

Επίσημη Εφημερίδα C 129 E

της Ευρωπαϊκής Ένωσης

51ο έτος

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

27 Μαΐου 2008

Ανακοίνωση αριθ.

Περιεχόμενα

Σελίδα

III Προπαρασκευαστικές πράξεις

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

2008/C 129 E/01

Κοινή θέση (ΕΚ) αριθ. 14/2008, της 18ης Απριλίου 2008, που καθορίστηκε από το Συμβούλιο με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, για την έκδοση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (Αναδιατύπωση) ⁽¹⁾

1

EL

(¹) Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

III

(Προπαρασκευαστικές πράξεις)

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 14/2008

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 18 Απριλίου 2008

για την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (Αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2008/C 129 E/01)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽²⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Πρέπει να επέλθουν ορισμένες ουσιαστικές αλλαγές στους κανονισμούς του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων ⁽⁴⁾, (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών ⁽⁵⁾ και (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92, της 23ης Ιουλίου 1992, για τους

ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών ⁽⁶⁾. Για λόγους σαφήνειας, είναι σκόπιμη η αναδιατύπωση και η κωδικοποίηση των κανονισμών αυτών σε έναν κανονισμό.

(2) Προκειμένου να εξασφαλισθεί αποτελεσματικότερη και πιο ομοιογενής εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας σχετικά με την εσωτερική αγορά αερομεταφορών, απαιτούνται ορισμένες αναπροσαρμογές στο τρέχον νομικό πλαίσιο.

(3) Δεδομένου ότι αναγνωρίζεται ο πιθανός δεσμός μεταξύ της οικονομικής ευρωστίας αερομεταφορέα και της ασφάλειας, θα πρέπει να καθιερωθεί αυστηρότερη επίβλεψη της οικονομικής κατάστασης των αερομεταφορέων.

(4) Λαμβανομένης υπόψη της αύξησης του αριθμού των αερομεταφορέων που έχουν επιχειρησιακές βάσεις σε αρκετά κράτη μέλη και ότι είναι αναγκαίο να εξασφαλισθεί η αποτελεσματική εποπτεία τους, το ίδιο το κράτος μέλος πρέπει να είναι υπεύθυνο για τον εποπτικό έλεγχο του πιστοποιητικού αερομεταφορέα και της άδειας εκμετάλλευσης.

(5) Για να εξασφαλισθεί συνεπής επίβλεψη της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις που αφορούν τις άδειες εκμετάλλευσης όλων των κοινοτικών αερομεταφορέων, οι αρχές αδειοδότησης θα πρέπει να προβαίνουν, ανά τακτά χρονικά διαστήματα, σε εκτίμηση της οικονομικής κατάστασης των αερομεταφορέων. Προς τούτο, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να παρέχουν επαρκείς πληροφορίες για την οικονομική τους κατάσταση, ειδικά κατά τα πρώτα δύο έτη λειτουργίας τους, καθόσον αυτό το χρονικό διάστημα είναι ιδιαίτερα κρίσιμο για την επιβίωσή τους στην αγορά. Προκειμένου να αποφευχθεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού που προέρχεται από τη διαφορετική εφαρμογή των κανόνων σε εθνικό επίπεδο, είναι απαραίτητο να ενισχυθεί η οικονομική εποπτεία όλων των κοινοτικών αερομεταφορέων από τα κράτη μέλη.

⁽¹⁾ ΕΕ C 175, 27.2.2007, σ. 85.

⁽²⁾ ΕΕ C 305, 15.12.2007, σ. 11.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 11ης Ιουλίου 2007 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου, της 18ης Απριλίου 2008 και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽⁴⁾ ΕΕ L 240, 24.8.1992, σ. 1.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 240, 24.8.1992, σ. 8. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε την τελευταία φορά με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1791/2006 (ΕΕ L 363, 20.12.2006, σ. 1).

⁽⁶⁾ ΕΕ L 240, 24.8.1992, σ. 15.

