

## II

(Ανακοινώσεις)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΘΕΣΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ  
ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

## ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

## ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές για τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου — Υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ)

(2017/C 194/01)

## Περιεχόμενα

	Σελίδα
1. Εισαγωγή .....	2
2. Η αιτιολόγηση των κατευθυντήριων γραμμών .....	3
2.1. Το νομικό πλαίσιο .....	3
2.2. Ανάγκη διευκρίνισης των κανόνων .....	3
3. Η επιβολή των ΥΔΥ .....	4
3.1. Γενικές αρχές .....	4
3.2. Επιλέξιμα δρομολόγια και γραμμές .....	5
3.2.1. Είδος δρομολογίων .....	5
3.2.2. Είδος γραμμών .....	5
3.2.3. Ο ζωτικός χαρακτήρας της γραμμής .....	6
3.2.4. Η ομαδοποίηση γραμμών .....	7
3.2.5. Σύνδεση με τον κανονισμό για τις χρονοθυρίδες .....	7
3.3. Αναγκαιότητα και επάρκεια των υποχρεώσεων .....	8
3.3.1. Αναλογικότητα προς τις ανάγκες οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης .....	8
3.3.2. Ανεπάρκεια άλλων τρόπων μεταφοράς .....	8
3.3.3. Υφιστάμενοι αεροπορικοί ναύλοι και όροι .....	8
3.3.4. Συνδυασμένο αποτέλεσμα της υπάρχουσας προσφοράς αεροπορικών μεταφορών .....	9
3.4. Είδη υποχρεώσεων .....	9
3.5. Υποχρεώσεις συνέχειας .....	10
3.6. Συνέπειες της επιβολής ΥΔΥ .....	10
4. Διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για την επιβολή ΥΔΥ .....	11
4.1. Δημοσίευση ενημερωτικής ανακοίνωσης στην Επίσημη Εφημερίδα .....	12
5. Ανάγκη τακτικής επαναξιολόγησης των ΥΔΥ .....	12
6. Αποκλειστική παραχώρηση υπηρεσιών .....	13
6.1. Υποχρέωση προκήρυξης δημόσιας πρόσκλησης υποβολής προσφορών .....	13
6.2. Επιλεξιμότητα για την υποβολή προσφοράς .....	14
6.3. Κριτήρια επιλογής .....	14
6.4. Συνέπειες της χορήγησης αποκλειστικού δικαιώματος εκτέλεσης της γραμμής .....	14
6.5. Επανεξέταση των ΥΔΥ και της αποκλειστικότητας στο τέλος κάθε περιόδου παραχώρησης .....	15

6.6.	Ειδική περίπτωση: ομαδοποίηση γραμμών σε πρόσκληση υποβολής προσφορών .....	15
7.	Διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται στις προσκλήσεις υποβολής προσφορών .....	16
8.	Αντιστάθμιση και σχέση με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις .....	17
8.1.	Δυνατότητα και ύψος αντιστάθμισης .....	17
8.2.	Σχέση με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις .....	17
8.2.1.	Δημόσιες επιδοτήσεις χορηγούμενες ως αντιστάθμιση για την εκτέλεση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας .....	18
8.2.2.	Τα κριτήρια Altmark .....	18
9.	Διαδικασία σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης .....	19
10.	Διαδικασίες πρόσκλησης υποβολής προσφορών για ΥΔΥ και σχέση τους με τους κανόνες σύναψης δημοσίων συμβάσεων .....	20
11.	Ερευνα και εξουσίες λήψης αποφάσεων της Επιτροπής .....	21
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι:	Ερωτηματολόγιο που εκπόνησαν η ΓΔ COMP και η ΓΔ MOVE για κοινοποίηση ΥΔΥ στην Επιτροπή .....	22
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ:	Απόσπασμα διατάξεων που αφορούν τις ΥΔΥ κατά τον κανονισμό αριθ. 1008/2008 .....	25

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

- Ο ρόλος των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (εφεξής «ΥΔΥ») δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα <sup>(1)</sup> (εφεξής «κανονισμός αριθ. 1008/2008» ή «ο κανονισμός») είναι να καθορίζονται πάγια πρότυπα συνέχειας, τακτικότητας, τιμολόγησης ή ελάχιστης χωρητικότητας ώστε να διασφαλίζεται η πρόσβαση σε απομονωμένες ή αναπτυσσόμενες περιοχές, όταν κράτος μέλος διαπιστώνει ότι οι στόχοι της πολιτικής περιφερειακής ανάπτυξης δεν θα επιτευχθούν επαρκώς εάν αφηθεί μόνον στην ελεύθερη λειτουργία των δυνάμεων της αγοράς, επειδή η ίδια η αγορά δεν θα οδηγήσει σε αποδεκτό αριθμό αεροπορικών γραμμών σε αυτές τις περιοχές. Ως εκ τούτου οι ΥΔΥ αποτελούν εξαίρεση από τη γενική αρχή της ελεύθερης παροχής αεροπορικών μεταφορών εντός της ΕΕ, η οποία διασφαλίζεται με το άρθρο 15 παράγραφος 1 του κανονισμού.
- Στην ανακοίνωσή της με τίτλο «Στρατηγική για τις αερομεταφορές στην Ευρώπη» <sup>(2)</sup> η Επιτροπή επεσήμανε διάφορες ανάγκες των πολιτών και των επιχειρήσεων της ΕΕ, όπως η πρόσβαση σε υψηλής ποιότητας υπηρεσίες αερομεταφορών, και έκρινε ότι, εάν η αγορά δεν επιτυγχάνει μόνη αποδεκτό επίπεδο αεροπορικών γραμμών σε συγκεκριμένες περιοχές εντός της Ευρώπης, τα κράτη μέλη μπορούν να εξετάσουν το ενδεχόμενο των ΥΔΥ ως μέσο για να διασφαλιστεί η εξυπηρέτηση από και προς υποεξυπηρετούμενες περιοχές, δηλαδή να διασφαλιστεί η συνδεσιμότητα, εφόσον απαιτείται. Οι ΥΔΥ μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό θετικό ρόλο όσον αφορά τη συνδεσιμότητα, ορισμένες μελέτες μάλιστα δείχνουν ότι η συνδεσιμότητα είναι ζωτικής σημασίας για τις περιφέρειες της ΕΕ: αύξηση της τάξης του 10 % της συνδεσιμότητας, σύμφωνα με τις μετρήσεις σε αυτές τις μελέτες, τονώνει το ποσοστό αύξησης του (κατά κεφαλήν) ΑΕΠ 1 % με πρόσθετο 0,5 %, τον ρυθμό ανάπτυξης του ΑΕΠ κατά 1 % και οδηγεί σε συνολική αύξηση της παραγωγικότητας της εργασίας <sup>(3)</sup>. Η συνδεσιμότητα είναι κείρας σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη, την απασχόληση και την κοινωνική συνοχή.
- Σήμερα υπάρχουν στην ΕΕ 179 γραμμές με ΥΔΥ βάσει του κανονισμού αριθ. 1008/2008, όλες σε δεκατρία κράτη μέλη (Κροατία, Κύπρος, Τσεχική Δημοκρατία, Εσθονία, Φινλανδία, Γαλλία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Πορτογαλία, Ισπανία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο) <sup>(4)</sup>. Η Γαλλία έχει το μεγαλύτερο αριθμό (40) με περίπου 5,7 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως, δηλαδή κάθε πέμπτος επιβάτης εσωτερικών γραμμών ταξιδεύει με γραμμή ΥΔΥ. Στην Ιρλανδία το ποσοστό των ΥΔΥ στην εσωτερική κίνηση είναι περίπου 70 %. Στην πράξη, οι γραμμές με ΥΔΥ είναι κατά κύριο λόγο εσωτερικές γραμμές και μόνον επτά γραμμές συνδέουν αερολιμένες που βρίσκονται σε δύο διαφορετικά κράτη μέλη. 136 γραμμές ΥΔΥ επιδοτούνται από το Δημόσιο και το ποσό των επιδοτήσεων που δαπανάται ετησίως για την εκτέλεσή τους υπολογίζεται —με βάση τις πληροφορίες που διαθέτει η Επιτροπή— σε τουλάχιστον 300 εκατομμύρια ευρώ.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3.

<sup>(2)</sup> COM(2015) 598 final της 7.12.2015.

<sup>(3)</sup> InterVISTAS, 2015, Economic Impact of European Airports – A Critical Catalyst to Economic Growth· PwC, 2013, Econometric analysis to develop evidence on the links between aviation and the economy· IATA, 2007, Aviation Economic Benefits – Measuring the economic rate of return on investment in the aviation industry.

<sup>(4)</sup> Επίσης, ορισμένα άλλα κράτη μέλη έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον για την επιβολή ΥΔΥ. Για παράδειγμα, η Γερμανία είχε τρεις ΥΔΥ στο παρελθόν. Η Ουγγαρία επρόκειτο να επιβάλει ΥΔΥ, αλλά αμέσως πριν ένας αερομεταφορέας ανακοίνωσε την πρόθεσή του να αρχίσει την εκμετάλλευση της συγκεκριμένης διαδρομής. Επίσης, η Σλοβενία ήρθε σε επαφή με την Επιτροπή για να θέσει ερωτήσεις σχετικά με τις ΥΔΥ. Η Λετονία και η Μάλτα έχουν εκπροσώπους στην ομάδα ενδιαφερομένων ΥΔΥ του CIRCABC (κέντρο επικοινωνίας και ενημέρωσης για τις διοικητικές υπηρεσίες, τις επιχειρήσεις και τους πολίτες. Η πρόσβαση στην ομάδα ενδιαφερομένων επιτρέπεται στις αρμόδιες εθνικές αρχές). Σύνδεσμος για την ιστοσελίδα: <https://circabc.europa.eu>

4. Στον έλεγχο καταλληλότητας του κανονισμού αριθ. 1008/2008 που πραγματοποίησε η Επιτροπή για την περίοδο 2011-2013 διαπιστώθηκε ότι αρμόζουν για τον επιδιωκόμενο σκοπό οι κανόνες για τις ΥΔΥ που καθορίζονται στον εν λόγω κανονισμό, δηλαδή για την εξασφάλιση συνδεσιμότητας όταν η αγορά δεν παρέχει τη λύση. Τα ενδιαφερόμενα μέρη και τα κράτη μέλη συνέστησαν να ενισχυθεί η συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών και της Επιτροπής και να εξασφαλιστεί καλή διάρθρωση των κανόνων της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις με τους κανόνες του κανονισμού για τις ΥΔΥ, μεταξύ άλλων ενδεχομένως με την έκδοση κατευθυντήριων γραμμών<sup>(5)</sup>.
5. Ελήφθησαν μέτρα πρακτικής φύσεως μετά τις εν λόγω συστάσεις. Η Επιτροπή δημιούργησε ένα επικαιροποιημένο δίκτυο σημείων επαφής για τις ΥΔΥ· διοργάνωσε επίσης συνεδριάσεις της επιτροπής για την πρόσβαση στην αγορά<sup>(6)</sup> βάσει του κανονισμού αριθ. 1008/2008, στις οποίες οι υπηρεσίες της Επιτροπής προέβησαν σε ενοποιημένη παρουσίαση των ΥΔΥ και τα κράτη μέλη αντάλλαξαν τη δική τους πρακτική πείρα. Εκπονήθηκε ένα απλό ερωτηματολόγιο που επιτρέπει στις εθνικές αρχές να υποβάλουν τυχόν πρόθεσή τους να εισαγάγουν ΥΔΥ, το οποίο χρησιμοποιείται πλέον συστηματικά από τις εν λόγω αρχές. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής προειδοποιούν τα κράτη μέλη εκ των προτέρων, όταν διαπιστώνουν προβλήματα. Μια νέα βάση δεδομένων επιτρέπει στις υπηρεσίες της Επιτροπής να ανακτούν ενοποιημένα στοιχεία σχετικά με τις ΥΔΥ σε ολόκληρη την Ευρώπη.

## 2. Η ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

### 2.1. Το νομικό πλαίσιο

6. Οι όροι και οι απαιτήσεις για τις ΥΔΥ καθορίζονται στα άρθρα 16-18 του κανονισμού αριθ. 1008/2008 (βλέπε απόσπασμα στο παράρτημα II των κατευθυντήριων γραμμών). Το άρθρο 16 καθορίζει τις γενικές αρχές για τις ΥΔΥ. Περιέχει τα κριτήρια για την επιβολή ΥΔΥ και τις απαιτήσεις συνέχειας, τα κριτήρια αξιολόγησης για τα κράτη μέλη, τους κανόνες σχετικά με τη διαδικασία δημοσίευσης και την έναρξη των πτητικών λειτουργιών σε γραμμές ΥΔΥ, τους όρους και τη διαδικασία για τον περιορισμό της πρόσβασης σε μια γραμμή, καθώς και τη διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζεται σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Το άρθρο 17 καθορίζει τον τρόπο διεξαγωγής της πρόσκλησης υποβολής προσφορών. Περιλαμβάνει κανόνες για το περιεχόμενο της πρόσκλησης υποβολής προσφορών και της σχετικής σύμβασης, για τη διαδικασία δημοσίευσης και την πληροφόρηση που πρέπει να παρέχεται στους υποψηφίους, για τα κριτήρια επιλογής των προσφορών, για την αντιστάθμιση και τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται στην Επιτροπή στο τέλος της διαδικασίας υποβολής προσφορών. Τέλος, το άρθρο 18 περιέχει τους κανόνες εξέτασης και επανεξέτασης των αποφάσεων που λαμβάνονται δυνάμει των προηγούμενων άρθρων.

### 2.2. Ανάγκη διευκρίνισης των κανόνων

7. Το νομικό πλαίσιο της ΕΕ που έχει θεσπισθεί με τον κανονισμό αριθ. 1008/2008 εγγυάται τον ανοικτό χαρακτήρα, τη δημοσιότητα και τη διαφάνεια της διαδικασίας επιβολής ΥΔΥ. Η παρακολούθηση της ορθής εφαρμογής των κανόνων για τις ΥΔΥ είναι σημαντική, ώστε να αποφεύγεται κάθε πιθανή κατάχρηση του συστήματος λόγω δυσανάλογων περιορισμών του ανταγωνισμού ως προς τους επιδιωκόμενους κοινωνικούς και οικονομικούς στόχους. Στόχος της Επιτροπής είναι να παρέχει συμβουλές και να αντιμετωπίζονται όσο το δυνατόν περισσότερο θέματα πριν από τη δημοσίευση της ενημερωτικής ανακοίνωσης σχετικά με τις ΥΔΥ.
8. Εν προκειμένω, κρίνεται σκόπιμο να γνωστοποιούνται ευρέως οι αξιολογήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί στο παρελθόν για μεμονωμένες περιπτώσεις, οι οποίες μέχρι τώρα ήταν συνήθως γνωστές μόνο στο οικείο κράτος μέλος και στην Επιτροπή.
9. Ένας άλλος λόγος για την έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών είναι η μέχρι σήμερα έλλειψη νομολογίας του Δικαστηρίου για τις ΥΔΥ που έχουν καθιερωθεί με τον κανονισμό αριθ. 1008/2008.
10. Σε συνεδρίαση της Συμβουλευτικής Επιτροπής με εθνικούς εμπειρογνώμονες που πραγματοποιήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2015<sup>(7)</sup> για την εφαρμογή της νομοθεσίας σχετικά με την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, οι υπηρεσίες της Επιτροπής ανέφεραν τη δυνατότητα έκδοσης κατευθυντήριων γραμμών για τις ΥΔΥ. Τα κράτη μέλη αποδέχθηκαν την ιδέα και συμφώνησαν ότι οι εν λόγω κατευθύνσεις θα προσέφεραν διαφάνεια, συνοχή και σαφήνεια για τις αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ, τα κράτη μέλη και τις περιφερειακές αρχές και διοικήσεις. Η θέση αυτή ανταποκρινόταν στις απόψεις που είχαν εκφραστεί προηγουμένως κατά τις διμερείς ανταλλαγές απόψεων με τις εθνικές και τις τοπικές αρχές. Συνεπώς, στην ανακοίνωσή της σχετικά με τη στρατηγική για τις αερομεταφορές, η Επιτροπή δεσμεύτηκε να δημοσιεύσει κατευθυντήριες γραμμές που θα διευκρινίζουν τον τρόπο με τον οποίο οι υπηρεσίες της Επιτροπής ερμηνεύουν και εφαρμόζουν τους κανόνες και τις διαδικασίες που διέπουν τις ΥΔΥ που προβλέπονται στον κανονισμό αριθ. 1008/2008. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές αποτελούν επακόλουθο της εν λόγω δέσμευσης. Ως προπαρασκευαστική ενέργεια για τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, διοργανώθηκε άτυπη διαβούλευση το καλοκαίρι του 2016 με σκοπό τη συγκέντρωση απόψεων από τους κύριους ενδιαφερόμενους.

<sup>(5)</sup> Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής SWD(2013) 208 final, 6.6.2013, σημείο 5.1.1.3 [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal\\_market/fitness\\_check\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/fitness_check_en.htm)

<sup>(6)</sup> Συμβουλευτική επιτροπή για την εφαρμογή της νομοθεσίας σχετικά με την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών.

<sup>(7)</sup> <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3118>

11. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές σκοπό έχουν να εξηγηθεί πώς ερμηνεύει η Επιτροπή τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται στον κανονισμό και να περιγραφούν οι εφαρμοστέες διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται. Επιπλέον, σε ολόκληρο το κείμενο δίδονται απαντήσεις στις συχνότερες ερωτήσεις στις οποίες δεν απαντά ρητά ο κανονισμός. Είναι σαφές ότι από τα διάφορα κράτη μέλη ορισμένα είναι πολύ εξοικειωμένα με τους κανόνες και την εφαρμογή τους, ενώ άλλα έχουν μόνο πολύ περιορισμένη ή μηδενική πείρα στην εφαρμογή των κανόνων για τις ΥΔΥ. Η αποσαφήνιση των κανόνων και της ερμηνείας τους αναμένεται, ιδίως για τα κράτη μέλη που χρησιμοποιούν τις ΥΔΥ για πρώτη φορά, ότι θα διευκολύνει τη συμμόρφωσή τους με τους εφαρμοστέους κανόνες.
12. Πέραν της πείρας που έχει αποκτήσει η Επιτροπή από την εφαρμογή των κανόνων για τις ΥΔΥ όπως προβλέπονται στον κανονισμό, στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές λαμβάνονται υπόψη οι κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων που προβλέπονται στο δίκαιο της ΕΕ (ιδίως τα άρθρα 107-109 της ΣΛΕΕ) <sup>(8)</sup>. Μολονότι η Επιτροπή λαμβάνει πολλά ερωτήματα σχετικά με τις ΥΔΥ εν γένει, σχεδόν σε καθημερινή βάση και κυρίως από τα κράτη μέλη, ο αριθμός επίσημων καταγγελιών — που κατατέθηκαν από αεροπορικές εταιρείες και αερολιμένες — υπήρξε πολύ περιορισμένος. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές αποσκοπούν στην επίλυση θεμάτων που εγείρουν περισσότερο οι εθνικές αρχές, οι αεροπορικές εταιρείες και οι αερολιμένες. Πρόθεση δεν είναι να καλυφθούν με διεξοδικό τρόπο όλες οι διατάξεις.
13. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές παρέχουν ενδείξεις σχετικές με τις περισσότερες περιπτώσεις, πρέπει όμως να τονισθεί ότι κάθε περίπτωση πρέπει να αξιολογείται με βάση τα δικά της χαρακτηριστικά και με βάση όλες τις συγκεκριμένες συνθήκες.
14. Σε κάθε περίπτωση, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές δεν έχουν ως στόχο τη δημιουργία νέων νομικών υποχρεώσεων και νοούνται με την επιφύλαξη της ερμηνείας που θα δώσει ενδεχομένως στο μέλλον το Δικαστήριο όσον αφορά τις ΥΔΥ.

### 3. Η ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΩΝ ΥΔΥ

#### 3.1. Γενικές αρχές

15. Όπως προκύπτει από το άρθρο 16 παράγραφοι 1 και 4 του κανονισμού αριθ. 1008/2008 τα κράτη μέλη πρέπει να ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την πρόθεσή τους να επιβάλουν ΥΔΥ. Η δημοσίευση ενημερωτικής ανακοίνωσης δεν προσφέρει ασφάλεια δικαίου για την εκάστοτε έκβαση· σκοπός της είναι η ενημέρωση της αγοράς σχετικά με τις προθέσεις του κράτους μέλους όσον αφορά νέα ΥΔΥ <sup>(9)</sup>. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής έχουν συντάξει ερωτηματολόγιο για την κοινοποίηση και την περιγραφή της ΥΔΥ, το οποίο καλύπτει επίσης τα σημαντικότερα θέματα βάσει τόσο του κανονισμού αριθ. 1008/2008 όσο και των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της αξιολόγησης κάθε ΥΔΥ (βλέπε παράρτημα Ι) <sup>(10)</sup>. Μολονότι η Επιτροπή δεν λαμβάνει επίσημη απόφαση γι' αυτήν καθαυτή μια ΥΔΥ, είναι πάντοτε πολύ σημαντικό να διευκρινίζονται θέματα που ενδέχεται να προκύψουν πριν η ΥΔΥ τεθεί σε εφαρμογή ή τροποποιηθεί και δημιουργηθούν προβλήματα στο μέλλον. Η Επιτροπή συνιστά στα κράτη μέλη να έρχονται σε επαφή με τις υπηρεσίες της το ενωρίτερο δυνατό όταν αρχίσουν να εξετάζουν το ενδεχόμενο επιβολής νέας ΥΔΥ ή τροποποίησης υφιστάμενης ΥΔΥ. Κατά τον τρόπο αυτόν εξασφαλίζεται ότι οι υπηρεσίες της Επιτροπής είναι ενήμερες για τα σχέδια και μπορούν να προσφέρουν τη συνδρομή τους εξαρχής και, ως εκ τούτου, να καταστήσουν ομαλότερη την όλη διαδικασία.
16. Μια σημαντική ιδιαιτερότητα των ΥΔΥ στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών είναι η σαφής διάκριση μεταξύ του καθεστώς ΥΔΥ που καθορίζει τους όρους εκμετάλλευσης συγκεκριμένης γραμμής και της σύμβασης που παρέχει αποκλειστικό δικαίωμα (με ή χωρίς αντιστάθμιση) σε φορέα εκμετάλλευσης. Η επιβολή ΥΔΥ στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών δεν συνεπάγεται κατ' ανάγκη και αυτομάτως το δικαίωμα για το οικείο κράτος μέλος να περιορίσει σε έναν φορέα εκμετάλλευσης την πρόσβαση σε αεροπορική γραμμή ή να χορηγήσει αντιστάθμιση για την εκπλήρωση των ΥΔΥ («περιορισμένη ΥΔΥ» όπως αποκαλείται). Αν αερομεταφορέας αποδείξει τη βούλησή του να εκμεταλλευτεί τη γραμμή χωρίς αποκλειστικότητα και αντιστάθμιση, η πρόσβαση στη γραμμή πρέπει να παραμείνει ελεύθερη σε οποιονδήποτε αερομεταφορέα που τηρεί τους όρους της ΥΔΥ («ανοικτή ΥΔΥ» όπως αποκαλείται).

