,50 ECU	για κάθε 10 επιπλέον σελίδες: 1,25 ECU
--------------	----------------------------	--

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
L-2985 Luxembourg