- (6) Για να μειωθούν οι κίνδυνοι για τους επιβάτες, δεν θα πρέπει να επιτρέπεται, σε κοινοτικούς αερομεταφορείς που δεν εκπληρώνουν τις απαιτήσεις προκειμένου να διατηρήσουν έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης, να συνεχίζουν να εκτελούν πτήσεις. Στις περιπτώσεις αυτές, η αρμόδια αρχή αδειοδότησης θα πρέπει να ανακαλεί ή να αναστέλλει την άδεια εκμετάλλευσης.
- (7) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 785/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, για τις απαιτήσεις ασφάλισης των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών⁽¹⁾, κάθε αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει ασφάλιση αστικής ευθύνης ατυχημάτων ως προς τους επιβάτες, το φορτίο ή τους τρίτους. Οι αερομεταφορείς θα πρέπει επίσης να υποχρεούνται να είναι ασφαλισμένοι έναντι κινδύνων αστικής ευθύνης ατυχημάτων όσον αφορά το ταχυδρομείο.
- (8) Για να αποφευχθεί η υπέρμετρη προσφυγή στις συμφωνίες μίσθωσης αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτες χώρες, ιδίως πλήρους μίσθωσης, πρέπει η δυνατότητα αυτή να επιτρέπεται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όπως η έλλειψη κατάλληλων αεροσκαφών στην κοινοτική αγορά, να είναι αυστηρά περιορισμένη χρονικά και να πληροί πρότυπα ασφαλείας ισοδύναμα με τους κανόνες ασφαλείας της κοινοτικής και εθνικής νομοθεσίας.
- (9) Όσον αφορά υπαλλήλους κοινοτικού αερομεταφορέα που παρέχει υπηρεσίες αεροπορικών γραμμών από επιχειρησιακή βάση εκτός της επικράτειας του κράτους μέλους στο οποίο ο εν λόγω κοινοτικός αερομεταφορέας έχει την κύρια εγκατάστασή του, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν την ορθή εφαρμογή της κοινοτικής και της εθνικής κοινωνικής νομοθεσίας.
- (10) Για να ολοκληρωθεί η εσωτερική αγορά αερομεταφορών, πρέπει να αρθούν οι ακόμη ισχύοντες περιορισμοί που εξακολουθούν να υφίστανται μεταξύ κρατών μελών, όπως οι περιορισμοί στις πτήσεις με κοινό κωδικό σε δρομολόγια προς τρίτες χώρες ή ο καθορισμός των ναύλων σε δρομολόγια προς τρίτες χώρες με ενδιάμεσο σταθμό σε άλλο κράτος μέλος (έκτη ελευθερία πτήσεων).
- (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 καθοριστούν 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.
- (13) Οι κανόνες που ισχύουν για την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ αερολιμένων, οι οποίοι εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή αστικό συγκρότημα, θα πρέπει να αποσαφηνισθούν και να απλουστευθούν.
- (14) Είναι σκόπιμο να εξασφαλισθεί ότι τα κράτη μέλη θα έχουν τη δυνατότητα να αντιμετωπίζουν αιφνίδια προβλήματα που προκύπτουν από απρόβλεπτες και αναπόφευκτες καταστάσεις, οι οποίες καθιστούν τεχνικά ή πρακτικά πολύ δύσκολη την εκτέλεση πτήσεων.
- (15) Οι πελάτες θα πρέπει να έχουν πρόσβαση σε όλους τους αεροπορικούς ναύλους και κόμιστρα ανεξάρτητα από τον τόπο κατοικίας τους μέσα στην Κοινότητα ή την εθνικότητά τους και ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασης των ταξιδιωτικών πρακτόρων μέσα στην Κοινότητα.
- (16) Οι πελάτες θα πρέπει να είναι σε θέση να συγκρίνουν αποτελεσματικά τις τιμές των διαφόρων εταιρειών για την παροχή υπηρεσιών αερομεταφορών. Συνεπώς, το τελικό αντίτιμο που θα πρέπει να καταβάλει ο πελάτης για τις υπηρεσίες αερομεταφορών με προέλευση την Κοινότητα θα πρέπει να αναγράφεται πάντοτε συμπεριλαμβανομένων όλων των φόρων, των επιβαρύνσεων και των τελών. Οι κοινοτικοί αερομεταφορείς ενθαρρύνονται επίσης να σημειώνουν το τελικό αντίτιμο για τις υπηρεσίες αερομεταφορών από τρίτες χώρες προς την Κοινότητα.
- (17) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού πρέπει να θεσπιστούν 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⁽²⁾.
- (18) Καθόσον ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η ομοιογενέστερη εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας που αφορά την εσωτερική αγορά αερομεταφορών, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη εξαιτίας του διεθνούς χαρακτήρα των αερομεταφορών, και είναι, επομένως, δυνατό να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να υιοθετεί μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει το αναγκαίο μέτρο για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.
- (19) Η Υπουργική Δήλωση για τον αερολιμένα του Γιβραλτάρ, η οποία συμφωνήθηκε στην Κόρδοβα στις 18 Σεπτεμβρίου 2006, κατά την πρώτη υπουργική σύνοδο του Φόρουμ Διαλόγου για το Γιβραλτάρ, θα αντικαταστήσει την Κοινή Δήλωση σχετικά με τον αερολιμένα, που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο στις 2 Δεκεμβρίου 1987, και η πλήρης συμμόρφωση προς αυτήν θα θεωρείται ότι συνιστά συμμόρφωση προς τη Δήλωση του 1987.
- (20) Είναι, συνεπώς, αναγκαίο να καταργηθούν οι κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, αριθ. 2408/92 και αριθ. 2409/92,

⁽¹⁾ ΕΕ L 138, 30.4.2004, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 184, 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ (ΕΕ L 200, 22.7.2006, σ. 11).