<sup>(8)</sup> Οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, τόσο από άποψη ουσίας όσο και διαδικασίας, εξακολουθούν να ισχύουν για τις γραμμές ΥΔΥ. Η διαδικασία ΥΔΥ βάσει του κανονισμού δεν υποκαθιστά τη διαδικασία κρατικών ενισχύσεων.

<sup>(9)</sup> Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει περισσότερες πληροφορίες ανά πάσα στιγμή πριν ή μετά τη δημοσίευση, είτε κατόπιν αίτησης κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία (π.χ. μετά από καταγγελία).

<sup>(10)</sup> Όπως αναφέρεται στο ερωτηματολόγιο, οι κανόνες σχετικά με τις κοινοποιήσεις κρατικών ενισχύσεων εφαρμόζονται πλήρως στην αντιστάθμιση που καταβάλλεται βάσει ΥΔΥ. Ανάλογα με την περίπτωση, η κρατική ενίσχυση πρέπει να κοινοποιείται εφόσον είναι γνωστό το ύψος της αντιστάθμισης, δηλαδή έχει καθορισθεί στην απόφαση και/ή στη σύμβαση ανάθεσης. Τα κράτη μέλη έχουν επίσης τη δυνατότητα να κοινοποιούν εκ των προτέρων στην Επιτροπή την αντιστάθμιση ΥΔΥ. Η εκ των προτέρων κοινοποίηση είναι χρήσιμο άτυπο στάδιο πριν την επίσημη κοινοποίηση, καθώς οι υπηρεσίες της Επιτροπής μπορούν να δώσουν ανεπίσημη ενημέρωση και καθοδήγηση στα κράτη μέλη. Εναπόκειται στο κράτος μέλος να ζητήσει εκ των προτέρων καθοδήγηση από την Επιτροπή, εφόσον το κρίνει αναγκαίο.

17. Με βάση τον κανονισμό οι ΥΔΥ επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται ιδίως για να εξασφαλιστεί η πρόσβαση σε απομακρυσμένες και απομονωμένες περιοχές ή υπό ορισμένες όρους, όταν οι δυνάμεις της αγοράς δεν επιτρέπουν από μόνες τους την ελάχιστη παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών με την τήρηση ορισμένων προτύπων.
18. Επειδή οι ΥΔΥ αποτελούν εξαίρεση από τη γενική αρχή της ελεύθερης παροχής αεροπορικών μεταφορών<sup>(11)</sup>, υπόκεινται σε αυστηρές απαιτήσεις και περιορισμούς. Οι ΥΔΥ πρέπει να διέπονται από τις αρχές της διαφάνειας, της αποφυγής διακρίσεων και της αναλογικότητας: συγκεκριμένα, δεν επιτρέπεται η εισαγωγή διακρίσεων με βάση την εθνικότητα ή την ταυτότητα του αερομεταφορέα και δεν μπορούν να υπερβαίνουν τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων πολιτικής<sup>(12)</sup>.

### 3.2. Επιλέξιμα δρομολόγια και γραμμές

#### 3.2.1. Είδος δρομολογίων

19. Οι ΥΔΥ επιτρέπεται να επιβάλλονται μόνο σε τακτικές αεροπορικές γραμμές<sup>(13)</sup>. Οι ΥΔΥ δεν αφορούν τις έκτακτες γραμμές. Όταν αερομεταφορέας προσφέρει μόνον πωλήσεις θέσεων<sup>(14)</sup> σε γραμμή σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ΥΔΥ που έχει επιβληθεί για τη συγκεκριμένη γραμμή, η εν λόγω αεροπορική γραμμή θεωρείται και αυτή τακτική αεροπορική γραμμή<sup>(15)</sup>.

#### 3.2.2. Είδος γραμμών

20. Ο κανονισμός αριθ. 1008/2008 επιτρέπει την επιβολή ΥΔΥ σε δύο είδη γραμμών<sup>(16)</sup>:

α) Γραμμές προς αερολιμένα που εξυπηρετεί περιφερειακή ή αναπτυσσόμενη περιοχή

Περιφερειακή περιοχή είναι συνήθως μια απομακρυσμένη περιοχή ή μια περιοχή προσβάσιμη με δυσκολία από την πρωτεύουσα και άλλες μεγάλες πόλεις στο κράτος μέλος. Η απομακρυσμένη και η απομονωμένη θέση της περιοχής αξιολογείται με βάση το έδαφος του κράτους μέλους, τα διοικητικά, τα επιχειρηματικά, τα εκπαιδευτικά και τα ιατρικά κέντρα του, αλλά επίσης με βάση το έδαφος και τα αντίστοιχα κέντρα άλλων κρατών μελών με το οποίο είναι όμορο. Μια περιοχή ανάπτυξης παρουσιάζει οικονομική υστέρηση<sup>(17)</sup>, σύμφωνα παραδείγματος χάρι με τη μέτρηση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ ή του ποσοστού ανεργίας.

β) Γραμμές χαμηλής κίνησης προς αερολιμένα

Ο κανονισμός δεν καθορίζει ποσοτικό κριτήριο για την αξιολόγηση της «χαμηλής κίνησης» μιας γραμμής, λόγω των διαφορετικών καταστάσεων που ενδέχεται να επικρατούν σε διαφορετικά κράτη μέλη. Ωστόσο, με βάση την πείρα της Επιτροπής από μεγάλο αριθμό υποθέσεων ΥΔΥ, φαίνεται ορθό να λεχθεί ότι μια γραμμή με κίνηση άνω των 100 000 επιβατών ετησίως δεν μπορεί κανονικά να θεωρηθεί ως γραμμή χαμηλής κίνησης υπό την έννοια του κανονισμού<sup>(18)</sup>.

21. Ο κανονισμός αριθ. 1008/2008 δεν περιορίζει τις ΥΔΥ σε γραμμές εντός ενός και του αυτού κράτους μέλους. Μπορούν κάλλιστα να εφαρμόζονται σε κάθε ενδοενωσιακή γραμμή που πληροί τους όρους του κανονισμού. Γραμμές με ΥΔΥ προς τρίτες χώρες δεν καλύπτονται από τον κανονισμό, διότι το πεδίο εφαρμογής του περιορίζεται στις ενδοενωσιακές αεροπορικές γραμμές<sup>(19)</sup>.

<sup>(11)</sup> Όπως ορίζεται στο άρθρο 15 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(12)</sup> Βλέπε άρθρο 16 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(13)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(14)</sup> Άρθρο 2 παράγραφος 15: «“πωλήσεις θέσεων αποκλειστικά”, η πώληση θέσεων, χωρίς οποιαδήποτε άλλη συνδυαζόμενη υπηρεσία, όπως είναι η παροχή καταλύματος, απευθείας στο κοινό από τον αερομεταφορέα ή εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπό του ή ναυλωτή».

<sup>(15)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 7 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(16)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(17)</sup> Παραδείγματος χάρι, οι λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές στο πλαίσιο της περιφερειακής πολιτικής της ΕΕ (στις οποίες το ΑΕΠ ανά κάτοικο είναι χαμηλότερο του 75 % του μέσου όρου της ΕΕ) κανονικά πληρούν αυτόν τον όρο. Επίσης, επειδή ενδέχεται να διαφέρει σημαντικά η κατάσταση των περιοχών που ανήκουν στο ίδιο κράτος μέλος, ο χαρακτηρισμός ως περιοχή ανάπτυξης μπορεί επίσης να βασίζεται στη σύγκριση με το εθνικό ΑΕΠ ή το επίπεδο ανεργίας του οικείου κράτους μέλους.

<sup>(18)</sup> Αυτό δεν συνεπάγεται, πάντως, ότι κάθε γραμμή με λιγότερους από 100 000 επιβάτες ετησίως είναι κατ' ανάγκη γραμμή χαμηλής κίνησης. Σε γενικές γραμμές, όσο υψηλότερος είναι ο αριθμός των επιβατών σε συγκεκριμένη γραμμή τόσο πιο δύσκολο είναι να υποστηριχθεί ότι η εν λόγω γραμμή θα ήταν επιλέξιμη για ΥΔΥ, δηλαδή ότι χωρίς ΥΔΥ κανένας αερομεταφορέας δεν θα αναλάμβανε να τηρήσει ορισμένα πρότυπα όπως ορίζει το άρθρο 16 παράγραφος 1 με βάση μόνον το εμπορικό του συμφέρον.

<sup>(19)</sup> Βλέπε άρθρο 1 παράγραφος 1 και άρθρο 15 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 1008/2008. Ωστόσο, ο κανονισμός δεν εμποδίζει καταρχήν τα κράτη μέλη να συμφωνούν σε παρόμοιες ρυθμίσεις με τρίτες χώρες βάσει διμερών ή πολυμερών συμφωνιών, υποκείμενων ιδίως στο εφαρμοστέο δίκαιο περί ανταγωνισμού της ΕΕ. Παραδείγματος χάρι, ένα κράτος μέλος έχει συνάψει μνημόνια συνεννόησης με τρίτες χώρες, για να επιτραπούν οι πτήσεις μεταξύ των δύο εδαφών υπό όρους παρόμοιους εκείνων των γραμμών ΥΔΥ εντός της ΕΕ. Ο διαγωνισμός πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της Ένωσης για τις δημόσιες προσκλήσεις υποβολής προσφορών.

22. Από το άρθρο 16 παράγραφος 1 του κανονισμού προκύπτει ότι η γραμμή με ΥΔΥ πρέπει πάντοτε να καθορίζεται από έναν αερολιμένα προς άλλον, και όχι από μια πόλη προς άλλη ή από μια περιοχή προς άλλη. Η επιλογή του αερολιμένα για τον σκοπό ΥΔΥ πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένη. Περαιτέρω συνδεσιμότητα — δηλαδή οι προορισμοί και οι συχνότητες πτήσεων που προσφέρουν οι αερολιμένες προορισμού — είναι ένα στοιχείο της εν λόγω αξιολόγησης, αλλά δεν μπορεί να αποτελεί τη μόνη αιτιολογία για την επιλογή κάποιου αερολιμένα αντί άλλου. Ειδικότερα, εάν η δημόσια αρχή θεωρήσει ότι πολλοί αερολιμένες προορισμού εξυπηρετούν εξίσου τις ανάγκες μιας περιοχής, θα μπορούσε να επιβάλει ΥΔΥ από αερολιμένα στην περιοχή αυτή προς διάφορους αερολιμένες προορισμούς, επιβάλλοντας ως εκ τούτου ΥΔΥ για τις εν λόγω χωριστές γραμμές. Εάν αερομεταφορέας αρχίσει την εκμετάλλευση μιας από αυτές τις γραμμές ή εάν επιλεγεί ένας αερομεταφορέας για μία γραμμή μετά από δημόσια πρόσκληση υποβολής προσφορών που περιλαμβάνει όλες αυτές τις γραμμές, οι υπόλοιπες ΥΔΥ πρέπει στη συνέχεια να καταργηθούν, ώστε η αγορά να μην παραμείνει αδικαιολόγητα κλειστή<sup>(20)</sup>. Αν και αυτή η περίπτωση δεν προβλέπεται ρητά στο άρθρο 16 παράγραφος 1, δεν αντίκειται στο γράμμα της διάταξης και είναι, επίσης, σύμφωνη με τους στόχους της διάταξης. Για να αποφευχθούν η άνηση μεταχείριση και οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, είναι σημαντικό πάντως να είναι εξαρχής διαφανείς οι προθέσεις των αρμοδίων αρχών, ιδίως με την κοινοποίηση που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 4 του κανονισμού.
23. Ο καθορισμός ΥΔΥ σε γραμμές από μια περιοχή προς/από διάφορους αερολιμένες που εξυπηρετούν την ίδια πόλη κατά κανόνα είναι δυσανάλογος προς τους επιδιωκόμενους στόχους εξασφάλισης της κινητικότητας και της εδαφικής συνοχής. Το αποτέλεσμα του μέτρου θα ήταν να εξαιρεθούν οι περιστασιακοί αερομεταφορείς, επειδή δεν θα μπορούσαν να εκτελούν πτήσεις από τη συγκεκριμένη περιοχή σε οποιονδήποτε από τους αερολιμένες της πόλης προορισμού και, ως εκ τούτου, το μέτρο θα συνέβαλε στο οριστικό κλείσιμο της αγοράς για φορείς εκμετάλλευσης σε ανταγωνιστικές γραμμές. Συνεπώς, άλλοι αερολιμένες από εκείνον που επελέγη αλλά εξυπηρετεί την ίδια πόλη δεν πρέπει καταρχήν να θίγονται από τις ΥΔΥ.
24. Οι ΥΔΥ επιτρέπεται εν γένει να εφαρμόζονται σε γραμμές με μία ή περισσότερες ενδιάμεσες στάσεις<sup>(21)</sup>. Ωστόσο, η αξιολόγηση της επάρκειας των αναγκών σε ΥΔΥ πρέπει να γίνεται για κάθε τμήμα πτήσης χωριστά. Οι ΥΔΥ δεν πρέπει να εφαρμόζονται σε τμήματα πτήσης για τα οποία δεν αρμόζουν. Παραδείγματος χάρι, αν μια ΥΔΥ επιβάλλεται στη γραμμή Α προς Γ με ενδιάμεση στάση στο Β, τότε η επιλεξιμότητα των γραμμών Α-Γ, Α-Β και Β-Γ πρέπει να αξιολογείται χωριστά. Αν, για παράδειγμα, το τμήμα Β-Γ δεν πληροί τις προϋποθέσεις επιβολής αυτοδύναμης ΥΔΥ, δεν πρέπει να ισχύουν υποχρεώσεις ΥΔΥ για τους αερομεταφορείς που μεταφέρουν επιβάτες και/ή φορτίο στο συγκεκριμένο τμήμα. Τυχόν υποχρεώσεις για τη γραμμή Α-Γ δεν πρέπει να παρεμποδίζουν την ελεύθερη παροχή αεροπορικών υπηρεσιών στο τμήμα Β-Γ.
- 3.2.3. Ο ζωτικός χαρακτήρας της γραμμής
25. Οι ΥΔΥ επιτρέπεται να επιβάλλονται μόνο σε γραμμές που «θεωρούνται ζωτικής σημασίας για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιφέρειας την οποία εξυπηρετεί ο αερολιμένας»<sup>(22)</sup>. Αυτό αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για οποιοδήποτε από τα προαναφερθέντα είδη γραμμών και πρέπει να διενεργείται αξιολόγηση λαμβανομένων πάντοτε υπόψη των ειδικών περιστάσεων της περίπτωσης. Τα κράτη μέλη διαθέτουν ορισμένο περιθώριο διακριτικής ευχέρειας όταν αξιολογούν τον ζωτικό χαρακτήρα μιας γραμμής. Ωστόσο, η εν λόγω διακριτική ευχέρεια πρέπει να ασκείται βάσει αντικειμενικών παραγόντων όσον αφορά τις ανάγκες συνδεσιμότητας σύμφωνα με τον κανονισμό, καθώς και σύμφωνα με το δίκαιο της ΕΕ γενικότερα.
26. Απαραίτητη γραμμή για μια περιοχή, όπως ένα μικρό νησί ή μια απομακρυσμένη περιοχή, έχει σαφώς αυτό τον ζωτικό χαρακτήρα. Ωστόσο, οι αεροπορικές γραμμές που συνδέουν μικρές και μεσαίες πόλεις με σημαντικά οικονομικά ή διοικητικά κέντρα θα μπορούσαν να θεωρηθούν επίσης ζωτικής σημασίας για την οικονομική και την κοινωνική ανάπτυξη των εν λόγω περιοχών υπό ορισμένες συνθήκες. Παραδείγματος χάρι, επιβλήθηκε καθεστώς ΥΔΥ στη γραμμή που συνδέει την πρωτεύουσα μιας νήσου κράτους μέλους με τις Βρυξέλλες, ως πόλη όπου έχουν τα γραφεία τους διάφορα όργανα και οργανισμοί της ΕΕ.
27. Ωστόσο, το άρθρο 16 παράγραφος 1 του κανονισμού θέτει όρια στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών. Παραδείγματος χάρι, ενώ οι ΥΔΥ μπορούν να προορίζονται για την άρση των εμποδίων στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη περιφερειών ή πόλεων, δεν μπορούν να εισάγονται με στόχο να προωθηθεί, άμεσα ή έμμεσα, ή να υποστηριχθεί συγκεκριμένος αερομεταφορέας ή να αναπτυχθεί κάποιος αερολιμένας.

<sup>(20)</sup> Αυτό σημαίνει ότι οι ανταγωνιστές μπορούν να προσφέρουν αεροπορικά δρομολόγια στις άλλες γραμμές. Στην περίπτωση αυτή, εάν οι ανταγωνιστικές αεροπορικές γραμμές ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της ΥΔΥ, η ΥΔΥ πρέπει να ανακληθεί. Εάν οι ανταγωνιζόμενες αεροπορικές γραμμές πληρούν μόνο εν μέρει τις απαιτήσεις αυτές, τότε οι απαιτήσεις πρέπει να αναπροσαρμοστούν. Παραδείγματος χάρι, το Ηνωμένο Βασίλειο επέβαλε το 2014 ΥΔΥ σε έξι γραμμές (Dundee προς έξι αερολιμένες του Λονδίνου). Η επιλεγείσα προσφορά ήταν για τη γραμμή Dundee-London Stansted και συνεπώς οι άλλες πέντε ΥΔΥ καταργήθηκαν.

<sup>(21)</sup> Η δυνατότητα των ενδιάμεσων στάσεων πρέπει να επισημαίνεται στην ΥΔΥ και στη συγγραφή υποχρεώσεων.

<sup>(22)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 1008/2008. Ως «αερολιμένας» νοείται εν προκειμένω ο αερολιμένας που εξυπηρετεί περιφερειακή περιοχή ή περιοχή ανάπτυξης στο έδαφος κράτους μέλους.

### 3.2.4. Η ομαδοποίηση γραμμών

28. Τα κράτη μέλη δεν μπορούν να εξαρτούν την πρόσβαση σε συγκεκριμένη γραμμή από την εξυπηρέτηση με άλλες γραμμές. Η ομαδοποίηση αυτή θα ήταν ασυμβίβαστη με τον κανονισμό αριθ. 1008/2008 <sup>(23)</sup>. Τα κριτήρια επιλεξιμότητας και επάρκειας που προβλέπονται στο άρθρο 16 παράγραφος 1, 2 και 3 του κανονισμού αφορούν «γραμμή», με την οποία δεν μπορεί να εξομοιωθεί η ομαδοποίηση γραμμών. Πρέπει συνεπώς καθένα από τα κριτήρια αυτά να αξιολογείται χωριστά για κάθε μεμονωμένη γραμμή. Η εξομοίωση της ομαδοποίησης γραμμών με μία και μόνη γραμμή θα μπορούσε να θεωρηθεί υπερβολικός περιορισμός στην πρόσβαση στις γραμμές, διότι πιθανότατα μόνον οι αερομεταφορείς με περιφερειακές βάσεις είναι σε θέση να προσφέρουν δρομολόγια σε όλες αυτές τις γραμμές.
29. Αυτή η απαγόρευση της ομαδοποίησης γραμμών κατά τη φάση επιβολής ΥΔΥ δεν πρέπει να συγχέεται με τη δυνατότητα υποβολής προσφορών για το δικαίωμα πρόσβασης σε ομάδα γραμμών που προβλέπεται στο άρθρο 16 παράγραφος 10 του κανονισμού. Η δυνατότητα αυτή εξηγείται περαιτέρω στην παράγραφο 6.6 των κατευθυντήριων γραμμών· ισχύει μόνο για τις γραμμές για τις οποίες κανένας αερομεταφορέας δεν έχει αρχίσει ή δεν πρόκειται να αρχίσει την εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών σύμφωνα με τις ΥΔΥ.

