

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 868/2004 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 21ης Απριλίου 2004****για την προστασία από τις πρακτικές χορήγησης ενισχύσεων και τις αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές που προκαλούν ζημία στους κοινοτικούς αερομεταφορείς κατά την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών από χώρες που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽²⁾,Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η ανταγωνιστική θέση των κοινοτικών αερομεταφορέων κατά την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών προς, μέσω ή από την Κοινότητα είναι δυνατόν να επηρεάζεται δυσμενώς από αθέμιτες πρακτικές που εισάγουν διακρίσεις και που ασκούνται από εξωκοινοτικούς αερομεταφορείς οι οποίοι προσφέρουν ομοειδείς αεροπορικές υπηρεσίες.
- (2) Οι αθέμιτες αυτές πρακτικές που εισάγουν διακρίσεις ενδέχεται να είναι συνέπεια χορήγησης επιδοτήσεων ή άλλων μορφών ενίσχυσης που χορηγεί η κυβέρνηση ή περιφερειακό όργανο ή άλλος δημόσιος οργανισμός χώρας που δεν είναι μέλος της Κοινότητας, ή να απορρέουν από ορισμένες τιμολογιακές πρακτικές εφαρμοζόμενες από εξωκοινοτικό αερομεταφορέα που απολαμβάνει μη εμπορικών πλεονεκτημάτων.
- (3) Είναι ανάγκη να προσδιοριστούν τα επανορθωτικά μέτρα που θα λαμβάνονται κατά των αθέμιτων πρακτικών αυτού του είδους.
- (4) Εντός της Κοινότητας ισχύουν αυστηροί κανόνες για τη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων στους αερομεταφορείς, και, προκειμένου οι αεροπορικές εταιρείες της Κοινότητας να μην περιέλθουν σε μειονεκτική ανταγωνιστική θέση και να μην υφίστανται ζημιές επιβάλλεται η θέσπιση μηχανισμού παροχής προστασίας από εξωκοινοτικούς αερομεταφορείς που ενισχύονται ή που λαμβάνουν άλλα ευεργετήματα από τις δημόσιες αρχές.

(5) Ο κανονισμός αυτός δεν πρόκειται να αντικαταστήσει συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών με τρίτες χώρες οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των πρακτικών που καλύπτει ο παρών κανονισμός· σε περιπτώσεις όπου, σε επίπεδο κράτους μέλους, υφίσταται νομικός μηχανισμός που επιτρέπει την επίτευξη ικανοποιητικής λύσης εντός ευλόγου χρονικής περιόδου, ο εν λόγω μηχανισμός υπερισχύει του παρόντος κανονισμού, για την εν λόγω περίοδο.

(6) Η Κοινότητα θα πρέπει να είναι σε θέση να λάβει συγκεκριμένα μέτρα προς αντιστάθμιση των προαναφερόμενων αθέμιτων πρακτικών οι οποίες είναι συνέπεια των επιδοτήσεων που χορηγεί η κυβέρνηση χώρας που δεν είναι μέλος της Κοινότητας. Η Κοινότητα θα πρέπει επίσης να είναι σε θέση να αντιμετωπίζει τις αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές.

(7) Θα πρέπει να καθοριστεί πότε θεωρείται ότι υπάρχει ενίσχυση και βάσει ποιών βασικών αρχών θα πρέπει να είναι αντισταθμίσιμη, ιδίως αν η ενίσχυση προορίζεται για συγκεκριμένες επιχειρήσεις ή κλάδους ή αν τελεί υπό τον όρο παροχής υπηρεσίας σε τρίτες χώρες.

(8) Κατά τον προσδιορισμό της ύπαρξης ενίσχυσης, θα πρέπει να αποδεικνύεται ότι έχει υπάρξει χρηματοδοτική συνεισφορά της κυβέρνησης ή περιφερειακού οργάνου ή άλλου δημόσιου οργανισμού μέσω μεταβίβασης χρηματικών πόρων, ή ότι παραγράφονται ή δεν εισπράττονται κάθε είδους οφειλές που αποτελούν δημόσιο έσοδο οι οποίες θα έπρεπε κανονικά να αποδοθούν και ότι παρέχεται με τον τρόπο αυτό όφελος στην ενισχυόμενη επιχείρηση.

(9) Θα πρέπει να προσδιοριστεί υπό ποιους όρους λογίζεται ότι συντρέχει η περίπτωση των αθέμιτων τιμολογιακών πρακτικών. Η εξέταση των τιμολογιακών πρακτικών αερομεταφορέα τρίτης χώρας θα πρέπει να περιορίζεται στον μικρό αριθμό περιπτώσεων στις οποίες ένας αερομεταφορέας απολαμβάνει μη εμπορικού πλεονεκτήματος το οποίο δεν μπορεί να χαρακτηριστεί σαφώς ως ενίσχυση.

(10) Θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι για να θεωρηθεί ότι υπάρχει αθέμιτη τιμολογιακή πρακτική πρέπει η συγκεκριμένη πρακτική να είναι σαφώς διακριτή από τις συνήθεις ανταγωνιστικές τιμολογιακές πρακτικές· η Επιτροπή οφείλει να αναπτύξει αναλυτική μεθοδολογία προσδιορισμού αθέμιτων τιμολογιακών πρακτικών.