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

1. Ο παρών κανονισμός ρυθμίζει τη χορήγηση αδειών στους κοινοτικούς αερομεταφορείς, το δικαίωμα των κοινοτικών αερομεταφορέων να εκτελούν ενδοκοινοτικά αεροπορικά δρομολόγια και την τιμολόγηση των ενδοκοινοτικών αεροπορικών δρομολογίων.

2. Η εφαρμογή του κεφαλαίου III του παρόντος κανονισμού στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ τελεί υπό την επιφύλαξη των νομικών θέσεων του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου αντιστοίχως, όσον αφορά τη διαμάχη ως προς την κυριαρχία επί του εδάφους όπου βρίσκεται ο εν λόγω αερολιμένας.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

1. «άδεια εκμετάλλευσης», η έγκριση που χορηγείται από την αρμόδια αρχή αδειοδότησης σε επιχείρηση, η οποία της επιτρέπει να παρέχει υπηρεσίες αερομεταφορών, όπως προσδιορίζονται στην άδεια εκμετάλλευσης·
2. «αρμόδια αρχή αδειοδότησης», η αρχή κράτους μέλους που έχει το δικαίωμα να χορηγεί, να απορρίπτει, να ανακαλεί ή να αναστέλλει άδεια εκμετάλλευσης σύμφωνα με το κεφάλαιο II·
3. «επιχείρηση», κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, κερδοσκοπικού ή μη χαρακτήρα, ή κάθε επίσημος οργανισμός που είτε διαθέτει αυτοτελή νομική προσωπικότητα είτε όχι·
4. «αεροπορική γραμμή», η πτήση ή σειρά πτήσεων για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή/και ταχυδρομείου, έναντι αμοιβής ή/και μίσθωσης·
5. «πτήση», η αναχώρηση από συγκεκριμένο αερολιμένα προς συγκεκριμένο αερολιμένα προορισμού·
6. «τοπική πτήση», η πτήση που δεν περιλαμβάνει μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου και/ή φορτίου μεταξύ διαφορετικών αερολιμένων ή άλλων εγκεκριμένων σημείων προσγείωσης·
7. «αερολιμένας», ο χώρος κράτους μέλους ο οποίος έχει προσαρμοστεί ειδικά για υπηρεσίες αερομεταφορών·
8. «πιστοποιητικό αερομεταφοράς (AOC)», το πιστοποιητικό που χορηγείται σε επιχείρηση, και το οποίο βεβαιώνει ότι ο εν λόγω αερομεταφορέας διαθέτει την επαγγελματική ικανότητα και οργάνωση ώστε να εγγυάται την ασφάλεια των δραστηριοτήτων που διευκρινίζονται στο πιστοποιητικό, όπως προβλέπεται στις σχετικές διατάξεις της κοινοτικής ή εθνικής νομοθεσίας, ανάλογα με την περίπτωση·
9. «πραγματικός έλεγχος», η σχέση που συνίσταται σε δικαιώματα, συμβάσεις ή άλλα μέσα τα οποία, είτε χωριστά είτε από κοινού, και λαμβανομένων υπόψη των σχετικών πραγματικών ή νομικών

εκτιμήσεων, παρέχουν τη δυνατότητα ασκήσεως άμεσης ή έμμεσης αποφασιστικής επιρροής σε μια επιχείρηση, ιδίως:

α) μέσω του δικαιώματος χρήσης όλων ή μέρους των περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης·

β) με δικαιώματα ή συμβάσεις που παρέχουν αποφασιστική επιρροή στη σύνθεση, την ψηφοφορία ή τις αποφάσεις των οργάνων μιας επιχείρησης ή καθ' οιονδήποτε άλλο τρόπο επηρεάζουν αποφασιστικά τη λειτουργία της επιχείρησης·

10. «αερομεταφορέας», η επιχείρηση με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης ή ισοδύναμο·

11. «κοινοτικός αερομεταφορέας», ο αερομεταφορέας με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης την οποία έχει χορηγήσει αρμόδια αρχή αδειοδότησης σύμφωνα με το κεφάλαιο II του παρόντος κανονισμού·

