



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 8.6.2017
COM(2017) 289 final

2017/0116 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**σχετικά με τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών
και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2017) 182 final}

{SWD(2017) 183 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Οι αερομεταφορές διαδραματίζουν θεμελιώδη ρόλο στην οικονομία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με περίπου 918 εκατομμύρια επιβάτες που ταξίδευσαν αεροπορικώς εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και πάνω από 1,45 δισεκατομμύρια επιβάτες που αναχώρησαν από αερολιμένες της ΕΕ ή αφίχθησαν σε αυτούς το 2015, η αεροπορία συμβάλλει σημαντικά στη συνδεσιμότητα της Ένωσης τόσο στο εσωτερικό της μεταξύ κρατών μελών όσο και με τρίτες χώρες στον υπόλοιπο κόσμο. Οι αεροπορικές μεταφορές συνδέουν πολίτες, επιχειρήσεις και περιοχές και διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην ολοκλήρωση και την ανταγωνιστικότητα της ΕΕ. Συμβάλλουν επίσης στην περιφερειακή και την κοινωνική συνοχή της Ένωσης. Επιπλέον, η αεροπορία συμβάλλει σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη και την απασχόληση. Το 2014, ο τομέας υποστήριξε την απασχόληση 9,3 εκατομμυρίων ατόμων και αντιπροσώπευσε περισσότερα από 510 δισ. EUR του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της ΕΕ. Ενίσχυσε επίσης άλλους τομείς της οικονομίας, διότι όπως δείχνουν μελέτες ένα ευρώ προστιθέμενης αξίας του τομέα των αερομεταφορών δημιουργεί σχεδόν τρία ευρώ προστιθέμενης αξίας στη συνολική οικονομία. Ομοίως, μία νέα θέση εργασίας στον αεροπορικό κλάδο δημιουργεί περισσότερες από τρεις θέσεις εργασίας στην ευρύτερη οικονομία¹.

Η συνολική συνδεσιμότητα της Ένωσης βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στις αεροπορικές υπηρεσίες που εκτελούν οι αερομεταφορείς της Ένωσης, με μέσο όρο 7 εκατομμύρια πτήσεις ετησίως τις οποίες εκμεταλλεύονται οι εν λόγω μεταφορείς από και προς αερολιμένες της ΕΕ. Ο αντίστοιχος μέσος όρος για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών ανέρχεται σε 1,3 εκατομμύρια πτήσεις ετησίως². Ωστόσο, όσον αφορά τις συνδέσεις μεταξύ της ΕΕ και του υπόλοιπου κόσμου, η αγορά εξυπηρετείται σχεδόν ισομερώς από αερομεταφορείς της Ένωσης (49,9 % πτήσεις και περίπου 239 εκατομμύρια επιβάτες το 2015) και αερομεταφορείς τρίτων χωρών (50,1 % πτήσεις και περίπου 240 εκατομμύρια επιβάτες το 2015)³.

Η ελευθέρωση και η απορρύθμιση των διεθνών αεροπορικών μεταφορών συνέβαλε σε άνευ προηγουμένου ανταγωνισμό εντός της αγοράς της Ένωσης και σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο παγκόσμιος ανταγωνισμός αναμένεται να ενταθεί τα επόμενα έτη με προβλεπόμενη αύξηση των διεθνών αεροπορικών μεταφορών της τάξης του 5 % ετησίως έως το 2030⁴.

Ωστόσο, ελλείπει διεθνούς πλαισίου που να ορίζει τους όρους ανταγωνισμού μεταξύ αερομεταφορέων⁵, οι πρακτικές μεταχείρισης των αερομεταφορέων μπορούν να διαφέρουν

¹ Ανακοίνωση της Επιτροπής «Στρατηγική για τις αερομεταφορές στην Ευρώπη», COM(2015)598 final της 7.12.2015.

² Πηγή: Στοιχεία του θερινού προγραμματισμού του OAG (Official Airline Guide) για το έτος 2016.

³ Ομοίως.

⁴ Ανακοίνωση της Επιτροπής «Εξωτερική πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ — Αντιμετώπιση των μελλοντικών προκλήσεων», COM(2012)556 της 27.9.2012.

⁵ Συγκεκριμένα, δεν έχουν καθιερωθεί ειδικοί πολυμερείς κανόνες στον ΔΟΠΑ και οι υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών έχουν εξαιρεθεί σε μεγάλο βαθμό από τις συμφωνίες του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ) (βλ. συμφωνία του Μαρακές, παράρτημα 1B της Γενικής Συμφωνίας Εμπορίου και Υπηρεσιών (GATS), στο παράρτημα περί υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών. Η GATS δεν ισχύει για μέτρα που αφορούν α) τις υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης αεροσκαφών· β) την πώληση και την εμπορική διάθεση υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών· και γ) τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων.

ανάλογα με τη χώρα και να θίγουν τον ανταγωνισμό. Αυτό δεν συμβαίνει εντός της Ένωσης, όπου οι κανόνες της ΕΕ διασφαλίζουν ότι όλοι οι αερομεταφορείς, Ευρωπαίοι και μη, έχουν τα ίδια δικαιώματα και την ίδια δυνατότητα πρόσβασης σε συναφείς υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών. Αυτό όμως μπορεί να συμβαίνει σε ορισμένες τρίτες χώρες στις οποίες με πρακτικές διάκρισης και επιδοτήσεις⁶ παρέχονται ίσως αθέμιτα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα στους αερομεταφορείς αυτών των τρίτων χωρών. Η Επιτροπή έχει αναγνωρίσει ότι *«ενώ οι αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ έχουν οι ίδιες την τελική ευθύνη για την ανταγωνιστικότητά τους και να εξακολουθήσουν να προσαρμόζουν τα προϊόντα τους και τα επιχειρηματικά μοντέλα στις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά (...) είναι εξίσου σημαντικό ο ανταγωνισμός, τόσο εντός της ΕΕ όσο και στο εξωτερικό, να βασίζεται στη διαφάνεια, την αμοιβαιότητα και τη δίκαιη μεταχείριση και, αφετέρου, να μην στρεβλώνεται από αθέμιτες πρακτικές»*⁷.

Πράγματι, οι αθέμιτες πρακτικές, εάν επιτραπεί να συνεχιστούν, μπορούν να οδηγήσουν μακροπρόθεσμα σε δεσπόζουσα θέση ή ακόμη και σε μονοπωλιακές καταστάσεις στην αγορά αεροπορικών μεταφορών, γεγονός που θα σημαίνει λιγότερες επιλογές, λιγότερη συνδεσιμότητα και υψηλότερες τιμές για τους πολίτες της ΕΕ.

Συνεπώς, στις περιπτώσεις που η συνδεσιμότητα και ο ανταγωνισμός στην Ένωση τίθενται σε κίνδυνο, η Ένωση πρέπει να είναι σε θέση να δρα αποτελεσματικά για να εξασφαλίζει ανοικτή και ανταγωνιστική αγορά.

Οι όροι θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ αερομεταφορέων μπορούν να αποτελέσουν το αντικείμενο συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών. Όμως, οι περισσότερες συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών με τρίτες χώρες δεν προβλέπουν μέχρι σήμερα σχετικούς κανόνες.

Σκοπός του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004⁸ ήταν να ρυθμισθούν τα θέματα αυτά με μονομερή δράση της Ένωσης. Εντούτοις, η εν λόγω πράξη δεν εφαρμόστηκε ποτέ και ορισμένα από τα χαρακτηριστικά της είναι πολύ απίθανο να εφαρμοστούν (στην πράξη) κάποτε. Συνεπώς, η Ένωση μένει χωρίς αποτελεσματικό μέσο για τη διασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των αερομεταφορέων της ΕΕ και των αερομεταφορέων τρίτων χωρών. Πράγματι, εκτός των επιδοτήσεων, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 868/2004 εφαρμόζεται αποκλειστικά για τις λεγόμενες αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές. Οι πρακτικές αυτές είναι δυνατόν να διαπιστωθούν μόνον όταν αερομεταφορέας τρίτης χώρας εφαρμόζει *«αεροπορικούς ναύλους αρκετά χαμηλότερους από τους ναύλους που προσφέρουν οι ανταγωνιζόμενοι κοινοτικοί αερομεταφορείς ούτως ώστε να προκαλείται ζημία»*, στοιχείο που είναι δύσκολο να αποδειχθεί. Ενώ για να διαπιστωθούν *«αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές»* πρέπει ο αερομεταφορέας τρίτης χώρας έχει λάβει επίσης μη εμπορικό πλεονέκτημα, η ύπαρξη τέτοιου πλεονεκτήματος και μόνον δεν αρκεί για να δώσει το έναυσμα για δράση της Ένωσης. Πέραν αυτού, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 868/2004 δεν προβλέπει ειδική εσωτερική διαδικασία στην ΕΕ για τις υποχρεώσεις που περιέχουν οι συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών στις οποίες η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος με σκοπό να εξασφαλιστεί θεμιτός ανταγωνισμός, δηλαδή όταν αθετούνται οι υποχρεώσεις

⁶ Αναφέρεται μόνο στις επιδοτήσεις που έχουν επιλεκτικό χαρακτήρα, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 στοιχείο η) του παρόντος προτεινόμενου κανονισμού.

⁷ Ανακοίνωση της Επιτροπής «Εξωτερική πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ - «Αντιμετώπιση των μελλοντικών προκλήσεων».

⁸ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 868/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, για την προστασία από τις πρακτικές χορήγησης ενισχύσεων και τις αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές που προκαλούν ζημία στους κοινοτικούς αερομεταφορείς κατά την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών από χώρες που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕΕ L 162 της 30.4.2004, σελ. 1).

αυτές. Τέλος, οι κανόνες σχετικά με την έναρξη έρευνας είναι αρκετά περιοριστικοί. Συγκεκριμένα, το δικαίωμα υποβολής καταγγελίας στην Επιτροπή περιορίζεται στον «κοινοτικό κλάδο», ο οποίος ορίζεται ως «το σύνολο των κοινοτικών αερομεταφορέων οι οποίοι παρέχουν ομοειδείς αεροπορικές υπηρεσίες, ή οι αερομεταφορείς το συλλογικό μερίδιο των οποίων αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο μέρος της συνολικής κοινοτικής παροχής των εν λόγω υπηρεσιών». Ούτε τα κράτη μέλη ούτε μεμονωμένοι αερομεταφορείς μπορούν να είναι δικαιωματικά καταγγέλλοντες.

Στην ανακοίνωσή της σχετικά με μια στρατηγική αερομεταφορών για την Ευρώπη⁹, η Επιτροπή δήλωσε την πρόθεσή της να αξιολογήσει την αποτελεσματικότητα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004, με σκοπό την αναθεώρηση ή την αντικατάστασή του με αποτελεσματικότερη πράξη που θα διασφαλίζει ισότιμους όρους ανταγωνισμού μεταξύ όλων των αερομεταφορέων και, κατ' επέκταση, θα διασφαλίζει τη συνδεσιμότητα προς και από την Ένωση. Στη στρατηγική αερομεταφορών τονίζεται επίσης ότι είναι σημαντικό να επιδιωχθεί η διαπραγμάτευση ρητρών θεμιτού ανταγωνισμού στις διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ και των κρατών μελών και να επιτευχθεί πρόοδος σε πολυμερές επίπεδο εκ παραλλήλου με τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της εν λόγω πράξης.

Το Συμβούλιο συμφωνεί με τον στόχο αναθεώρησης ή αντικατάστασης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004 και στα συμπεράσματά του 20ής Δεκεμβρίου 2012¹⁰ δήλωσε ότι «ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 868/2004 αποδείχθηκε ότι δεν ανταποκρίνεται επαρκώς στις ιδιαιτερότητες του τομέα των αεροπορικών μεταφορών» και στήριξε «την πρόθεση της Επιτροπής να εξετάσει (...) πιθανές εναλλακτικές λύσεις για τη θέσπιση ενός αποτελεσματικότερου μέσου διασφάλισης θεμιτού και ελεύθερου ανταγωνισμού, καθώς και την πρόθεσή της να υποβάλει πρόταση για αναθεώρηση ή αντικατάσταση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004».

Με τον χειρισμό αυτό συμφωνεί και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το οποίο ζήτησε «την αναθεώρηση του κανονισμού 868/2004 για τη διασφάλιση του θεμιτού ανταγωνισμού στις εξωτερικές αεροπορικές συνδέσεις της ΕΕ και την ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης του κλάδου των αερομεταφορών της ΕΕ, τη διασφάλιση της αμοιβαιότητας και την εξάλειψη των αθέμιτων πρακτικών (...)»¹¹.

• Συνεκτικότητα με ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής

Η παρούσα πρωτοβουλία συνάδει με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εξωτερική πολιτική αερομεταφορών της Ένωσης, στην οποία δηλώνεται ότι «είναι τόσο σημαντικό όσο και νόμιμο η ΕΕ να μπορεί να ενεργεί αποτελεσματικά σε διεθνές επίπεδο για να διασφαλίζει την ανταγωνιστικότητα των αεροπορικών εταιρειών της ΕΕ έναντι του αθέμιτου ανταγωνισμού και/ή πρακτικών από οπουδήποτε και αν προέρχονται».

Η παρούσα πρωτοβουλία περιλαμβάνεται στις δράσεις που προτάθηκαν στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη στρατηγική για τις αερομεταφορές στην Ευρώπη και συνάδει με την πολιτική της ΕΕ περί θεμιτού ανταγωνισμού.

⁹ Ανακοίνωση της Επιτροπής «Στρατηγική για τις αερομεταφορές στην Ευρώπη».

¹⁰ Συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με την εξωτερική πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ Αντιμετώπιση των μελλοντικών προκλήσεων» της 20.12.2012.

¹¹ Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 9ης Σεπτεμβρίου 2015 για την εφαρμογή της Λευκής Βίβλου του 2011 για τις μεταφορές: Απολογισμός και μελλοντική πορεία προς τη βιώσιμη κινητικότητα (2015/2005(INI)).

Η παρούσα πρωτοβουλία βασίζεται σε συλλογιστική παρόμοια με εκείνη του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου¹² σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες, καθώς και του άρθρου 20 της οδηγίας 96/67/ΕΚ¹³ του Συμβουλίου σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας. Αμφότερες οι διατάξεις προβλέπουν ότι είναι δυνατή η ανάληψη δράσης όταν τρίτες χώρες παρέχουν προτιμησιακή μεταχείριση στους αερομεταφορείς τους σε σύγκριση με τους αερομεταφορείς της Ένωσης όσον αφορά την κατανομή χρονοθυρίδων σε αερολιμένες ή όσον αφορά την πρόσβαση στις αγορές επίγειας εξυπηρέτησης ή εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων.