⁽¹⁾ ΕΕ C 151 Ε της 25.6.2002, σ. 285.⁽²⁾ ΕΕ C 61 της 14.3.2003, σ. 29.⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Ιανουαρίου 2003 (ΕΕ C 38 Ε της 12.2.2004, σ. 75)· κοινή θέση του Συμβουλίου της 18ης Δεκεμβρίου 2003 (ΕΕ C 66 Ε της 16.3.2004, σ. 14)· θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 11ης Μαρτίου 2004 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 30ής Μαρτίου 2004.

- (11) Επιπλέον είναι επιθυμητό να καθοριστούν σαφείς και λεπτομερείς κατευθυντήριες γραμμές ως προς τους παράγοντες που ενδέχεται να έχουν ιδιαίζουσα σημασία για τον προσδιορισμό του κατά πόσον οι ενισχυόμενες ή αθέμιτες τιμολογούμενες αεροπορικές υπηρεσίες που προσφέρονται από εξωκοινοτικούς αερομεταφορείς έχουν προκαλέσει ή απειλούν να προκαλέσουν ζημία. Προκειμένου να αποδεικνύεται ότι οι τιμολογιακές πρακτικές που συνδέονται με την παροχή των προαναφερόμενων αεροπορικών υπηρεσιών προκαλούν ζημία στον αντίστοιχο κοινοτικό κλάδο, θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στις επιπτώσεις άλλων παραγόντων, και θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλοι οι συναφείς και γνωστοί παράγοντες και οι οικονομικοί δείκτες που έχουν κάποια επίπτωση στην κατάσταση του συγκεκριμένου κλάδου, και ιδίως στις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά της Κοινότητας.
- (12) Είναι θεμελιώδους σημασίας να προσδιορισθούν οι όροι «κοινοτικός αερομεταφορέας», «κοινοτικός κλάδος» και «ομοειδής υπηρεσία αεροπορικών μεταφορών».
- (13) Είναι αναγκαίο να προσδιοριστεί ποιος δικαιούται να υποβάλλει καταγγελία και ποια στοιχεία θα πρέπει να περιλαμβάνει η εν λόγω καταγγελία. Η καταγγελία θα πρέπει να απορρίπτεται όταν η ζημία δεν αποδεικνύεται επαρκώς.
- (14) Είναι επιθυμητό να καθοριστεί η ακολουθητέα διαδικασία κατά την διερεύνηση αθέμιτων πρακτικών εξωκοινοτικών αερομεταφορέων. Η διαδικασία αυτή πρέπει να υπόκειται σε χρονικούς περιορισμούς.
- (15) Είναι αναγκαίο να καθοριστεί ο τρόπος με τον οποίο πρέπει να ανακοινώνονται στα ενδιαφερόμενα μέρη τα στοιχεία που ζητούν οι αρχές. Τα ενδιαφερόμενα μέρη πρέπει να διαθέτουν κάθε δυνατή ευχέρεια να προσκομίζουν όλα τα συναφή αποδεικτικά στοιχεία και να προασπίζουν τα συμφέροντά τους. Είναι επίσης αναγκαίο να καθοριστούν οι κανόνες και οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται κατά τη διεξαγωγή της έρευνας και ιδίως οι κανόνες βάσει των οποίων τα ενδιαφερόμενα μέρη πρέπει να γνωστοποιούν τα στοιχεία τους, να εκφράζουν τις απόψεις τους και να υποβάλλουν στοιχεία εντός των προκαθορισμένων χρονικών ορίων προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι εν λόγω απόψεις και στοιχεία. Υπό την προϋπόθεση σεβασμού του εμπορικού απορρήτου, είναι επιπλέον αναγκαίο τα ενδιαφερόμενα μέρη να έχουν πρόσβαση σε όλα τα στοιχεία της έρευνας που είναι λυσιτελή για την υπεράσπιση της υπόθεσής τους. Είναι αναγκαίο να ορισθεί ότι, στις περιπτώσεις που τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν συνεργάζονται ικανοποιητικά, μπορούν να χρησιμοποιούνται άλλα στοιχεία για τη θεμελίωση των πορισμάτων και ότι τα στοιχεία αυτά μπορεί να είναι λιγότερο ευνοϊκά για τους ενδιαφερόμενους απ' ό,τι θα ήταν αν αυτοί είχαν συνεργαστεί.
- (16) Είναι αναγκαίο να καθοριστούν οι όροι υπό τους οποίους είναι δυνατή η επιβολή προσωρινών μέτρων. Τα μέτρα αυτά, σε κάθε περίπτωση, είναι δυνατόν να επιβληθούν από την Επιτροπή μόνον επί ένα εξάμηνο.
- (17) Η έρευνα ή η σχετική διαδικασία οφείλουν να περατώνονται όταν δεν συντρέχει ανάγκη να επιβληθούν μέτρα, όπως για παράδειγμα εάν το ύψος της ενίσχυσης, η έκταση της αθέμιτης τιμολόγησης ή η ζημία είναι αμελητέα. Η διαδικασία θα πρέπει να περατώνεται μόνο στην περίπτωση που η σχετική απόφαση έχει αιτιολογηθεί δεόντως. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να αντιστοιχούν σε ποσό χαμηλότερο των αντισταθμίσιμων ενισχύσεων ή της έκτασης της αθέμιτης τιμολόγησης, εάν το χαμηλότερο αυτό ποσό επαρκεί για την ανόρθωση της ζημίας.
- (18) Είναι αναγκαίο να καθοριστεί ότι το επίπεδο των μέτρων δεν θα πρέπει να υπερβαίνει την αξία των ενισχύσεων ή των μη εμπορικών πλεονεκτημάτων που έχουν χορηγηθεί, ανάλογα με την εκάστοτε περίπτωση ή το ύψος της προκληθείσας ζημίας εφόσον αυτό είναι το μικρότερο ποσό.
- (19) Επιβάλλεται να προβλεφθεί ότι τα μέτρα θα πρέπει να παραμένουν σε ισχύ μόνον όσο είναι αναγκαίο για να αντισταθμιστούν οι ενισχύσεις ή οι αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές που έχουν προκαλέσει τη ζημία.
- (20) Όταν πρόκειται για την επιβολή μέτρων, θα πρέπει να προτιμούνται οι δασμοί. Εάν οι δασμοί δεν κριθούν ως κατάλληλοι είναι δυνατόν να εξεταστούν άλλα επανορθωτικά μέτρα.
- (21) Επιβάλλεται να προσδιοριστούν διαδικασίες αποδοχής των αναλαμβανόμενων δεσμεύσεων με τις οποίες εξαλείφονται ή εξουδετερώνονται οι αντισταθμίσιμες ενισχύσεις ή οι αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές και η προκληθείσα ζημία, αντί της επιβολής προσωρινών ή οριστικών μέτρων. Ενδείκνυται επίσης να καθοριστούν οι συνέπειες που θα επιφέρει η παράβαση των αναλαμβανόμενων δεσμεύσεων ή η υπαναχώρηση από αυτές.
- (22) Είναι αναγκαίο να προβλεφθεί η επανεξέταση των επιβληθέντων μέτρων, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες υποβάλλονται επαρκείς αποδείξεις περί μεταβολής των περιστάσεων.
- (23) Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽¹⁾.
- (24) Η μορφή και το επίπεδο των μέτρων καθώς και η επιβολή τους θα πρέπει να καθορίζονται αναλυτικά με τον κανονισμό ο οποίος θα επιβάλλει τα εν λόγω μέτρα.
- (25) Είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί ότι οποιαδήποτε μέτρα λαμβάνονται βάσει του παρόντος κανονισμού συνάδουν πλήρως με το κοινοτικό συμφέρον. Η εκτίμηση του κοινοτικού συμφέροντος συνεπάγεται τον προσδιορισμό κάθε αποχρώτους λόγου που θα μπορούσε να οδηγήσει στο σαφές συμπέρασμα ότι η λήψη μέτρων δεν εξυπηρετεί το γενικότερο συμφέρον της Κοινότητας. Στους αποχρώτους αυτούς λόγους μπορούν, παραδείγματος χάριν, να περιλαμβάνονται περιπτώσεις κατά τις οποίες τα μειονεκτήματα για τους καταναλωτές ή άλλα ενδιαφερόμενα μέρη θα ήταν σαφώς δυσανάλογα σε σχέση με τα όποια πλεονεκτήματα που θα προέκυπταν για τον κοινοτικό κλάδο παραγωγής από την επιβολή των μέτρων.
- (26) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, ήτοι η προστασία κατά των πρακτικών χορηγήσεως ενισχύσεων και των αθέμιτων τιμολογιακών πρακτικών που προκαλούν ζημία στους κοινοτικούς αερομεταφορείς κατά την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών από χώρες που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και, επομένως, μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να θεσπίζει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως διατυπώνεται με το άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως ορίζεται με το ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του εν λόγω στόχου,