12. «επιχειρηματικό σχέδιο», λεπτομερής περιγραφή των προβλεπόμενων εμπορικών δραστηριοτήτων του αερομεταφορέα για τη συγκεκριμένη περίοδο, ιδίως όσον αφορά την αναμενόμενη πορεία της αγοράς και τις μελλοντικές επενδύσεις, συμπεριλαμβανομένων των χρηματοοικονομικών επιπτώσεων των δραστηριοτήτων αυτών·

13. «ενδοκοινοτική αεροπορική γραμμή», η αεροπορική γραμμή που εκτελείται εντός της Κοινότητας·

14. «δικαίωμα μεταφοράς», το δικαίωμα εκτέλεσης αεροπορικής γραμμής μεταξύ δύο κοινοτικών αερολιμένων·

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·

16. «τακτική αεροπορική γραμμή», σειρά πτήσεων η οποία διαθέτει όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

α) σε κάθε πτήση διατίθενται ατομικές θέσεις ή/και ικανότητα μεταφοράς φορτίου ή/και ταχυδρομείου προς πώληση στο κοινό (είτε απευθείας από τον αερομεταφορέα είτε από τους εξουσιοδοτημένους πράκτορές του)·

β) εκτελείται έτσι ώστε να εξυπηρετούνται οι μεταφορές μεταξύ δύο ή περισσότερων αερολιμένων:

— είτε με βάση δημοσιευμένο πίνακα δρομολογίων,

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

17. «μεταφορική ικανότητα», ο αριθμός των θέσεων ή το ωφέλιμο φορτίο που διατίθεται προς πώληση στο κοινό, σε τακτική αεροπορική γραμμή, κατά τη διάρκεια δεδομένης χρονικής περιόδου·

18. «αεροπορικοί ναύλοι», οι τιμές σε ευρώ ή σε τοπικό νόμισμα που πρέπει να καταβάλλονται στους αερομεταφορείς ή στους πράκτορές τους ή σε άλλους πωλητές εισιτηρίων για την αεροπορική μεταφορά επιβατών, και όλοι οι όροι υπό τους οποίους ισχύουν οι εν λόγω τιμές, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που παρέχονται στα πρακτορεία και άλλες βοηθητικές υπηρεσίες·

19. «αεροπορικά κόμιστρα», οι τιμές σε ευρώ ή σε τοπικό νόμισμα που πρέπει να καταβάλλονται για τη μεταφορά φορτίου, καθώς και οι όροι υπό τους οποίους ισχύουν οι τιμές αυτές, περιλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που παρέχονται στα πρακτορεία και άλλες βοηθητικές υπηρεσίες·
20. «ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η)», το(α) κράτος(η) μέλος(η) στο οποίο ή μεταξύ των οποίων εκτελείται αεροπορική γραμμή·
21. «εμπλεκόμενο (α) κράτος(η) μέλος(η)», το(α) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) και το(α) κράτος(η) μέλος(η) στο(α) οποίο(α) έχει εκδοθεί η άδεια του(ων) αερομεταφορέα(ων) που έχει(ουν) την εκμετάλλευση της αεροπορικής γραμμής·
22. «αστικό συγκρότημα», αστική περιοχή αποτελούμενη από πόλεις ή κωμοπόλεις, οι οποίες, με την ανάπτυξη του πληθυσμού και την επέκτασή τους, ενοποιήθηκαν κατά τρόπο ώστε να σχηματίζουν μια συνεχή οικοδομημένη περιοχή·
23. «λογαριασμός διαχείρισης», η λεπτομερής δήλωση εσόδων και κόστους ενός αερομεταφορέα για τη συγκεκριμένη περίοδο, συμπεριλαμβανομένου του καταμερισμού μεταξύ δραστηριοτήτων αερομεταφοράς και άλλων δραστηριοτήτων, καθώς και μεταξύ χρηματικών και μη χρηματικών στοιχείων·
24. «μίσθωση υπό όρους», η συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων κατά την οποία το αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του μισθωτή·
25. «πλήρης μίσθωση», η συμφωνία μεταξύ αερομεταφορέων κατά την οποία το αεροσκάφος χρησιμοποιείται σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του εκμισθωτή·
26. «κύρια εγκατάσταση», η έδρα ή το εγγεγραμμένο γραφείο κοινοτικού αερομεταφορέα σε κράτος μέλος εντός του οποίου ασκούνται οι κύριες χρηματοοικονομικές λειτουργίες και ο επιχειρησιακός έλεγχος του κοινοτικού αερομεταφορέα, περιλαμβανομένης και της συνεχούς διαχείρισης πλωιμότητας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΑΔΕΙΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

Άρθρο 3

Άδεια εκμετάλλευσης

1. Δεν επιτρέπεται σε καμία εγκατεστημένη στην Κοινότητα επιχείρηση να μεταφέρει αεροπορικώς επιβάτες, ταχυδρομείο ή/και φορτίο έναντι αμοιβής ή/και μίσθωσης, εκτός εάν της έχει χορηγηθεί η κατάλληλη άδεια εκμετάλλευσης.