Η παρούσα πρωτοβουλία δεν θίγει την κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ της Ένωσης και των κρατών μελών, σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης, όπως έχει ερμηνευθεί από το Δικαστήριο.

- **Συνεκτικότητα με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Σκοπός της παρούσας πρωτοβουλίας είναι να εξασφαλισθεί ότι οι αερομεταφορές πραγματοποιούνται υπό όρους θεμιτού ανταγωνισμού και, ως εκ τούτου, συνεισφέρουν στη συμβολή του συγκεκριμένου τομέα στην επίτευξη των στόχων προτεραιότητας της Επιτροπής όσον αφορά την υποστήριξη της δημιουργίας θέσεων εργασίας και βιώσιμης ανάπτυξης.

Η πρωτοβουλία συμβάλλει επίσης στην ενίσχυση της επιρροής της Ένωσης παγκοσμίως και, ως εκ τούτου, στην εκπλήρωση των σχετικών στρατηγικών στόχων, ήτοι να καταστεί η Ένωση ισχυρότερος παγκόσμιος παράγοντας και να αναπτυχθεί πιο ελεύθερο εμπόριο χωρίς να παραμερισθούν τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Η πρωτοβουλία συνάδει ιδίως με την προσέγγιση της Επιτροπής όσον αφορά τη διαπραγμάτευση συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών ή συμφωνιών αεροπορικών υπηρεσιών με τρίτες χώρες, καθώς ευνοεί τον θεμιτό ανταγωνισμό και την υψηλών επιπέδων προστασία στον εργασιακό και κοινωνικό τομέα.

Η παρούσα πρωτοβουλία συνάδει με τις συναφείς πολιτικές της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των πολιτικών για το εμπόριο και τον ανταγωνισμό.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Η παρούσα πρωτοβουλία βασίζεται στο άρθρο 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η εν λόγω διάταξη επιτρέπει την έκδοση όλων των ενδεδειγμένων διατάξεων για τις αεροπορικές μεταφορές και έχει ήδη χρησιμεύσει ως βάση για την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004¹⁴.

- **Επικουρικότητα**

Το συμβιβάσιμο με την αρχή της επικουρικότητας είχε αναγνωριστεί στην 26η αιτιολογική σκέψη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004, σε ό,τι αφορούσε τους όρους του εν λόγω κανονισμού.

Το νέο κεντρικό στοιχείο που περιέχει ο προτεινόμενος κανονισμός είναι η ανάληψη δράσης σε περιπτώσεις «παραβίασης των εφαρμοστέων διεθνών υποχρεώσεων». Στον προτεινόμενο

¹² Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1).

¹³ Οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας (ΕΕ L 272 της 25.10.1996, σ. 36).

¹⁴ Τότε άρθρο 80 παράγραφος 2 της Συνθήκης ΕΚ.

κανονισμό ως «εφαρμοστέες διεθνείς υποχρεώσεις» ορίζονται οι υποχρεώσεις που περιλαμβάνονται σε συμφωνία της οποίας η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος. Δικαιώματα έναντι τρίτων χωρών με βάση συμφωνίες στις οποίες η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος, δεν είναι δυνατόν να ασκούνται χωριστά από μεμονωμένα κράτη μέλη.

Επειδή οι επιδιωκόμενοι στόχοι δεν θα μπορούσαν να επιτευχθούν χωρίς την ανάληψη δράσης σε επίπεδο Ένωσης, η συγκεκριμένη δράση είναι αναγκαία προς τον σκοπό αυτόν και παρέχει προστιθέμενη αξία σε σύγκριση με δράσεις σε εθνικό επίπεδο.

- **Αναλογικότητα**

Οι προτεινόμενες επιλογές πολιτικής δεν υπερβαίνουν τα αναγκαία για την επίτευξη του στόχου της πρότασης, δηλαδή να εξασφαλιστεί θεμιτός ανταγωνισμός μεταξύ των αερομεταφορέων της Ένωσης και αερομεταφορέων τρίτων χωρών, ώστε να διατηρηθούν οι συνθήκες που συμβάλλουν σε υψηλό επίπεδο συνδεσιμότητας στην Ένωση.

Οι συγκεκριμένες πρακτικές μπορούν να υπονομεύσουν τον θεμιτό ανταγωνισμό. Οι πρακτικές αυτές είτε αποκαλούνται έτσι στις αντίστοιχες διεθνείς συμφωνίες είτε συνίστανται σε επιδοτήσεις¹⁵ είτε σε διακρίσεις, οι οποίες, πέραν όλων των άλλων, μπορούν να οδηγήσουν στην επιβολή μέτρων μόνο σε περίπτωση ζημίας ή απειλής ζημίας στους αερομεταφορείς της Ένωσης.

Τα μέτρα που πρέπει να εγκρίνονται με βάση την παρούσα πράξη είναι επίσης αναλογικά. Όταν έχουν παραβιαστεί διεθνείς υποχρεώσεις, τα μέτρα περιορίζονται σε ό,τι είναι διαθέσιμο με βάση τη συγκεκριμένη συμφωνία και/ή το δημόσιο διεθνές δίκαιο.

Όταν τα μέτρα επιβάλλονται λόγω επιδοτήσεων ή διακρίσεων που προκαλούν ζημία ή απειλή ζημίας στους αερομεταφορείς της Ένωσης, δεν μπορούν να υπερβαίνουν τα αναγκαία για την αντιστάθμιση αυτής της ζημίας ή της απειλής ζημίας.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Σύμφωνα με τα πρότυπα της Επιτροπής για δημόσια διαβούλευση, πραγματοποιήθηκαν διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερομένους μέσω διαδικτυακής δημόσιας διαβούλευσης σχετικά με «*πρόταση για βελτίωση της προστασίας από τις πρακτικές χορήγησης επιδοτήσεων και τις αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές*» από τις 29 Οκτωβρίου 2013 έως τις 21 Ιανουαρίου 2014. Στη δημόσια διαβούλευση συμμετείχαν είκοσι φορείς που εκπροσώπησαν αεροπορικές εταιρείες (της Ένωσης και μη), αερολιμένες και ενώσεις του κλάδου (εντός και εκτός Ένωσης), συνδικαλιστικές οργανώσεις της ΕΕ, κράτη μέλη και πολίτες. Η περιορισμένη ανταπόκριση στη δημόσια διαβούλευση πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά την ερμηνεία των δεδομένων. Ωστόσο, έδωσε μια εικόνα της θέσης των διάφορων κύριων ενδιαφερομένων.

Επιπλέον, ζητήθηκε η γνώμη των ενδιαφερομένων κατά τη δημόσια διαβούλευση για την προετοιμασία της στρατηγικής της Επιτροπής για τις αερομεταφορές, η οποία πραγματοποιήθηκε από τις 19 Μαρτίου έως τις 10 Ιουνίου 2015. Η Επιτροπή έλαβε 233 πλήρεις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο και 41 έγγραφα με τις θέσεις των ενδιαφερομένων

¹⁵ Αυτό αφορά μόνον τις επιδοτήσεις επιλεκτικού χαρακτήρα, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 στοιχείο η) του παρόντος προτεινόμενου κανονισμού.

που εκπροσωπούσαν κράτη μέλη και τρίτες χώρες, αεροπορικές εταιρείες, αερολιμένες, εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης, χειριστές αεροσκαφών, προμηθευτές και κατασκευαστές αεροσκαφών, ενώσεις του κλάδου και των εργαζομένων, εταιρείες συμβούλων, την ακαδημαϊκή κοινότητα και τους πολίτες.

Οι πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν κατά τις διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους συμπληρώθηκαν από μελέτες για τις οποίες ζητήθηκε επίσης η γνώμη των ενδιαφερομένων.

Τέλος, η Επιτροπή διοργάνωσε ορισμένες άτυπες συναντήσεις με τα κράτη μέλη και αντίστοιχους ενδιαφερόμενους (της Ένωσης και μη).

Η εκτίμηση επιπτώσεων περιλαμβάνει περιλήψεις των δημόσιων διαβουλεύσεων που πραγματοποιήθηκαν.

• **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Σύνοψη της εκτίμησης επιπτώσεων διατίθεται στη διεύθυνση: *(θα συμπεριληφθεί όταν δημοσιευθεί στον δικτυακό τόπο της ΓΓ)*.

Η έκθεση της εκτίμησης επιπτώσεων και το δελτίο αιτιολογικής έκθεσης υποβλήθηκαν στην επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου. Η επιτροπή αρχικά εξέδωσε αρνητική γνώμη στις 8 Απριλίου 2016, ενώ κατόπιν εξέδωσε θετική γνώμη στις 29 Ιουλίου 2016. Η έκθεση προσαρμόστηκε σύμφωνα με τις συστάσεις της επιτροπής. Συγκεκριμένα, τεκμηριώνεται με καλύτερο τρόπο το πρόβλημα που πρέπει να αντιμετωπισθεί και εξηγείται σαφέστερα γιατί με τους ισχύοντες κανόνες δεν αντιμετωπίστηκε αυτό το πρόβλημα. Το διαπιστωθέν πρόβλημα στοιχειοθετήθηκε καλύτερα με παραδείγματα καταγγελλόμενων πρακτικών εισαγωγής διακρίσεων. Εξηγείται επίσης καλύτερα στην έκθεση το νομικό συμβιβάσιμο με το διεθνές δίκαιο και τις συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών με τρίτες χώρες. Πέραν αυτού η έκθεση εστιάζεται περισσότερο στις επιπτώσεις στους καταναλωτές και αξιολογούνται καλύτερα οι επιπτώσεις κάθε επιλογής πολιτικής. Επιπλέον, στην έκθεση εκτίθενται καλύτερα οι απόψεις των ενδιαφερομένων.

Η θετική γνώμη της επιτροπής ρυθμιστικού ελέγχου διατίθεται στη διεύθυνση: <http://www.cc.cec/iab/download?attachmentId=10024>.

Στην εκτίμηση επιπτώσεων εξετάζονται τέσσερις επιλογές πολιτικής, μαζί με το βασικό σενάριο. Η επιλογή που συνδυάζει περιορισμένη αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004 με την έκδοση ερμηνευτικών κατευθυντήριων γραμμών απορρίφθηκε.

Η επιλογή Α (βασικό σενάριο) συνίσταται στη διατήρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004 χωρίς την κατάργησή του.

Η επιλογή Β συνδυάζει περισσότερες διεθνείς προσπάθειες σε επίπεδο ΠΟΕ και ΔΟΠΑ, προκειμένου να προωθηθεί η έκδοση πολυμερούς νομικού πλαισίου για θεμιτό ανταγωνισμό και διαπραγματεύσεις με στόχο να περιληφθούν διευρυμένες ρήτρες θεμιτού ανταγωνισμού στις συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών.

Η επιλογή Γ προβλέπει την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004 και την αντικατάστασή του από νέο ολοκληρωμένο και αποτελεσματικό κανονισμό, εμπνευσμένο από τον κανονισμό περί φραγμών του εμπορίου, στον οποίο θα λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαιτερότητες του τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

Τέλος, η επιλογή Δ συνδυάζει τις επιλογές Β και Γ και, ως εκ τούτου, συνίσταται τόσο στην αντικατάσταση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004 από νέα πράξη, όσο και σε αυξημένες προσπάθειες στη διεθνή σκηνή και, μεταξύ άλλων, στη διαπραγμάτευση συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών.

Η επιλογή Δ προσφέρει ολοκληρωμένη προσέγγιση, η οποία θεωρείται ως η πλέον κατάλληλη για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που έχουν διαπιστωθεί. Η προσθήκη τριών αλληλοσυμπληρούμενων δομικών στοιχείων (διεθνής σκηνή, ρήτρες θεμιτού ανταγωνισμού στις συμφωνίες, αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004) δημιουργεί συνέργειες, επιτρέπει την αποτελεσματική διαφύλαξη της συνδεσιμότητας της ΕΕ και υποστηρίζει τον ανοικτό ανταγωνισμό μεταξύ όλων των αερομεταφορέων. Για τους λόγους αυτούς, η επιλογή πολιτικής Δ κρίθηκε ως βέλτιστη.

Οι οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις της επιλογής Δ αναλύονται στην εκτίμηση επιπτώσεων. Αν και δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστούν επακριβώς οι οικονομικές επιπτώσεις της, η επιλογή Δ αναμένεται να αποφέρει το μέγιστο οικονομικό όφελος, διότι καθιστά δυνατό τον ισότιμο ανταγωνισμό με τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών. Η επιλογή αυτή ωφελεί επίσης τους αερολιμένες και τους επιβάτες της ΕΕ λόγω της αύξησης της κίνησης και των επιλογών. Συνολικά, η ευρωπαϊκή αεροπορική συνδεσιμότητα βελτιώνεται, με αποτέλεσμα να είναι σε θέση οι αερομεταφορές να συνεχίσουν να συμβάλλουν στην ανάπτυξη και την απασχόληση στην Ένωση και να ωφεληθούν οι επιβάτες, οι επιχειρήσεις και η οικονομία της ΕΕ στο σύνολό της. Σχετικά με τις κοινωνικές πτυχές, η επιλογή Δ αναμένεται ότι θα συμβάλει θετικά στην άμεση δημιουργία θέσεων απασχόλησης για τους εργαζόμενους της ΕΕ, ιδίως σε αερολιμένες και σε συναφείς κλάδους. Οι επιπτώσεις στην έμμεση απασχόληση αναμένεται να είναι ακόμα πιο επωφελείς. Αναμένονται ορισμένα περιβαλλοντικά οφέλη με την επιλογή Δ όσον αφορά τη μείωση της ηχορρύπανσης και των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου χάρη σε ενδεχόμενη αύξηση των απευθείας πτήσεων των αερομεταφορέων της ΕΕ, τα οποία όμως αντισταθμίζονται από άλλους παράγοντες όπως η προβλεπόμενη αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας στο μέλλον. Ως εκ τούτου, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της επιλογής Δ αναμένεται να είναι ουδέτερες.

Ο παρών προτεινόμενος κανονισμός συμβάλλει στην εφαρμογή της επιλογής πολιτικής Δ, ενώ παράλληλα εξειδικεύει περαιτέρω σχετικές πτυχές του. Η εν λόγω εξειδίκευση οδηγεί στην ανάπτυξη δύο πιθανών σκελών: την αποκαλούμενη διερεύνηση «παραβίασης» και την αποκαλούμενη διερεύνηση «ζημίας».