### 3.2.5. Σύνδεση με τον κανονισμό για τις χρονοθυρίδες

30. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots/χρονοθυρίδες) στους κοινοτικούς αερολιμένες <sup>(24)</sup> (εφεξής «κανονισμός 95/93») επιτρέπει την κράτηση χρονοθυρίδων για ΥΔΥ. Στο άρθρο 9 παράγραφος 1 ορίζει ότι «ένα κράτος μέλος μπορεί να κρατήσει στο συντονισμένο αερολιμένα τους χρόνους χρήσης που απαιτούνται για τις πτήσεις στο εν λόγω δρομολόγιο. Εάν οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που έχουν κρατηθεί για το δρομολόγιο δεν χρησιμοποιηθούν, τότε διατίθενται σε οιοδήποτε άλλο αερομεταφορέα επιθυμεί να εκτελεί το δρομολόγιο σύμφωνα με τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας -- --. Εάν κανείς άλλος αερομεταφορέας δεν ενδιαφέρεται να εκτελεί το δρομολόγιο και το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δεν προβεί σε προκήρυξη υποβολής προσφορών [βάσει του άρθρου 16 παράγραφος 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008]- -, οι χρόνοι χρήσης είτε διατίθενται σε κάποιο άλλο δρομολόγιο με υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας είτε επιστρέφονται στο κοινό σύστημα.» Οι υποχρεώσεις αυτές καθορίζονται το αργότερο κατά τη χρονική στιγμή που ορίζεται στο άρθρο 16 παράγραφος 11 του κανονισμού αριθ. 1008/2008, σύμφωνα με το οποίο μια ΥΔΥ θεωρείται ότι έχει λήξει, εφόσον δεν εκτελεσθεί τακτική αεροπορική γραμμή που υπόκειται στη συγκεκριμένη υποχρέωση για περίοδο δώδεκα μηνών. Η κράτηση χρονοθυρίδων για την ίδια γραμμή θα απαιτούσε τότε την επιβολή νέας ΥΔΥ.
31. Το άρθρο 9 παράγραφος 2 του κανονισμού 95/93 διευκρινίζει ότι η διαδικασία υποβολής προσφορών για ΥΔΥ πρέπει να εφαρμόζεται «εφόσον περισσότεροι του ενός αερομεταφορείς επιθυμούν να εκτελούν το δρομολόγιο και δεν έχουν μπορέσει να λάβουν διαθέσιμους χρόνους χρήσης εντός μιας ώρας πριν ή μετά τους χρόνους που ζήτησαν από το συντονιστή».
32. Οι διατάξεις του κανονισμού αριθ. 1008/2008 σχετικά με τις ΥΔΥ δεν θίγουν την κατανομή των αρμοδιοτήτων μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά την εφαρμογή του άρθρου 9 του κανονισμού αριθ. 95/93 <sup>(25)</sup>.
33. Η εν λόγω κράτηση χρονοθυρίδων γίνεται με την επιφύλαξη των ιστορικών δικαιωμάτων που χορηγούνται βάσει του κανονισμού αριθ. 95/93. Η κράτηση είναι, επομένως, δυνατή μόνο από το κοινό σύστημα εκμετάλλευσης μη καταναμημένων χρονοθυρίδων που προβλέπεται στο άρθρο 10 του κανονισμού αριθ. 95/93, το οποίο περιλαμβάνει τις χρονοθυρίδες που επιστράφηκαν σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού.
34. Πρέπει να τονιστεί ότι δεν πρέπει να κρατούνται χρονοθυρίδες για σκοπούς άλλους από την ΥΔΥ. Το θέμα αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό στην περίπτωση των ενδιάμεσων στάσεων. Παραδείγματος χάρη, σε μια γραμμή Α-Β-Γ στην οποία οι στάσεις Β και Γ είναι σε αερολιμένες με κορεσμό χρονοθυρίδων η κράτηση χρονοθυρίδων θα μπορούσε να είναι δυνατή μόνο για τις πτήσεις μεταξύ Β και Γ αν το τμήμα αυτό αποτελεί το αντικείμενο ΥΔΥ. Ιδίως, μια ΥΔΥ που αφορά τη γραμμή μεταξύ Α και Γ (δηλαδή τη μεταφορά μεταξύ των δύο αυτών σημείων) αυτή καθαυτή δεν δικαιολογεί την κράτηση χρονοθυρίδων στο σημείο Β.
35. Επομένως, σε γραμμές με ΥΔΥ με κράτηση χρονοθυρίδων:
- (1) πρέπει να αποφεύγονται οι ενδιάμεσες στάσεις στους αερολιμένες που παρουσιάζουν συμφόρηση, αν είναι δυνατόν·
  - (2) δεν πρέπει να γίνεται αλλαγή αεροσκάφους στις ενδιάμεσες στάσεις, εκτός εάν το δεύτερο τμήμα (Β-Γ) είναι επιλέξιμο για ΥΔΥ με (άλλο) τύπο αεροσκάφους που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί. Ειδικά, οι χρονοθυρίδες θα μπορούσαν να κρατούνται για μεγάλα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται υπέρνω και πέραν όσων δικαιολογούνται από την ΥΔΥ.

<sup>(23)</sup> Αυτό σημαίνει ότι η δημιουργία των λεγόμενων «μεγάλων ΥΔΥ» που καλύπτουν όλες ή τις περισσότερες γραμμές από συγκεκριμένο αερολιμένα δεν είναι συμβίβαστη με τον κανονισμό αριθ. 1008/2008.

<sup>(24)</sup> 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).

<sup>(25)</sup> Αυτό σημαίνει ότι ένα κράτος μέλος μπορεί να κρατήσει χρονοθυρίδες μόνον στο έδαφός του και όχι στο έδαφος άλλου κράτους μέλους στην περίπτωση ΥΔΥ μεταξύ δύο κρατών μελών.

### 3.3. Αναγκαιότητα και επάρκεια των υποχρεώσεων

36. Η αναγκαιότητα και η επάρκεια των προβλεπόμενων ΥΔΥ πρέπει να προσδιορίζονται με βάση τα τέσσερα κριτήρια <sup>(26)</sup> που εξετάζονται στις επόμενες παραγράφους. Μολονότι η Επιτροπή δεν έχει την αρμοδιότητα να απαιτεί από κράτος μέλος να επιβάλει συγκεκριμένες ΥΔΥ για κάποια γραμμή, αξιολογεί τα κριτήρια βάσει των οποίων επιβάλλεται η (προβλεπόμενη) ΥΔΥ, ώστε να ελεγχθεί εάν η ΥΔΥ καθορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό. Όταν χρειάζεται, οι υπηρεσίες της Επιτροπής έρχονται σε επαφή με το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος και ζητούν διευκρινίσεις. Η πείρα δείχνει ότι οι γραμμές με ΥΔΥ σε νησιά μπορεί στις περισσότερες περιπτώσεις να είναι αναγκαίες και δικαιολογημένες, όταν δεν υπάρχει αρκετή τουριστική ζήτηση για να υποστηριχθεί η εμπορική εκμετάλλευση πτήσεων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Τέτοιες γραμμές υπάρχουν, επί παραδείγματι, στην Εσθονία, την Ιρλανδία, την Ελλάδα, την Ιταλία, την Πορτογαλία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Σε λιγότερο πυκνοκατοικημένα κράτη μέλη όπως η Φινλανδία και η Σουηδία, εφόσον οι αποστάσεις μεταξύ των περιοχών είναι ιδιαίτερα μεγάλες και δεν υπάρχουν άλλες λύσεις μεταφοράς, οι γραμμές μπορούν εν γένει να είναι επίσης επιλέξιμες για τη χρήση των ΥΔΥ.

#### 3.3.1. Αναλογικότητα προς τις ανάγκες οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης <sup>(27)</sup>

37. Το κριτήριο αυτό αποτελεί άμεση έκφραση της γενικής αρχής της αναλογικότητας. Συνδέεται στενά με τη διάταξη του άρθρου 16 παράγραφος 1, σύμφωνα με το οποίο επιτρέπεται να επιβάλλονται ΥΔΥ μόνο σε γραμμές που είναι ζωτικής σημασίας για την οικονομική και την κοινωνική ανάπτυξη της περιοχής που εξυπηρετεί ο αερολιμένας <sup>(28)</sup>. Όπως προκύπτει από το άρθρο 16 παράγραφος 3 στοιχείο α), οι ίδιες οι υποχρεώσεις πρέπει να είναι ανάλογες των αναγκών οικονομικής ανάπτυξης της συγκεκριμένης περιοχής. Οι ΥΔΥ δεν μπορούν να επιβάλλουν περιορισμούς στην προσφορά αεροπορικών γραμμών που υπερβαίνουν τα αναγκαία για την κάλυψη των εν λόγω αναγκών.

#### 3.3.2. Ανεπάρκεια άλλων τρόπων μεταφοράς <sup>(29)</sup>

38. ΥΔΥ πρέπει να επιβάλλονται μόνον εφόσον άλλοι τρόποι μεταφοράς δεν μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες συγκεκριμένης περιοχής. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κυρίως τα δρομολόγια που προσφέρουν οι φορείς εκμετάλλευσης τρένων, πλοίων και πούλμαν. Η επάρκεια των δρομολογίων πρέπει να αξιολογείται, ιδίως, ως προς τη συχνότητά τους, τον χρόνο μετακίνησης, τις ώρες αναχώρησης και τις πιθανές συνδέσεις με άλλους σημαντικούς προορισμούς, ιδίως με ταξιδιωτικές επιλογές με γραμμές μεγάλων αποστάσεων <sup>(30)</sup>. Οι δυνατότητες μεμονωμένης μεταφοράς (αυτοκίνητο) πρέπει επίσης να διερευνώνται με βάση τον χρόνο μετακίνησης οδικώς.
39. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίδεται στις σιδηροδρομικές γραμμές που εξυπηρετούν την προτεινόμενη γραμμή με χρόνο μετακίνησης μικρότερο των τριών ωρών <sup>(31)</sup>. Αυτό αφορά τόσο τις γραμμές των τρένων υψηλής ταχύτητας και άλλες σιδηροδρομικές γραμμές. Όταν οι εν λόγω σιδηροδρομικές γραμμές παρέχουν επαρκείς συχνότητες για τις ανάγκες κινητικότητας συγκεκριμένης περιοχής, δεν πρέπει καταρχήν να επιβάλλεται ΥΔΥ στις αεροπορικές γραμμές. Κατ' εξαίρεση, θα μπορούσε, ωστόσο να εξετασθεί το ενδεχόμενο ΥΔΥ, ιδίως αν οι σιδηροδρομικές γραμμές δεν επιτρέπουν κατάλληλες συνδέσεις με αεροπορικές γραμμές μεσαίων και μεγάλων αποστάσεων (π.χ. ακατάλληλη σύνδεση μεταξύ του σιδηροδρομικού σταθμού στην περιοχή και του αερολιμένα που προσφέρει γραμμές μεσαίων και μεγάλων αποστάσεων ή έλλειψη άλλων επιλογών σύνδεσης με πτήσεις προς προορισμούς μεγάλων αποστάσεων, συμπεριλαμβανομένων των επιλογών έμμεσων πτήσεων). Η αξιολόγηση πρέπει να πραγματοποιείται κατά περίπτωση.

#### 3.3.3. Υφιστάμενοι αεροπορικοί ναύλοι και όριο <sup>(32)</sup>

40. Η αναγκαιότητα και η επάρκεια των ΥΔΥ όπως απαιτούνται από τον κανονισμό πρέπει επίσης να αξιολογούνται από την άποψη των αεροπορικών ναύλων και των όρων που προσφέρονται στους χρήστες. Μια ΥΔΥ μπορεί να περιλαμβάνει απαιτήσεις για τις ανώτερες τιμές, εφόσον αυτό κριθεί αναγκαίο, επειδή διαφορετικά οι τιμές θα ήταν υπερβολικές για τις οικονομικές ανάγκες της περιοχής. ΥΔΥ περιοριζόμενη στον καθορισμό μέγιστης τιμής θα μπορούσε να προβλεφθεί σε ειδικές περιπτώσεις. Η μεγάλη άνοδος των τιμών και η μείωση του αριθμού επιβατών σε σύντομο χρονικό διάστημα μπορεί, ανάλογα με την περίπτωση, να αποτελεί ένδειξη ότι χρειάζεται ανώτατο όριο τιμής.

<sup>(26)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 3 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(27)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 3 στοιχείο α) του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(28)</sup> Ως «αερολιμένας» νοείται εν προκειμένω ο αερολιμένας που εξυπηρετεί περιφερειακή περιοχή ή περιοχή ανάπτυξης στο έδαφος κράτους μέλους.

<sup>(29)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 3 στοιχείο β) του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(30)</sup> Το άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 καθορίζει τις κατηγορίες μήκους των πτήσεων: έως 1 500 km, 1 500-3 500 km και λοιπές πτήσεις (άνω των 3 500 km). Οι αποστάσεις αυτές χρησιμοποιούνται συχνά για τον καθορισμό των πτήσεων σε πτήσεις μικρών, μεσαίων και μεγάλων αποστάσεων.

<sup>(31)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 3 στοιχείο β) του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(32)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 3 στοιχείο γ) του κανονισμού αριθ. 1008/2008.



### 3.3.4. Συνδυασμένο αποτέλεσμα της υπάρχουσας προσφοράς αεροπορικών μεταφορών <sup>(33)</sup>

41. Η αναγκαιότητα επιβολής ΥΔΥ εξαρτάται εντέλει από το συνδυασμένο αποτέλεσμα όλων των αερομεταφορών που εκμεταλλεύονται ή σκοπεύουν να εκμεταλλευθούν μια γραμμή. Εάν η υφιστάμενη παροχή αεροπορικών γραμμών πληροί ήδη τις ανάγκες κινητικότητας συγκεκριμένης περιοχής, τότε δεν υπάρχει «ανεπάρκεια της αγοράς» που θα άξιζε να αντιμετωπιστεί, και η επιβολή ΥΔΥ δεν είναι αναγκαία. Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι η επιβολή ΥΔΥ για τη μεταφορά επιβατών κανονικά δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί δικαιολογημένη για γραμμές στις οποίες υπάρχει κρίσιμος αριθμός επιβατών (με βάση την πείρα, αυτός ο κρίσιμος αριθμός φθάνει συνήθως τους 100 000 επιβάτες ετησίως) και αρκετοί αερομεταφορείς εκτελούν πτήσεις καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Ως γενική αρχή, στις περιπτώσεις που αερομεταφορείς εκμεταλλεύονται ήδη τη συγκεκριμένη γραμμή, η αξιολόγηση των επιπτώσεων των υποχρεώσεων πρέπει να πραγματοποιείται με ιδιαίτερη προσοχή: υπερβολικές υποχρεώσεις (π.χ. επιβολή ανώτατων τιμών, προγραμμάτων ή συχνοτήτων) μπορεί να έχει ως αντίθετο αποτέλεσμα τη μείωση της προσφοράς αεροπορικών γραμμών. Σημειώνεται ότι είναι επίσης δυνατή η επιβολή ΥΔΥ για να εξασφαλισθεί μόνον η μεταφορά φορτίου και ταχυδρομείου. Σε κάθε περίπτωση, πρέπει να αξιολογείται ο τρόπος που επιδρούν οι ανωτέρω παράγοντες, ιδίως όταν συνδυάζονται, αναλόγως.
42. Στην αξιολόγηση της υφιστάμενης προσφοράς αεροπορικών γραμμών πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη οι έμμεσες αεροπορικές γραμμές και άλλοι γειτονικοί αερολιμένες. Η επιβολή ΥΔΥ σε γραμμή προς συγκεκριμένο αερολιμένα, εφόσον υπάρχει ήδη έμμεση σύνδεση με λογικό χρόνο μετεπιβίβασης (π.χ. μία ώρα ή και λιγότερο) ή εφόσον διατίθενται ήδη επαρκείς γραμμές σε γειτονικό αερολιμένα (π.χ. αερολιμένες που εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή περιοχή, συμπεριλαμβανομένων επίσης των αερολιμένων σε γειτονικό κράτος μέλος) θα απαιτούσε ιδιαίτερα τεκμηριωμένη αιτιολόγηση. Ο τρόπος με τον οποίο κατανέμεται η εσωτερική και η διεθνής κίνηση μεταξύ αυτών των αερολιμένων μπορεί να διαδραματίζει ρόλο εν προκειμένω. Αν άλλος αερολιμένας βρίσκεται σε απόσταση άνω των 100 km ή/και η διάρκεια μετακίνησης με δημόσια μέσα μεταφοράς είναι μεγαλύτερη της μιας ώρας, κατά κανόνα είναι εύλογο το ερώτημα κατά πόσον οι δύο αερολιμένες μπορούν να θεωρηθούν ως εναλλακτικές λύσεις. Ωστόσο, η ανάλυση αυτή πρέπει να διενεργείται πάντοτε κατά περίπτωση με βάση τις συγκεκριμένες συνθήκες. Σε γενικές γραμμές, μια ΥΔΥ είναι πιθανότερο να δικαιολογείται σε περιπτώσεις που δεν υπάρχουν γραμμές σε άλλους αερολιμένες πολύ κοντά στον συγκεκριμένο αερολιμένα.

### 3.4. Είδη υποχρεώσεων

43. Σκοπός των ΥΔΥ είναι να διασφαλισθεί η τήρηση των πάγιων προτύπων της συνέχειας, της τακτικότητας, της τιμολόγησης ή της ελάχιστης χωρητικότητας <sup>(34)</sup>.
44. Υπό ορισμένες όρους, η συνέχεια των αεροπορικών γραμμών μπορεί να εξασφαλίζεται με την επιβολή υποχρεώσεων συνέχειας <sup>(35)</sup> (βλέπε επίσης σημείο 3.5 κατωτέρω).
45. Οι υποχρεώσεις τακτικότητας και χωρητικότητας περιλαμβάνουν κυρίως τον καθορισμό ελάχιστης χωρητικότητας από άποψη προσφερόμενων θέσεων ή ελάχιστης προσφερόμενης συχνότητας σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Οι εν λόγω υποχρεώσεις ενδέχεται να ποικίλλουν ανάλογα με τις ώρες αναχώρησης, της ημέρες της εβδομάδας, τις εποχές κ.λπ. Παραδείγματος χάρι, συχνότητα μιας ή δύο ημερησίων πτήσεων θα πρέπει να θεωρείται φυσιολογική στις περισσότερες περιπτώσεις, υπάρχουν όμως ΥΔΥ που απαιτούν μία και μόνο συχνότητα την εβδομάδα. Τα κράτη μέλη έχουν κάποιο περιθώριο διακριτικής ευχέρειας για να αποφασίζουν σχετικά με τα στοιχεία αυτά, αλλά οι υποχρεώσεις πρέπει να μην εισάγουν διακρίσεις, να είναι αναλογικές και να πληρούν τις απαιτήσεις της αναγκαιότητας και της επάρκειας που καθορίζονται στο άρθρο 16 παράγραφος 3 (βλέπε παράγραφο 3.3 ανωτέρω).
46. Είναι επίσης δυνατόν να επιβάλλουν υποχρεώσεις ως προς τα χρησιμοποιούμενα αεροσκάφη, πρέπει όμως να είναι αντικειμενικά δικαιολογημένες και να τηρείται η αρχή της αναλογικότητας, δηλαδή να αποφεύγονται εν προκειμένω περιττοί περιορισμοί και, ως εκ τούτου, να ισχύουν κατά το δυνατόν με βάση τις συνθήκες (π.χ. ελικοστροβιλοκινητήρες ή στροβιλοκινητήρες ανάλογα με την καλυπτόμενη απόσταση, ικανότητα του αεροσκάφους να προσγειωθεί υπό ειδικές συνθήκες κ.λπ.). Συγκεκριμένα, οι εν λόγω απαιτήσεις δεν πρέπει να έχουν ως αποτέλεσμα να αποκλείονται, εκ των πραγμάτων, ορισμένοι αερομεταφορείς αυθαίρετα από την εκμετάλλευση των σχετικών γραμμών. Υπό την έννοια αυτή, μια απαίτηση υπό μορφή ελάχιστου αριθμού θέσεων του αεροσκάφους πρέπει να επιβάλλεται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις και να αιτιολογείται δεόντως από τις συνθήκες εκμετάλλευσης των γραμμών και από τους επιδιωκόμενους στόχους κινητικότητας <sup>(36)</sup>.
47. Επιβολή ΥΔΥ σημαίνει καθορισμό ελάχιστων απαιτήσεων. Η μέγιστη χωρητικότητα σε αριθμό θέσεων θα μπορούσε να εξεταστεί μόνο εφόσον είναι σαφές ότι δικαιολογείται αντικειμενικά από επιχειρησιακούς περιορισμούς σε έναν από τους αερολιμένες που περιλαμβάνονται στη γραμμή της ΥΔΥ. Ο όρος σύμφωνα με τον οποίο τουλάχιστον ορισμένα μέλη του πληρώματος πρέπει να ομιλούν τη γλώσσα του οικείου κράτους μέλους είναι συνήθως αποδεκτή.

<sup>(33)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 3 στοιχείο δ) του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(34)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(35)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 2 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(36)</sup> Η ελάχιστη ημερήσια χωρητικότητα θα μπορούσε να επιτυγχάνεται επίσης και με την εκτέλεση περισσότερων πτήσεων με μικρότερο αεροσκάφος.

48. Είναι επίσης δυνατόν να απαιτείται ορισμένος τύπος αεροσκάφους - αεροπλάνο ή ελικόπτερο - για την εκτέλεση της γραμμής ΥΔΥ, ανάλογα με τις συγκεκριμένες συνθήκες της περίπτωσης. Ειδικές απαιτήσεις επιτρέπεται να καθορίζονται για τον τύπο του αεροσκάφους (π.χ. τον τύπο του κινητήρα, το μέγιστο βάρος απογείωσης, τον εξοπλισμό με συστήματα προσγείωσης) όταν αυτό δικαιολογείται αντικειμενικά για επιχειρησιακούς λόγους (π.χ. απαίτηση χρήσης ελικοπτέρου όταν δεν διατίθεται διάδρομος). Επιπλέον, οι εν λόγω απαιτήσεις δεν πρέπει να εισάγουν διακρίσεις.
49. Όσον αφορά την τιμολόγηση, οι υποχρεώσεις μπορούν να περιλαμβάνουν κυρίως τον καθορισμό ανώτατων ορίων τιμών ή τιμολογιακά συστήματα για μέρος ή για όλα τα προσφερόμενα δρομολόγια. Αυτά τα τιμολογιακά συστήματα επιτρέπεται να καθορίζουν τιμολογιακές κατηγορίες ή προτιμησιακές τιμές για ορισμένες κατηγορίες επιβατών (π.χ. μόνιμους κατοίκους και σπουδαστές). Όσον αφορά τους μόνιμους κατοίκους, η εν λόγω προτιμησιακή μεταχείριση πρέπει να δικαιολογείται αντικειμενικά από την ανάγκη να έχουν τα πρόσωπα αυτής της κατηγορίας τη δυνατότητα να συμμετέχουν στην πολιτιστική, οικονομική και κοινωνική ζωή του κράτους μέλους τους. Άλλες υποχρεώσεις όσον αφορά τις τιμές είναι δυνατές εφόσον δεν εισάγουν διακρίσεις, είναι αναλογικές και πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 3.3 ανωτέρω<sup>(37)</sup>.
50. Ορισμένες φορές είναι απαραίτητο να περιλαμβάνει η ΥΔΥ ένα γεύμα ή μία αποσκευή στη μέγιστη τιμή που πρόκειται να πληρώσει ο επιβάτης. Η αιτιολόγηση και η αναλογικότητα τέτοιας απαίτησης πρέπει να αξιολογείται κατά περίπτωση, αλλά καταρχήν αυτοί οι όροι δεν αποτελούν απαραίτητα στοιχεία μιας ΥΔΥ. Εξάιρεση θα μπορούσε να γίνει δεκτή στην περίπτωση πτήσεων μεσαίων και μεγάλων αποστάσεων, δηλαδή άνω των 3 ωρών. Σε αυτές τις περιπτώσεις, θεωρείται κανονικά δικαιολογημένο να περιλαμβάνεται γεύμα στη μέγιστη τιμή εισιτηρίου, όπως επίσης και η μεταφορά παραδιδόμενης αποσκευής, διότι οι πτήσεις αυτές συνήθως συνεπάγονται μεγαλύτερη παραμονή στον τόπο προορισμού. Σημειώνεται, ωστόσο, ότι εάν η (μέγιστη) τιμή στην περίπτωση αυτή δεν περιλαμβάνει ένα τεμάχιο αποσκευών, θα μπορούσε να καθορισθεί σε χαμηλότερο επίπεδο και να προστεθεί τότε διάταξη που επιτρέπει στον αερομεταφορέα να χρεώνει επιπλέον τέλος για την αποσκευή.