⁽¹⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Στόχος

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει τη διαδικασία που ακολουθείται για την παροχή προστασίας από τη χορήγηση ενισχύσεων και τις αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές κατά την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών από χώρες που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, εφόσον προκαλείται έτσι ζημία στον κοινοτικό κλάδο.

2. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει την εκ των προτέρων εφαρμογή ειδικών διατάξεων που περιλαμβάνονται σε συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και χωρών που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

3. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει την εφαρμογή ειδικών διατάξεων που περιλαμβάνονται σε συμφωνίες μεταξύ της Κοινότητας και χωρών που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Άρθρο 2

Αρχές

Επανορθωτικό μέτρο επιτρέπεται να επιβληθεί προκειμένου να εξουδετερωθούν:

1. η ενίσχυση η οποία χορηγείται, άμεσα ή έμμεσα, σε εξωκοινοτικό αερομεταφορέα, ή
2. οι αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές εξωκοινοτικών αερομεταφορέων,

για την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών σε μία ή περισσότερες διαδρομές με προορισμό και αφετηρία την Κοινότητα, που προκαλούν ζημία στον κοινοτικό κλάδο.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού:

- α) ως «ζημία» νοείται η υλική ζημία που προκαλείται στον κοινοτικό κλάδο ή η απειλή επέλευσης υλικής ζημίας στον κοινοτικό κλάδο, όπως αυτή προσδιορίζεται βάσει του άρθρου 6·
- β) ως «κοινοτικός κλάδος» νοείται το σύνολο των κοινοτικών αερομεταφορέων οι οποίοι παρέχουν ομοειδείς αεροπορικές υπηρεσίες, ή οι αερομεταφορείς το συλλογικό μερίδιο των οποίων αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο μέρος της συνολικής κοινοτικής παροχής των εν λόγω υπηρεσιών·
- γ) ως «κοινοτικός αερομεταφορέας» νοείται ο αερομεταφορέας που διαθέτει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης η οποία έχει χορηγηθεί από κράτος μέλος σύμφωνα τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων ⁽¹⁾·
- δ) ως «ομοειδής υπηρεσία αεροπορικών μεταφορών» νοούνται οι αεροπορικές υπηρεσίες που παρέχονται στην ίδια διαδρομή ή στις ίδιες διαδρομές με τις εξεταζόμενες αεροπορικές υπηρεσίες,

⁽¹⁾ ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1.