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις σχετίζονται με την έναρξη και τη διεξαγωγή ερευνών από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και με τις οικονομικές επιβαρύνσεις.

Με βάση την πείρα από παρεμφερείς έρευνες που διεξήγαγε η Επιτροπή, εκτιμήθηκε ότι οι αναγκαίοι πόροι κυμαίνονται σε τρεις έως τέσσερις υπαλλήλους πλήρους απασχόλησης ανά έρευνα και σε δύο έως τρεις έρευνες ετησίως. Ως εκ τούτου, με τη παρούσα πράξη αναμένεται ότι θα απαιτηθούν εννέα υπάλληλοι για την εφαρμογή της. Πρέπει επίσης να προβλεφθεί το κόστος των αποστολών, συμπεριλαμβανομένων των επιτόπιων ερευνών. Οι πιστώσεις που απαιτούνται για τους ανθρώπινους πόρους και το κόστος των αποστολών αναμένεται να καλυφθούν με κονδύλια τα οποία μπορεί να χορηγήσει η διαχειρίστρια ΓΔ με βάση την ετήσια διαδικασία κατανομής και τους δημοσιονομικούς περιορισμούς.

Τα έσοδα αναμένεται ότι θα προκύψουν από την καταβολή των οικονομικών επιβαρύνσεων. Ο ποσοτικός προσδιορισμός είναι πολύ δύσκολος, διότι τα τυχόν έσοδα εξαρτώνται από τις περιστάσεις κάθε μεμονωμένης περίπτωσης.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Το πλαίσιο παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων για την παρούσα πρωτοβουλία περιγράφεται στο κεφάλαιο 7 της συνοδευτικής έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων.

- **Παρουσίαση της πρότασης**

Στις αιτιολογικές σκέψεις καθορίζεται ο στόχος του κανονισμού, ήτοι να εξασφαλιστεί θεμιτός ανταγωνισμός μεταξύ των αερομεταφορέων της Ένωσης και των αερομεταφορέων τρίτων χωρών, προκειμένου να διατηρηθούν συνθήκες συνδεσιμότητας υψηλού επιπέδου.

Το κεφάλαιο I της πρότασης περιέχει τις γενικές διατάξεις. Στο κεφάλαιο αυτό καθορίζεται το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού και δίδεται σειρά ορισμών σημαντικών για την ορθή κατανόηση του κανονισμού, ιδίως όσον αφορά τις πρακτικές που πραγματεύεται ο κανονισμός.

Το κεφάλαιο II περιέχει κοινούς κανόνες σχετικά με τη διαδικασία. Οι κανόνες αυτοί διέπουν την έναρξη και τη διεξαγωγή έρευνας. Προβλέπει ότι επιτρέπεται να αρχίσει έρευνα μετά από καταγγελία κράτους μέλους, αερομεταφορέα της ΕΕ ή ένωσης αερομεταφορέων της ΕΕ, ή με πρωτοβουλία της ίδιας της Επιτροπής. Καθορίζει τους όρους σύμφωνα με τους οποίους η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει ή να απορρίψει τη διεξαγωγή έρευνας και προσδιορίζει τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται για την ανακοίνωση έναρξης έρευνας. Καθορίζει το δικαίωμα της Επιτροπής να ζητεί κάθε πληροφορία που κρίνει αναγκαία για τη διεξαγωγή της έρευνας και να επαληθεύει την ακρίβεια των πληροφοριών που έχει λάβει ή συλλέξει¹⁶. Καθορίζει επίσης τους δύο πιθανούς σκοπούς της έρευνας, οι οποίοι αφορούν είτε την παραβίαση εφαρμοστέων διεθνών υποχρεώσεων (αποκαλούμενη διερεύνηση «παραβίασης») ή πρακτικές που έχει υιοθετήσει τρίτη χώρα ή οντότητα τρίτης χώρας οι οποίες θίγουν τον ανταγωνισμό και προκαλούν ζημία ή απειλή ζημίας σε αερομεταφορείς της Ένωσης (αποκαλούμενη διερεύνηση «ζημίας»). Επιπλέον, στο κεφάλαιο αυτό καθορίζονται οι κανόνες σύμφωνα με τους οποίους πρέπει να διενεργείται έρευνα και οι συνθήκες υπό τις οποίες τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να έχουν πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικές με την έρευνα. Περιλαμβάνει επίσης διατάξεις που αφορούν τη συνεργασία με τα κράτη μέλη, την εμπιστευτικότητα και την δημοσιοποίηση.

Στο κεφάλαιο III περιγράφονται οι πράξεις με τις οποίες ολοκληρώνονται οι διαδικασίες σχετικά με την παραβίαση εφαρμοστέων διεθνών υποχρεώσεων, δηλ. με ή χωρίς τη λήψη επανορθωτικών μέτρων. Διαθέσιμα μέτρα από την άποψη αυτή είναι κυρίως όσα προβλέπονται στην πράξη που περιέχει τις εφαρμοστέες διεθνείς υποχρεώσεις.

Το κεφάλαιο IV διέπει περιπτώσεις πρακτικών που θίγουν τον ανταγωνισμό. Προς τούτο, καθορίζει κατ' αρχάς υπό ποιες προϋποθέσεις μπορεί να διαπιστωθεί ζημία ή απειλή ζημίας. Επίσης, καθορίζει τους όρους σύμφωνα με τους οποίους μπορεί να ανασταλεί ή να ολοκληρωθεί η διαδικασία, με ή χωρίς τη λήψη επανορθωτικών μέτρων. Προβλέπει τη δυνατότητα λήψης οικονομικών και επιχειρησιακών μέτρων για την αντιστάθμιση της ζημίας ή της απειλής ζημίας και τα μέτρα απαιτείται να μην υπερβαίνουν τα αναγκαία για την εν λόγω αντιστάθμιση, λαμβανομένου υπόψη ότι ο στόχος των μέτρων αυτών δεν είναι η

¹⁶ Σκοπός είναι να αντιμετωπισθεί διαπιστωθείσα έλλειψη διαφάνειας και ενημέρωσης σχετικά με τον ισχυρισμό ότι οι πρακτικές θίγουν τους όρους ανταγωνισμού στην αγορά.

τιμωρία του αερομεταφορέα τρίτης χώρας αλλά η αποκατάσταση του θεμιτού ανταγωνισμού. Το κεφάλαιο αυτό καθορίζει επίσης τους όρους επανεξέτασης των επανορθωτικών μέτρων.

Τέλος, το κεφάλαιο V περιλαμβάνει τις διατάξεις σχετικά με τη διαδικασία επιτροπής, την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004 και την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹⁷,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών¹⁸,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Οι αερομεταφορές διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην οικονομία της Ένωσης. Πρόκειται για μια ισχυρή κινητήρια δύναμη της ανάπτυξης, της απασχόλησης, του εμπορίου και της κινητικότητας. Τις τελευταίες δεκαετίες, η αύξηση των αεροπορικών μεταφορών συνέβαλε σημαντικά στη βελτίωση της συνδεσιμότητας εντός της Ένωσης και με τρίτες χώρες και υπήρξε σημαντική καταλυτική δύναμη για την οικονομία της Ένωσης εν γένει.
- (2) Οι αερομεταφορείς της Ένωσης βρίσκονται στο επίκεντρο του παγκόσμιου δικτύου που συνδέει την Ευρώπη τόσο στο εσωτερικό της όσο και με τον υπόλοιπο κόσμο. Πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ανταγωνίζονται τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών σε ένα περιβάλλον ανοικτού και θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ όλων των αερομεταφορέων. Αυτό θα συμβάλει στη διατήρηση συνθηκών συνδεσιμότητας υψηλού επιπέδου στην Ένωση.
- (3) Ο θεμιτός ανταγωνισμός είναι σημαντική γενική αρχή στην εκμετάλλευση διεθνών υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών. Η αρχή αυτή αναγνωρίζεται ιδίως στη Σύμβαση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας (εφεξής «σύμβαση του Σικάγου»), στο προοίμιο της οποίας αναγνωρίζεται ότι είναι αναγκαίο οι διεθνείς υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών να βασίζονται σε «ίσες ευκαιρίες». Το άρθρο 44 της σύμβασης του Σικάγου ορίζει επίσης ότι ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας («ΔΟΠΑ») θα πρέπει να έχει ως στόχο την προώθηση της ανάπτυξης των διεθνών αεροπορικών μεταφορών, ώστε να «διασφαλίζεται ότι κάθε συμβαλλόμενο κράτος έχει τη θεμιτή

¹⁷ ΕΕ C της , σ. .

¹⁸ ΕΕ C της , σ. .

δυνατότητα να εκμεταλλεύεται διεθνείς αεροπορικές γραμμές» και «να αποφεύγονται οι διακρίσεις μεταξύ των συμβαλλομένων κρατών».

- (4) Η αρχή του θεμιτού ανταγωνισμού είναι σαφώς καθιερωμένη στην Ένωση, όπου οι στρεβλωτικές πρακτικές της αγοράς υπόκεινται στο ισχύον ενωσιακό δίκαιο, το οποίο εγγυάται ισότητα ευκαιριών και ισότιμους όρους ανταγωνισμού για όλους τους αερομεταφορείς, Ευρωπαίους και μη, που δραστηριοποιούνται στην Ένωση.
- (5) Ωστόσο, παρά τις συνεχείς προσπάθειες από ορισμένες τρίτες χώρες και την Ένωση, οι αρχές του θεμιτού ανταγωνισμού δεν έχουν ακόμη καθοριστεί με ειδικούς πολυμερείς κανόνες, ιδίως στον ΔΟΠΑ ή στις συμφωνίες του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου («ΠΟΕ»), από το πεδίο εφαρμογής των οποίων έχουν εξαιρεθεί σε μεγάλο βαθμό οι υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών¹⁹.
- (6) Πρέπει, συνεπώς, να ενταθούν οι προσπάθειες στον ΔΟΠΑ και στον ΠΟΕ για να υποστηρίξουν ενεργά την εκπόνηση διεθνών κανόνων που θα εγγυώνται όρους θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ όλων των αερομεταφορέων.
- (7) Ο θεμιτός ανταγωνισμός μεταξύ αερομεταφορέων πρέπει κατά προτίμηση να αποτελέσει το αντικείμενο συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών με τρίτες χώρες. Ωστόσο, οι περισσότερες συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών ή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών που έχουν συναφθεί μεταξύ της Ένωσης ή των κρατών μελών της ή αμοιτέρων, αφενός, και τρίτων χωρών, αφετέρου, δεν προβλέπουν μέχρι στιγμής τέτοιους κανόνες. Πρέπει, συνεπώς, κατά τη διαπραγμάτευση να ενταθούν οι προσπάθειες ενσωμάτωσης ρητρών θεμιτού ανταγωνισμού στις υπάρχουσες ή τις μελλοντικές συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών με τρίτες χώρες.
- (8) Ο θεμιτός ανταγωνισμός μεταξύ αερομεταφορέων μπορεί επίσης να διασφαλισθεί με κατάλληλες νομοθετικές πράξεις της Ένωσης, όπως ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου²⁰ και η οδηγία 96/97/ΕΚ του Συμβουλίου²¹. Στο βαθμό που ο θεμιτός ανταγωνισμός προϋποθέτει προστασία των αερομεταφορέων της Ένωσης από ορισμένες πρακτικές που εφαρμόζουν τρίτες χώρες ή μεταφορείς τρίτων χωρών, επί του παρόντος, το θέμα αυτό πραγματεύεται ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 868/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²². Ωστόσο, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 868/2004 έχει αποδειχθεί αναποτελεσματικός όσον αφορά τον βασικό γενικό σκοπό του θεμιτού ανταγωνισμού. Αυτό οφείλεται ιδίως σε ορισμένους κανόνες που αφορούν συγκεκριμένα τον ορισμό των εν λόγω πρακτικών, εξαιρουμένων των επιδοτήσεων, και τις απαιτήσεις όσον αφορά την έναρξη και τη διεξαγωγή έρευνας. Πέραν αυτού, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 868/2004 δεν προβλέπει ειδική εσωτερική διαδικασία στην ΕΕ για τις υποχρεώσεις που περιέχουν οι συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών στις οποίες η Ένωση είναι συμβαλλόμενο

¹⁹ Συμφωνία του Μαρακές, παράρτημα 1B της Γενικής Συμφωνίας Εμπορίου και Υπηρεσιών (GATS), παράρτημα για τις αεροπορικές υπηρεσίες.

²⁰ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1).

²¹ Οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας (ΕΕ L 272 της 25.10.1996, σ. 36).

²² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 868/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, για την προστασία από τις πρακτικές χορήγησης ενισχύσεων και τις αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές που προκαλούν ζημία στους κοινοτικούς αερομεταφορείς κατά την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών από χώρες που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕΕ L 162 της 30.4.2004, σελ. 1).

μέρος, με σκοπό να εξασφαλιστεί θεμιτός ανταγωνισμός. Λόγω του αριθμού και της σημασίας των τροποποιήσεων που θα ήταν αναγκαίες για να αντιμετωπιστούν τα θέματα αυτά, είναι σκόπιμο να αντικατασταθεί ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 868/2004 από νέα πράξη.