### 3.5. Υποχρεώσεις συνέχειας

51. Μια ΥΔΥ μπορεί να απαιτεί από τους αερομεταφορείς να εξασφαλίζουν την εκμετάλλευση γραμμής για ορισμένο χρονικό διάστημα. Αυτό έχει μεγαλύτερη σημασία για τις ανοικτές (μη αποκλειστικές) ΥΔΥ, διότι για τις περιορισμένες ΥΔΥ υπάρχει κατά κανόνα συμβατική δέσμευση αυτού του είδους ως αντάλλαγμα της αποκλειστικότητας (και ενδεχομένως χρηματική αντιστάθμιση). Οι εν λόγω υποχρεώσεις συνέχειας επιτρέπεται να επιβάλλονται μόνο σε περιπτώσεις που η αδιάλειπτη εξυπηρέτηση με άλλα μέσα μεταφοράς δεν είναι δυνατόν να εξασφαλισθεί με συχνότητα τουλάχιστον δύο φορές ημερησίως<sup>(38)</sup>. Αυτό σημαίνει εξυπηρέτηση διαθέσιμη καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Υποχρεώσεις συνέχειας επιτρέπεται να επιβάλλονται με τους δύο ακόλουθους τρόπους.
52. Πρώτον, η ΥΔΥ μπορεί να απαιτεί από τους αερομεταφορείς που εξυπηρετούν τη γραμμή να προειδοποιούν ορισμένο χρόνο πριν εφόσον προτίθενται να παύσουν την εκτέλεση των πτήσεων. Ωστόσο, σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, ο χρόνος της προειδοποίησης δεν πρέπει εν γένει να υπερβαίνει τους έξι μήνες, διάστημα αρκετό για την εφαρμογή διαδικασίας διαγωνισμού για ΥΔΥ.
53. Δεύτερον, όταν η εκμετάλλευση συγκεκριμένης γραμμής παρουσιάζει έντονες εποχικές διακυμάνσεις, είναι ίσως σκόπιμο να εξασφαλίζεται η εκτέλεση ελάχιστου αριθμού πτήσεων κατά τη διάρκεια αυτών των περιόδων του έτους όταν η παροχή αεροπορικών μεταφορών τείνει να είναι πολύ χαμηλή. Σε ορισμένες γραμμές οι αερομεταφορείς τείνουν να συγκεντρώνουν τις προσφερόμενες χωρητικότητες σε περιόδους αυξημένης ζήτησης και να τις μειώνουν δραστικά σε άλλες περιόδους, ώστε να αυξάνεται η αποδοτικότητα της γραμμής. Αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε αστάθεια της παροχής αεροπορικών μεταφορών και στις περιόδους χαμηλής ζήτησης σε ανεπαρκείς αεροπορικές μεταφορές για την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας συγκεκριμένης περιοχής. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, οι περίοδοι στις οποίες επιβάλλονται υποχρεώσεις συνέχειας δεν πρέπει κατά κανόνα να υπερβαίνουν το ένα έτος<sup>(39)</sup>.
54. Οι επιχειρησιακές περίοδοι που επιβάλλονται στο πλαίσιο των υποχρεώσεων συνέχειας δεν πρέπει να συγχέονται με τη μέγιστη περίοδο τεσσάρων ή πέντε ετών κατά τη διάρκεια της οποίας η πρόσβαση στη γραμμή μπορεί να περιορισθεί σε έναν αερομεταφορέα<sup>(40)</sup>.

### 3.6. Συνέπειες της επιβολής ΥΔΥ

55. ΥΔΥ που επιβάλλεται σε συγκεκριμένη γραμμή ισχύει για όλους τους αερομεταφορείς της ΕΕ από την ημερομηνία δημοσίευσης της ενημερωτικής ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* το συντομότερο, ή από μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν<sup>(41)</sup>. Εναπόκειται καταρχήν στο οικείο κράτος μέλος να καθορίσει στο εθνικό του δίκαιο τον τρόπο επιβολής κύρωσης για λόγους μη συμμόρφωσης. Τυχόν κυρώσεις που προβλέπονται και επιβάλλονται εν προκειμένω πρέπει να συνάδουν με τις αρχές του δικαίου της ΕΕ το οποίο είναι εφαρμοστέο εν προκειμένω, δηλαδή πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

<sup>(37)</sup> Παραδείγματος χάρι, θα φαινόταν δυσανάλογος ο καθορισμός προτιμησιακών ναύλων για πρόσωπα που έχουν γεννηθεί σε συγκεκριμένη περιοχή αλλά δεν ζουν πλέον σε αυτήν.

<sup>(38)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 2 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(39)</sup> Η υποχρέωση συνέχειας θα μπορούσε να συνδέεται με την επιβολή κύρωσης, αλλά ακόμη και στην περίπτωση αυτή πρέπει να τηρείται η αρχή της αναλογικότητας και μια υπερβολικά αυστηρή κύρωση θα μπορούσε να λειτουργήσει αποτρεπτικά για την έναρξη εκτέλεσης πτήσεων.

<sup>(40)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 9 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(41)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 6 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

56. Η ΥΔΥ δεν πρέπει να περιορίζει τη δυνατότητα των αερομεταφορέων να παρέχουν επίπεδο υπηρεσιών ως προς τη χωρητικότητα και τη συχνότητα υψηλότερο από το απαιτούμενο από την ΥΔΥ <sup>(42)</sup>. Οι εθνικές αρχές μπορούν, φυσικά, να παρακολουθούν την ορθή εκπλήρωση των ΥΔΥ και τη συμμόρφωση με την ισχύουσα νομοθεσία, δεν πρέπει όμως να παρεμβαίνουν στον τρόπο με τον οποίο η αγορά εκπληρώνει τις υποχρεώσεις ΥΔΥ. Παραδείγματος χάρη, όταν περισσότεροι του ενός μεταφορείς ενδιαφέρονται για την εκμετάλλευση γραμμής με (ανοικτή) ΥΔΥ, οι εθνικές αρχές δεν πρέπει να καταθέτουν τις συχνότητες ή τις χωρητικότητες μεταξύ των ενδιαφερομένων αερομεταφορέων.
57. Όταν έχει επιβληθεί ΥΔΥ, μπορεί να επιτραπεί οποτεδήποτε σε οποιονδήποτε αερομεταφορέα της ΕΕ να αρχίσει την εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών που πληρούν τις απαιτήσεις της ΥΔΥ <sup>(43)</sup>, εκτός εάν έχει χορηγηθεί αποκλειστικότητα σε έναν μόνο αερομεταφορέα (βλέπε κεφάλαιο 6 κατωτέρω).
58. Διακρίνονται δύο τύποι υποχρεώσεων:
1. Υποχρεώσεις που εφαρμόζονται εξ ορισμού σε κάθε αερομεταφορέα ατομικά. Παραδείγματα περιλαμβάνουν υποχρεώσεις όσον αφορά τους μέγιστους ναύλους ή τη συνέχεια των πτήσεων. Οι υποχρεώσεις αυτού του τύπου πρέπει να τηρούνται από όλους τους αερομεταφορείς χωριστά και πάντοτε.
  2. Υποχρεώσεις οι οποίες αφορούν στόχο που πρέπει να επιτευχθεί από κοινού από ορισμένους αερομεταφορείς, στον οποίο κάθε μεταφορέας συμβάλλει στην επίτευξη του εν λόγω (συνολικού) στόχου για τη γραμμή. Αυτή είναι η τυπική περίπτωση υποχρεώσεων για τις ελάχιστες συχνότητες ή τον αριθμό θέσεων επιβατών. Η Επιτροπή επιβεβαίωσε τη θέση αυτή στην από 23 Απριλίου 2007 απόφασή της για τη Σαρδηνία <sup>(44)</sup> (σημείο 51): «[...] οι αερομεταφορείς δεν υποχρεούνται να δεσμευτούν ότι θα εξασφαλίζουν μεμονωμένα τις απαιτούμενες συχνότητες ή χωρητικότητες, αλλά το σύνολο των εταιρειών μπορεί να εξασφαλίσει την εν λόγω ελάχιστη υπηρεσία». Είναι αυτονόητο ότι αυτό ισχύει με την επιφύλαξη των εφαρμοστέων κανόνων ανταγωνισμού (ιδίως τα άρθρα 101 και 102 της ΣΛΕΕ). Σε περιπτώσεις στις οποίες οι ΥΔΥ τηρούνται με τις συμβολές διαφόρων αερομεταφορέων κατά κανόνα απαιτείται σχετική προσαρμογή των υποχρεώσεων (βλέπε κεφάλαιο 5 κατωτέρω).
59. Επειδή το άρθρο 15 παράγραφος 4 του κανονισμού επιτρέπει την εκμετάλλευση γραμμής βάσει συμφωνιών κοινής εκμετάλλευσης πτήσεων και δεν αποκλείει την περίπτωση των ΥΔΥ, οι συμφωνίες αυτού του είδους είναι εν προκειμένω καταρχήν αποδεκτές. Όπως σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, αυτό προϋποθέτει συμμόρφωση με τους κανόνες ανταγωνισμού. Το ίδιο ισχύει για τα προγράμματα τακτικών επιβατών.
60. Οι ΥΔΥ δεν χρειάζεται να περιορίζονται χρονικά, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά και με την επιφύλαξη της ανάγκης τακτικής επαναξιολόγησης που εξετάζεται στο κεφάλαιο 5 κατωτέρω. Ωστόσο, εάν δεν εκτελεσθεί τακτική αεροπορική γραμμή επί περίοδο δώδεκα μηνών, η ΥΔΥ θεωρείται ότι έχει λήξει <sup>(45)</sup>.

#### 4. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΥΔΥ

61. Πριν από την επιβολή ΥΔΥ, το κράτος μέλος πρέπει να συμβουλευθεί τα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη (ιδίως στην περίπτωση επιβολής ΥΔΥ σε γραμμή προς άλλο κράτος μέλος ή όταν άλλο κράτος μέλος διαθέτει αερολιμένα στην παραμεθόρια περιοχή κοντά στον αερολιμένα που προβλέπεται να περιληφθεί στη γραμμή της ΥΔΥ). Πρέπει να ενημερώσει την Επιτροπή <sup>(46)</sup>, τους ενδιαφερόμενους αερολιμένες και τους αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται προς το παρόν τη συγκεκριμένη γραμμή. Προς τον σκοπό αυτό, το κράτος μέλος πρέπει να κοινοποιήσει το κείμενο του σχεδίου νομικής πράξης σχετικά με την προτεινόμενη ΥΔΥ στα εν λόγω ενδιαφερόμενα μέρη και να παράσχει επαρκή χρόνο για τυχόν απαντήσεις. Η επαφή με την Επιτροπή πρέπει να πραγματοποιηθεί μέσω της Γενικής Διεύθυνσης Κινητικότητας και Μεταφορών (εφεξής: «ΓΔ MOVE»). Η επαφή μπορεί να επιτευχθεί με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στην ειδική ηλεκτρονική θυρίδα για θέματα ΥΔΥ: MOVE-PSO@ec.europa.eu. Όταν περιφερειακή ή τοπική αρχή προτίθεται να επιβάλει ΥΔΥ, η Επιτροπή ενθαρρύνει τη συμμετοχή της Μόνιμης Αντιπροσωπείας ή της κεντρικής κυβέρνησης του οικείου κράτους μέλους στη διαδικασία κοινοποίησης που προαναφέρθηκε, σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του εθνικού δικαίου, ώστε να εξασφαλιστεί ο κατάλληλος συντονισμός.

<sup>(42)</sup> Αυτό ισχύει με την επιφύλαξη της απαίτησης σύμφωνα με την οποία η ΥΔΥ πρέπει να επιβάλλεται με βάση τους στόχους που καθορίζονται στο άρθρο 16 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 1008/2008. Το υψηλότερο επίπεδο της παρεχόμενης εξυπηρέτησης μπορεί μερικές φορές να εγείρει αμφιβολίες σχετικά με την αναγκαιότητα αυτή, η απόφαση όμως επί του θέματος εξαρτάται από τις συνθήκες κάθε περίπτωσης. Συγκεκριμένα, εφόσον η αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης, σε σύγκριση με την επιβαλλόμενη ΥΔΥ, παρατηρείται μόνον επί σύντομα χρονικά διαστήματα ή ειδάλως δεν είναι συστηματική, δεν μπορεί να αποτελέσει αποφασιστικό δείκτη.

<sup>(43)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 8 του κανονισμού αριθ. 1008/2008. Αυτό ισχύει σαφώς για τους αερομεταφορείς που είχαν την εκμετάλλευση της γραμμής στο παρελθόν.

<sup>(44)</sup> E(2007) 1712 τελικό της 23.4.2007. Η απόφαση αφορά καθεστώς που εφαρμόζεται βάσει του κανονισμού αριθ. 2408/92, η οποία προηγείται του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(45)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 11 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(46)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

62. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής είναι πάντα έτοιμες να δώσουν συμβουλές ανεπίσημα και η επαφή πρέπει να πραγματοποιηθεί κατά προτίμηση σε πολύ πρώιμο στάδιο της προετοιμασίας της ΥΔΥ. Οι συζητήσεις ενδέχεται να αφορούν την ερμηνεία του κανονισμού, τις διαδικασίες και τις πιθανές λύσεις σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Οι έγκαιρες επαφές επιτρέπουν επίσης την επιτάχυνση των διαδικασιών, καθώς τυχόν προβλήματα θα αντιμετωπισθούν εκ των προτέρων. Ορισμένα από τα θέματα που ενδέχεται να προκύψουν σε μεταγενέστερο στάδιο, όπως πιθανές καταγγελίες από τα ενδιαφερόμενα μέρη, μπορούν να αποφευχθούν επίσης με τις άτυπες επαφές.

#### 4.1. Δημοσίευση ενημερωτικής ανακοίνωσης στην Επίσημη Εφημερίδα

63. Σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο του κανονισμού αριθ. 1008/2008, το οικείο κράτος μέλος που προτίθεται να επιβάλει ΥΔΥ κοινοποιεί το πλήρες κείμενο της προτεινόμενης επιβολής στην Επιτροπή<sup>(47)</sup>. Στη συνέχεια, εναπόκειται στην Επιτροπή να δημοσιεύσει την ενημερωτική ανακοίνωση που αναφέρεται στο δεύτερο εδάφιο της εν λόγω διάταξης. Για την αποτελεσματική και ταχεία διεκπεραίωση, είναι σκόπιμο τα κράτη μέλη να εκπονούν σχετικό σχέδιο ενημερωτικής ανακοίνωσης και να το διαβιβάζουν στην Επιτροπή (σε οποιαδήποτε επίσημη γλώσσα της ΕΕ). Η ανακοίνωση πρέπει να αποστέλλεται με ηλεκτρονικό μήνυμα στην υπηρεσιακή ηλεκτρονική θυρίδα που αναφέρεται ανωτέρω<sup>(48)</sup> (σε ηλεκτρονική μορφή, με τη χρήση ενός από τα συνήθη συστήματα επεξεργασίας). Το σχέδιο πρέπει να περιλαμβάνει τις πληροφορίες που περιγράφονται στο άρθρο 16 παράγραφος 4 στοιχεία α) - γ) του κανονισμού<sup>(49)</sup>. Σκοπός της δημοσίευσης είναι να γνωστοποιηθούν σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη οι προβλεπόμενες ΥΔΥ και να τους επιτραπεί να λάβουν περαιτέρω πληροφορίες, και ιδίως τους ακριβείς όρους. Η Επιτροπή έχει καταρτίσει υποδείγματα που είναι διαθέσιμα στον δικτυακό τόπο CIRCABC ο οποίος είναι ανοικτός στις οικείες εθνικές διοικήσεις. Αντίγραφα του υποδείγματος είναι επίσης δυνατόν να ζητηθούν απευθείας από την Επιτροπή.
64. Για να διασφαλιστεί πλήρης διαφάνεια, η ΓΔ MOVE θα δημοσιεύει τις διαβιβαζόμενες ανακοινώσεις στην ιστοσελίδα της στο διαδίκτυο<sup>(50)</sup>, στο ενημερωτικό δελτίο της και στην ειδική θεματική ομάδα CIRCABC.
65. Όσον αφορά τις γραμμές στις οποίες ο συνολικός αριθμός επιβατών που αναμένεται να χρησιμοποιούν την αεροπορική γραμμή είναι κατώτερος των 10 000 ετησίως, ο κανονισμός παρέχει στο κράτος μέλος την επιλογή είτε να ζητήσουν από την Επιτροπή να δημοσιεύσει τη σχετική ανακοίνωση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* είτε να τη δημοσιεύσουν στη δική τους εθνική επίσημη εφημερίδα<sup>(51)</sup>. Σημειώνεται ότι το άρθρο 16 παράγραφος 5 του κανονισμού αποτελεί εξαίρεση από την παράγραφο 4 σχετικά με τις απαιτήσεις δημοσίευσης μόνο. Όλες οι λοιπές απαιτήσεις του άρθρου 16, και ιδίως η απαίτηση διαβούλευσης με την Επιτροπή και ενημέρωσής της, των άλλων κρατών μελών και των οικείων αερολιμένων και αερομεταφορέων, ισχύουν επίσης για τις γραμμές με αναμενόμενο αριθμό επιβατών λιγότερων των 10 000 ετησίως.
66. Η ημερομηνία έναρξης ισχύος μιας ΥΔΥ δεν είναι δυνατόν να προηγείται της ημερομηνίας δημοσίευσης της ενημερωτικής ανακοίνωσης<sup>(52)</sup>. Η δημοσίευση τέτοιας ανακοίνωσης στην εθνική επίσημη εφημερίδα σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 5 δεν πρέπει να είναι ενωρίτερη της δημοσίευσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* εάν το κράτος μέλος επιθυμεί τη δημοσίευση και στις δύο εφημερίδες.
67. Προκειμένου να ενημερωθεί η αγορά για τις προβλεπόμενες τροποποιήσεις των όρων των επιβαλλόμενων ΥΔΥ, η Επιτροπή θεωρεί ότι πρέπει να ισχύουν οι ίδιες διαδικασίες για τις τροποποιήσεις των υφιστάμενων ΥΔΥ, ουσιαστικά για τους ίδιους λόγους με εκείνους που αφορούν την αρχική δημοσίευση που αναφέρεται ρητά στο άρθρο 16 παράγραφοι 4 και 5. Για λόγους διαφάνειας, αυτό σημαίνει ότι πρέπει να αναφέρονται όλες τις τροποποιήσεις των όρων που επιβάλλονται από τις ΥΔΥ. Όταν κράτος μέλος καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ΥΔΥ δεν είναι πλέον απαραίτητη, μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή να δημοσιεύσει ενημερωτική ανακοίνωση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* σχετικά με την κατάργηση της ΥΔΥ, ώστε να ενημερωθεί η αγορά ότι η γραμμή είναι και πάλι ελεύθερη. Ειδικά, μπορεί να δημοσιεύσει σχετική ανακοίνωση στην οικεία εθνική επίσημη εφημερίδα εφόσον η ανακοίνωση για την ΥΔΥ είχε δημοσιευτεί μόνο σε αυτήν την εφημερίδα.

#### 5. ΑΝΑΓΚΗ ΤΑΚΤΙΚΗΣ ΕΠΑΝΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΥΔΥ

68. Η αξιολόγηση της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας των ΥΔΥ (βλέπε σημείο 3.3 ανωτέρω) δεν πρέπει να πραγματοποιείται μόνο μία φορά. Αντιθέτως, οι ΥΔΥ πρέπει να επανεξετάζονται τακτικά και τουλάχιστον κάθε φορά που ένας από

<sup>(47)</sup> Όπως και στα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, τους αερολιμένες και τους αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται τη συγκεκριμένη γραμμή.

<sup>(48)</sup> Η ΓΔ MOVE ζητεί τη δημοσίευση μέσω της Γενικής Γραμματείας της Επιτροπής. Τα κράτη μέλη δεν πρέπει να επικοινωνούν απευθείας με την Υπηρεσία Εκδόσεων της ΕΕ.

<sup>(49)</sup> Το σχέδιο ενημερωτικής ανακοίνωσης μπορεί να καλύπτει τις ΥΔΥ που επιβάλλονται σε διάφορες γραμμές.

<sup>(50)</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal\\_market/psa\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/psa_en.htm)

<sup>(51)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 5 του κανονισμού αριθ. 1008/2008. Για τις γραμμές με άνω των 10 000 επιβατών, η ανακοίνωση πρέπει να δημοσιεύεται τουλάχιστον στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, αλλά τα κράτη μέλη μπορούν ακόμη να χρησιμοποιούν τη δική τους εθνική επίσημη εφημερίδα, ώστε να δώσουν τη μέγιστη δυνατή δημοσιότητα για την προκήρυξη της υποβολής προσφορών.