ή οι ανάλογες αεροπορικές υπηρεσίες οι οποίες παρέχονται σε διαδρομή ή διαδρομές που προσομοιάζουν πολύ με τη διαδρομή ή τις διαδρομές στις οποίες παρέχονται οι εξεταζόμενες αεροπορικές υπηρεσίες.

Άρθρο 4

Χορήγηση ενισχύσεων

1. Θεωρείται ότι έχει χορηγηθεί ενίσχυση εφόσον:

- α) υπάρχει χρηματοδοτική συνεισφορά της κυβέρνησης ή περιφερειακού οργάνου ή άλλου δημόσιου οργανισμού χώρας που δεν είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ήτοι,
 - i) όταν η κυβέρνηση ή περιφερειακό όργανο ή άλλος δημόσιος οργανισμός ενεργεί κατά τρόπο που συνεπάγεται άμεση μεταφορά κεφαλαίων όπως επιχορηγήσεις, δάνεια ή εισφορά στο κεφάλαιο, δυνητική άμεση μεταφορά κεφαλαίων προς την επιχείρηση ή ανάληψη υποχρεώσεων της επιχείρησης, όπως εγγυήσεις δανείων,
 - ii) όταν η κυβέρνηση ή περιφερειακό όργανο ή άλλος δημόσιος οργανισμός παραιτείται από την απαίτηση εισπραξής εσόδων που κανονικά του οφείλονται ή δεν τα εισπράττει,
 - iii) όταν η κυβέρνηση ή περιφερειακό όργανο ή άλλος δημόσιος οργανισμός παρέχει άλλα αγαθά ή υπηρεσίες, πέραν της γενικότερης υποδομής, ή όταν αγοράζει αγαθά ή υπηρεσίες,
 - iv) όταν η κυβέρνηση ή περιφερειακό όργανο ή άλλος δημόσιος οργανισμός καταβάλλει ποσά σε σύστημα χρηματοδοτήσεων ή αναθέτει ή δίδει εντολή σε ιδιωτικό φορέα να πραγματοποιήσει μία ή περισσότερες από τις πράξεις που περιγράφονται στα στοιχεία i), ii) και iii), οι οποίες υπάγονται κανονικά στην αρμοδιότητα του κράτους και, στην πράξη, ουδώς διαφέρουν από τη συνήθη διενέργεια πράξεων εκ μέρους του δημοσίου·

β) και όταν με τον τρόπο αυτό παρέχεται κάποιος όφελος.

2. Οι ενισχύσεις υπόκεινται σε επανορθωτικά μέτρα μόνον εφόσον περιορίζονται, από το νόμο ή στην πράξη, σε συγκεκριμένη επιχείρηση ή κλάδο ή σε ομάδα επιχειρήσεων ή κλάδων που υπάγονται στη δικαιοδοσία της ενισχύουσας αρχής.

Άρθρο 5

Αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές

1. Αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές θεωρούνται ότι υφίστανται κατά την εκτέλεση συγκεκριμένου αεροπορικού δρομολογίου με προορισμό ή αφετηρία την Κοινότητα στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι εξωκοινοτικοί αερομεταφορείς:

— επωφελούνται μη εμπορικών πλεονεκτημάτων, και

— χρεώνουν αεροπορικούς ναύλους αρκετά χαμηλότερους από τους ναύλους που προσφέρονται από τους ανταγωνιζόμενους κοινοτικούς αερομεταφορείς έτσι ώστε να προκαλείται ζημία.

Οι πρακτικές αυτές πρέπει να είναι σαφώς διακριτές από τις συνήθεις ανταγωνιστικές τιμολογιακές πρακτικές.

2. Κατά τη σύγκριση των αεροπορικών ναύλων, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία:

- α) η πραγματική τιμή στην οποία προσφέρονται τα εισιτήρια·
- β) ο αριθμός των θέσεων που προτείνονται σε φερόμενη ως αθέμιτη τιμή έναντι του συνολικού αριθμού θέσεων του αεροσκάφους·
- γ) οι περιορισμοί και οι όροι των εισιτηρίων που φέρεται ότι πωλούνται σε αθέμιτη τιμή·
- δ) το επίπεδο των υπηρεσιών που προσφέρουν όλοι οι αερομεταφορείς οι οποίοι παρέχουν την εν λόγω ομοειδή υπηρεσία αεροπορικών μεταφορών·
- ε) το πραγματικό κόστος του εξωκοινοτικού αερομεταφορέα που παρέχει τις υπηρεσίες στο οποίο προστίθεται και εύλογο περιθώριο κέρδους, και
- στ) η κατάσταση που επικρατεί, ως προς τα ανωτέρω στοιχεία α) έως ε), σε συγκρίσιμες διαδρομές.