- (9) Αποτελεσματική, αναλογική και αποτρεπτική νομοθεσία παραμένει αναγκαία για να διατηρηθούν ευνοϊκοί όροι για υψηλού επιπέδου συνδεσιμότητα στην Ένωση και να εξασφαλισθεί θεμιτός ανταγωνισμός με τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών. Προς τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα πρέπει να έχει την εξουσία να διενεργεί έρευνα και να λαμβάνει μέτρα, όπου είναι αναγκαίο. Τα μέτρα αυτά πρέπει να είναι διαθέσιμα είτε σε περίπτωση παραβίασης υποχρεώσεων βάσει συμφωνίας στην οποία η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος, είτε σε περίπτωση που πρακτικές που θίγουν τον ανταγωνισμό προκαλούν ή απειλούν να προκαλέσουν ζημία σε αερομεταφορείς της Ένωσης.
- (10) Εφόσον η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών με τρίτη χώρα, η παραβίαση διεθνών υποχρεώσεων κατοχυρωμένων στην εν λόγω συμφωνία πρέπει να αντιμετωπίζεται με βάση τη συμφωνία, ιδίως, με την εφαρμογή της ρήτρας θεμιτού ανταγωνισμού, εφόσον υπάρχει, και, κατά περίπτωση, με επίλυση των διαφορών.
- (11) Για να είναι επαρκώς ενημερωμένη η Επιτροπή σχετικά με τα πιθανά στοιχεία που δικαιολογούν την έναρξη έρευνας, οποιοδήποτε κράτος μέλος, αερομεταφορέας της Ένωσης ή ένωση αερομεταφορέων της Ένωσης θα πρέπει να έχει το δικαίωμα να καταθέσει καταγγελία.
- (12) Είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι η έρευνα μπορεί να καλύπτει όσο το δυνατόν ευρύτερο φάσμα σχετικών στοιχείων. Προς τον σκοπό αυτό, και με την επιφύλαξη της σύμφωνης γνώμης της ενδιαφερόμενης τρίτης χώρας και της οντότητας τρίτης χώρας, η Επιτροπή πρέπει να έχει τη δυνατότητα να διενεργεί έρευνα σε τρίτες χώρες. Για τους ίδιους λόγους και προς τον ίδιο σκοπό, τα κράτη μέλη πρέπει να υποχρεούνται να συντρέχουν την Επιτροπή στο μέτρο των δυνατοτήτων τους. Η Επιτροπή πρέπει να ολοκληρώνει την έρευνα βασιζόμενη στα καλύτερα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία.
- (13) Εάν η έρευνα που διεξάγει η Επιτροπή αφορά εκμετάλλευση πτήσεων που καλύπτονται από συμφωνία αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών με τρίτη χώρα της οποίας η Ένωση δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος, θα πρέπει να εξασφαλίζεται ότι η Επιτροπή ενεργεί με πλήρη γνώση των διαδικασιών που προτίθεται να ακολουθήσει ή ακολουθεί το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος βάσει της εν λόγω συμφωνίας και οι οποίοι αφορούν την κατάσταση που ερευνά η Επιτροπή. Τα κράτη μέλη θα πρέπει, επομένως, να υποχρεούνται να ενημερώνουν την Επιτροπή αναλόγως.
- (14) Είναι αναγκαίο να καθορισθούν οι προϋποθέσεις ολοκλήρωσης αυτών των διαδικασιών, με ή χωρίς την επιβολή επανορθωτικών μέτρων.
- (15) Δεν πρέπει να κινούνται ή πρέπει να ολοκληρώνονται διαδικασίες χωρίς επανορθωτικά μέτρα βάσει του παρόντος κανονισμού, εφόσον η λήψη τους αντίκειται στο συμφέρον της Ένωσης, λόγω των επιπτώσεών τους σε άλλα άτομα, ιδίως τους καταναλωτές ή τις επιχειρήσεις της Ένωσης. Οι διαδικασίες πρέπει επίσης να λήγουν χωρίς μέτρα εάν οι απαιτήσεις για τα εν λόγω μέτρα δεν πληρούνται ή δεν πληρούνται πλέον.
- (16) Εφόσον εφαρμοστέες διεθνείς υποχρεώσεις έχουν παραβιαστεί, τυχόν επανορθωτικά μέτρα πρέπει εκ φύσεως να βασίζονται σε πράξη που περιέχει τις υποχρεώσεις αυτές ή στους κανόνες και τις αρχές του δημοσίου διεθνούς δικαίου. Για να διαφυλαχθεί η

ακεραιότητα των πράξεων αυτών, τυχόν τέτοια μέτρα πρέπει να αποφασίζονται μόνον μετά τη λήξη των διαδικασιών που προβλέπονται στις εν λόγω πράξεις.

- (17) Τα πορίσματα σχετικά με την ύπαρξη ζημίας ή απειλής ζημίας σε αερομεταφορέα/-είς της Ένωσης πρέπει να αντικατοπτρίζουν τη ρεαλιστική αξιολόγηση της κατάστασης και, επομένως, να βασίζονται σε όλους τους σχετικούς παράγοντες, ιδίως όσον αφορά την κατάσταση του/των εν λόγω αερομεταφορέα/-έων και τη γενική κατάσταση της πληγείσας αγοράς αεροπορικών μεταφορών.
- (18) Για λόγους διοικητικής αποτελεσματικότητας και με σκοπό την πιθανή περάτωση της διαδικασίας χωρίς την επιβολή μέτρων, θα πρέπει να είναι δυνατή η αναστολή της διαδικασίας, εάν η τρίτη χώρα ή η οντότητα τρίτης χώρας έχει λάβει αποφασιστικά μέτρα για την εγκατάλειψη των πρακτικών που θίγουν τον ανταγωνισμό ή την επακόλουθη ζημία ή απειλή ζημίας.
- (19) Επανορθωτικά μέτρα κατά πρακτικών που θίγουν τον ανταγωνισμό αποσκοπούν στην αντιστάθμιση της προκαλούμενης ζημίας ή της προκαλούμενης απειλής ζημίας λόγω των πρακτικών αυτών. Πρέπει, επομένως, τα επανορθωτικά μέτρα να έχουν τη μορφή οικονομικής επιβάρυνσης ή άλλου είδους, τα οποία καθώς αντιπροσωπεύουν μετρήσιμη χρηματική αξία, καθιστούν δυνατή την επίτευξη του ίδιου αποτελέσματος. Οι επιβαρύνσεις αυτές μπορούν να περιλαμβάνουν μέτρα που συνίστανται στην αναστολή των παραχωρήσεων, των υπηρεσιών ή άλλων δικαιωμάτων του αερομεταφορέα τρίτης χώρας, υπό την προϋπόθεση ότι δεν οδηγούν σε παραβίαση της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών που έχει συναφθεί με τη συγκεκριμένη τρίτη χώρα. Για να συνάδουν με την αρχή της αναλογικότητας, τα μέτρα οιασδήποτε φύσεως πρέπει να περιορίζονται στα απολύτως αναγκαία για την αντιστάθμιση της ζημίας ή της απειλής ζημίας που έχει διαπιστωθεί.
- (20) Σύμφωνα με την ίδια αρχή, τα επανορθωτικά μέτρα για πρακτικές που θίγουν τον ανταγωνισμό πρέπει να παραμένουν σε ισχύ μόνο επί το αναγκαίο διάστημα και στην αναγκαία έκταση για τη συγκεκριμένη πρακτική και την επακόλουθη ζημία ή απειλή ζημίας. Συνεπώς, πρέπει να προβλέπεται επανεξέταση, όταν οι περιστάσεις το δικαιολογούν.
- (21) Οι περιπτώσεις που ερευνώνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού και ο τυχόν αντίκτυπός τους στα κράτη μέλη ενδέχεται να διαφέρουν ανάλογα με τις περιστάσεις. Τα επανορθωτικά μέτρα επιτρέπεται, ως εκ τούτου, να εφαρμόζονται ανάλογα με την περίπτωση, σε ένα ή περισσότερα κράτη μέλη ή να περιορίζονται σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή.
- (22) Για να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²³.
- (23) Επειδή ο στόχος του παρόντος κανονισμού, ήτοι αποτελεσματική και ίση προστασία για όλους τους αερομεταφορείς της Ένωσης βασιζόμενη σε ομοιόμορφα κριτήρια και διαδικασίες, από την παραβίαση των εφαρμοστέων διεθνών υποχρεώσεων και από τη ζημία ή την απειλή ζημίας σε έναν ή περισσότερους αερομεταφορείς της Ένωσης εξαιτίας πρακτικών που θίγουν τον ανταγωνισμό και ασκούνται από τρίτες χώρες ή

²³ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

οντότητες τρίτων χωρών, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, αλλά μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών.

- (24) Καθώς ο παρών κανονισμός αντικαθιστά τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 868/2004, ο εν λόγω κανονισμός πρέπει να καταργηθεί,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει κανόνες σχετικά με τη διεξαγωγή έρευνας από την Επιτροπή και με τη λήψη επανορθωτικών μέτρων σε περίπτωση παραβίασης εφαρμοστέων διεθνών υποχρεώσεων και πρακτικών που θίγουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των αερομεταφορέων της Ένωσης και άλλων αερομεταφορέων και προκαλούν ζημία ή απειλούν να προκαλέσουν ζημία σε αερομεταφορείς της Ένωσης.
2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 και του άρθρου 20 της οδηγίας 96/67/ΕΚ.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

- α) «αερομεταφορέας»: αερομεταφορέας όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁴.
- β) «υπηρεσία αεροπορικών μεταφορών»: πτήση ή σειρά πτήσεων για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου, έναντι αμοιβής ή μίσθωσης·
- γ) «εφαρμοστέες διεθνείς υποχρεώσεις»: υποχρεώσεις που περιλαμβάνονται σε συμφωνία διεθνών αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών, της οποίας η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος, ή σε οποιαδήποτε διάταξη περί υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών περιλαμβανόμενη σε εμπορική συμφωνία της οποίας η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος, και σχετίζονται με πρακτικές που ενδέχεται να θίγουν τον ανταγωνισμό ή άλλη συμπεριφορά σχετική με τον ανταγωνισμό μεταξύ αερομεταφορέων·

²⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3).

- δ) «ενδιαφερόμενο μέρος»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή κάθε επίσημος φορέας, με ή χωρίς ιδία νομική προσωπικότητα που είναι πιθανό να έχει σημαντικό συμφέρον στην έκβαση της διαδικασίας·
- ε) «οντότητα τρίτης χώρας»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, κερδοσκοπικού ή μη χαρακτήρα, ή κάθε επίσημος φορέας με ή χωρίς ιδία νομική προσωπικότητα, που τελεί υπό τη δικαιοδοσία τρίτης χώρας, είτε ελέγχεται από κυβέρνηση τρίτης χώρας είτε όχι και άμεσα ή έμμεσα εμπλεκόμενος σε υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών ή συναφείς υπηρεσίες ή στην παροχή υπηρεσιών ή υποδομών που χρησιμοποιούνται για την παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών ή συναφών υπηρεσιών·
- στ) «πρακτικές που θίγουν τον ανταγωνισμό»: διάκριση και επιδοτήσεις·
- ζ) «διάκριση»: κάθε είδους διαφοροποίηση χωρίς αντικειμενική αιτιολόγηση στην παροχή αγαθών ή υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των δημοσίων υπηρεσιών, που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, ή στον χειρισμό αυτών των υπηρεσιών από τις δημόσιες αρχές (συμπεριλαμβανομένων των πρακτικών σχετικών με την αεροναυτιλία ή τις διευκολύνσεις αερολιμένα και τις υπηρεσίες, τα καύσιμα, την επίγεια εξυπηρέτηση, την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων, την κατανομή των χρονοθυρίδων, τα τέλη και τη χρήση άλλων εγκαταστάσεων ή υπηρεσιών χρησιμοποιούμενων για την εκμετάλλευση υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών)·
- η) «επιδότηση»: κάθε οικονομική συνεισφορά:
- (i) που χορηγείται από κρατικό ή άλλο δημόσιο οργανισμό τρίτης χώρας σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες μορφές:
 - (1) πρακτική κρατικού ή άλλου δημόσιου οργανισμού που συνεπάγεται άμεση μεταβίβαση κεφαλαίων, δυνητική άμεση μεταβίβαση κεφαλαίων ή υποχρεώσεων (όπως επιχορηγήσεις, δάνεια, εισφορά κεφαλαίων, εγγυήσεις δανείων, συμψηφισμός ζημιών διαχείρισης ή αντιστάθμιση οικονομικών βαρών που επιβάλλονται από τις δημόσιες αρχές)·
 - (2) οφειλές έναντι κρατικού ή άλλου δημόσιου οργανισμού για τις οποίες παρέχεται απαλλαγή ή δεν εισπράττονται (όπως η προτιμησιακή φορολογική μεταχείριση ή φορολογικά κίνητρα, όπως είναι οι φορολογικές απαλλαγές)·
 - (3) κρατικός ή άλλος δημόσιος οργανισμός, συμπεριλαμβανομένων των ελεγχόμενων από το δημόσιο επιχειρήσεων, παρέχει αγαθά ή υπηρεσίες, ή αγοράζει αγαθά ή υπηρεσίες·
 - (4) κρατικός ή άλλος δημόσιος οργανισμός προβαίνει σε πληρωμές σε χρηματοδοτικό μηχανισμό ή αναθέτει ή υποδεικνύει σε ιδιωτικό φορέα να εκτελεί μια ή περισσότερες από τις λειτουργίες του τύπου που αναφέρονται στα σημεία 1, 2 και 3, τις οποίες κανονικά αναλαμβάνει το δημόσιο και, ουσιαστικά, δεν διαφέρουν πραγματικά από πρακτικές που συνήθως ακολουθούνται από κρατικές αρχές·
 - (ii) που αποφέρει όφελος·

- (iii) περιοριζόμενη, από το νόμο ή στην πράξη, σε οντότητα ή κλάδο ή ομάδα οντοτήτων ή κλάδων οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία της χορηγούσας αρχής·
- θ) «αερομεταφορέας της Ένωσης»: αερομεταφορέας με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης την οποία έχει χορηγήσει κράτος μέλος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΚΟΙΝΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 3

Έναρξη της διαδικασίας

1. Έρευνα κινείται μετά από γραπτή καταγγελία που έχει καταθέσει κράτος μέλος, αερομεταφορέας της Ένωσης ή ένωση αερομεταφορέων της Ένωσης σύμφωνα με την παράγραφο 2 ή με πρωτοβουλία της Επιτροπής, εάν υπάρχουν εκ πρώτης όψεως αποδεικτικά στοιχεία ενός από τα ακόλουθα:
 - α) παραβίαση εφαρμοστέων διεθνών υποχρεώσεων·
 - β) συγκέντρωση όλων των ακόλουθων περιστάσεων:
 - (i) πρακτική που θίγει τον ανταγωνισμό, την οποία ασκεί τρίτη χώρα ή οντότητα τρίτης χώρας·
 - (ii) ζημία ή απειλή ζημίας σε έναν ή περισσότερους αερομεταφορείς της Ένωσης·
 - (iii) αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της καταγγελλόμενης πρακτικής και της καταγγελλόμενης ζημίας ή απειλής ζημίας.
2. Η καταγγελία περιλαμβάνει εκ πρώτης όψεως αποδεικτικά στοιχεία για μία από τις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1.
3. Η Επιτροπή εξετάζει, στο μέτρο του δυνατού, την ακρίβεια και την πληρότητα των στοιχείων που περιέχει η καταγγελία ή διαθέτει η ίδια, ώστε να αποφανθεί κατά πόσον επαρκούν για να δικαιολογηθεί η έναρξη έρευνας σύμφωνα με την παράγραφο 1.
4. Η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει να μην κινήσει έρευνα εφόσον η λήψη μέτρων σύμφωνα με τα άρθρα 10 ή 13 αντίκειται στο συμφέρον της Ένωσης ή εφόσον κρίνει ότι τα πραγματικά περιστατικά που αναφέρονται στην καταγγελία δεν δημιουργούν συστημικό πρόβλημα, ούτε έχουν σημαντικές επιπτώσεις σε έναν ή περισσότερους αερομεταφορείς της Ένωσης.
5. Εφόσον τα αποδεικτικά στοιχεία που προσκομίστηκαν δεν επαρκούν για τους σκοπούς της παραγράφου 1, η Επιτροπή ενημερώνει τον καταγγέλλοντα σχετικά με την ανεπάρκειά τους εντός 60 ημερών από την ημερομηνία κατάθεσης της καταγγελίας. Ο καταγγέλλων διαθέτει προθεσμία 30 ημερών για να προσκομίσει πρόσθετα αποδεικτικά στοιχεία. Αν δεν τα προσκομίσει εντός αυτής της προθεσμίας, η Επιτροπή δύναται να αποφασίσει να μην κινήσει διαδικασία έρευνας.
6. Η Επιτροπή αποφασίζει την έναρξη έρευνας σύμφωνα με την παράγραφο 1 εντός 6 μηνών από την κατάθεση της καταγγελίας.

7. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4, όταν η Επιτροπή κρίνει ότι υπάρχουν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία που δικαιολογούν την έναρξη έρευνας, προβαίνει στις ακόλουθες ενέργειες:
- α) κινεί διαδικασία έρευνας·
 - β) δημοσιεύει ανακοίνωση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*· στην ανακοίνωση αναγγέλλεται η έναρξη έρευνας, αναφέρονται το πεδίο της έρευνας, οι εφαρμοστέες διεθνείς υποχρεώσεις οι οποίες παραβιάζονται σύμφωνα με τους ισχυρισμούς στην καταγγελία ή η τρίτη χώρα ή η οντότητα τρίτης χώρας που κατά τους ισχυρισμούς ασκεί πρακτικές που θίγουν τον ανταγωνισμό και την καταγγελλόμενη ζημία ή απειλή ζημίας, τον/τους θιγόμενο/-ους αερομεταφορέα/-είς της Ένωσης και την προθεσμία εντός της οποίας τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να αναγγεληθούν, να γνωστοποιήσουν γραπτώς τις απόψεις τους, να υποβάλουν πληροφορίες ή δύνανται να ζητήσουν ακρόαση από την Επιτροπή·
 - γ) ειδοποιεί επίσημα τους εκπροσώπους της τρίτης χώρας και της οντότητας τρίτης χώρας σχετικά με την έναρξη έρευνας·
 - δ) ενημερώνει τον καταγγέλλοντα και την επιτροπή που προβλέπεται στο άρθρο 15 σχετικά με την έναρξη έρευνας.
8. Σε περίπτωση που η καταγγελία αποσυρθεί πριν από την έναρξη της έρευνας, η καταγγελία θεωρείται ότι δεν έχει κατατεθεί. Αυτό ισχύει με την επιφύλαξη του δικαιώματος της Επιτροπής να κινήσει έρευνα με δική της πρωτοβουλία σύμφωνα με την παράγραφο 1.

Άρθρο 4

Έρευνα

1. Μετά την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή αρχίζει έρευνα.
2. Η έρευνα αποσκοπεί στον προσδιορισμό ενός από τα ακόλουθα:
 - α) εάν έχουν παραβιαστεί εφαρμοστέες διεθνείς υποχρεώσεις·
 - β) εάν πρακτική που θίγει τον ανταγωνισμό, την οποία ασκεί τρίτη χώρα ή οντότητα τρίτης χώρας, έχει προκαλέσει ζημία ή απειλή ζημίας στον/τους ενδιαφερόμενο/-ους αερομεταφορέα/-είς της Ένωσης.
3. Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει κάθε πληροφορία που κρίνει αναγκαία για τη διεξαγωγή της έρευνας και να επαληθεύσει την ακρίβεια των πληροφοριών που έχει λάβει ή έχει συγκεντρώσει με τον/τους αερομεταφορέα/-είς της Ένωσης ή με την ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα ή οντότητα τρίτης χώρας.
4. Η Επιτροπή δύναται να ζητεί από τα κράτη μέλη να τη συνδράμουν στην έρευνα και τα κράτη μέλη προβαίνουν σε όλες τις αναγκαίες ενέργειες για να ικανοποιήσουν τέτοια αιτήματα. Η συνδρομή που ζητείται από τα κράτη μέλη μπορεί να καλύπτει την παροχή και την ανάλυση πληροφοριών, καθώς και τη συνεισφορά σε ελέγχους, επιθεωρήσεις και έρευνες.
5. Εάν το κρίνει απαραίτητο, η Επιτροπή μπορεί να διεξάγει έρευνες στο έδαφος της συγκεκριμένης τρίτης χώρας, υπό την προϋπόθεση ότι η κυβέρνηση της τρίτης χώρας και η οντότητα της τρίτης χώρας έχουν ενημερωθεί επισήμως και έχουν δώσει τη συγκατάθεσή τους.

6. Μέρη τα οποία έχουν αναγγελθεί εντός της προθεσμίας που καθορίζεται στην ανακοίνωση έναρξης της διαδικασίας γίνονται δεκτά σε ακρόαση, εάν έχουν υποβάλει αίτημα ακρόασης στο οποίο εμφανίζεται ότι είναι ενδιαφερόμενα μέρη.
7. Οι καταγγέλλοντες, τα ενδιαφερόμενα μέρη, το/τα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/η και οι εκπρόσωποι της τρίτης χώρας ή της οντότητας της τρίτης χώρας μπορούν να συμβουλευούνται όλες τις πληροφορίες που έχουν τεθεί στη διάθεση της Επιτροπής, εξαιρουμένων των εσωτερικών εγγράφων προς χρήση της Επιτροπής και των διοικητικών αρχών, υπό τον όρο ότι οι πληροφορίες αυτές δεν είναι εμπιστευτικές κατά την έννοια του άρθρου 6 και ότι έχουν απευθύνει γραπτή αίτηση στην Επιτροπή.

Άρθρο 5

Συνεργασία με τα κράτη μέλη σε διαδικασίες σχετικές με περιπτώσεις που εμπίπτουν στο κεφάλαιο IV

1. Όταν η Επιτροπή προτίθεται να κινήσει διαδικασία σύμφωνα με το άρθρο 3 και εφόσον οι σχετικές υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών ρυθμίζονται από συμφωνία αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών που έχει συναφθεί μεταξύ ενός ή περισσότερων κρατών μελών και τρίτης χώρας στην οποία η Ένωση δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος, η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά το/τα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/η.
2. Εφόσον κράτος μέλος ενημερωθεί από την Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 1, το εν λόγω κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση για την πρόθεσή του να προσφύγει σε διαδικασίες επίλυσης διαφορών ή σε κάθε άλλη σχετική διαδικασία προβλεπόμενη στη συμφωνία αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών με την ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα, προκειμένου να αντιμετωπισθεί η κατάσταση που καλύπτει η έρευνα.
3. Το κράτος μέλος που αναφέρεται στην παράγραφο 2 ενημερώνει επίσης την Επιτροπή για όλες τις σχετικές συνεδριάσεις που έχουν προγραμματισθεί με βάση τη συμφωνία αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών με την ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα για να συζητηθεί το πρόβλημα που καλύπτει η έρευνα. Το κράτος μέλος παρέχει στην Επιτροπή την ημερήσια διάταξη και όλες τις σχετικές πληροφορίες που της επιτρέπουν να κατανοήσει τα ζητήματα που πρόκειται να συζητηθούν στις εν λόγω συνεδριάσεις.
4. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος κρατεί ενήμερη την Επιτροπή σχετικά με τη διεξαγωγή οποιασδήποτε διαδικασίας, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 2 και μπορεί, κατά περίπτωση, να καλέσει την Επιτροπή να παραστεί στις εν λόγω διαδικασίες. Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει περαιτέρω πληροφορίες από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος.

Άρθρο 6

Εμπιστευτικότητα

1. Η Επιτροπή χειρίζεται ως εμπιστευτική κάθε πληροφορία που εκ φύσεως είναι εμπιστευτική, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά πληροφοριών που η γνωστοποίησή τους θα απέφερε σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε ανταγωνιστή ή θα είχε

σοβαρές αρνητικές συνέπειες για το πρόσωπο που παρέσχε την πληροφορία ή για το πρόσωπο από το οποίο έλαβε την πληροφορία αυτός που την παρέσχε, ή οι οποίες παρέχονται εμπιστευτικά από μέρη που μετέχουν στην έρευνα με την επεξήγηση ότι πρόκειται για πληροφορία εμπιστευτικού χαρακτήρα.

2. Τα ενδιαφερόμενα μέρη που προσκομίζουν εμπιστευτικές πληροφορίες απαιτείται να υποβάλουν μη εμπιστευτικού χαρακτήρα περιλήψεις των πληροφοριών αυτών. Οι εν λόγω περιλήψεις είναι ακούοντως λεπτομερείς, ώστε να επιτρέπουν σε ικανοποιητικό βαθμό την κατανόηση της ουσίας των παρεχόμενων πληροφοριών εμπιστευτικού χαρακτήρα. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να επισημάνουν ότι οι εμπιστευτικές πληροφορίες δεν είναι δυνατόν να συνοψισθούν. Σε αυτές τις εξαιρετικές περιπτώσεις, δηλώνονται οι λόγοι για τους οποίους δεν είναι δυνατή η περιληπτική παρουσίαση των πληροφοριών.
3. Οι πληροφορίες που αποκτώνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού χρησιμοποιούνται μόνον για τους σκοπούς για τους οποίους ζητήθηκαν. Η παρούσα διάταξη δεν αποκλείει τη χρήση πληροφοριών που ελήφθησαν στο πλαίσιο έρευνας με σκοπό την κίνηση άλλης έρευνας σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
4. Η Επιτροπή, τα κράτη μέλη, καθώς και οι υπάλληλοι αμοιτέρων οφείλουν να μην αποκαλύπτουν τις εμπιστευτικού χαρακτήρα πληροφορίες που λαμβάνουν κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού ούτε τις πληροφορίες που έχουν παρασχεθεί ως εμπιστευτικές από τα μέρη που μετέχουν σε έρευνα, χωρίς τη ρητή συγκατάθεση του μέρους που έχει υποβάλει τις εν λόγω πληροφορίες. Οι πληροφορίες που ανταλλάσσονται μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών, ή οποιοδήποτε έγγραφο εσωτερικής χρήσης που συντάσσουν οι αρχές της Ένωσης ή των κρατών μελών, δεν αποκαλύπτονται, εκτός αν αυτό προβλέπεται ρητά στον παρόντα κανονισμό.
5. Οσάκις προκύπτει ότι δεν δικαιολογείται αίτημα εμπιστευτικής μεταχείρισης και αν το πρόσωπο που παρείχε πληροφορία είτε δεν επιθυμεί τη δημοσιοποίησή της είτε αρνείται να επιτρέψει τη δημοσιοποίησή της σε γενικόλογη ή περιληπτική μορφή, η εν λόγω πληροφορία είναι δυνατό να αγνοηθεί.
6. Το παρόν άρθρο δεν αντιτίθεται στη δημοσιοποίηση πληροφοριών γενικού χαρακτήρα από τις αρχές της Ένωσης και, ιδίως, των λόγων στους οποίους στηρίχθηκαν αποφάσεις βάσει του παρόντος κανονισμού, ούτε στη δημοσιοποίηση των αποδεικτικών στοιχείων στα οποία βασίσθηκαν οι αρχές της Ένωσης στον βαθμό που απαιτείται για να εξηγηθούν οι συγκεκριμένοι λόγοι σε δικαστικές διαδικασίες. Στη δημοσιοποίηση λαμβάνεται υπόψη το νόμιμο συμφέρον των ενδιαφερόμενων μερών να μην αποκαλύπτεται το επιχειρηματικό τους ή κρατικό απόρρητο.

Άρθρο 7

Βάση ευρημάτων σε περίπτωση μη συνεργασίας

Στις περιπτώσεις που απορριφθεί η πρόσβαση στις αναγκαίες πληροφορίες ή αν δεν παρασχεθούν με άλλο τρόπο εντός των κατάλληλων χρονικών προθεσμιών, ή εφόσον παρεμποδίζεται σημαντικά η έρευνα, η εκτίμηση πρέπει να πραγματοποιείται με βάση τα διαθέσιμα πραγματικά περιστατικά. Αν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι έχουν δοθεί εσφαλμένες ή παραπλανητικές πληροφορίες, οι εν λόγω πληροφορίες δεν λαμβάνονται υπόψη.

Άρθρο 8

Δημοσιοποίηση

1. Η τρίτη χώρα, η οντότητα τρίτης χώρας και ο ενδιαφερόμενος αερομεταφορέας τρίτης χώρας, καθώς και ο καταγγέλλων και τα ενδιαφερόμενα μέρη, λαμβάνουν κοινοποίηση των ουσιωδών πραγματικών περιστατικών και του σκεπτικού βάσει του οποίου πρόκειται να ληφθούν επανορθωτικά μέτρα, ή να περατωθεί η διαδικασία χωρίς τη λήψη επανορθωτικών μέτρων, το αργότερο ένα μήνα πριν από την προσφυγή στην αναφερόμενη στο άρθρο 15 επιτροπή σύμφωνα με τα άρθρο 10 παράγραφοι 2 και 3, το άρθρο 12 παράγραφος 2 ή το άρθρο 13 παράγραφος 1.
2. Η δημοσιοποίηση δεν προδικάζει μεταγενέστερη απόφαση που ενδέχεται να λάβει η Επιτροπή. Εφόσον η Επιτροπή προτίθεται να στηρίξει την εν λόγω απόφαση σε τυχόν πρόσθετα ή διαφορετικά πραγματικά περιστατικά και σε διαφορετικό σκεπτικό, τα γνωστοποιεί το συντομότερο δυνατόν.
3. Τυχόν παραστάσεις των ενδιαφερομένων μετά τη δημοσιοποίηση στοιχείων λαμβάνονται υπόψη εφόσον παραληφθούν εντός προθεσμίας τουλάχιστον 10 ημερών την οποία καθορίζει η Επιτροπή κατά περίπτωση, ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος. Μικρότερη προθεσμία επιτρέπεται να καθορισθεί εφόσον χρειάζεται πρόσθετη τελική δημοσιοποίηση στοιχείων.