<sup>(52)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 6 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

τους σχετικούς παράγοντες αξιολόγησης, όπως ο αριθμός των παρόχων υπηρεσιών, υποστεί σημαντική αλλαγή. Οι ΥΔΥ ανταποκρίνονται σε συγκεκριμένη αδυναμία της αγοράς και πρέπει, ως εκ τούτου, να εξελίσσονται ανάλογα με την αγορά. Νέα αξιολόγηση μπορεί να οδηγήσει σε τροποποίηση ή ακόμη και σε κατάργηση της ΥΔΥ. Για να διασφαλιστεί ότι οι υποχρεώσεις τηρούνται πάντοτε από τους αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται γραμμές με ΥΔΥ, προτιμάται ως ορθή πρακτική η επανεξέταση των επιδόσεων τους τουλάχιστον σε ετήσια βάση.

69. Προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι περιπτώσεις που προκύπτουν από την εφαρμογή των καταστάσεων που περιγράφονται στο σημείο 2 του σημείου 58 ανωτέρω δεν οδηγούν σε διακρίσεις μεταξύ αερομεταφορέων, κάθε φορά που ένας νέος αερομεταφορέας αρχίζει ή πρόκειται να αρχίσει την εκμετάλλευση μιας γραμμής, πρέπει να αναπροσαρμόζεται το επίπεδο χωρητικότητας και η συχνότητα που επιβάλλει η ΥΔΥ σε κάθε φορέα εκμετάλλευσης, ώστε η συνολική συχνότητα και χωρητικότητα που προσφέρονται για κάθε γραμμή να μην υπερβαίνει τα απολύτως αναγκαία για την παροχή επαρκούς εξυπηρέτησης.

## 6. ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

70. Σύμφωνα με τις αρχές της εσωτερικής αγοράς, με τον κανονισμό αριθ. 1008/2008 επιδιώκεται να διασφαλιστεί ότι ο ανταγωνισμός στο πλαίσιο μιας ΥΔΥ είναι ο ευρύτερος δυνατός και ότι τυχόν εξαίρεση από την αρχή αυτή περιορίζεται στα αναγκαία για την επίτευξη του δικαιολογημένου στόχου συνδεσιμότητας. Το καθεστώς αυτό επιτρέπει επίσης σημαντική εξοικονόμηση δημόσιου χρήματος για το κράτος μέλος ή τις ενδιαφερόμενες τοπικές/περιφερειακές αρχές, ενώ παράλληλα εξασφαλίζει επαρκή συνδεσιμότητα.
71. Συγκεκριμένα, το άρθρο 16 παράγραφος 9 του κανονισμού επιτρέπει η εν λόγω πρόσβαση στα τακτικά δρομολόγια της γραμμής με ΥΔΥ να περιορίζεται σε έναν μόνο αερομεταφορέα της ΕΕ εάν κανένας αερομεταφορέας δεν έχει αρχίσει ή δεν μπορεί να αποδείξει ότι είναι έτοιμος να αρχίσει βιώσιμα τακτικά αεροπορικά δρομολόγια στη συγκεκριμένη γραμμή. Εν προκειμένω, η απόδειξη ότι ο αερομεταφορέας πρόκειται να αρχίσει την εκτέλεση βιώσιμων δρομολογίων με τη σχετική ΥΔΥ πρέπει να είναι σταθερή και αξιόπιστη, που σημαίνει ότι ο αερομεταφορέας πρέπει να δεσμευθεί για την παροχή των εν λόγω δρομολογίων επί την καθορισμένη περίοδο που αναφέρεται στους όρους της ΥΔΥ σε σαφές και περιορισμένο χρονικό διάστημα και να αποδεχθεί το ενδεχόμενο επιβολής κυρώσεων, εάν δεν τηρήσει τη δέσμευσή του. Ο περιορισμός του καθεστώτος της ΥΔΥ σε έναν αερομεταφορέα μπορεί ή μη να συνδυάζεται με οικονομική αντιστάθμιση, όπως καθορίζεται στον κανονισμό <sup>(53)</sup>.

### 6.1. Υποχρέωση προκήρυξης δημόσιας πρόσκλησης υποβολής προσφορών

72. Το αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης μιας γραμμής πρέπει να παρέχεται με δημόσια πρόσκληση υποβολής προσφορών σύμφωνα με τις διαδικασίες του κανονισμού αριθ. 1008/2008. Η διαφάνεια του διαγωνισμού διασφαλίζεται εκ νέου με τη δημοσίευση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* <sup>(54)</sup>.
73. Εάν, πριν από τη διαδικασία διαγωνισμού ή κατά τη διάρκειά της, ο αερομεταφορέας αρχίσει τακτικές αεροπορικές γραμμές σύμφωνα με τις ΥΔΥ, ή αποδείξει ότι πρόκειται να αρχίσει την εκτέλεση βιώσιμων γραμμών του είδους <sup>(55)</sup> (αλλά χωρίς να ζητήσει αποκλειστικό δικαίωμα ή αντιστάθμιση), η διαδικασία του διαγωνισμού πρέπει να ακυρωθεί και η πρόσβαση στη γραμμή να παραμείνει ανοικτή στον ανταγωνισμό <sup>(56)</sup>. Η ακριβής καταληκτική ημερομηνία για έναν αερομεταφορέα ότι θα αρχίσει ή να αποδείξει την πρόθεση να αρχίσει την εκμετάλλευση πτήσεων δεν πρέπει να είναι προγενέστερη της ημερομηνίας σύναψης της σύμβασης με τον αερομεταφορέα που θα επιλεγεί. Η σύναψη των συμβάσεων συνεπάγεται ανάληψη συγκεκριμένων αμοιβαίων υποχρεώσεων των συμβαλλομένων, η οποία συνιστά «περιορισμό της πρόσβασης» κατά την έννοια του άρθρου 16 παράγραφος 9 του κανονισμού. Ωστόσο, τα κράτη μπορούν επίσης να αναβάλουν περαιτέρω αυτή η καταληκτική ημερομηνία, παραδείγματος χάρι μέχρι την έναρξη της εκμετάλλευσης των πτήσεων από τον αερομεταφορέα που επελέγη με τον δημόσιο διαγωνισμό.
74. Εάν ο διαγωνισμός αφορά γραμμή στην οποία η πρόσβαση έχει ήδη περιοριστεί σε έναν αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 9, το άρθρο 17 παράγραφος 4 του κανονισμού προβλέπει τη δημοσίευση της ενημερωτικής ανακοίνωσης έξι μήνες πριν αρχίσει η περίοδος ισχύος της νέας σύμβασης. Ο κύριος στόχος αυτής της εκ των προτέρων ανακοίνωσης είναι να δοθεί η ευκαιρία στους αερομεταφορείς που ενδιαφέρονται για την εκμετάλλευση της γραμμής χωρίς αντιστάθμιση να προκαταλάβουν, σύμφωνα με τα κριτήρια του άρθρου 16 παράγραφος 9, νέο περιορισμό σε έναν μόνον αερομεταφορέα που επιλέγεται σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφοι 9 έως 12 και το άρθρο 17 του κανονισμού (βλέπε προηγούμενο σημείο).

<sup>(53)</sup> Άρθρο 17 παράγραφος 8 του κανονισμού αριθ. 1008/2008. Βλέπε επίσης κεφάλαιο 8 κατωτέρω. Στην πράξη όλες οι περιορισμένες ΥΔΥ στην ΕΕ έχουν λειτουργήσει μέχρι σήμερα με οικονομική αντιστάθμιση.

<sup>(54)</sup> Άρθρο 17 παράγραφος 4 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(55)</sup> Βλέπε άρθρο 16 παράγραφος 9 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(56)</sup> Βλέπε επίσης σημείο 71 ανωτέρω.

## 6.2. Επιλεξιμότητα για την υποβολή προσφοράς

75. Σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 9 του κανονισμού, μόνο οι αερομεταφορείς της ΕΕ, ή οι αερομεταφορείς που εξομοιώνονται με αυτούς δυνάμει του δικαιού της ΕΕ, μπορούν να αποκτήσουν αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης γραμμών με ΥΔΥ. Ως εκ τούτου, δικαίωμα έχουν οι αερομεταφορείς κάτοχοι έγκυρης άδειας εκμετάλλευσης που έχει εκδοθεί από τις αρμόδιες αρχές κράτους μέλους ή τρίτης χώρας στην οποία ισχύει το καθεστώς του κανονισμού αριθ. 1008/2008 (π.χ. Νορβηγία, Ισλανδία)<sup>(57)</sup>. Εφεξής, αναφέρονται ως «αερομεταφορείς» ή «αερομεταφορείς της ΕΕ» μόνον για λόγους ευκολίας της παρουσίασης.
76. Ο κανονισμός δεν εμποδίζει έναν όμιλο αερομεταφορέων να υποβάλει κοινή προσφορά, αλλά στην προσφορά του ο αερομεταφορέας της ΕΕ οφείλει να κατονομάσει τον (τους) αερομεταφορέα(-είς) (κοινοπραξία) που θα εκτελεί(-ούν) τις γραμμές με ΥΔΥ σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στον φάκελο της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, ώστε οι εθνικές αρχές να μπορούν να ελέγχουν την τήρηση των τυπικών απαιτήσεων από όλους τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς. Μολονότι η υπεργολαβία δεν απαγορεύεται από τον κανονισμό, αναπόκειται καταρχήν στα κράτη μέλη να καθορίσουν κατά πόσον επιτρέπουν την υπεργολαβία και υπό ποιους όρους, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται εν γένει ο κανονισμός και το δίκαιο της ΕΕ. Σε κάθε περίπτωση, ο υπεργολάβος πρέπει επίσης να είναι αερομεταφορέας της ΕΕ.
77. Συγκεκριμένη γραμμή με ΥΔΥ μπορεί να εκτελείται μόνο εφόσον η άδεια εκμετάλλευσης και το πιστοποιητικό αερομεταφορέα (εφεξής «ΑΟC») αναλογούν στις απαιτήσεις της εν λόγω ΥΔΥ. Συγκεκριμένα, αερομεταφορέας με άδεια εκμετάλλευσης Β όπως αποκαλείται, η οποία διέπεται από το άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού, δεν μπορεί να χρησιμοποιεί αεροσκάφη άλλου είδους από εκείνο που καλύπτει η εν λόγω άδεια (και καλύπτει το ΑΟC που του έχει χορηγηθεί). Αυτές οι απαιτήσεις ισχύουν για τον (τους) αερομεταφορέα(-είς) που θα προσφέρουν τις γραμμές ΥΔΥ.

## 6.3. Κριτήρια επιλογής

78. Η επιλογή μεταξύ των προτάσεων που υποβάλλονται διενεργείται το συντομότερο δυνατό, αφού ληφθούν υπόψη η επάρκεια της παρεχόμενης υπηρεσίας, οι τιμές και οι όροι που μπορούν να προσφερθούν στους χρήστες, καθώς και η τυχόν οικονομική αντιστάθμιση που ζητείται από το (τα) κράτος(-η) μέλος(-η)<sup>(58)</sup>. Τα κράτη μέλη προσδιορίζουν, καταρχήν, ελεύθερα τον τρόπο στάθμισης των κριτηρίων που χρησιμοποιούν για την επιλογή (ανάθεση), για παράδειγμα 70 % για το ύψος του αντιστάθμισματος και 30 % για την ποιότητα<sup>(59)</sup>. Κατά την άποψη της Επιτροπής, κανονικά τίποτε δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να καθορίσουν ανώτατο όριο για το συνολικό ύψος της αντιστάθμισης που πρέπει να καταβληθεί. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό, πάντως, όλα τα εν λόγω κριτήρια να καθορίζονται εκ των προτέρων στα έγγραφα του διαγωνισμού με τρόπο σαφή, αντικειμενικό και διαφανή.

## 6.4. Συνέπειες της χορήγησης αποκλειστικού δικαιώματος εκτέλεσης της γραμμής

79. Κατά τη διάρκεια της περιόδου αποκλειστικότητας, αποκλείεται η πρόσβαση σε συγκεκριμένη γραμμή σε κάθε αερομεταφορέα πλην εκείνου που έχει επιλεγεί με διαγωνισμό. Η περίοδος διάρκειας του αποκλειστικού δικαιώματος εκτέλεσης της γραμμής δεν μπορεί να υπερβαίνει τα τέσσερα έτη· ωστόσο, η περίοδος αυτή μπορεί να ανέλθει σε πέντε έτη εάν η ΥΔΥ επιβάλλεται σε γραμμή με προορισμό αερολιμένα που εξυπηρετεί εξόχως απόκεντρη περιοχή, όπως ορίζουν σήμερα το άρθρο 349 και το άρθρο 355 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ<sup>(60)</sup>. Αν η αρχική σύμβαση συνάπτεται για περίοδο μικρότερη από τη μέγιστη που καθορίζει ο κανονισμός αριθ. 1008/2008 (δηλαδή 4 ή 5 έτη)<sup>(61)</sup>, τότε η σύμβαση μπορεί να ανανεωθεί μέχρι το εφαρμοστέο ανώτατο όριο, υπό την προϋπόθεση ότι η εν λόγω επιλογή αναφέρεται με σαφή και διαφανή τρόπο στον φάκελο της πρόσκλησης υποβολής προσφορών και στη σύμβαση. Αν η σύμβαση προβλέπει εξαρχής τη μέγιστη χρονική περίοδο, τότε πρέπει να διοργανωθεί νέος διαγωνισμός, εφόσον το κράτος μέλος κρίνει ότι εξακολουθούν να υφίστανται οι όροι που τον δικαιολογούν, διότι σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 9 του κανονισμού χρειάζεται επανεξέταση της κατάστασης. Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 4 του κανονισμού, σε περίπτωση που ο διαγωνισμός αφορά γραμμή η πρόσβαση στην οποία έχει ήδη περιοριστεί σε έναν αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 9 του κανονισμού, η πρόσκληση υποβολής προσφορών δημοσιεύεται τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την έναρξη της νέας παραχώρησης, ώστε να αξιολογηθεί εάν χρειάζεται να συνεχισθεί ο περιορισμός της πρόσβασης. Η σύμβαση δεν είναι δυνατόν να ανανεωθεί μετά τις μέγιστες περιόδους που προαναφέρθηκαν, διότι θα χρειαζόταν τακτική επανεξέταση και εξαιτίας αυτού θα έκλεινε επί υπερβολικά μεγάλο χρονικό διάστημα η αγορά για τους νεοεισερχόμενους.

<sup>(57)</sup> Βλέπε άρθρο 2 παράγραφος 11 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(58)</sup> Άρθρο 17 παράγραφος 7 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(59)</sup> Οι ποιοτικές πτυχές που λαμβάνονται υπόψη θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν την πείρα από την εκμετάλλευση γραμμών με ΥΔΥ· συντήρηση αεροσκαφών και εφεδρικά συστήματα· καταλληλότητα των χρονοδιαγραμμάτων και διάρκεια παραμονής στον προορισμό κατά τη διάρκεια ημερήσιας μετακίνησης· προσφερόμενες επιλογές συνδυασμού αεροπορικών εταιρειών· μέσος προσφερόμενος ναύλος· πωλήσεις & διαφήμιση· προσφορά δρομολογίων και χρηματοοικονομική ευρωστία του αερομεταφορέα. Παραδείγματος χάρη η εμπορία μιας γραμμής θα μπορούσε να είναι πολύ σημαντική για να εξασφαλισθεί εξαρχής η επιτυχία της γραμμής και η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά της, ώστε η γραμμή να αναπτυχθεί με στόχο τη μείωση και την κατάργηση τελικών των επιδοτήσεων.

<sup>(60)</sup> Το άρθρο 16 παράγραφος 9 του κανονισμού αριθ. 1008/2008 — για τις περιοχές της Γουαδελούπης, της Γαλλικής Γουιάνας, της Μαρτινίκας, του Μαγιότ, της Ρεϋνιόν, του Αγίου Μαρτίνου, των Αζορών, της Μαδέρας και των Καναρίων Νήσων.

<sup>(61)</sup> Άρθρο 17 παράγραφος 9 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

80. Η απαίτηση περί αναλογικότητας συνεπάγεται ότι το αποκλειστικό δικαίωμα πρέπει να περιορίζεται στα δρομολόγια που αφορούν οι ΥΔΥ. Για παράδειγμα, εάν η ΥΔΥ αφορά μόνο τη χειμερινή περίοδο, η πρόσβαση στη γραμμή πρέπει να είναι ελεύθερη κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου. Η ΥΔΥ και η πρόσκληση υποβολής προσφορών πρέπει να αναφέρουν σαφώς ποιες περιόδους και ποια δρομολόγια αφορούν. Πράγματι, οι πληροφορίες αυτές είναι ζωτικής σημασίας για τους αερομεταφορείς που υποβάλλουν υποψηφιότητα στην υποβολή προσφορών, καθώς η διάρκεια του αποκλειστικού δικαιώματος έχει συνήθως σημαντικές επιπτώσεις στους όρους της προσφοράς τους.
81. Ο περιορισμός σε έναν μόνο αερομεταφορέα δεν πρέπει να εμποδίζει τον εν λόγω αερομεταφορέα να συνάψει συμφωνίες κοινής εκμετάλλευσης πτήσεων με άλλους αερομεταφορείς, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω συμφωνίες συνάδουν με τους κανόνες ανταγωνισμού. Όπως υπενθυμίζεται ανωτέρω<sup>(62)</sup>, το άρθρο 15 παράγραφος 4 του κανονισμού επιτρέπει την εκμετάλλευση πτήσεων βάσει συμφωνιών κοινής εκμετάλλευσης πτήσεων συμπεριλαμβανομένων των γραμμών με ΥΔΥ, και ο κανονισμός δεν περιέχει καμία εξαίρεση ούτε όταν η πρόσβαση στη γραμμή είναι περιορισμένη δυνάμει των παραγράφων 9 και εντεύθεν του άρθρου 16 του κανονισμού.
82. Καμία διάταξη του κανονισμού δεν εμποδίζει τον αερομεταφορέα της ΕΕ που απολαύει του αποκλειστικού δικαιώματος να αναθέσει υπεργολαβικά μέρος ή το σύνολο των αεροπορικών δρομολογίων σε άλλον αερομεταφορέα της ΕΕ, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στον φάκελο της πρόσκλησης υποβολής προσφορών. Ο αερομεταφορέας που επιλέχθηκε με τη διαδικασία υποβολής προσφορών εξακολουθεί πάντως να έχει την ευθύνη εκτέλεσης της σύμβασης.
83. Το άρθρο 16 παράγραφος 9 αποτελεί εξαίρεση από την αρχή που προβλέπεται στην παράγραφο 8 ότι οποιοσδήποτε αερομεταφορέας μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να αρχίσει την εκτέλεση πτήσεων όπως ορίζει η ΥΔΥ. Εάν η αποκλειστικότητα έχει χορηγηθεί οριστικά σε έναν αερομεταφορέα σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία και τον φάκελο της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, η αρχή αυτή δεν ισχύει πλέον.

#### 6.5. Επανεξέταση των ΥΔΥ και της αποκλειστικότητας στο τέλος κάθε περιόδου παραχώρησης

84. Όπως περιγράφηκε προηγουμένως, τα κράτη μέλη πρέπει να αξιολογούν τακτικά την αναγκαιότητα και την επάρκεια των ΥΔΥ. Συγκεκριμένα, στην περίπτωση των περιορισμένων (αποκλειστικών) ΥΔΥ η κατάσταση επανεξετάζεται στο τέλος της περιόδου παραχώρησης<sup>(63)</sup> και η συνεχιζόμενη αναγκαιότητα περιορισμένης πρόσβασης αξιολογείται πριν από την έναρξη νέας παραχώρησης<sup>(64)</sup>. Στόχος είναι σε γενικές γραμμές να αξιολογηθεί κατά το χρονικό διάστημα των έξι μηνών πριν από την έναρξη της νέας παραχώρησης, αν παραμένουν αμετάβλητες οι συνθήκες υπό τις οποίες προκηρύχθηκε η προηγούμενη πρόσκληση υποβολής προσφορών. Η αξιολόγηση περιλαμβάνει κατά κανόνα την πείρα από την τελευταία περίοδο παραχώρησης, ιδίως όσον αφορά τη ζήτηση που σημειώθηκε, και κατά πόσον είναι δυνατή πλέον η επαρκής παροχή αεροπορικών δρομολογίων χωρίς αποκλειστικότητα και/ή με ΥΔΥ τροποποιημένη, λιγότερο περιοριστική ή ακόμη και χωρίς ΥΔΥ πλέον.
85. Η περίοδος των έξι μηνών δεν είναι η μέγιστη χρονική περίοδος για να δώσει η Επιτροπή την «έγκρισή» της για την προβλεπόμενη ΥΔΥ. Ο κανονισμός δεν προβλέπει τέτοια έγκριση, η δε συγκεκριμένη περίοδος αφορά άλλους σκοπούς. Συγκεκριμένα, είναι απαραίτητη για να καταστεί δυνατόν σε άλλους αερομεταφορείς να υποβάλλουν προτάσεις εκμετάλλευσης γραμμής υποκείμενης σε ΥΔΥ χωρίς αποκλειστικότητα ή αντιστάθμισμα, οπότε μπορεί να αποδειχθεί ότι δεν υπάρχει πλέον ανάγκη για περιορισμό της πρόσβασης. Σε αντίθετη περίπτωση, αυτό θα μπορούσε να αποτελεί ένδειξη ότι συνεχίζεται η ανάγκη περιορισμένης πρόσβασης. Σε κάθε περίπτωση, εναπόκειται στα κράτη μέλη να αξιολογήσουν την ανάγκη περιορισμένης πρόσβασης, με επιφύλαξη της επανεξέτασης από την Επιτροπή σύμφωνα με το δικαίο της ΕΕ.