3. Η Επιτροπή, ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15 παράγραφος 3, αναπτύσσει λεπτομερή μεθοδολογία για τον προσδιορισμό της ύπαρξης αθέμιτων τιμολογιακών πρακτικών. Η εν λόγω μεθοδολογία που καλύπτει, μεταξύ άλλων, τον τρόπο με τον οποίο αξιολογούνται η συνήθης ανταγωνιστική τιμολόγηση, το πραγματικό κόστος και τα εύλογα περιθώρια κέρδους στο συγκεκριμένο πλαίσιο του τομέα των αερομεταφορών.

Άρθρο 6

Προσδιορισμός της ζημίας

1. Ο προσδιορισμός της ζημίας βασίζεται σε θετικά αποδεικτικά στοιχεία και περιλαμβάνει την αντικειμενική εξέταση:

- α) του επιπέδου των ναύλων των εξεταζόμενων αεροπορικών υπηρεσιών και των επιπτώσεων που αυτές έχουν στους ναύλους που προσφέρουν οι κοινοτικοί αερομεταφορείς, και
- β) των επιπτώσεων που έχουν οι προαναφερόμενες αεροπορικές υπηρεσίες στον κοινοτικό κλάδο, όπως αυτές αποδεικνύονται από τις τάσεις που εμφανίζουν ορισμένοι οικονομικοί δείκτες, όπως ο αριθμός των πτήσεων, η εκμετάλλευση της χωρητικότητας, οι κρατήσεις των επιβατών, το μερίδιο στην αγορά, τα κέρδη, η οικονομική αποδοτικότητα, οι επενδύσεις και η απασχόληση.

Κανένας μεμονωμένος αλλά ούτε και περισσότεροι του ενός από τους παράγοντες αυτούς δεν αποτελούν υποχρεωτικά καθοριστικούς παράγοντες.

2. Από το σύνολο των θετικών αποδεικτικών στοιχείων που προσκομίζονται σε συνάρτηση με τις διατάξεις της παραγράφου 1 πρέπει να προκύπτει ότι οι εξεταζόμενες αεροπορικές υπηρεσίες προκαλούν ζημία κατά την έννοια των διατάξεων του παρόντος κανονισμού.

3. Εκτός από τις εξεταζόμενες αεροπορικές υπηρεσίες, διερευνώνται παράλληλα άλλοι γνωστοί παράγοντες οι οποίοι προκαλούν συγχρόνως ζημία στον κοινοτικό κλάδο, ώστε να διασφαλιστεί ότι η ζημία που προκαλείται από τους εν λόγω άλλους παράγοντες δεν μπορεί να αποδοθεί στις υπό εξέταση υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών.

4. Ο προσδιορισμός της επαπειλούμενης ζημίας βασίζεται σε γεγονότα και όχι απλώς σε ισχυρισμούς, εικασίες, ή κάποιες πιθανότητες. Κάθε μεταβολή των περιστάσεων, δημιουργούσα κατάσταση που καθιστά ζημιόγONO την ενίσχυση, πρέπει να μπορεί να προβλεφθεί με σαφήνεια και να είναι επικείμενη.

Άρθρο 7

Κίνηση της διαδικασίας

1. Η έρευνα βάσει των διατάξεων του παρόντος κανονισμού κινείται κατόπιν υποβολής γραπτής καταγγελίας εξ ονόματος του κοινοτικού κλάδου από οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή οποιαδήποτε ένωση, ή από πρωτοβουλία της Επιτροπής, εάν αποδεικνύεται επαρκώς η ύπαρξη αντισταθμίσιμων ενισχύσεων (συμπεριλαμβανομένου, ει δυνατόν, του ύψους τους) ή αθέμιτων τιμολογιακών πρακτικών κατά την έννοια των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, η ζημία και η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ των φερομένων ως επιδοτούμενων ή ως αθέμιτως τιμολογούμενων αεροπορικών υπηρεσιών και της υποτιθέμενης ζημίας.

2. Όπου είναι προφανές ότι υπάρχουν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία τα οποία δικαιολογούν την κίνηση της σχετικής διαδικασίας, η Επιτροπή, ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15 παράγραφος 2, κινεί την αντίστοιχη διαδικασία εντός προθεσμίας 45 ημερών από την υποβολή της καταγγελίας και δημοσιεύει σχετική ανακοίνωση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Όταν το συγκεκριμένο ζήτημα συζητείται στο πλαίσιο διμερούς συμφωνίας του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους, η εν λόγω προθεσμία των 45 ημερών παρατείνεται, κατόπιν αιτήσεως του κράτους μέλους, για 30 ημέρες το πολύ. Οποιαδήποτε επιπλέον παράταση της προθεσμίας πρέπει να αποφασίζεται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15 παράγραφος 2.

Όταν προσκομίζονται ανεπαρκή αποδεικτικά στοιχεία, η Επιτροπή, ενεργώντας βάσει της διαδικασίας του άρθρου 12 παράγραφος 2 ενημερώνει σχετικά τον καταγγέλλοντα, εντός προθεσμίας 45 ημερών από την υποβολή της καταγγελίας.