Άρθρο 9

Διάρκεια της διαδικασίας και αναστολή

1. Η διαδικασία ολοκληρώνεται εντός δύο ετών. Η εν λόγω περίοδος επιτρέπεται να παραταθεί σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις.
2. Σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης, όπως όταν υπάρχει κίνδυνος άμεσης και μη αναστρέψιμης ζημίας σε αερομεταφορέα/-είς της Ένωσης, η διαδικασία μπορεί να μειωθεί σε ένα έτος.
3. Η Επιτροπή δύναται να αναστείλει τη διαδικασία, εάν η τρίτη χώρα ή η οντότητα τρίτης χώρας έχει λάβει αποφασιστικά μέτρα για να εξαλείψει, ανάλογα με την περίπτωση:
 - α) σε περίπτωση παραβίασης εφαρμοστέας διεθνούς υποχρέωσης, την εν λόγω παραβίαση·
 - β) σε περίπτωση πρακτικής που θίγει τον ανταγωνισμό, είτε την πρακτική αυτή είτε τη ζημία ή την απειλή ζημίας σε αερομεταφορέα/-είς της Ένωσης.
4. Εάν δεν εξαλειφθεί η παραβίαση εφαρμοστέων διεθνών υποχρεώσεων ή της πρακτικής που θίγει τον ανταγωνισμό, η ζημία ή η απειλή ζημίας σε αερομεταφορέα/-είς της Ένωσης μετά την παρέλευση ευλόγου χρονικού διαστήματος, η Επιτροπή μπορεί να επαναλάβει τη διαδικασία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ

Άρθρο 10

Λήξη της διαδικασίας

1. Εφόσον αποσυρθεί καταγγελία, η Επιτροπή μπορεί να διακόψει την έρευνα που διεξάγεται βάσει του άρθρου 4 χωρίς τη λήψη επανορθωτικών μέτρων.
2. Η Επιτροπή διακόπτει, με εκτελεστικές πράξεις, την έρευνα που διεξάγεται βάσει του άρθρου 4 χωρίς τη λήψη επανορθωτικών μέτρων σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - α) η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν έχουν παραβιαστεί εφαρμοστέες διεθνείς υποχρεώσεις·
 - β) η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η λήψη επανορθωτικών μέτρων θα ήταν αντίθετη προς το συμφέρον της Ένωσης·
 - γ) υπήρξε ικανοποιητική επανόρθωση μεταξύ της Ένωσης και της συγκεκριμένης τρίτης χώρας σύμφωνα με τους σχετικούς μηχανισμούς που προβλέπονται στην ισχύουσα συμφωνία ή ρύθμιση ή βάσει του συναφούς δημοσίου διεθνούς δικαίου.

Οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 15 παράγραφος 2.

3. Με την επιφύλαξη των σχετικών διατάξεων της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και με την επιφύλαξη των παραγράφων 1 και 2, η Επιτροπή λαμβάνει, με εκτελεστικές πράξεις, επανορθωτικά μέτρα, εάν προκύψει από την έρευνα ότι έχουν παραβιαστεί εφαρμοστέες διεθνείς υποχρεώσεις.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 15 παράγραφος 2.

4. Εφόσον βάσει της πράξης που περιέχει τις εφαρμοστέες διεθνείς υποχρεώσεις απαιτείται, πριν από τη λήψη οποιουδήποτε μέτρου, να εξαντληθεί προηγουμένως διεθνής διαδικασία διαβουλεύσεων ή επίλυσης διαφορών, πρέπει πρώτα να ολοκληρωθεί η εν λόγω διαδικασία και σε τυχόν απόφαση που λαμβάνεται σύμφωνα με την παράγραφο 3 συνεκτιμώνται τα αποτελέσματα της διαδικασίας.
5. Τα επανορθωτικά μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 3 είναι τα μέτρα που προβλέπονται στην πράξη που περιέχει τις εφαρμοστέες διεθνείς υποχρεώσεις ή διατίθενται βάσει των σχετικών κανόνων και αρχών του δημόσιου διεθνούς δικαίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙV

ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΠΟΥ ΘΙΓΟΥΝ ΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ

Άρθρο 11

Προσδιορισμός της ζημίας

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κεφαλαίου η διαπίστωση ζημίας βασίζεται σε αποδεικτικά στοιχεία και λαμβάνονται υπόψη όλοι οι σημαντικοί παράγοντες, και ιδίως:
 - α) η κατάσταση του/των αερομεταφορέα/-έων της Ένωσης, ιδίως από άποψη συχνότητας των υπηρεσιών, αξιοποίησης της χωρητικότητας, επίπτωσης στο δίκτυο, πωλήσεων, μεριδίου της αγοράς, κερδών, απόδοσης κεφαλαίου, επενδύσεων και απασχόλησης·
 - β) η γενική κατάσταση στη/στις θιγόμενη/-ες αγορά/-ές υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, ιδίως όσον αφορά το επίπεδο των ναύλων ή των κομίστρων, τη χωρητικότητα και τη συχνότητα των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών ή τη χρήση του δικτύου.
2. Για τη διαπίστωση απειλής ζημίας απαιτείται να προβλεφθεί με βεβαιότητα ότι μια συγκεκριμένη κατάσταση μπορεί να εξελιχθεί σε πραγματική ζημία. Οποιαδήποτε τέτοια ανάλυση βασίζεται σε αποδεικτικά στοιχεία και λαμβάνονται υπόψη όλοι οι σημαντικοί παράγοντες, και ιδίως:
 - α) η προβλεπόμενη εξέλιξη της κατάστασης του/των αερομεταφορέα/-έων της Ένωσης, ιδίως από άποψη συχνότητας των υπηρεσιών, αξιοποίησης της χωρητικότητας, επίπτωσης στο δίκτυο, πωλήσεων, μεριδίου της αγοράς, κερδών, απόδοσης κεφαλαίου, επενδύσεων και απασχόλησης·
 - β) η προβλεπόμενη εξέλιξη της κατάστασης στη/στις δυνητικά θιγόμενη/-ες αγορά/-ές υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, ιδίως όσον αφορά το επίπεδο των ναύλων ή των κομίστρων, τη χωρητικότητα και τη συχνότητα των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών ή τη χρήση του δικτύου.
3. Η Επιτροπή επιλέγει περίοδο έρευνας και αναλύει τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία εντός της εν λόγω περιόδου.
4. Ζημία ή απειλή ζημίας προκαλούμενη από παράγοντες άλλους από την πρακτική που θίγει τον ανταγωνισμό, η οποία επηρεάζει επίσης αρνητικά τον/τους αερομεταφορέα/-είς της Ένωσης δεν αποδίδεται στην εξεταζόμενη πρακτική.

Άρθρο 12

Περάτωση της διαδικασίας χωρίς λήψη επανορθωτικών μέτρων

1. Η Επιτροπή δύναται να διακόψει την έρευνα χωρίς τη λήψη επανορθωτικών μέτρων σε περίπτωση απόσυρσης της καταγγελίας.
2. Η Επιτροπή διακόπτει, με εκτελεστικές πράξεις, την έρευνα που διεξάγεται βάσει του άρθρου 4 χωρίς τη λήψη επανορθωτικών μέτρων εφόσον:
 - α) η Επιτροπή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι δεν έχει αποδειχθεί τίποτε από τα ακόλουθα:
 - (i) πρακτική που θίγει τον ανταγωνισμό, την οποία ασκεί τρίτη χώρα ή οντότητα τρίτης χώρας·
 - (ii) ζημία ή απειλή ζημίας στον/στους αερομεταφορέα/-είς της Ένωσης·
 - (iii) αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της ζημίας ή της απειλής ζημίας και της συγκεκριμένης πρακτικής·

- β) η Επιτροπή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η λήψη επανορθωτικών μέτρων θα ήταν αντίθετη προς το συμφέρον της Ένωσης·
- γ) η τρίτη χώρα ή η οντότητα της τρίτης χώρας έχει εγκαταλείψει την πρακτική που θίγει τον ανταγωνισμό·
- δ) η τρίτη χώρα ή η οντότητα τρίτης χώρας έχει εξαλείψει τη ζημία ή την απειλή ζημίας στον/στους ενδιαφερόμενο/-ους αερομεταφορέα/-είς της Ένωσης.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 15 παράγραφος 2.

3. Η απόφαση για τη διακοπή της έρευνας σύμφωνα με την παράγραφο 2 συνοδεύεται από σχετική αιτιολόγηση και δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 13

Επανορθωτικά μέτρα

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 12 παράγραφος 1 και εξαιρουμένης της περίπτωσης που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 2 στοιχείο β), η Επιτροπή αποφασίζει, με εκτελεστικές πράξεις, επανορθωτικά μέτρα, εάν προκύψει από την έρευνα που διεξάγεται σύμφωνα με το άρθρο 4 ότι πρακτική που θίγει τον ανταγωνισμό, την οποία ασκεί τρίτη χώρα ή οντότητα τρίτης χώρας, έχει προκαλέσει ζημία ή απειλή ζημίας στον/στους ενδιαφερόμενο/-ους αερομεταφορέα/-είς της Ένωσης.
Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 15 παράγραφος 2.
2. Τα επανορθωτικά μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 επιβάλλονται στον/στους ενδιαφερόμενο/-ους αερομεταφορέα/-είς τρίτης χώρας που επωφελείται από την πρακτική που θίγει τον ανταγωνισμό και μπορούν να λάβουν τη μορφή ενός από τα ακόλουθα:
 - α) οικονομικές επιβαρύνσεις·
 - β) κάθε μέτρο ισοδύναμης ή μικρότερης αξίας.
3. Τα επανορθωτικά μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 δεν υπερβαίνουν τα αναγκαία για την αντιστάθμιση της ζημίας ή της απειλής ζημίας στον/στους ενδιαφερόμενο/-ους αερομεταφορέα/-είς της Ένωσης. Προς τον σκοπό αυτό μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο β) επιτρέπεται να περιορίζονται σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή.
4. Τα επανορθωτικά μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 δεν οδηγούν την Ένωση ή το/τα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η σε παραβίαση συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, αεροπορικών υπηρεσιών ή οποιασδήποτε διάταξης περί υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών σε εμπορική συμφωνία που έχει συναφθεί με την ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα.
5. Η απόφαση ολοκλήρωσης της έρευνας με τη λήψη επανορθωτικών μέτρων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 συνοδεύεται από σχετική αιτιολόγηση και δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 14

Επανεξέταση των επανορθωτικών μέτρων

1. Τα επανορθωτικά μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 13 παραμένουν σε ισχύ μόνο για το διάστημα και στην έκταση που απαιτούνται λόγω της συνεχιζόμενης πρακτικής που θίγει τον ανταγωνισμό και της επακόλουθης ζημίας ή της απειλής ζημίας. Προς τον σκοπό αυτό, εφαρμόζεται η διαδικασία επανεξέτασης που καθορίζεται στις παραγράφους 2, 3 και 4.
2. Εφόσον δικαιολογείται από τις περιστάσεις, επανεξετάζεται εάν είναι αναγκαίο να συνεχισθεί η επιβολή επανορθωτικών μέτρων στην αρχική τους μορφή, είτε με πρωτοβουλία της Επιτροπής ή του καταγγέλλοντος ή κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος της τρίτης χώρας ή της ενδιαφερόμενης οντότητας τρίτης χώρας.
3. Κατά την επανεξέταση, η Επιτροπή αξιολογεί τη συνεχιζόμενη πρακτική που θίγει τον ανταγωνισμό, τη ζημία ή την απειλή ζημίας και την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ της πρακτικής και της ζημίας ή της απειλής ζημίας.
4. Η Επιτροπή, με εκτελεστικές πράξεις, καταργεί, τροποποιεί ή διατηρεί, αναλόγως, τα επανορθωτικά μέτρα. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 15 παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 15

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όταν γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 16

Κατάργηση

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 868/2004 καταργείται. Οι παραπομπές στον καταργηθέντα κανονισμό νοούνται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 17

Έναρξη ισχύος

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

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

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

- 1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας
- 1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής στη δομή ΔΒΔ/ΠΒΔ
- 1.3. Χαρακτήρας της πρότασης/πρωτοβουλίας
- 1.4. Στόχος/-οι
- 1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας
- 1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις
- 1.7. Προβλεπόμενος/-οι τρόπος/-οι διαχείρισης

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

- 2.1. Διατάξεις στον τομέα της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων
- 2.2. Σύστημα διαχείρισης και ελέγχου
- 2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

- 3.1. Τομέας/-είς του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμή/-ές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται
- 3.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις δαπάνες
 - 3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις δαπάνες
 - 3.2.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις επιχειρησιακές πιστώσεις
 - 3.2.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα
 - 3.2.4. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο
 - 3.2.5. Συμμετοχή τρίτων μερών στη χρηματοδότηση
- 3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας

Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής στη δομή ΔΒΔ/ΠΒΔ²⁵

06 - Κινητικότητα και Μεταφορές

1.3. Χαρακτήρας της πρότασης/πρωτοβουλίας

- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά νέα δράση
- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά νέα δράση μετά από πιλοτικό έργο/προπαρασκευαστική δράση²⁶
- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά την παράταση υφιστάμενης δράσης
- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά δράση προσανατολισμένη προς νέα δράση

1.4. Στόχος/-οι

1.4.1. Ο/Οι πολυετής/-είς στρατηγικός/-οί στόχος/-οι της Επιτροπής τον/τους οποίο/-ους αφορά η πρόταση/πρωτοβουλία

Απασχόληση και ανάπτυξη: Στόχος της πρωτοβουλίας είναι να συμβάλει στη δημιουργία ανταγωνιστικού ευρωπαϊκού αεροπορικού κλάδου που παράγει βιώσιμη ανάπτυξη και θέσεις εργασίας υψηλής αξίας και προωθεί την τεχνολογική καινοτομία.

Βαθύτερη και δικαιότερη εσωτερική αγορά με ενισχυμένη βιομηχανική βάση: ένας ανταγωνιστικός ενιαίος ευρωπαϊκός χώρος μεταφορών παρέχει στους πολίτες και στις επιχειρήσεις το πλαίσιο για ασφαλείς, αποδοτικές και υψηλής ποιότητας μεταφορές.