#### 6.6. Ειδική περίπτωση: ομαδοποίηση γραμμών σε πρόσκληση υποβολής προσφορών

86. Καταρχήν, τα κράτη μέλη πρέπει να προκηρύσσουν πρόσκληση υποβολής προσφορών για κάθε γραμμή μεμονωμένα. Ωστόσο, ο κανονισμός επιτρέπει στα κράτη μέλη να προκηρύσσουν πρόσκληση υποβολής προσφορών για ομάδα γραμμών ΥΔΥ, μόνον όμως εφόσον αυτό δικαιολογείται για λόγους επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας<sup>(65)</sup>. Στην πράξη, αυτό σημαίνει χορήγηση αποκλειστικότητας σε έναν μόνο αερομεταφορέα για ομάδα γραμμών ΥΔΥ.
87. Η ομαδοποίηση γραμμών ΥΔΥ μπορεί να δικαιολογείται ιδίως όταν πολλές γραμμές με χαμηλή κίνηση παρουσιάζουν σημαντική επιχειρησιακή αλληλοσυμπλήρωση (π.χ. γραμμές προς/μέσα σε απομονωμένο αρχιπέλαγος ή απομακρυσμένη και αραιοκατοικημένη περιοχή).

<sup>(62)</sup> Σημείο 59.

<sup>(63)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 9 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(64)</sup> Άρθρο 17 παράγραφος 4 του κανονισμού αριθ. 1008/2008. Η νέα παραχώρηση αρχίζει το ενωρίτερο την ημέρα μετά την ημερομηνία λήξης της υφιστάμενης παραχώρησης, μπορεί όμως να αρχίσει και αργότερα.

<sup>(65)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 10 του κανονισμού αριθ. 1008/2008. Παραδείγματα γραμμών ομαδοποιημένων στην υποβολή προσφορών είναι οι 14 γραμμές ΥΔΥ στο αρχιπέλαγος των Αζορών, 4 γραμμές ΥΔΥ στις Νήσους Shetland, 6 γραμμές ΥΔΥ στις Νήσους Orkney, 4 ΥΔΥ στις Καναρίους Νήσους και 4 γραμμές ΥΔΥ που συνδέουν τις νήσους της Lampedusa και Pantelleria της Ιταλίας με τρεις πόλεις της Σικελίας.

88. Οι λόγοι της ομαδοποίησης πρέπει να είναι επιχειρησιακού χαρακτήρα (π.χ. ανάγκη για επιχειρησιακή βάση σε απομακρυσμένη περιοχή). Η ομαδοποίηση δεν μπορεί να έχει ως κύριο στόχο τη μείωση των δημοσιονομικών επιπτώσεων για το κράτος μέλος. Υπό την έννοια αυτή, δεν είναι δυνατή η ομαδοποίηση κερδοφόρων και ζημιογόνων γραμμών χωρίς επιχειρησιακές ομοιότητες.
89. Η ομαδοποίηση γραμμών για την υποβολή προσφορών, όπως προγράφεται εδώ, δεν πρέπει να συγχέεται με τις δέσμες γραμμών κατά την επιβολή ΥΔΥ. Όπως εξηγείται στο σημείο 28 ανωτέρω, η πρόσβαση σε συγκεκριμένη γραμμή δεν μπορεί να εξαρτάται από την εκμετάλλευση άλλων γραμμών. Επίσης, ορισμένες γραμμές ενδέχεται να μην είναι επιλέξιμες για ομαδοποίηση σε υποβολή προσφορών, περίπτωση στην οποία μπορούν, πάντως, να καλυφθούν από κοινού σε μία μόνο πρόσκληση υποβολής προσφορών, εάν αυτό δικαιολογείται για λόγους διοικητικής αποτελεσματικότητας<sup>(66)</sup>.

#### 7. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΙΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ

90. Όσον αφορά τη φάση πριν τη δημοσίευση που αναφέρεται στο άρθρο 17 παράγραφος 4<sup>(67)</sup>, ο κανονισμός προβλέπει ότι το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος κοινοποιεί το πλήρες κείμενο της πρόσκλησης υποβολής προσφορών στην Επιτροπή εκτός αν, σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 5, έχει κοινοποιήσει την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με δημοσίευση της προκήρυξης στην εθνική επίσημη εφημερίδα του. Στην περίπτωση αυτή, η προκήρυξη της υποβολής προσφορών δημοσιεύεται επίσης στην εθνική επίσημη εφημερίδα<sup>(68)</sup>. Με στόχο την αποτελεσματική και ταχεία διεκπεραίωση, το κράτος μέλος πρέπει επίσης να κοινοποιήσει (σε οποιαδήποτε επίσημη γλώσσα της ΕΕ) στην Επιτροπή (με ηλεκτρονικό μήνυμα στην υπηρεσιακή ηλεκτρονική θυρίδα που αναφέρθηκε προηγουμένως)<sup>(69)</sup> σχέδιο ενημερωτικής ανακοίνωσης σχετικά με την πρόσκληση υποβολής προσφορών (σε ηλεκτρονική μορφή, με τη χρήση ενός από τα συνήθη συστήματα επεξεργασίας) που θα δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* σε όλες τις γλώσσες της ΕΕ. Το σχέδιο της ενημερωτικής ανακοίνωσης πρέπει να περιλαμβάνει τις πληροφορίες που περιγράφονται στο άρθρο 17 παράγραφος 5 του κανονισμού. Η Επιτροπή έχει καταρτίσει υποδείγματα, τα οποία διατίθενται στο CIRCABC και κατόπιν αιτήματος στην Επιτροπή. Τα κράτη μέλη ενδιαφέρονται επίσης να διαβιβάζουν τους όρους της προτεινόμενης σύμβασης, καθώς και κάθε άλλο έγγραφο σχετικό με τα σημεία που αναφέρονται στο άρθρο 17 παράγραφος 3 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.
91. Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 6 του κανονισμού αριθ. 1008/2008, το οικείο κράτος μέλος διαθέτει αμελλητί και δωρεάν κάθε σχετική πληροφορία και έγγραφο που ζητεί όποιος ενδιαφέρεται για την πρόσκληση υποβολής προσφορών. Μολονότι δεν υφίσταται υποχρέωση παροχής του φακέλου της πρόσκλησης υποβολής προσφορών στα ενδιαφερόμενα μέρη σε γλώσσες άλλες εκτός του οικείου κράτους μέλους, τούτο μπορεί να προσελκύσει περισσότερους δυνητικούς υποψηφίους.
92. Η πρόσκληση υποβολής προσφορών και η επακόλουθη σύμβαση πρέπει να καλύπτουν τουλάχιστον τα σημεία που αναφέρονται στο άρθρο 17 παράγραφος 3 του κανονισμού. Η ακριβής μορφή και το περιεχόμενο των εγγράφων αυτών αποφασίζονται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, η δε Επιτροπή δεν διαθέτει σχετικά υποδείγματα.
93. Κράτος μέλος μπορεί να δημοσιεύσει ενιαία πρόσκληση υποβολής προσφορών για διάφορες γραμμές για λόγους διοικητικής αποτελεσματικότητας<sup>(70)</sup>. Η ενιαία πρόσκληση υποβολής προσφορών μπορεί να προσελκύσει πολλούς αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται διαφορετικές γραμμές, διότι ενιαία πρόσκληση δεν σημαίνει ότι οι προσφορές μπορούν να υποβληθούν μόνο για όλες τις συγκεκριμένες γραμμές.
94. Η προθεσμία υποβολής των προσφορών λήγει το ενωρίτερο δύο μήνες μετά τη δημοσίευση της ενημερωτικής ανακοίνωσης<sup>(71)</sup>. Η ημερομηνία έναρξης της περιόδου αποκλειστικότητας πρέπει να αναφέρεται στην προκήρυξη της πρόσκλησης υποβολής προσφορών. Η εν λόγω ημερομηνία συμπίπτει συνήθως με την ημερομηνία έναρξης της σύμβασης με τον αερομεταφορέα που έχει επιλεγεί, αλλά η σύμβαση μπορεί επίσης να αρχίσει αργότερα. Η σύμβαση και η εκμετάλλευση πτήσεων βάσει αυτής δεν μπορούν να αρχίσουν πριν από την καθορισμένη ημερομηνία έναρξης της αποκλειστικότητας.
95. Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 4 του κανονισμού, σε περίπτωση που η προκήρυξη υποβολής προσφορών αφορά γραμμή η πρόσβαση στην οποία έχει ήδη περιοριστεί σε έναν αερομεταφορέα, η πρόσκληση υποβολής προσφορών δημοσιεύεται τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την έναρξη της νέας παραχώρησης. Όπως προκύπτει από τη διάταξη αυτή η ελάχιστη περίοδος καθορίζεται για να εξασφαλιστεί ότι πρέπει αξιολογηθεί κατάλληλα η συνεχιζόμενη αναγκαιότητα περιορισμένης πρόσβασης<sup>(72)</sup>. Είναι επίσης δυνατόν να δημοσιευθεί ενημερωτική ανακοίνωση για να αναγγελθεί ότι η γραμμή ανοίγει και πάλι, όταν σύμβαση με αποκλειστικό αερομεταφορέα λήγει και η γραμμή ανοίγει και πάλι για ΥΔΥ. Ωστόσο, νέα πρόσκληση υποβολής προσφορών σύμφωνα με τον κανονισμό παρέχει επίσης τη δυνατότητα στους αερομεταφορείς να ενημερώνονται και να γνωστοποιούν την επιθυμία τους να εκμεταλλεύονται γραμμή χωρίς αποκλειστικότητα και αντιστάθμισμα.

<sup>(66)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 10 του κανονισμού αριθ. 1008/2008. Βλέπε σημείο 94 κατωτέρω.

<sup>(67)</sup> Βλέπε σημείο 72 ανωτέρω.

<sup>(68)</sup> Άρθρο 17 παράγραφος 2 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(69)</sup> Η ΓΔ MOVE ζητεί τη δημοσίευση μέσω της Γενικής Γραμματείας της Επιτροπής. Τα κράτη μέλη δεν πρέπει να επικοινωνούν απευθείας με την Υπηρεσία Εκδόσεων της ΕΕ. Επίσης, οι εν λόγω ενημερωτικές ανακοινώσεις πρέπει να δημοσιεύονται στον δικτυακό τόπο της ΓΔ MOVE, στο ενημερωτικό δελτίο της και στην ειδική θεματική ομάδα CIRCABC.

<sup>(70)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(71)</sup> Άρθρο 17 παράγραφος 4 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(72)</sup> Άρθρο 17 παράγραφος 4 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.



96. Το κράτος μέλος πρέπει να ενημερώσει την Επιτροπή αμελλητί για τα αποτελέσματα της πρόσκλησης υποβολής προσφορών<sup>(73)</sup>. Προς το παρόν δεν υπάρχει διαθέσιμο υπόδειγμα προς τον σκοπό αυτό. Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει από το κράτος μέλος να της διαβιβάσει, εντός ενός μηνός, όλα τα σχετικά έγγραφα που αφορούν την επιλογή αερομεταφορέα για την ΥΔΥ<sup>(74)</sup>.

## 8. ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΜΑ ΚΑΙ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ

### 8.1. Δυνατότητα και ύψος αντιστάθμισης

97. Η διαδικασία πρόσκλησης υποβολής προσφορών έχει ως στόχο τη χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος σε έναν και μόνον αερομεταφορέα για την εκμετάλλευση γραμμής ΥΔΥ. Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 8 του κανονισμού, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί να αποζημιώσει αερομεταφορέα που έχει επιλέξει με διαδικασία υποβολής προσφορών, ώστε να τηρηθούν τα πρότυπα που απαιτούνται βάσει της ΥΔΥ. Ακόμη και όταν ένας αερομεταφορέας προτείνει να εκμεταλλευθεί γραμμή χωρίς αντιστάθμιση, το αποκλειστικό δικαίωμα μπορεί να χορηγηθεί μόνον με δημόσιο διαγωνισμό<sup>(75)</sup>.
98. Η αντιστάθμιση δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό που απαιτείται για να καλυφθεί το καθαρό κόστος που προκύπτει από την εκτέλεση κάθε ΥΔΥ, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ευλόγου κέρδους του αερομεταφορέα<sup>(76)</sup>. Ο όρος «εύλογο κέρδος» δεν ορίζεται στον κανονισμό αριθ. 1008/2008. Στο πλαίσιο των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος, στο άρθρο 5 παράγραφος 5 της απόφασης 2012/21/ΕΕ της Επιτροπής<sup>(77)</sup> (εφεξής «απόφαση ΥΓΟΣ») ο όρος ορίζεται ως το ποσοστό απόδοσης των κεφαλαίων που θα απαιτείτο από μια τυπική επιχείρηση η οποία εξετάζει το ενδεχόμενο να παράσχει ή όχι την υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος για τη συνολική διάρκεια της πράξης ανάθεσης λαμβάνοντας υπόψη το επίπεδο κινδύνου. Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 7 της εν λόγω απόφασης «σε περίπτωση που η παροχή της υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος δεν συνδέεται με έναν ουσιαστικό εμπορικό ή συμβατικό κίνδυνο, ιδίως όταν το καθαρό κόστος για την παροχή της υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος ουσιαστικά αντισταθμίζεται εκ των υστέρων στο σύνολό του, το εύλογο κέρδος δεν μπορεί να υπερβαίνει το σχετικό διαπραγματικό επιτόκιο προσαυξημένο κατά 100 μονάδες βάσης»<sup>(78)</sup>. Φαίνεται εύλογα ότι οι αρχές αυτές ισχύουν κατ' αναλογία για τις ΥΔΥ στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών βάσει του κανονισμού. Εάν το κέρδος υπερβεί το εύλογο επίπεδο, η αντιστάθμιση μπορεί επίσης να εγείρει προβλήματα όσον αφορά τη συμμόρφωση με τη νομοθεσία περί κρατικών ενισχύσεων.
99. Το ύψος της αντιστάθμισης που καταβάλλεται στον αερομεταφορέα πρέπει να υπολογίζεται με βάση το πραγματικό κόστος και τα έσοδα από την εκμετάλλευση της γραμμής που έχει καταγράψει ο αερομεταφορέας. Προκειμένου να είναι διαφανή και επαληθεύσιμα τα στοιχεία αυτά, ο αερομεταφορέας πρέπει να διατηρεί αρκετά λεπτομερές λογιστικό σύστημα για να καθίσταται εφικτός ο υπολογισμός του κόστους και των εσόδων που αντιστοιχούν στη συγκεκριμένη γραμμή με ΥΔΥ. Σε κάθε περίπτωση, η αντιστάθμιση περιορίζεται στο ποσό που αναγράφεται στην προσφορά του αερομεταφορέα.

### 8.2. Σχέση με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις

100. Πρώτον, υπενθυμίζεται ότι η αξιολόγηση κρατικής ενίσχυσης πραγματοποιείται ανεξάρτητα από την αξιολόγηση βάσει των διατάξεων του κανονισμού αριθ. 1008/2008. Ωστόσο, εφόσον δεν πληρούνται οι απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 1008/2008, παραδείγματος χάρι όσον αφορά τον καθορισμό της ΥΔΥ, και εφόσον στην εν λόγω ΥΔΥ προσαρτάται οικονομική αντιστάθμιση, ενδέχεται να μην πληρούνται ούτε οι απαιτήσεις των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις. Οι ενδιαφερόμενες υπηρεσίες της Επιτροπής συνεργάζονται με στενά κατά την αξιολόγηση των καθεστώτων για τις ΥΔΥ, αλλά είναι σημαντικό να τονισθεί ότι οι κοινοποιήσεις κρατικών ενισχύσεων, εφόσον απαιτούνται<sup>(79)</sup>, είναι ανεξάρτητες από την κοινοποίηση καθεστώτος ΥΔΥ στην Επιτροπή· σε διοικητικό επίπεδο, το θέμα χειρίζεται η ΓΔ MOVE, ενώ τυχόν απαραίτητες κοινοποιήσεις κρατικών ενισχύσεων εξετάζονται από τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Επιτροπής («ΓΔ COMP»). Και τα δύο σύνολα κανόνων και διαδικασιών πρέπει να τηρούνται και οι καταγγελίες προς την Επιτροπή είναι δυνατές με βάση και τα δύο.

<sup>(73)</sup> Άρθρο 17 παράγραφος 9 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(74)</sup> Άρθρο 17 παράγραφος 10 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(75)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 10 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(76)</sup> Άρθρο 17 παράγραφος 8 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(77)</sup> Απόφαση της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 2011, για την εφαρμογή του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 7 της 11.1.2012, σ. 3).

<sup>(78)</sup> [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/swap\\_rates\\_en.html](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/swap_rates_en.html)

<sup>(79)</sup> Υπενθυμίζεται ότι εάν τηρούνται τα κριτήρια της απόφασης Altmark (βλέπε υποσημείωση 83) ή οι διατάξεις της απόφασης για τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος (ΥΓΟΣ) (βλέπε υποσημείωση 85), δεν χρειάζεται κοινοποίηση.

### 8.2.1. Δημόσιες επιδοτήσεις χορηγούμενες ως αντιστάθμισμα για την εκτέλεση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας

101. Ο κανονισμός εφαρμόζεται κατά τον ίδιο τρόπο είτε χορηγείται αντιστάθμιση είτε όχι. Ωστόσο, όταν χορηγείται αντιστάθμιση για ΥΔΥ, πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων της Συνθήκης (άρθρα 107 — 109 της ΣΛΕΕ), όπως έχουν ερμηνευθεί από το Δικαστήριο, και σύμφωνα με τους κανόνες που περιλαμβάνονται στις πράξεις της Επιτροπής που διέπουν τις κρατικές ενισχύσεις για τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΥΓΟΣ). Οι εν λόγω πράξεις της Επιτροπής είναι οι εξής:

- α) ανακοίνωση<sup>(80)</sup> που διευκρινίζει τις βασικές έννοιες που διέπουν την εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και οι όροι (καλούμενοι «κριτήρια Altmark<sup>(81)</sup>»· βλ.επεξεργασία στο επόμενο σημείο) υπό τους οποίους η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν συνιστά κρατική ενίσχυση·
- β) ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 360/2012 της Επιτροπής σχετικά με τις ήσσονος σημασίας ενισχύσεις για την παροχή ΥΓΟΣ (εφεξής: «κανονισμός 360/2012»)<sup>(82)</sup>, ο οποίος προβλέπει ότι αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας σε ποσό που δεν υπερβαίνει τις 500 000 ευρώ για οποιαδήποτε περίοδο τριών οικονομικών ετών θεωρείται ότι δεν συνιστά ενίσχυση, εφόσον πληρούνται οι όροι που καθορίζονται στον εν λόγω κανονισμό·
- γ) η απόφαση ΥΓΟΣ η οποία καθορίζει τους όρους βάσει των οποίων οι κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας είναι συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά και εξαιρούνται από την υποχρέωση κοινοποίησης. Το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω απόφασης καλύπτει την αντιστάθμιση για ΥΔΥ που χορηγείται σε αερομεταφορείς για αεροπορικές συνδέσεις με νησιά, με την προϋπόθεση ότι η μέση ετήσια επιβατική κίνηση δεν υπερβαίνει τους 300 000 επιβάτες και ότι η ΥΔΥ συνάδει με τον κανονισμό αριθ. 1008/2008·
- δ) ανακοίνωση σχετικά με το πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης<sup>(83)</sup> για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (εφεξής: «Πλαίσιο ΥΓΟΣ»), στην οποία καθορίζονται οι όροι σύμφωνα με τους οποίους η αντιστάθμιση που υπόκεινται στην υποχρέωση κοινοποίησης<sup>(84)</sup> μπορεί να κηρυχθεί από την Επιτροπή συμβιβάσιμη με το άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ·
- ε) οδηγός της Επιτροπής για την εφαρμογή των κανόνων της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις, τις δημόσιες συμβάσεις και την εσωτερική αγορά στις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος<sup>(85)</sup>, και, ιδίως, στις κοινωνικές υπηρεσίες γενικού συμφέροντος, ο οποίος παρέχει περαιτέρω καθοδήγηση για την εφαρμογή των κανόνων ΥΓΟΣ.

### 8.2.2. Τα κριτήρια Altmark

102. Το Δικαστήριο, στην απόφασή του στην υπόθεση Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg κατά Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark), αποφάνθηκε ότι οι αντιστάθμισεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ, εφόσον πληρούνται σωρευτικά τέσσερα κριτήρια:

1. η δικαιούχος επιχείρηση πρέπει να είναι πράγματι επιφορτισμένη με τις ΥΔΥ και οι εν λόγω ΥΔΥ πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένες
2. οι παράμετροι με βάση τις οποίες υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να προσδιορίζονται εκ των προτέρων με αντικειμενικό και διαφανή τρόπο·
3. η αντιστάθμιση δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό που είναι αναγκαίο για να καλυφθεί το σύνολο του κόστους ή μέρος του κόστους που προκύπτει από την εκπλήρωση των ΥΔΥ, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων καθώς και ευλόγου κέρδους·
4. όταν η επιλογή της επιχείρησης στην οποία πρόκειται να ανατεθεί η εκπλήρωση των ΥΔΥ σε συγκεκριμένη περίπτωση δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας διαγωνισμού, παρέχουσας τη δυνατότητα επιλογής του υποψηφίου που είναι σε θέση να παράσχει τις σχετικές υπηρεσίες με το μικρότερο για το κοινωνικό σύνολο κόστος, το επίπεδο της απαραίτητης αντιστάθμισης πρέπει να καθορίζεται βάσει αναλύσεων των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση εφαρμόζοντας χρηστή διαχείριση όντας κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα.

<sup>(80)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 4).

<sup>(81)</sup> Υπόθεση C-280/00, Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg κατά Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

<sup>(82)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 360/2012 της Επιτροπής, της 25ης Απριλίου 2012, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας οι οποίες χορηγούνται σε επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 114 της 26.4.2012, σ. 8).

<sup>(83)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής - Πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 15).

<sup>(84)</sup> Αυτό ισχύει όταν η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν πληροί τα κριτήρια της απόφασης Altmark, δεν καλύπτεται από τον κανονισμό de minimis ΥΓΟΣ και δεν απαλλάσσεται εξολοκλήρου βάσει της απόφασης.