3. Με την ανακοίνωση που αναγγέλλει την κίνηση της διαδικασίας γνωστοποιείται η έναρξη έρευνας, αναφέρεται το πεδίο εφαρμογής της, μνημονεύονται οι αεροπορικές υπηρεσίες στις σχετικές διαδρομές, κατονομάζονται οι χώρες οι κυβερνήσεις των οποίων φέρονται ως χορηγήσασες τις ενισχύσεις ή τις άδειες στους αερομεταφορείς οι οποίοι θεωρείται ότι έχουν αναπτύξει αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές, και γνωστοποιείται το χρονικό διάστημα εντός του οποίου τα οικεία μέρη έχουν τη δυνατότητα να εμφανιστούν, να υποβάλουν τις απόψεις τους εγγράφως και να κοινοποιήσουν σχετικές πληροφορίες προκειμένου οι απόψεις αυτές να ληφθούν υπόψη κατά τη διάρκεια της έρευνας. Πρέπει επίσης να αναφέρεται το χρονικό διάστημα εντός του οποίου τα ενδιαφερόμενα μέρη έχουν τη δυνατότητα να ζητήσουν να γίνουν δεκτά σε ακρόαση από την Επιτροπή.

4. Η Επιτροπή ενημερώνει τους αερομεταφορείς που προσφέρουν τις εξεταζόμενες αεροπορικές υπηρεσίες, την οικεία κυβέρνηση και τους καταγγέλλοντες σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας.

5. Η Επιτροπή μπορεί, σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή, να καλέσει την κυβέρνηση της τρίτης χώρας να συμμετάσχει σε διαβουλεύσεις, με σκοπό να διευκρινιστεί η κατάσταση ως προς τα θέματα της παραγράφου 2 και να επιτευχθεί αμοιβαία αποδεκτή λύση. Εφόσον απαιτείται, η Επιτροπή καλεί κάθε ενδιαφερόμενο κράτος μέλος να συμμετάσχει στις διαβουλεύσεις αυτές. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες διεξάγονται ήδη διαβουλεύσεις μεταξύ κράτους μέλους και της κυβέρνησης της τρίτης χώρας, η Επιτροπή έρχεται εκ των προτέρων σε επαφή με το συγκεκριμένο κράτος μέλος.

Άρθρο 8

Η έρευνα

1. Έπειτα από την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή αρχίζει έρευνα η οποία καλύπτει τα περιστατικά χορήγησης ενισχύσεων ή τις αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές κατά την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών από εξωκοινοτικούς αερομεταφορείς σε ορισμένες διαδρομές, και τη ζημία. Η εν λόγω έρευνα πρέπει να διεξάγεται ταχέως και να ολοκληρώνεται κανονικά εντός εννέα μηνών από την κίνηση της διαδικασίας, με εξαίρεση τις ακόλουθες περιπτώσεις, στις οποίες το διάστημα αυτό μπορεί να παραταθεί:

- αν οι διαπραγματεύσεις με τις ενδιαφερόμενες κυβερνήσεις τρίτων χωρών έχουν προοδεύσει σε σημείο που να επίκειται ικανοποιητική επίλυση του ζητήματος, ή
- αν απαιτείται πρόσθετος χρόνος προκειμένου να επιτευχθεί λύση σύμφωνη με το κοινοτικό συμφέρον.

2. Τα ενδιαφερόμενα μέρη τα οποία εμφανίστηκαν εντός των χρονικών προθεσμιών που τάχθηκαν με την ανακοίνωση της κίνησης της σχετικής διαδικασίας γίνονται δεκτά σε ακρόαση, εάν έχουν υποβάλει σχετικό αίτημα από το οποίο προκύπτει ότι αποτελούν ενδιαφερόμενο μέρος που ενδέχεται να επηρεαστεί από τα αποτελέσματα της διαδικασίας και ότι συντρέχουν ιδιαίζοντες λόγοι για τους οποίους πρέπει να ακουσθούν.

3. Όταν ενδιαφερόμενο μέρος αρνείται την πρόσβαση στις αναγκαίες πληροφορίες ή δεν τις παρέχει εγκαίρως με άλλο τρόπο ή παρεμποδίζει σημαντικά τη διεξαγόμενη έρευνα, τότε είναι δυνατόν να συναχθούν προσωρινά ή τελικά, θετικά ή αρνητικά πορίσματα βάσει των διαθέσιμων στοιχείων. Στις περιπτώσεις που διαπιστωθεί ότι το ενδιαφερόμενο μέρος έχει χορηγήσει ψευδή ή παραπλανητικά στοιχεία, τα στοιχεία αυτά δεν λαμβάνονται υπόψη και επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν τα διαθέσιμα στοιχεία.

Άρθρο 9

Επανορθωτικά μέτρα

Τα επανορθωτικά μέτρα, είτε προσωρινά είτε οριστικά, έχουν κατά προτίμηση τη μορφή δασμών που επιβάλλονται στον οικείο εξωκοινοτικό αερομεταφορέα.

Άρθρο 10

Προσωρινά μέτρα

1. Η επιβολή προσωρινών μέτρων επιτρέπεται, εάν έχει συναχθεί θετικό προσωρινό συμπέρασμα ότι ο οικείος εξωκοινοτικός αερομεταφορέας προσπορίζεται όφελος από ενισχύσεις ή ενέχεται σε

αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές που προκαλούν ζημία στον κοινοτικό κλάδο και εφόσον το συμφέρον της Κοινότητας υπαγορεύει την εν λόγω παρέμβαση προς αποτροπή περαιτέρω ζημίας.