Η δράση της ΕΕ μπορεί να διασφαλίσει θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ των αερομεταφορέων της Ένωσης και των αερομεταφορέων τρίτων χωρών, ήτοι ισότιμους όρους ανταγωνισμού μεταξύ τους. Συμβάλλει στη διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών συνδεσιμότητας υψηλού επιπέδου.

Τέλος, ο προτεινόμενος κανονισμός συμβάλλει στην ενίσχυση του ρόλου της ΕΕ ως παγκόσμιου παράγοντα.

1.4.2. Ειδικός/-οί στόχος/-οι και δραστηριότητα/-ες ΔΒΔ/ΠΒΔ

Ειδικός στόχος

Ειδικός στόχος 1 της ΓΔ MOVE: Αποτελεσματικός, βιώσιμος, ασφαλής και προστατευμένος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος Μεταφορών: Βελτίωση του ρυθμιστικού πλαισίου, εξασφάλιση υψηλού βαθμού εφαρμογής της νομοθεσίας της

²⁵

ΔΒΔ: διαχείριση βάσει δραστηριοτήτων· ΠΒΔ: προϋπολογισμός βάσει δραστηριοτήτων.

²⁶

Όπως αναφέρονται στο άρθρο 54 παράγραφος 2 στοιχείο α) ή β) του δημοσιονομικού κανονισμού.

ΕΕ στον τομέα των μεταφορών και ανοικτός και θεμιτός ανταγωνισμός τόσο στην ΕΕ όσο και στις σχέσεις με τις βασικές χώρες εταίρους.

Σχετική/-ές δραστηριότητα/-ες ΔΒΔ/ΠΒΔ

06 02 - Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών

1.4.3. Αναμενόμενο/-α αποτελέσμα/-τα και επιπτώσεις

Να προσδιοριστούν τα αποτελέσματα που αναμένεται να έχει η πρόταση/πρωτοβουλία όσον αφορά τους/τις στοχοθετημένους/-ες δικαιούχους/ομάδες.

Ο προτεινόμενος κανονισμός αναμένεται να διασφαλίσει θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ των αερομεταφορέων της ΕΕ και των αερομεταφορέων τρίτων χωρών οι οποίοι αναμένεται να συνεισφέρουν σε υψηλό επίπεδο συνδεσιμότητας μεταξύ της ΕΕ και τρίτων χωρών.

Για την επίτευξη του στόχου αυτού, ο προτεινόμενος κανονισμός καθορίζει πλαίσιο εντός του οποίου αντιμετωπίζονται πρακτικές που θίγουν τον ανταγωνισμό, τις οποίες ασκούν τρίτες χώρες ή οντότητες τρίτων χωρών και προκαλούν ζημία ή απειλή ζημίας σε αερομεταφορείς της ΕΕ, και κατά περίπτωση λαμβάνονται επανορθωτικά μέτρα για την αντιστάθμιση ζημίας και την αποκατάσταση θεμιτού ανταγωνισμού.

Ο κανονισμός προβλέπει επίσης πλαίσιο για τη λήψη μέτρων σε περίπτωση (ισχυρισμού) παραβίασης εφαρμοστέων διεθνών υποχρεώσεων.

Αναμένεται ότι ο κλάδος των αεροπορικών εταιρειών της ΕΕ θα ωφεληθεί από τον παρόντα κανονισμό.

Επίσης, αναμένεται ότι οι επιβάτες της ΕΕ θα ωφεληθούν από τον κανονισμό, διότι συμβάλλει στη διατήρηση ευρείας πρόσβασης στις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών σε ολόκληρη την ΕΕ.

Τέλος, αναμένεται ότι θα ωφεληθεί από τον παρόντα κανονισμό η οικονομία της ΕΕ στο σύνολό της με τη συνεχιζόμενη συμβολή του αεροπορικού κλάδου στον στόχο της απασχόλησης και της ανάπτυξης.

Οι αναμενόμενες οικονομικές συνέπειες περιλαμβάνουν αύξηση του αριθμού επιβατών που μεταφέρονται με αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ και των εσόδων των αεροπορικών εταιρειών της ΕΕ. Οι αερολιμένες της ΕΕ θα ωφεληθούν επίσης διότι θα προσελκύσουν περισσότερους επιβάτες.

Οι αναμενόμενες επιχειρησιακές συνέπειες περιλαμβάνουν βελτίωση της συνδεσιμότητας στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, χάρη στον θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ αερομεταφορέων.

1.4.4. Δείκτες αποτελεσμάτων και επιπτώσεων

Να προσδιοριστούν οι δείκτες για την παρακολούθηση της υλοποίησης της πρότασης/πρωτοβουλίας.

- Αριθμός και φύση των επίσημων καταγγελιών από τον τομέα στην Επιτροπή·
- απόψεις των Ευρωπαίων ενδιαφερόμενων σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής του ευρωπαϊκού νομικού πλαισίου.

1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.5.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών

Παροχή αποτελεσματικού εργαλείου που καθιστά δυνατή την αντιμετώπιση πρακτικών που θίγουν τον ανταγωνισμό με αποτέλεσμα τη ζημία ή την απειλή ζημίας στους αερομεταφορείς της ΕΕ. Τα μέτρα στις περιπτώσεις αυτές προορίζονται για την αντιστάθμιση τέτοιου είδους ζημίας ή απειλής ζημίας.

Παροχή πλαισίου λήψης μέτρων σε περίπτωση (ισχυρισμού) παραβίασης εφαρμοστέων διεθνών υποχρεώσεων.

Όλα αυτά τα μέτρα συμβάλλουν επίσης σε υψηλό επίπεδο συνδεσιμότητας μεταξύ της ΕΕ και τρίτων χωρών.

1.5.2. Προστιθέμενη αξία παρέμβασης της ΕΕ

Το συμβιβάσιμο με την αρχή της επικουρικότητας είχε αναγνωριστεί στην 26η αιτιολογική σκέψη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004, όσον αφορά τους όρους του εν λόγω κανονισμού.

Το νέο κεντρικό στοιχείο που περιέχει ο προτεινόμενος κανονισμός είναι η ανάληψη δράσης σε περιπτώσεις «παραβίασης των εφαρμοστέων διεθνών υποχρεώσεων». Στον προτεινόμενο κανονισμό ως «εφαρμοστέες διεθνείς υποχρεώσεις» ορίζονται οι υποχρεώσεις που περιλαμβάνονται σε συμφωνία της οποίας η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος. Δικαιώματα έναντι τρίτων χωρών με βάση συμφωνίες στις οποίες η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος δεν είναι δυνατόν να ασκούνται χωριστά από μεμονωμένα κράτη μέλη.

Επειδή οι επιδιωκόμενοι στόχοι δεν θα μπορούσαν να επιτευχθούν χωρίς την ανάληψη δράσης σε επίπεδο Ένωσης, η συγκεκριμένη δράση είναι αναγκαία προς τον σκοπό αυτόν και παρέχει προστιθέμενη αξία σε σύγκριση με δράσεις σε εθνικό επίπεδο.

1.5.3. Διδάγματα που αποκομίστηκαν από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος

Στόχος του κανονισμού 868/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ήταν η πρόληψη και η αντιμετώπιση αθέμιτων πρακτικών, δηλαδή επιδοτήσεις και διακρίσεις από τρίτες χώρες και οντότητες τρίτων χωρών που επηρεάζουν αρνητικά τους αερομεταφορείς της ΕΕ.

Ωστόσο, επί περισσότερα από 10 έτη από την έκδοσή του ο κανονισμός δεν έχει χρησιμοποιηθεί ποτέ, διότι κανένας αερομεταφορέας της Ένωσης δεν κατέθεσε ποτέ επίσημη καταγγελία, παρά τις πολλές ανεπίσημες καταγγελίες και παράπονα στον κλάδο σχετικά με τον ισχυρισμό περί αθέμιτων πρακτικών από τρίτες χώρες και οντότητες τρίτων χωρών.

Ο κύριος λόγος για τον οποίο ο κανονισμός 868/2004 αποδείχθηκε αναποτελεσματικός είναι το γεγονός ότι, όσον αφορά τις «αθέμιτες πρακτικές καθορισμού των ναύλων», οι ναύλοι θεωρητικά διαμορφώνονται με βάση εργαλεία που χρησιμοποιούνται κατά της πρακτικής ντάμπινγκ των εμπορευμάτων και, ως εκ τούτου, δεν προσαρμόζονται στις ιδιαιτερότητες του τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

Πράγματι, εκτός των επιδοτήσεων, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 868/2004 εφαρμόζεται αποκλειστικά για τις λεγόμενες αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές. Οι πρακτικές αυτές είναι δυνατόν να διαπιστωθούν μόνον όταν αερομεταφορέας τρίτης χώρας εφαρμόζει «αεροπορικούς ναύλους αρκετά χαμηλότερους από τους ναύλους που προσφέρουν οι ανταγωνιζόμενοι κοινοτικοί αερομεταφορείς ούτως ώστε να προκαλείται ζημία», στοιχείο που είναι δύσκολο να αποδειχθεί. Μολονότι για να διαπιστωθούν «αθέμιτες πρακτικές καθορισμού των ναύλων» πρέπει επίσης η τρίτη χώρα να έχει λάβει μη εμπορικό πλεονέκτημα, η ύπαρξη τέτοιου πλεονεκτήματος και μόνον δεν αρκεί για να δώσει το έναυσμα για δράση της Ένωσης.

Πέραν αυτού, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 868/2004 δεν προβλέπει ειδική εσωτερική διαδικασία στην ΕΕ για τις υποχρεώσεις που περιέχουν οι συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών στις οποίες η Ένωση είναι συμβαλλόμενο

μέρος με σκοπό να εξασφαλιστεί θεμιτός ανταγωνισμός, δηλαδή όταν αθετούνται οι υποχρεώσεις αυτές.

Τέλος, οι κανόνες σχετικά με την έναρξη έρευνας είναι αρκετά περιοριστικοί. Συγκεκριμένα, το δικαίωμα κατάθεσης καταγγελίας στην Επιτροπή περιορίζεται στον «κοινοτικό κλάδο», ο οποίος ορίζεται ως «κοινοτικοί αερομεταφορείς οι οποίοι προσφέρουν ομοειδείς αεροπορικές υπηρεσίες στο σύνολό τους, ή σε εκείνους από τους αερομεταφορείς αυτούς, το συλλογικό μερίδιο των οποίων αντιπροσωπεύει μεγάλο μέρος της συνολικής κοινοτικής προσφοράς των εν λόγω υπηρεσιών». Ούτε τα κράτη μέλη ούτε μεμονωμένοι αερομεταφορείς μπορούν να είναι δικαιωματικά καταγγέλλοντες.

1.5.4. *Συμβατότητα και ενδεχόμενη συνέργεια με άλλα κατάλληλα μέσα*

Ο προτεινόμενος κανονισμός συνάδει με τους στόχους που παρουσιάζονται στη στρατηγική για τις αερομεταφορές και, ως εκ τούτου, συμβάλλει άμεσα στην επίτευξη αυτών των στόχων, προς όφελος πιο ανταγωνιστικού αεροπορικού τομέα της ΕΕ.

1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις

- ☐ Πρόταση/πρωτοβουλία **περιορισμένης διάρκειας**
 - ☐ Πρόταση/πρωτοβουλία με ισχύ από [HH/MM]EEEE μέχρι [HH/MM]EEEE
 - ☐ Δημοσιονομικές επιπτώσεις από το EEEE μέχρι το EEEE
- ☒ Πρόταση/πρωτοβουλία **απεριόριστης διάρκειας**
 - Περίοδος σταδιακής εφαρμογής από το EEEE μέχρι το EEEE
 - Στη συνέχεια πλήρης εφαρμογή.

1.7. Προβλεπόμενος/-οι τρόπος/-οι διαχείρισης²⁷

- ☒ **Άμεση διαχείριση** από την Επιτροπή
 - ☒ από τις υπηρεσίες της, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού της στις αντιπροσωπείες της Ένωσης·
 - ☐ από τους εκτελεστικούς οργανισμούς
- ☐ **Επιμερισμένη διαχείριση** με τα κράτη μέλη
- ☐ **Έμμεση διαχείριση** με ανάθεση καθηκόντων εκτέλεσης του προϋπολογισμού:
 - ☐ τρίτες χώρες ή οργανισμούς που αυτές έχουν ορίσει·
 - ☐ σε διεθνείς οργανισμούς και τις οργανώσεις τους (να προσδιοριστούν)·
 - ☐ στην ΕΤΕπ και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων·
 - ☐ τους οργανισμούς που αναφέρονται στα άρθρα 208 και 209 του δημοσιονομικού κανονισμού,
 - ☐ σε οργανισμούς δημοσίου δικαίου·
 - ☐ σε οργανισμούς που διέπονται από ιδιωτικό δίκαιο με αποστολή δημόσιας υπηρεσίας στον βαθμό που προσφέρουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις·
 - ☐ σε οργανισμούς που διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο κράτους μέλους, στους οποίους έχει ανατεθεί η εκτέλεση σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και που προσφέρουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις·
 - ☐ σε πρόσωπα επιφορτισμένα με την εκτέλεση συγκεκριμένων δράσεων στην ΚΕΠΠΑ δυνάμει του τίτλου V της ΣΕΕ και τα οποία προσδιορίζονται στην αντίστοιχη βασική πράξη.
- *Αν αναφέρονται περισσότεροι του ενός τρόποι διαχείρισης, παρακαλείσθε να τους διευκρινίσετε στο τμήμα «Παρατηρήσεις».*

Παρατηρήσεις

A/A

²⁷

Οι λεπτομέρειες σχετικά με τους τρόπους διαχείρισης, καθώς και οι παραπομπές στον δημοσιονομικό κανονισμό είναι διαθέσιμες στον δικτυακό τόπο BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

2.1. Διατάξεις στον τομέα της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων

Να προσδιοριστούν η συχνότητα και οι όροι των διατάξεων αυτών.

Οι υπηρεσίες της Επιτροπής αναμένεται να διενεργήσουν αξιολόγηση για να εξακριβωθεί αν οι στόχοι της πρωτοβουλίας έχουν επιτευχθεί, πέντε έτη μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού. Στόχος είναι να εξακριβωθεί εάν τα νέα μέτρα δημιούργησαν πεδίο ισότιμων όρων και αν συνέβαλαν στη διατήρηση υψηλού επιπέδου συνδεσιμότητας. Η αξιολόγηση αυτή θα πραγματοποιηθεί με βάση τους βασικούς δείκτες προόδου που καθορίζονται στο τμήμα «Δείκτες αποτελεσμάτων και επιπτώσεων». Πρέπει να είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις της Επιτροπής για την αξιολόγηση.