<sup>(85)</sup> Έγγραφο των υπηρεσιών της Επιτροπής SWD(2013) 53 final/2, το οποίο διατίθεται στη διεύθυνση: [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/overview/new\\_guide\\_eu\\_rules\\_procurement\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_en.pdf)

103. Εφόσον πληρούνται τα τέσσερα αυτά κριτήρια, οι αντιστάθμισεις για ΥΔΥ δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις και δεν χρειάζεται σε αυτήν την περίπτωση κοινοποίηση της κρατικής ενίσχυσης στην Επιτροπή (ωστόσο, όπως προαναφέρθηκε, οι απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 1008/2008 περί κοινοποίησης και δημοσίευσης εξακολουθούν να ισχύουν)<sup>(86)</sup>. Εναπόκειται πρωτίστως στις εθνικές αρχές να αξιολογούν κατά πόσο τα τέσσερα αυτά κριτήρια πληρούνται για τυχόν αντιστάθμιση που χορηγείται δυνάμει του άρθρου 17 παράγραφος 8 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.
104. Οι διατάξεις του κανονισμού αριθ. 1008/2008 έχουν ως πρότυπο τα κριτήρια που προαναφέρθηκαν: το άρθρο 17 παράγραφος 3 στοιχείο α) καλύπτει το πρώτο κριτήριο Altmark, το άρθρο 17 παράγραφος 3 στοιχείο ε) το δεύτερο, το άρθρο 17 παράγραφος 8 το τρίτο και, όσον αφορά το τέταρτο κριτήριο Altmark, το άρθρο 16 παράγραφος 10 προβλέπει τη χρήση της διαδικασίας διαγωνισμού. Ενώ το άρθρο 16 παράγραφος 10 δεν προσδιορίζει περαιτέρω τη διαδικασία διαγωνισμού, σύμφωνα με την απόφαση Altmark, η επιλεγείσα διαδικασία πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα την παροχή της υπηρεσίας με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο. Συνεπώς, κατά την εφαρμογή του τέταρτου κριτηρίου Altmark, εφόσον υπάρχει μία μόνο προσφορά στη διαδικασία του διαγωνισμού, δεν είναι δυνατόν κανονικά να θεωρηθεί ότι πληρούται αυτό το κριτήριο, εκτός εάν i) υπάρχουν ιδιαίτερα ισχυρές διασφαλίσεις στον σχεδιασμό της διαδικασίας που εγγυώνται την παροχή της υπηρεσίας με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο ή ii) το οικείο κράτος μέλος επαληθεύει με πρόσθετα μέσα ότι το αποτέλεσμα ανταποκρίνεται στο μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο. Αυτό σημαίνει ότι εάν πληρούνται οι όροι του κανονισμού αριθ. 1008/2008, με βάση τις ανωτέρω εξηγήσεις, μπορεί, καταρχήν, να θεωρηθεί ότι δεν υφίσταται κρατική ενίσχυση.
105. Σε περίπτωση που δεν είναι δυνατόν να αποκλειστεί το ενδεχόμενο κρατικής ενίσχυσης, με βάση τα κριτήρια Altmark, το οικείο κράτος μέλος πρέπει να διασφαλίσει με άλλο τρόπο την τήρηση των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις. Αυτή η περίπτωση μπορεί, για παράδειγμα, να προκύψει όταν, υπό τις συνθήκες έκτακτης ανάγκης του άρθρου 16 παράγραφος 12 του κανονισμού, ο αερομεταφορέας επιλέγεται χωρίς ανοικτή διαδικασία διαγωνισμού, με αμοιβαία συμφωνία μεταξύ των αρχών του κράτους μέλους και του αερομεταφορέα. Στις περιπτώσεις αυτές, το κράτος μέλος πρέπει να ελέγξει ότι το ποσό της αντιστάθμισης δεν συνεπάγεται τη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης βάσει των κριτηρίων Altmark ή του κανονισμού αριθ. 360/2012. Στην αντίθετη περίπτωση, είναι επίσης δυνατόν η ενίσχυση να είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά με βάση την απόφαση ΥΓΟΣ, οπότε δεν απαιτείται κοινοποίηση, ή ότι χρειάζεται κοινοποίηση, αλλά μπορεί να κηρυχθεί συμβιβάσιμη από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, εάν πληρούνται οι όροι του πλαισίου ΥΓΟΣ.

#### 9. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΕ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

106. Κατά τη διάρκεια της αποκλειστικής παραχώρησης, ο αερομεταφορέας της ΕΕ που είχε επιλεγεί με διαγωνισμό ενδέχεται να αναγκαστεί να διακόψει την εκτέλεση των δρομολογίων σε σύντομο χρονικό διάστημα, για παράδειγμα λόγω οικονομικής αφερευγυότητας. Υπό τις συνθήκες αυτές, όταν είναι αναγκαίο, σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 12 του κανονισμού επιτρέπεται διαδικασία έκτακτης ανάγκης για να αποφευχθεί η διακοπή των αεροπορικών γραμμών. Η διαδικασία εφαρμόζεται μόνο σε περίπτωση αιφνίδιας και απρόβλεπτης διακοπής των αεροπορικών γραμμών με ΥΔΥ, εφόσον τις εν λόγω γραμμές εκτελούσε ήδη αερομεταφορέας που είχε επιλεγεί με δημόσιο διαγωνισμό. Δεν εφαρμόζεται όταν οι εθνικές διαδικασίες τροποποίησης των ΥΔΥ ή ανανέωσης των προσφορών διήρκεσαν αναπάντεχα μεγάλο χρονικό διάστημα<sup>(87)</sup>.
107. Η διαδικασία έκτακτης ανάγκης δεν μπορεί να εφαρμοστεί, μεταξύ άλλων, στις ακόλουθες περιπτώσεις:
- αεροπορική εταιρεία εκτελούσε τη γραμμή χωρίς αποκλειστικότητα (ανοικτή ΥΔΥ).
  - η διακοπή της γραμμής οφείλεται στη λήξη της σύμβασης (καθώς η διακοπή των δρομολογίων είναι προβλέψιμη και, ως εκ τούτου, δεν θα είναι αιφνίδια). Νέα πρόσκληση υποβολής προσφορών πρέπει να δημοσιευθεί τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την έναρξη της νέας περιόδου παραχώρησης.
  - τα δρομολόγια διακόπτονται μετά από προειδοποίηση από τον πραγματικό αερομεταφορέα τουλάχιστον έξι μήνες πριν (η διακοπή της παροχής υπηρεσιών δεν είναι αιφνίδια ή απρόβλεπτη και υπάρχει αρκετός καιρός ώστε να είναι δυνατόν να κινηθεί νέα διαδικασία διαγωνισμού χωρίς τη διαδικασία έκτακτης ανάγκης)<sup>(88)</sup>.
108. Σε περίπτωση αιφνίδιας διακοπής της γραμμής από τον αερομεταφορέα που είχε επιλεγεί σύμφωνα με την προαναφερθείσα διαδικασία διαγωνισμού, το κράτος μέλος μπορεί να επιλέξει άλλον αερομεταφορέα για να εκτελεί την

<sup>(86)</sup> Επί παραδείγματι, θα πρέπει να υπογραμμιστεί ότι το πρώτο κριτήριο Altmark, όπως και η απόφαση ΥΓΟΣ και το πλαίσιο ΥΓΟΣ, απαιτούν την ύπαρξη «γνήσιας» υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος, η οποία στις αεροπορικές μεταφορές συνεπάγεται ότι πρέπει να τηρούνται τα άρθρα 16 και 17 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(87)</sup> Η Επιτροπή έχει επισημάνει την ευρύτερη χρήση των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης και την προσφυγή σε εθνικές διαδικασίες ανάθεσης στις περιπτώσεις που ενδέχεται να μην είναι δυνατόν να θεωρηθούν καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Πρόκειται για τάση την οποία σκοπεύει να παρακολουθεί και να ελέγχει εκ του σύνεγγυς και να αντιμετωπίσει, αν χρειάζεται.

<sup>(88)</sup> Άρθρο 17 παράγραφος 4 του κανονισμού αριθ. 1008/2008 και σημείο 97 ανωτέρω.

ΥΔΥ για χρονική περίοδο έως επτά μηνών, εάν το ύψος της αντιστάθμισης παραμένει σύμφωνο με το άρθρο 17 παράγραφος 8 του κανονισμού<sup>(89)</sup> και αν ο νέος αερομεταφορέας επιλέγεται μεταξύ αερομεταφορέων της ΕΕ σύμφωνα με τις αρχές της διαφάνειας και της αποφυγής διακρίσεων. Νέα πρόσκληση υποβολής προσφορών για μια συνήθη συμβατική περίοδο αρχίζει επίσης αμέσως, λόγω των των προθεσμιών που εξηγούνται αμέσως κατωτέρω.

109. Η περίοδος των επτά μηνών υπολογίζεται από την έναρξη εκμετάλλευσης της γραμμής από τον νέο αερομεταφορέα που θα επιλεγεί. Δεν είναι ανανεώσιμη. Πράγματι, επειδή η πρόσκληση υποβολής προσφορών έχει ως στόχο την ανανέωση ήδη υφιστάμενου αποκλειστικού δικαιώματος, η πρόσκληση υποβολής προσφορών πρέπει να προκηρυχθεί τουλάχιστον έξι μήνες πριν σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 4 του κανονισμού.
110. Οι αρχές της διαφάνειας και της μη εισαγωγής διακρίσεων όσον αφορά την επιλογή του αερομεταφορέα πρέπει να τηρηθούν, λαμβανομένων υπόψη των συγκεκριμένων περιστάσεων. Όντως, η διαδικασία έκτακτης ανάγκης εφαρμόζεται όταν δεν διατίθεται επαρκής χρόνος για την προκήρυξη επίσημου διαγωνισμού, διότι πρέπει να βρεθεί νέος αερομεταφορέας το συντομότερο δυνατό. Πάντως, οι αρχές πρέπει να επικοινωνήσουν το συντομότερο δυνατό με διάφορους αερομεταφορείς οι οποίοι ενδιαφέρονται ενδεχομένως για τη συγκεκριμένη γραμμή. Κατά κανόνα πρόκειται για αερομεταφορείς που δραστηριοποιούνται ήδη στην περιοχή και/ή συμμετείχαν στην τελευταία διαδικασία διαγωνισμού.
111. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ενημερώνει αμελλητί την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη σχετικά με την εν λόγω έκτακτη διαδικασία και τους λόγους που την επέβαλαν<sup>(90)</sup>. Συνιστάται στο κράτος μέλος να ενημερώσει επίσης την Επιτροπή για τυχόν επαφές με άλλους αερομεταφορείς, καθώς και για τα αποτελέσματα των εν λόγω επαφών. Η Επιτροπή μπορεί επίσης να μεριμνήσει για τη δημοσίευση ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, μολονότι δεν απαιτείται δημοσίευση στην περίπτωση της διαδικασίας έκτακτης ανάγκης.
112. Η Επιτροπή, ύστερα από αίτηση κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, μπορεί, σύμφωνα με τη σχετική συμβουλευτική διαδικασία να αναστείλει τη διαδικασία έκτακτης ανάγκης, εάν κρίνει ότι σύμφωνα με εκτίμησή της δεν πληρούνται οι απαιτήσεις της διαδικασίας έκτακτης ανάγκης του κανονισμού ή εφόσον η διαδικασία αντιβαίνει καθ' οιονδήποτε άλλο τρόπο στο δίκαιο της ΕΕ<sup>(91)</sup>.

#### 10. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΥΔΥ ΚΑΙ ΣΧΕΣΗ ΤΟΥΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΥΝΑΨΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

113. Οι διαδικασίες του κανονισμού αριθ. 1008/2008 πρέπει πάντοτε να εφαρμόζονται κατά τη διοργάνωση προσκλήσεων υποβολής προσφορών για δημόσιες συμβάσεις αεροπορικών μεταφορών. Όταν η αρμόδια αρχή κράτους μέλους συνάπτει σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας οφείλει να τηρεί τους ισχύοντες κανόνες για τις δημόσιες συμβάσεις. Στις 26 Φεβρουαρίου 2014, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν τις οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ<sup>(92)</sup> (εφεξής «οδηγία 2014/24» και «οδηγία 2014/25»), οι οποίες καθορίζουν τους κανόνες για τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
114. Την ίδια ημερομηνία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν τη νέα οδηγία 2014/23/ΕΕ σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης υπηρεσιών<sup>(93)</sup> (εφεξής «οδηγία 2014/23») και, σύμφωνα με την πείρα της Επιτροπής, οι περισσότερες από τις συμβάσεις που ανατέθηκαν κατ' εφαρμογή του άρθρου 17 του κανονισμού αριθ. 1008/2008 συνιστούν «παραχωρήσεις υπηρεσιών» κατά την έννοια αυτής της νέας οδηγίας. Συγκεκριμένα, με τέτοια σύμβαση η αρμόδια αρχή αναθέτει την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών σε αερομεταφορέα για ορισμένο χρονικό διάστημα. Ο αερομεταφορέας υποχρεούται να παρέχει την υπηρεσία μεταφοράς που ορίζεται στη σύμβαση, συνήθως έναντι οικονομικής αντιστάθμισης από την αρμόδια αρχή<sup>(94)</sup>. Ο αερομεταφορέας αναλαμβάνει καταρχήν τον επιχειρησιακό κίνδυνο (σε αντίθετη περίπτωση, μια τέτοια σύμβαση χαρακτηρίζεται καταρχήν ως δημόσια σύμβαση κατά την έννοια της οδηγίας 2014/24 ή της οδηγίας 2014/25), ο οποίος καλύπτει τον κίνδυνο που σχετίζεται με τη ζήτηση υπηρεσιών μεταφορών, διότι οι αρμόδιες αρχές συνήθως δεν εγγυώνται στη σύμβαση ότι ο αερομεταφορέας θα ανακτήσει το σύνολο των επενδύσεων ή του κόστους που θα προκύψει από την εκτέλεση των συμβατικών του υποχρεώσεων<sup>(95)</sup>. Ο χαρακτηρισμός ως παραχώρηση είναι σημαντικός, διότι το άρθρο 10 παράγραφος 3 της οδηγίας 2014/23 σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης ορίζει ρητά ότι δεν εφαρμόζεται σε συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών που βασίζονται σε άδεια εκμετάλλευσης κατά την έννοια του κανονισμού αριθ. 1008/2008. Σε σπάνιες περιπτώσεις στις οποίες η ρύθμιση θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας καλυπτόμενη από την οδηγία 2014/24 ή την οδηγία 2014/25, αναλόγως, τότε η εφαρμοστέα οδηγία εφαρμόζεται καταρχήν ταυτόχρονα με τον κανονισμό αριθ. 1008/2008, ο οποίος ως ειδικός νόμος υπερισχύει σε περίπτωση διαφοράς.

<sup>(89)</sup> Όπως πάντα, πρέπει επίσης να πληρούνται οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις.

<sup>(90)</sup> Άρθρο 16 παράγραφος 12 τελευταίο εδάφιο πρώτη περίοδος του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

<sup>(91)</sup> Όπως προηγουμένως, δεύτερη περίοδος.

<sup>(92)</sup> Οδηγία 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις δημόσιες προμήθειες και την κατάργηση της οδηγίας 2004/18/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 65). Οδηγία 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της οδηγίας 2004/17/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 243).

<sup>(93)</sup> Οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 1).

<sup>(94)</sup> Βλέπε επίσης υπόθεση C-205/99, *Analir κατά Administración General del Estado*, Συλλογή 2001, σ. I-1271, ECLI:EU:C:2001:107, σκέψεις 63 και 65.

<sup>(95)</sup> Η διαφορά σε επίπεδο κινδύνου έχει επίσης επίπτωση στον ορισμό του εύλογου κέρδους.

**11. ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΕΞΟΥΣΙΕΣ ΛΗΨΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

115. Τα κράτη μέλη οφείλουν να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι κάθε απόφαση που λαμβάνεται σχετικά με ΥΔΥ είναι δυνατόν να επανεξετάζεται αποτελεσματικά και το ταχύτερο δυνατό για λόγους παραβίασης του δικαίου της ΕΕ ή των εθνικών κανόνων εφαρμογής του εν λόγω δικαίου <sup>(96)</sup>.
116. Σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 1 του κανονισμού, η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει από τα κράτη μέλη να διαβιβάσουν, εντός δύο μηνών, έγγραφο αιτιολόγησης της ΥΔΥ και της συμβατότητάς της με τα κριτήρια του άρθρου 16, ανάλυση της οικονομίας της περιοχής, ανάλυση της αναλογικότητας μεταξύ των προτεινόμενων υποχρεώσεων και των στόχων οικονομικής ανάπτυξης και, τέλος, ανάλυση των αεροπορικών γραμμών που υπάρχουν, και άλλων τυχόν διαθέσιμων τρόπων μεταφοράς, που θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως υποκατάστατο της προτεινόμενης υποχρέωσης. Το δικαίωμα να λαμβάνει τα έγγραφα και τις αναλύσεις που αναφέρονται στο άρθρο 18 παράγραφος 1 στοιχεία α) - δ) επιτρέπει στην Επιτροπή να ενημερώνεται για τις ΥΔΥ και την αιτιολόγησή τους. Σε αυτά τα έγγραφα που συντάσσει το οικείο κράτος μέλος μπορεί επίσης να διευκρινίζει το υπόβαθρο της ΥΔΥ και τη σκοπιμότητά της βάσει του κανονισμού.
117. Η Επιτροπή διεξάγει έρευνα κατόπιν αίτησης του κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 2 του κανονισμού.
118. Σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 2, η Επιτροπή αποφασίζει <sup>(97)</sup>, με βάση όλους τους σχετικούς παράγοντες, εάν τα άρθρα 16 και 17 πρέπει να εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται για τη συγκεκριμένη γραμμή. Στόχος είναι να διασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή των κανόνων σχετικά τόσο με την επιβολή των ΥΔΥ και του περιορισμού της πρόσβασης βάσει του άρθρου 16 παράγραφος 9 όσο και του ποσού της χορηγούμενης αντιστάθμισης.

<sup>(96)</sup> Άρθρο 18 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 1008/2008. Το κράτος μέλος αποφασίζει εάν η επανεξέταση θα πραγματοποιηθεί από διοικητική αρχή ή από δικαστήριο.

<sup>(97)</sup> Εφαρμογή της σχετικής συμβουλευτικής διαδικασίας σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 2 του κανονισμού αριθ. 1008/2008.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

## Ερωτηματολόγιο που εκπόνησαν η ΓΔ COMP και η ΓΔ MOVE για κοινοποίηση ΥΔΥ στην Επιτροπή

Κοινοποίηση επιβολής παροχής δημόσιων υπηρεσιών (ΥΔΥ) με βάση τα άρθρα 16 και 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 <sup>(1)</sup>

\* Να επισυναφθούν στο παρόν έντυπο τα έγγραφα που πρέπει να σταλούν στη ΓΔ MOVE προς δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ.

\* Το έντυπο πρέπει να σταλεί στη διεύθυνση MOVE-PSO@ec.europa.eu

\* Οι σελίδες 1 και 2 πρέπει να σταλούν μαζί με την κοινοποίηση επιβολής της ΥΔΥ.

\* Η σελίδα 3 πρέπει να σταλεί μαζί με την προκήρυξη πρόσκλησης υποβολής προσφορών.

Πληροφορίες για την περιοχή		
Περιοχή εξυπηρετούμενη με την ΥΔΥ <sup>(2)</sup>		
Είδος γραμμής	Η περιοχή αυτή είναι στην περιφέρεια ή σε περιοχή ανάπτυξης; Η χαμηλής κίνησης γραμμή θεωρείται ζωτικής σημασίας για την οικονομική και την κοινωνική ανάπτυξη της περιοχής που εξυπηρετείται από τον αερολιμένα;	
Αιτιολόγηση σχετιζόμενη με τις ανάγκες της περιοχής <sup>(3)</sup>		
Πληροφορίες σχετικά με τη (τις) γραμμή(-ές)		
Από πότε έχει επιβληθεί ΥΔΥ στη γραμμή <sup>(4)</sup> ;		
Συνολική κίνηση στη γραμμή τα τελευταία δύο έτη (σε αριθμό επιβατών)		
Συνολική κίνηση <sup>(5)</sup> στους εξυπηρετούμενους αερολιμένες τα τελευταία δύο έτη	Αερολιμένας προορισμού (που εξυπηρετεί τη συγκεκριμένη περιοχή)	
	Αερολιμένας προέλευσης	
Πληροφορίες σχετικά με εναλλακτικές αεροπορικές γραμμές		
Εναλλακτικοί αερολιμένες του αερολιμένα προορισμού/προέλευσης <sup>(6)</sup>		

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> Αναφέρετε ιδίως τις πόλεις που εξυπηρετούνται με τις γραμμές ΥΔΥ.

<sup>(3)</sup> Αναφέρετε τους λόγους κατά το άρθρο 16 παράγραφος 1 και παράγραφος 3 στοιχείο α) του κανονισμού αριθ. 1008/2008 και ποιος λόγος δικαιολογεί την επιβολή ΥΔΥ.

<sup>(4)</sup> Επισυνάψτε το κείμενο της τελευταίας επιβολής ή τροποποίησης της ΥΔΥ με βάση τον κανονισμό αριθ. 1008/2008 ή, αναλόγως, τον κανονισμό 2408/92.

<sup>(5)</sup> Επιβάτες κατά την αναχώρηση και την άφιξη.

<sup>(6)</sup> Ο κατάλογος αυτός πρέπει να περιλαμβάνει, τουλάχιστον, τους αερολιμένες που βρίσκονται σε ακτίνα 150 km ή σε απόσταση μίας ώρας και τριάντα λεπτών από την (τις) πόλη (πόλεις) της οικείας περιοχής.