2. Τα προσωρινά μέτρα είναι δυνατόν να λαμβάνονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15 παράγραφος 2. Τα εν λόγω προσωρινά μέτρα επιβάλλονται για μέγιστο χρονικό διάστημα έξι μηνών.

Άρθρο 11

Περάτωση της διαδικασίας χωρίς επιβολή μέτρων

1. Σε περίπτωση ανάκλησης της καταγγελίας ή ικανοποιητικής επίλυσης του ζητήματος μέσω συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ενός κράτους μέλους με την οικεία τρίτη χώρα, η διαδικασία μπορεί να περατωθεί από την Επιτροπή, εκτός εάν η περάτωσή της δεν εξυπηρετεί το συμφέρον της Κοινότητας.

2. Όταν η λήψη επανορθωτικών μέτρων δεν είναι αναγκαία, η διαδικασία περατώνεται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15 παράγραφος 2. Κάθε απόφαση περάτωσης της διαδικασίας δικαιολογείται δεόντως.

Άρθρο 12

Οριστικά μέτρα

1. Όταν από τα πραγματικά περιστατικά, όπως αυτά έχουν εξακριβωθεί οριστικά, προκύπτει η ύπαρξη ενισχύσεων ή αθέμιτων τιμολογιακών πρακτικών και η επακόλουθη ζημία, και όταν το κοινοτικό συμφέρον επιτάσσει παρέμβαση σύμφωνα με το άρθρο 16, επιβάλλεται οριστικό μέτρο σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15 παράγραφος 3.

2. Το επίπεδο των μέτρων που επιβάλλονται προς αντιστάθμιση των ενισχύσεων δεν υπερβαίνει το ποσό των ενισχύσεων, υπολογιζόμενο με κριτήριο το όφελος που προσπορίζεται η αποδέκτρια επιχείρηση, από τις οποίες διαπιστώνεται ότι έχουν αποκομίσει όφελος οι εξωκοινοτικοί αερομεταφορείς, πρέπει δε να είναι χαμηλότερο από το συνολικό ποσό των ενισχύσεων, εάν αυτό το χαμηλότερο επίπεδο επαρκεί για να εξαλειφθεί η ζημία που προκλήθηκε στον κοινοτικό κλάδο.

3. Το επίπεδο των επιβαλλόμενων μέτρων προς αντιστάθμιση αθέμιτων τιμολογιακών πρακτικών αερομεταφορέων οι οποίοι επωφελούνται από την παροχή ενός μη εμπορικού πλεονεκτημάτων δεν υπερβαίνει τη διαφορά μεταξύ των ναύλων που προσφέρει ο εν λόγω εξωκοινοτικός αερομεταφορέας και του ναύλου που προσφέρει ο οικείος ανταγωνιζόμενος κοινοτικός αερομεταφορέας, πρέπει δε να είναι χαμηλότερο, αν το εν λόγω χαμηλότερο επίπεδο επαρκεί για να εξαλειφθεί η ζημία που προκλήθηκε στον κοινοτικό κλάδο. Το επίπεδο των μέτρων δεν υπερβαίνει, σε καμία περίπτωση, την αξία των μη εμπορικών πλεονεκτημάτων που παραχωρούνται στον εξωκοινοτικό αερομεταφορέα.

4. Στις αεροπορικές υπηρεσίες που παρέχουν οι εξωκοινοτικοί αερομεταφορείς, οι οποίοι διαπιστώνεται ότι έχουν προσπορισθεί όφελος από τις παρεχόμενες ενισχύσεις ή ότι έχουν ασκήσει αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές στις αντίστοιχες διαδρομές, επιβάλλονται μέτρα, το ύψος των οποίων είναι το προσήκον σε κάθε επί μέρους περίπτωση και χωρίς να γίνονται διακρίσεις, με εξαίρεση τις αεροπορικές υπηρεσίες τις οποίες παρέχουν οι εξωκοινοτικοί αερομεταφορείς για τους οποίους έχει γίνει αποδεκτή η ανάληψη υποχρεώσεων βάσει των όρων του παρόντος κανονισμού.

5. Το μέτρο παραμένει σε ισχύ μόνο για όσο χρονικό διάστημα και στην έκταση που απαιτείται για την αντιστάθμιση των ζημιολογών συνεπειών των ενισχύσεων ή των αθέμιτων τιμολογιακών πρακτικών.

Άρθρο 13

Ανάληψη δεσμεύσεων

1. Η έρευνα είναι δυνατόν να περατωθεί χωρίς την επιβολή προσωρινών ή οριστικών μέτρων, ευθύς μόλις παραληφθεί η προσφορά ικανοποιητικής οικειοθελούς ανάληψης δεσμεύσεων, βάσει της οποίας:

- α) η κυβέρνηση η οποία χορηγεί την ενίσχυση ή το μη εμπορικό πλεονέκτημα συμφωνεί να καταργήσει ή να μειώσει την ενίσχυση ή το μη εμπορικό πλεονέκτημα ή να θεσπίσει άλλου είδους μέτρα για την αντιμετώπιση των συνεπειών τους, ή
- β) ο εξωκοινοτικός αερομεταφορέας αναλαμβάνει τη δέσμευση να αναθεωρήσει τις τιμές που εφαρμόζει ή να παύσει να προσφέρει την υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς στην προκειμένη διαδρομή, με αποτέλεσμα την εξάλειψη των ζημιολογών συνεπειών που έχει η ενίσχυση ή το μη εμπορικό πλεονέκτημα.