2.2. Σύστημα διαχείρισης και ελέγχου

2.2.1. Κίνδυνος/-οι που έχει/-ουν εντοπιστεί

Διαπιστώθηκαν οι ακόλουθοι κίνδυνοι σχετικά με την εφαρμογή του προτεινόμενου κανονισμού:

1) Αντίποινα κατά των εταιρειών της ΕΕ

Η λήψη επανορθωτικών μέτρων θα μπορούσε να οδηγήσει σε αντίποινα κατά του κλάδου της ΕΕ (π.χ. στην πρόσβαση των αερομεταφορέων σε υπηρεσίες ή σε αγορές αεροσκαφών της ΕΕ από αερομεταφορείς τρίτων χωρών). Ωστόσο, ο προτεινόμενος κανονισμός προβλέπει ότι η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει να μην αναλάβει δράση, εάν αυτό θα ήταν αντίθετο προς το συμφέρον της Ένωσης. Η Επιτροπή θα έχει επίσης τη δυνατότητα να καταρτίσει επανορθωτικά μέτρα με στόχο την ελαχιστοποίηση του κινδύνου παρενεργειών, συμπεριλαμβανομένων των αντιποίνων.

2) Απροσδόκητος και μη διαχειρίσιμος αριθμός καταγγελιών

Η επιβολή του προτεινόμενου κανονισμού θα έχει ως αποτέλεσμα την αντιμετώπιση περιπτώσεων από την Επιτροπή και, ως εκ τούτου, θα οδηγήσει σε αύξηση του διοικητικού κόστους (του κόστους εργασίας, του κόστους εξοπλισμού και υλικού, καθώς και των γενικών εξόδων). Εάν είναι απροσδόκητα υψηλός ο αριθμός καταγγελιών που θα παραληφθούν, ενδέχεται να σημειωθούν έλλειψη προσωπικού, δυσκολίες διαχείρισης και επιπρόσθετο κόστος. Ωστόσο, ο προτεινόμενος κανονισμός προβλέπει ότι η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει να μην αναλάβει δράση, εάν η υπόθεση δεν εγείρει συστημικό πρόβλημα, ούτε έχει σημαντικό αντίκτυπο στους αερομεταφορείς της ΕΕ. Επιπλέον, ο προτεινόμενος κανονισμός προβλέπει τη δυνατότητα να ζητεί η Επιτροπή από τα κράτη μέλη να τη συνδράμουν στην έρευνα.

2.2.2. Πληροφορίες σχετικά με το σύστημα εσωτερικού ελέγχου που έχει καθοριστεί

- Η Επιτροπή θα επιβάλει επανορθωτικά μέτρα με εκτελεστικές πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 291 της ΣΛΕΕ.

- Ο έλεγχος από τα κράτη μέλη θα διέπεται από τον κανονισμό αριθ. 182/2011 για τον έλεγχο από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή.

- Τα οικονομικά αντίμετρα που στοχεύουν σε οντότητες τρίτων χωρών θα επιβάλλονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 299 της ΣΛΕΕ.

2.2.3. *Εκτιμώμενο κόστος και όφελος των ελέγχων και αξιολόγηση του εκτιμώμενου επιπέδου κινδύνου σφάλματος*

A/A

2.3. **Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας**

Να προσδιοριστούν τα ισχύοντα ή τα προβλεπόμενα μέτρα πρόληψης και προστασίας

A/A

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

3.1. Τομέας/-είς του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμή/-ές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται

- Υφιστάμενες γραμμές του προϋπολογισμού

Σύμφωνα με τη σειρά των τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και των γραμμών του προϋπολογισμού.

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή προϋπολογισμού	Είδος της δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθμός [...][Τομέας.....]	ΔΠ/ΜΔΠ ²⁸	χωρών ΕΖΕΣ ²⁹	υποψηφίων για ένταξη χωρών ³⁰	τρίτων χωρών	κατά την έννοια του άρθρου 21 παράγραφος 2 στοιχείο β) του δημοσιονομικού κανονισμού
	[5][06.01.01.01]	ΜΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ

- Νέες γραμμές του προϋπολογισμού, των οποίων έχει ζητηθεί η δημιουργία

Σύμφωνα με τη σειρά των τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και των γραμμών του προϋπολογισμού.

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή προϋπολογισμού	Είδος της δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθμός [...][Τομέας.....]	ΔΠ/ΜΔΠ.	χωρών ΕΖΕΣ	υποψηφίων για ένταξη χωρών	τρίτων χωρών	κατά την έννοια του άρθρου 21 παράγραφος 2 στοιχείο β) του δημοσιονομικού κανονισμού
	[...][XX.YY.YY.YY]		ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ

²⁸ ΔΠ = Διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ = Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις.

²⁹ ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.

³⁰ Υποψήφιες χώρες και, εφόσον ισχύει, δυνάμει υποψήφιες για ένταξη χώρες των Δυτικών Βαλκανίων.

3.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις δαπάνες

3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις δαπάνες

Σε εκατ. EUR (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αριθμός	[...][Τομέας.....]
---	---------	--------------------

ΓΔ: <.....>			Έτος N ³¹	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			ΣΥΝΟΛΟ
•Επιχειρησιακές πιστώσεις										
Αριθμός γραμμής του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1)								
	Πληρωμές	(2)								
Αριθμός γραμμής του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)								
	Πληρωμές	(2α)								
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων ³²										
Αριθμός γραμμής του προϋπολογισμού		(3)								
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ <.....>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1+1α +3								
	Πληρωμές	=2+2α +3								

³¹ Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας.

³² Τεχνική και/ή διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων και/ή δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

• ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)								
	Πληρωμές	(5)								
• ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων		(6)								
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ <...> του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+ 6								
	Πληρωμές	=5+ 6								

Αν η πρόταση/πρωτοβουλία επηρεάζει περισσότερους του ενός τομείς:

• ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)								
	Πληρωμές	(5)								
• ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων		(6)								
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 4 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (Ποσό αναφοράς)	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+ 6								
	Πληρωμές	=5+ 6								

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	5	«Διοικητικές δαπάνες»
---	----------	-----------------------

Σε εκατ. EUR (με 3 δεκαδικά ψηφία)

		Έτος 2018	Έτος 2019	Έτος 2020	ΣΥΝΟΛΟ
ΓΔ: MOVE					
• Ανθρώπινοι πόροι		1,242	1,242	1,242	3,726
• Άλλες διοικητικές δαπάνες		0,02	0,02	0,02	0,06
ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ MOVE	Πιστώσεις	1,262	1,262	1,262	3,786

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	(Σύνολο πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων = Σύνολο πληρωμών)	1,262	1,262	1,262	3,786
--	---	-------	-------	-------	-------

Σε εκατ. EUR (με 3 δεκαδικά ψηφία)

		Έτος 2018	Έτος 2019	Έτος 2020	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	1,262	1,262	1,262	3,786
	Πληρωμές	1,262	1,262	1,262	3,786

3.2.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις επιχειρησιακές πιστώσεις

- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρήση επιχειρησιακών πιστώσεων
- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρήση επιχειρησιακών πιστώσεων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων σε εκατ. EUR (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Να προσδιοριστούν οι στόχοι και τα αποτελέσματα ↓			Έτος Ν		Έτος Ν+1		Έτος Ν+2		Έτος Ν+3		Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)						ΣΥΝΟΛΟ	
	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ																	
	Είδος ³³	Μέσο κόστος	Όχι	Κόστος	Όχι	Κόστος	Όχι	Κόστος	Όχι	Κόστος	Όχι	Κόστος	Όχι	Κόστος	Όχι	Κόστος	Συνολικός αριθμός	Συνολικό κόστος
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1 ³⁴ ...																		
- Αποτέλεσμα																		
- Αποτέλεσμα																		
- Αποτέλεσμα																		
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 1																		
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 2 ...																		
- Αποτέλεσμα																		
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 2																		
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ																		

³³ Τα αποτελέσματα είναι προϊόντα και υπηρεσίες που θα παρασχεθούν (π.χ.: αριθμός χρηματοδοτούμενων ανταλλαγών σπουδαστών, αριθμός χλμ. οδών που κατασκευάστηκαν, κ.λπ.).

³⁴ Όπως περιγράφεται στο σημείο 1.4.2. «Ειδικός/-οί στόχος/-οι...»

3.2.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα

3.2.3.1. Συνοπτική παρουσίαση

- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρήση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα
- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρήση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Σε εκατ. EUR (με 3 δεκαδικά ψηφία)

	Έτος 2018	Έτος 2019	Έτος 2020	ΣΥΝΟΛΟ
--	--------------	--------------	--------------	--------

TOMEAS 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου				
Ανθρώπινοι πόροι	1,242	1,242	1,242	3,726
Άλλες διοικητικές δαπάνες	0,02	0,02	0,02	0,02
ΥΠΟΣΥΝΟΛΟ του TOMEA 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	1,262	1,262	1,262	3,786

ΕΚΤΟΣ του TOMEA 5³⁵ του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου				
Ανθρώπινοι πόροι				
Λοιπές δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα				
Υποσύνολο ΕΚΤΟΣ του TOMEA 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου				

ΣΥΝΟΛΟ	1,262	1,262	1,262	3,786
---------------	-------	-------	-------	--------------

Οι απαιτούμενες πιστώσεις για ανθρώπινους πόρους και άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα θα καλυφθούν από τις πιστώσεις που έχουν ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχουν ανακατανεμηθεί στο εσωτερικό της Επιτροπής και οι οποίες θα συμπληρωθούν, κατά περίπτωση, με πρόσθετα κονδύλια που ενδέχεται να χορηγηθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων δημοσιονομικών περιορισμών.

³⁵

Τεχνική και/ή διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων και/ή δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

3.2.3.2. Εκτιμώμενες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους

- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρήση ανθρώπινων πόρων.
- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρήση ανθρώπινων πόρων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Εκτίμηση η οποία πρέπει να εκφράζεται σε μονάδες ισοδυνάμων πλήρους απασχόλησης

	Έτος 2018	Έτος 2019	Έτος 2020
•Θέσεις απασχόλησης στον πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)			
06 01 01 01 (έδρα και γραφεία αντιπροσωπείας της Επιτροπής)	9	9	9
XX 01 01 02 (σε αντιπροσωπεία)			
XX 01 05 01 (έμμεση έρευνα)			
10 01 05 01 (άμεση έρευνα)			
•Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδα ισοδυνάμου πλήρους απασχόλησης: ΠΙΑ)³⁶			
XX 01 02 01 (AC, END, INT από το συνολικό κονδύλιο)			
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT και JED στις αντιπροσωπείες)			
XX 01 04 yy³⁷	- στην έδρα		
	- σε αντιπροσωπείες		
XX 01 05 02 (AC, END, INT - έμμεση έρευνα)			
10 01 05 02 (AC, END, INT - άμεση έρευνα)			
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)			
ΣΥΝΟΛΟ	9	9	9

XX είναι ο σχετικός τομέας πολιτικής ή ο σχετικός τίτλος του προϋπολογισμού.

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους θα καλυφθούν από το προσωπικό που έχει ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχει ανακατανομηθεί στο εσωτερικό της Επιτροπής και το οποίο θα συμπληρωθεί, εάν χρειαστεί, από πρόσθετους πόρους που μπορεί να διατεθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων δημοσιονομικών περιορισμών.

Περιγραφή των προς εκτέλεση καθηκόντων:

Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι	Παραλαβή και επεξεργασία καταγγελιών απευθυνόμενων στην Επιτροπή, κίνηση της διαδικασίας και διεξαγωγή ερευνών, εκπόνηση νομικών πράξεων της Επιτροπής, επεξεργασία αιτήσεων ενημέρωσης και επεξεργασία αιτημάτων επανεξέτασης των αποφάσεων της Επιτροπής.
Εξωτερικό προσωπικό	A/A

³⁶ AC = Συμβασιούχος υπάλληλος, AL = Τοπικός υπάλληλος, END = Αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας, INT = Προσωρινό προσωπικό οργανισμού, JED = Νεαρός εμπειρογνώμονας σε αντιπροσωπεία.

³⁷ Επιμέρους ανώτατο όριο εξωτερικού προσωπικού που καλύπτεται από επιχειρησιακές πιστώσεις (πρώην γραμμές «BA»)

3.2.4. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο

- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία είναι συμβατή με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο.
- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία απαιτεί αναπρογραμματισμό του σχετικού τομέα του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου.

Να εξηγηθεί ο απαιτούμενος αναπρογραμματισμός, με προσδιορισμό των σχετικών γραμμών του προϋπολογισμού και των αντίστοιχων ποσών.

- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία απαιτεί τη χρήση του μέσου ευελιξίας ή την αναθεώρηση του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου.

Να εξηγηθεί η ανάγκη, με προσδιορισμό των σχετικών τομέων και γραμμών του προϋπολογισμού, καθώς και των αντίστοιχων ποσών.

3.2.5. Συμμετοχή τρίτων μερών στη χρηματοδότηση

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν προβλέπει συγχρηματοδότηση από τρίτα μέρη.

3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

- ☐ Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις στα έσοδα.
- ☒ Η πρόταση/πρωτοβουλία έχει τις δημοσιονομικές επιπτώσεις που περιγράφονται κατωτέρω:

(iv) ☒ στους ιδίους πόρους

(v) ☐ στα διάφορα έσοδα

Σε εκατ. EUR (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή εσόδων του προϋπολογισμού:	Διαθέσιμες πιστώσεις για το τρέχον οικονομικό έτος	Επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας ³⁸					
		Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)	
Άρθρο ...							

Για τα διάφορα έσοδα «για ειδικό προορισμό», να προσδιοριστεί/-ούν η/οι γραμμή/-ές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζεται/-ονται.

Να προσδιοριστεί η μέθοδος υπολογισμού των επιπτώσεων στα έσοδα.

³⁸

Όσον αφορά τους παραδοσιακούς ιδίους πόρους (δασμούς, εισφορές ζάχαρης) τα αναγραφόμενα ποσά πρέπει να είναι καθαρά ποσά, δηλ. τα ακαθάριστα ποσά μετά την αφαίρεση του 25 % για έξοδα είσπραξης.