## Πληροφορίες σχετικά με εναλλακτικές αεροπορικές γραμμές

Περιγραφή εναλλακτικών αεροπορικών γραμμών (συχνότητα πτήσεων, ωράρια, ενδιάμεσες στάσεις, εποχικότητα)	
Σύγκριση της διάρκειας μετακίνησης μεταξύ των αεροπορικών γραμμών με ΥΔΥ και εναλλακτικών γραμμών	
Συμπέρασμα σχετικά με την έλλειψη έγκυρης εναλλακτικής λύσης για τους επιβάτες	

## Πληροφορίες σχετικά με τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς

Άλλοι διαθέσιμοι τρόποι μεταφοράς (επιλέξτε)	Θαλάσσιες μεταφορές;		Σιδηρόδρομος;		Οδικές μεταφορές;	
Περιγραφή δρομολογίων προσφερόμενων από εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς (συχνότητα, ωράρια, ενδιάμεσες στάσεις, εποχικότητα)						
Σύγκριση της διάρκειας μετακίνησης μεταξύ της αεροπορικής γραμμής με ΥΔΥ και εναλλακτικών δρομολογίων						
Συμπέρασμα σχετικά με την έλλειψη έγκυρης εναλλακτικής λύσης για τους επιβάτες						

## Πληροφορίες για την ΥΔΥ

Σύντομη παρουσίαση της ΥΔΥ όσον αφορά τους ναύλους, τα ωράρια, τη συχνότητα και τη χωρητικότητα.	
Πώς διαμορφώθηκαν αυτές οι πτυχές της γραμμής;	

## Πληροφορίες για την πρόσκληση υποβολής προσφορών

Προσδιορίστε αν η πρόσκληση υποβολής προσφορών αφορά περισσότερες γραμμές για λόγους επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας	
Προσδιορίστε αν η πρόσκληση υποβολής προσφορών έχει ως στόχο την παροχή αποκλειστικότητας χωρίς οικονομική αντιστάθμιση. Εάν όχι, εξηγήστε γιατί η εν λόγω επιλογή δεν είναι η ενδεδειγμένη.	
Διευκρινίστε αν έχει χορηγηθεί οικονομική αντιστάθμιση και το ύψος της	
Προσδιορίστε πώς υπολογίσθηκε η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε μέσω της πρόσκλησης υποβολής προσφορών και του φακέλου υποβολής προσφορών.	

### Πληροφορίες σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις

Οι υπηρεσίες της Επιτροπής επιθυμούν να επιστήσουν την προσοχή των εθνικών αρχών στο γεγονός ότι η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 1008/2008 δεν θίγει την αξιολόγηση βάσει των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις ενδεχόμενης χρηματοδοτικής αντιστάθμισης χορηγούμενης δυνάμει του άρθρου 17 παράγραφος 8 του κανονισμού αριθ. 1008/2008 (βλέπε ιδίως παράγραφος 68 της ανακοίνωσης της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 2011, σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος<sup>(1)</sup>).

Συγκεκριμένα, δεν αρκεί η εν λόγω αντιστάθμιση να είναι σύμφωνη με το άρθρο 17 παράγραφοι 3 και 8 και το άρθρο 16 παράγραφος 10 του κανονισμού αριθ. 1008/2008 για να θεωρηθεί ότι πληρούνται οι τέσσερις σωρευτικοί όροι της απόφασης<sup>(2)</sup> *Altmark*. Εναπόκειται πρωτίστως στις εθνικές αρχές να αξιολογούν κατά πόσον οι τέσσερις αυτοί όροι πληρούνται για τυχόν αντιστάθμιση χορηγούμενη δυνάμει του άρθρου 17 παράγραφος 8 του κανονισμού αριθ. 1008/2008. Εάν αυτό δεν ισχύει, η αντιστάθμιση συνιστά κρατική ενίσχυση (ενίσχυση ήσσονος σημασίας, όπως ορίζεται στον κανονισμό 360/2012, και θεωρείται ότι δεν πληρούνται όλα τα κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και, συνεπώς, δεν υπόκειται στην υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης<sup>(3)</sup>).

Τέτοιες κρατικές ενισχύσεις θεωρείται ότι συμβιβάζονται και απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης, εφόσον πληρούνται τα κριτήρια της απόφασης της Επιτροπής σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης<sup>(4)</sup> για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Σε αντίθετη περίπτωση, ισχύει η υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης. Η αντιστάθμιση μπορεί να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά βάσει του πλαισίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας<sup>(5)</sup>. Για να περιοριστεί ο αριθμός των κοινοποιήσεων, τα κράτη μέλη μπορούν να κοινοποιούν καθεστώς ενισχύσεων αντί μεμονωμένα μέτρα ενίσχυσης.

<sup>(1)</sup> EE C 8 της 11.1.2012, σ. 4.

<sup>(2)</sup> Υπόθεση C-280/00 *Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg και Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, σκέψεις 87 έως 93. Οι τέσσερις όροι είναι οι εξής: 1. η δικαιούχος επιχείρηση πρέπει να είναι πράγματι επιφορτισμένη με την εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η υποχρέωση αυτή πρέπει μάλιστα να είναι σαφώς καθορισμένη· 2. οι βασικές παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιορισθεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια, ώστε να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να περιλαμβάνει η αντιστάθμιση οικονομικό πλεονέκτημα, ικανό να ευνοήσει τη δικαιούχο επιχείρηση έναντι των ανταγωνιστριών της· 3. η αντιστάθμιση δεν μπορεί να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που προκύπτουν από την εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός ευλόγου κέρδους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών· 4. όταν η επιλογή της επιχείρησης στην οποία πρόκειται να ανατεθεί η εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε συγκεκριμένη περίπτωση δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας συνάψεως δημόσιας σύμβασης, παρέχουσας τη δυνατότητα επιλογής του υποψηφίου που είναι σε θέση να παράσχει τις σχετικές υπηρεσίες με το μικρότερο, για το κοινωνικό σύνολο κόστος, το επίπεδο της απαραίτητης αντιστάθμισης πρέπει να καθορίζεται βάσει αναλύσεων των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα προς ικανοποίηση των απαιτήσεων σχετικά με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να εκπληρώσει τις ως άνω υποχρεώσεις, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά έσοδα και ένα εύλογο κέρδος από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών.

<sup>(3)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 360/2012 της Επιτροπής, της 25ης Απριλίου 2012, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας οι οποίες χορηγούνται σε επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (EE L 114 της 26.4.2012, σ. 8).

<sup>(4)</sup> Απόφαση της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 2011, για την εφαρμογή του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (EE L 7 της 11.1.2012, σ. 3). Αυτό αφορά, παραδείγματος χάρι, γραμμές σύνδεσης με νησιά στις οποίες η μέση ετήσια επιβατική κίνηση τα δύο προηγούμενα οικονομικά έτη δεν υπερέβαινε τους 300 000 επιβάτες).

<sup>(5)</sup> EE C 8 της 11.1.2012, σ. 15.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

**Απόσπασμα διατάξεων που αφορούν τις ΥΔΥ κατά τον κανονισμό αριθ. 1008/2008****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**

Αιτιολογικές σκέψεις 11-12 και άρθρα 16-18:

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (11) Λόγω των ειδικών χαρακτηριστικών και περιορισμών των ιδιαίτερα απομακρυσμένων περιφερειών, κυρίως λόγω της μεγάλης απόστασης, του νησιωτικού τους χαρακτήρα και της μικρής τους έκτασης, καθώς και της ανάγκης κατάλληλης σύνδεσής τους με τις κεντρικές περιοχές της Κοινότητας, ενδέχεται να δικαιολογούνται χωριστές ρυθμίσεις όσον αφορά τους κανόνες σχετικά με την περίοδο ισχύος των συμβάσεων για υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που καλύπτουν δρομολόγια προς τις περιφέρειες αυτές.
- (12) Οι όροι με τους οποίους μπορούν να επιβάλλονται υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να καθορισθούν σαφώς και με τρόπο μη επιδεχόμενο αμφισβήτηση, ενώ οι σχετικές διαδικασίες διαγωνισμών θα πρέπει να επιτρέπουν τη συμμετοχή επαρκούς αριθμού διαγωνιζομένων. Η Επιτροπή θα πρέπει να είναι σε θέση να λαμβάνει την απαιτούμενη πληροφόρηση ώστε να μπορεί να εκτιμά, στην εκάστοτε περίπτωση, εάν δικαιολογούνται οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας.

## Άρθρο 16

**Γενικές αρχές για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας**

1. Ένα κράτος μέλος, κατόπιν διαβουλεύσεων με άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και αφού ενημερώσει την Επιτροπή, τους σχετικούς αερολιμένες και τους αερομεταφορείς που εκτελούν το δρομολόγιο αυτό, μπορεί να επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ αερολιμένα της Κοινότητας και αερολιμένα που εξυπηρετεί περιφερειακή περιοχή ή περιοχή ανάπτυξης που βρίσκεται στο έδαφός του, ή γραμμή η οποία έχει χαμηλή κίνηση, εφόσον η γραμμή αυτή θεωρείται δρομολόγιο ζωτικής σημασίας για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιφέρειας την οποία εξυπηρετεί ο αερολιμένας. Η υποχρέωση αυτή επιβάλλεται μόνο στο μέτρο που απαιτείται προκειμένου να εξασφαλίζεται, στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, ελάχιστη εξυπηρέτηση τακτικών αεροπορικών γραμμών που πληρούν καθορισμένα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας, τιμολόγησης ή ελάχιστης μεταφορικής ικανότητας, τα οποία ο αερομεταφορέας δεν επρόκειτο άλλως να αναλάβει εάν ελάμβανε αποκλειστικά υπόψη το εμπορικό συμφέρον του.

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

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

3. Η αναγκαιότητα και η επάρκεια προτεινόμενης υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας εκτιμάται από το κράτος μέλος / τα κράτη μέλη με βάση:

- α) την αναλογικότητα μεταξύ της προτεινόμενης υποχρέωσης και των αναγκών οικονομικής ανάπτυξης της συγκεκριμένης περιοχής,
- β) τη δυνατότητα προσφυγής σε άλλους τρόπους μεταφοράς και τη δυνατότητα των εν λόγω μέσων να ικανοποιούν τις υπό εξέταση μεταφορικές ανάγκες, ιδίως όταν υπάρχουν σιδηροδρομικές γραμμές εξυπηρετούν το προτεινόμενο δρομολόγιο με χρόνο ταξιδιού μικρότερο των τριών ωρών και με επαρκή συχνότητα, συνδέσεις και κατάλληλα ωράρια,
- γ) τους αεροπορικούς ναύλους και όρους που μπορούν να προσφερθούν στους χρήστες,
- δ) το συνδυασμένο αποτέλεσμα όλων των αερομεταφορών που εκμεταλλεύονται ή σκοπεύουν να εκμεταλλευθούν ένα δρομολόγιο.

4. Όταν κράτος μέλος επιθυμεί να επιβάλει υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας, κοινοποιεί το πλήρες κείμενο της προτεινόμενης επιβολής υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας στην Επιτροπή, τα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, τους αερολιμένες και τους αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται το συγκεκριμένο δρομολόγιο.

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

- α) προσδιορίζονται οι δύο αερολιμένες που συνδέει το συγκεκριμένο δρομολόγιο και οι πιθανές ενδιάμεσες στάσεις,
- β) σημειώνεται η ημερομηνία έναρξης ισχύος της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, και

γ) αναγράφεται η πλήρης διεύθυνση στην οποία διατίθεται αμελλητί και δωρεάν από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος το κείμενο και κάθε πληροφορία και/ή τεκμηρίωση σχετικά με την υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας.

5. Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις της παραγράφου 4, όσον αφορά τα δρομολόγια στα οποία ο αριθμός των επιβατών που αναμένεται να χρησιμοποιούν την αεροπορική γραμμή είναι κατώτερος των 10 000 ετησίως, η προκήρυξη πληροφόρησης σχετικά με υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας δημοσιεύεται είτε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* είτε στην εθνική επίσημη εφημερίδα του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους.

6. Η ημερομηνία έναρξης ισχύος της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας δεν είναι δυνατόν να προηγείται της ημερομηνίας δημοσίευσης της ενημερωτικής ανακοίνωσης στην οποία αναφέρεται το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 4.

7. Όταν έχει επιβληθεί υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2, οι κοινοτικοί αερομεταφορείς μπορούν να πωλήσουν αποκλειστικά και μόνο θέσεις, υπό την προϋπόθεση ότι η εν λόγω αεροπορική γραμμή πληροί όλες τις απαιτήσεις της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η εν λόγω αεροπορική γραμμή θεωρείται, κατά συνέπεια, τακτική αεροπορική γραμμή.

8. Όταν έχει επιβληθεί υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2, οποιοσδήποτε άλλοι κοινοτικοί αερομεταφορείς μπορούν ανά πάσα στιγμή να αρχίσουν την εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών που πληρούν τις απαιτήσεις της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας περιλαμβανομένης της περιόδου εκμετάλλευσης που ενδέχεται να απαιτείται σύμφωνα με την παράγραφο 2.

9. Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις της παραγράφου 8, εάν κανένας κοινοτικός αερομεταφορέας δεν έχει αρχίσει ή δεν μπορεί να αποδείξει ότι είναι έτοιμη να αρχίσει βιώσιμων τακτικών αεροπορικών γραμμών σε ορισμένο δρομολόγιο σύμφωνα με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν επιβληθεί για την εν λόγω γραμμή, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί να περιορίσει την πρόσβαση στις τακτικές αεροπορικές γραμμές στη συγκεκριμένη γραμμή σε ένα μόνο κοινοτικό αερομεταφορέα για μέγιστο χρονικό διάστημα τεσσάρων ετών, μετά την άροδο του οποίου η κατάσταση πρέπει να επανεξετάζεται.

Το εν λόγω χρονικό διάστημα μπορεί να ανέλθει σε πέντε έτη εάν η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιβάλλεται σε δρομολόγιο προς αερολιμένα που εξυπηρετεί ιδιαίτερα απομακρυσμένη περιοχή, κατά την έννοια του άρθρου 299 παράγραφος 2 της συνθήκης.

10. Το δικαίωμα εκμετάλλευσης των γραμμών στις οποίες αναφέρεται η παράγραφος 9 παρέχεται με δημόσιο διαγωνισμό σύμφωνα με το άρθρο 17, είτε για μεμονωμένο δρομολόγιο, είτε, στις περιπτώσεις που αυτό δικαιολογείται για λόγους επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας, για μία ομάδα δρομολογίων, σε οποιονδήποτε κοινοτικό αερομεταφορέα πληροί της προϋποθέσεις εκμετάλλευσης των γραμμών αυτών. Για λόγους διοικητικής αποτελεσματικότητας, το κράτος μέλος μπορεί να δημοσιεύσει ενιαία πρόσκληση υποβολής προσφορών για διάφορα δρομολόγια.

11. Μια υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας θεωρείται ότι έχει λήξει, εφόσον δεν εκτελεσθεί τακτική αεροπορική γραμμή στο δρομολόγιο που υπόκειται στη συγκεκριμένη υποχρέωση για περίοδο δώδεκα μηνών.

12. Εάν ο κοινοτικός αερομεταφορέας που έχει επιλεγεί σύμφωνα με το άρθρο 17 διακόψει αιφνίδια την αεροπορική γραμμή, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, να επιλέξει με αμοιβαία συμφωνία διαφορετικό κοινοτικό αερομεταφορέα, ο οποίος θα εκτελεί την υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας για χρονική περίοδο έως επτά μηνών, μη ανανεούμενη, με τους εξής όρους:

α) κάθε οικονομικό αντιστάθμισμα που καταβάλλει το κράτος μέλος χορηγείται σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 8·

β) η επιλογή πραγματοποιείται μεταξύ κοινοτικών αερομεταφορέων σύμφωνα με τις αρχές της διαφάνειας και της μη εισαγωγής διακρίσεων·

γ) αρχίζει νέα διαδικασία πρόσκλησης για υποβολή προσφορών.

Η Επιτροπή και το (τα) ενδιαφερόμενο(-α) κράτος(-η) μέλος(-η) ενημερώνονται αμελλητί σχετικά με την εν λόγω έκτακτη διαδικασία και τους λόγους που την υπαγόρευαν. Η Επιτροπή, ύστερα από αίτηση κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 25 παράγραφος 2, να αναστείλει τη διαδικασία, εφόσον κρίνει ότι σύμφωνα με την εκτίμησή της δεν πληροί τις απαιτήσεις της παρούσας παραγράφου ή εφόσον αντιβαίνει καθ' οιονδήποτε άλλο τρόπο στην κοινοτική νομοθεσία.

#### Άρθρο 17

##### Διαδικασία δημόσιου διαγωνισμού για υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας

1. Ο δημόσιος διαγωνισμός κατά το άρθρο 16 παράγραφος 10 πραγματοποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία των παραγράφων 2 έως 10 του παρόντος άρθρου.

2. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος κοινοποιεί το πλήρες κείμενο της πρόσκλησης υποβολής προσφορών στην Επιτροπή εκτός αν, σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 5, έχει κοινοποιήσει την υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας με δημοσίευση προκήρυξης στην εθνική επίσημη εφημερίδα του. Στην περίπτωση αυτή, ο διαγωνισμός δημοσιεύεται επίσης στην εθνική επίσημη εφημερίδα.

3. Η πρόσκληση υποβολής προσφορών και η επακόλουθη σύμβαση διέπουν, μεταξύ άλλων:

α) τις προδιαγραφές που απαιτούνται για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας,

β) τους κανόνες σχετικά με την τροποποίηση και τη λύση της σύμβασης, ιδίως σε περίπτωση απρόβλεπτων μεταβολών,

γ) τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης,

- δ) κυρώσεις σε περίπτωση αθέτησης της σύμβασης,
- ε) αντικειμενικές και διαφανείς παραμέτρους, βάσει των οποίων υπολογίζεται το αντιστάθμισμα, εφόσον υπάρχει, για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.
4. Η Επιτροπή γνωστοποιεί την πρόσκληση υποβολής προσφορών με ενημερωτική ανακοίνωση που δημοσιεύει στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Η προθεσμία υποβολής των προσφορών λήγει τουλάχιστον δύο μήνες μετά τη δημοσίευση της εν λόγω ενημερωτικής ανακοίνωσης. Σε περίπτωση που ο διαγωνισμός αφορά δρομολόγιο στο οποίο η πρόσβαση έχει ήδη περιορισθεί σε έναν αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 9, η πρόσκληση υποβολής προσφορών δημοσιεύεται τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την έναρξη της νέας εκχώρησης, έτσι ώστε να εκτιμηθεί η αναγκαιότητα συνέχισης της περιορισμένης πρόσβασης.
5. Η ενημερωτική ανακοίνωση περιέχει τις εξής πληροφορίες:
- α) το(τα) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η),
- β) τη σχετική αεροπορική γραμμή,
- γ) τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης,
- δ) την πλήρη διεύθυνση, όπου διατίθεται χωρίς καθυστέρηση και δωρεάν από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος το κείμενο και κάθε πληροφορία ή/και τεκμηρίωση σχετική με την υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας,
- ε) την προθεσμία υποβολής των προσφορών.
6. Το(τα) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) κοινοποιεί(ούν) αμελλητί και δωρεάν κάθε σχετική πληροφορία και έγγραφο που θα ζητήσει όποιος ενδιαφέρεται για το δημόσιο διαγωνισμό.
7. Η επιλογή μεταξύ των υποβληθεισών προτάσεων διενεργείται το συντομότερο δυνατό, αφού ληφθεί υπόψη η επάρκεια της παρεχόμενης υπηρεσίας και ιδίως το αντίτιμο και οι όροι που μπορούν να προσφερθούν στους χρήστες, καθώς και το κόστος τυχόν αντιστάθμισματος που απαιτεί(ούν) το(τα) κράτος(η) μέλος(η).
8. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί να αποζημιώνει αερομεταφορέα, ο οποίος έχει επιλεγεί, δυνάμει της παραγράφου 7, για την τήρηση των προδιαγραφών που απαιτούνται για την επιβληθείσα, σύμφωνα με το άρθρο 16, παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Το εν λόγω αντιστάθμισμα δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό που απαιτείται για να καλυφθεί το καθαρό κόστος που προκύπτει από την εκπλήρωση κάθε υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων του αερομεταφορέα και ευλόγου κέρδους.
9. Η Επιτροπή ενημερώνεται εγγράφως και αμελλητί για τα αποτελέσματα του δημόσιου διαγωνισμού και την επιλογή από το κράτος μέλος, μεταξύ άλλων ως προς:
- α) τους αριθμούς, τα ονοματεπώνυμα και τις εταιρικές πληροφορίες των υποψηφίων,
- β) τα επιχειρησιακά στοιχεία που περιέχουν οι προσφορές,
- γ) το αντιστάθμισμα που ζητείται στις προσφορές,
- δ) το ονοματεπώνυμο του επιλεγέντος υποψηφίου.
10. Η Επιτροπή, κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, μπορεί να ζητήσει από τα κράτη μέλη να της διαβιβάσουν, εντός ενός μηνός, όλα τα σχετικά έγγραφα που αφορούν την επιλογή αερομεταφορέα για την παροχή υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας. Σε περίπτωση που τα ζητούμενα έγγραφα δεν διαβιβασθούν εμπρόθεσμα, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει την αναστολή του διαγωνισμού σύμφωνα με τη διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 25 παράγραφος 2.

#### Άρθρο 18

#### Εξέταση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας

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

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

- α) έγγραφο το οποίο να δικαιολογεί την ανάγκη επιβολής υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας και να βεβαιώνει τη συμβατότητά της με τα κριτήρια του άρθρου 16·
- β) ανάλυση της οικονομίας της περιοχής·
- γ) ανάλυση της αναλογικότητας μεταξύ των προτεινόμενων υποχρεώσεων και των στόχων οικονομικής ανάπτυξης·
- δ) ανάλυση των αεροπορικών γραμμών που τυχόν υπάρχουν και άλλων διαθέσιμων τρόπων μεταφοράς, οι οποίοι θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως υποκατάστατο της προτεινόμενης υποχρέωσης.

2. Η Επιτροπή, ύστερα από αίτηση κράτους μέλους που θεωρεί ότι οι όροι των άρθρων 16 και 17 περιορίζουν αδικαιολόγητα την ανάπτυξη δρομολογίου, ή και με δική της πρωτοβουλία, ερευνά το θέμα και αποφασίζει, μέσα σε προθεσμία έξι μηνών από την παραλαβή της αίτησης, και σύμφωνα με τη διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 25 παράγραφος 2, συνεκτιμώντας όλους τους σχετικούς παράγοντες, εάν τα άρθρα 16 και 17 πρέπει να εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται για το εν λόγω δρομολόγιο.

---