2. Η ανάληψη των δεσμεύσεων γίνεται αποδεκτή σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15 παράγραφος 2.

3. Σε περίπτωση παραβίασης των ανειλημμένων δεσμεύσεων ή υπαναχώρησης από αυτές από οποιοδήποτε μέρος, επιβάλλονται οριστικά μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 12 βάσει των πραγματικών περιστατικών που έχουν εξακριβωθεί κατά την έρευνα η οποία οδήγησε στην ανάληψη της δέσμευσης, υπό την προϋπόθεση ότι η έρευνα αυτή περατώθηκε με τη διατύπωση τελικού συμπεράσματος σχετικά με τις παρεχόμενες ενισχύσεις και ότι έχει παρασχεθεί στον ενδιαφερόμενο εξωκοινοτικό αερομεταφορέα ή την κυβέρνηση που χορήγησε τη σχετική ενίσχυση η δυνατότητα να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους, εκτός από την περίπτωση κατά την οποία ο εξωκοινοτικός αερομεταφορέας ή η οικεία κυβέρνηση έχει υπαναχωρήσει από την αναληφθείσα δέσμευση.

Άρθρο 14

Επανεξέταση

1. Όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο, η ανάγκη συνέχισης της επιβολής των μέτρων υπό την αρχική τους μορφή είναι επίσης δυνατόν να επανεξετάζεται με πρωτοβουλία της Επιτροπής ή κατόπιν σχετικής αιτήσεως κράτους μέλους ή, εφόσον έχουν παρέλθει τουλάχιστον δύο διαδοχικές περιοδοί προγραμματισμού της IATA από την επιβολή του οριστικού μέτρου, κατόπιν αιτήσεως των εξωκοινοτικών αερομεταφορέων που υπόκεινται στα μέτρα ή μετά από αίτηση κοινοτικών αερομεταφορέων.

2. Η επανεξέταση της παραγράφου 1 κινείται με πρωτοβουλία της Επιτροπής, η οποία ενεργεί με τη διαδικασία του άρθρου 15 παράγραφος 2. Στην επανεξέταση που διενεργείται σύμφωνα με την παράγραφο 1 εφαρμόζονται οι συναφείς διατάξεις των άρθρων 7 και 8. Κατά την επανεξέταση, αξιολογείται η συνεχιζόμενη ύπαρξη ενισχύσεων ή αθέμιτων τιμολογιακών πρακτικών, ή/και η προκαλούμενη ζημία, και διαπιστώνεται εάν τα συμφέροντα της Κοινότητας επιβάλλουν να συνεχιστεί η παρέμβαση. Στις περιπτώσεις που η επανεξέταση το επιβάλλει, τα μέτρα ανακαλούνται, τροποποιούνται ή διατηρούνται σε ισχύ, όπως κρίνεται αναγκαίο, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15 παράγραφος 3.

Άρθρο 15

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται στο έργο της από την επιτροπή που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών⁽¹⁾, (εφεξής καλούμενη «η επιτροπή»).

2. Οσάκις γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

3. Οσάκις γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η περίοδος που ορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ είναι τρεις μήνες.

4. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

Άρθρο 16

Συμφέρον της Κοινότητας

Προκειμένου να διαπιστωθεί σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1, το άρθρο 11 παράγραφος 2 και το άρθρο 12 παράγραφος 1 εάν το συμφέρον της Κοινότητας επιβάλλει τη συγκεκριμένη παρέμβαση ή εάν τα μέτρα πρέπει να διατηρηθούν σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 2, πρέπει να αξιολογούνται τα διάφορα συμφέροντα στο σύνολό τους. Τα μέτρα μπορούν να μην επιβάλλονται στις περιπτώσεις που συνάγεται σαφώς το συμπέρασμα ότι η εφαρμογή τους δεν εξυπηρετεί το συμφέρον της Κοινότητας.

Άρθρο 17

Γενικές διατάξεις

1. Τα προσωρινά ή οριστικά επανορθωτικά μέτρα επιβάλλονται με κανονισμό και εκτελούνται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με τη μορφή, το επίπεδο και τα υπόλοιπα κριτήρια που καθορίζονται από τον κανονισμό με τον οποίο επιβάλλονται. Εάν επιβάλλονται μέτρα άλλης μορφής εκτός από δασμούς, ο κανονισμός πρέπει να καθορίζει την ακριβή μορφή των μέτρων, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

⁽¹⁾ ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

2. Οι κανονισμοί για την επιβολή προσωρινών ή οριστικών επανορθωτικών μέτρων καθώς και οι κανονισμοί ή οι αποφάσεις για την αποδοχή της ανάληψης δεσμεύσεων ή την αναστολή ή περάτωση των ερευνών ή διαδικασιών δημοσιεύονται στη *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 18

Έναρξη ισχύος

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

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

Στρασβούργο, 21 Απριλίου 2004.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

P. COX

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

D. ROCHE