Επιχείρηση που ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου δικαιούται να λάβει άδεια εκμετάλλευσης.

2. Οι αρμόδιες αρχές αδειοδότησης δεν χορηγούν ούτε διατηρούν σε ισχύ άδειες εκμετάλλευσης όταν δεν τηρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.

3. Υπό την επιφύλαξη άλλης ισχύουσας διάταξης κοινοτικού, εθνικού ή διεθνούς δικαίου, οι κάτωθι κατηγορίες αεροπορικών

γραμμών δεν υπόκεινται στην απαίτηση έγκυρης άδειας εκμετάλλευσης:

- α) οι αεροπορικές γραμμές που εκτελούνται με μη μηχανοκίνητο αεροσκάφος ή/και με πολύ ελαφρά μηχανοκίνητα αεροσκάφη, και
- β) οι τοπικές πτήσεις.

Άρθρο 4

Όροι χορήγησης άδειας εκμετάλλευσης

Χορηγείται από την αρμόδια αρχή αδειοδότησης κράτους μέλους άδεια εκμετάλλευσης σε επιχείρηση, υπό την προϋπόθεση ότι:

- α) η κύρια εγκατάστασή της βρίσκεται στο εν λόγω κράτος μέλος·
- β) διαθέτει έγκυρο ΑΟΚ που έχει εκδοθεί από εθνική αρχή του ίδιου κράτους μέλους, του οποίου η αρμόδια αρχή αδειοδότησης είναι υπεύθυνη για τη χορήγηση, άρνηση χορήγησης, ανάκληση ή αναστολή της άδειας εκμετάλλευσης του κοινοτικού αερομεταφορέα·
- γ) διαθέτει ένα ή περισσότερα αεροσκάφη κατά κυριότητα ή δυνάμει συμφωνία μίσθωσης υπό όρους·
- δ) η κύρια δραστηριότητά της είναι η εκτέλεση υπηρεσιών αερομεταφοράς, είτε αποκλειστικά είτε σε συνδυασμό με οποιαδήποτε άλλη εμπορική χρήση αεροσκαφών, ή επισκευή και συντήρηση αεροσκαφών·
- ε) η εταιρική της δομή επιτρέπει στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης να εφαρμόζει τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου·
- στ) τα κράτη μέλη ή/και υπήκοοι κρατών μελών κατέχουν άνω του 50 % της επιχείρησης και έχουν τον πραγματικό έλεγχο της, είτε απευθείας είτε έμμεσα μέσω ενός ή περισσότερων ενδιάμεσων επιχειρήσεων, με εξαίρεση τα προβλεπόμενα σε συμφωνία με τρίτη χώρα, της οποίας η Κοινότητα είναι συμβαλλόμενο μέρος·
- ζ) πληροί τους οικονομικούς όρους του άρθρου 5·
- η) πληροί τις απαιτήσεις ασφάλισης του άρθρου 11 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 785/2004· και
- θ) πληροί τις απαιτήσεις φερεγγυότητας του άρθρου 7.

Άρθρο 5

Χρηματοοικονομικές προϋποθέσεις για τη χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης

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

- α) μπορεί να ανταποκριθεί, ανά πάσα στιγμή, στις τρέχουσες και μελλοντικές υποχρεώσεις της που έχουν καθοριστεί με βάση ρεαλιστικές εκτιμήσεις, για περίοδο 24 μηνών από την έναρξη των δραστηριοτήτων της· και

β) μπορεί να ανταποκριθεί στις πάγιες και λειτουργικές δαπάνες που συνεπάγονται οι δραστηριότητες αυτές, σύμφωνα με το επιχειρηματικό της σχέδιο, για περίοδο τριών μηνών από την έναρξή τους, χωρίς να χρησιμοποιήσει τα εξ αυτών έσοδα.

2. Για τους σκοπούς της εκτίμησης που προβλέπει η παράγραφος 1, κάθε αιτών υποβάλλει επιχειρηματικό σχέδιο τουλάχιστον για τα πρώτα τρία έτη λειτουργίας. Το επιχειρηματικό σχέδιο περιγράφει επίσης λεπτομερώς τις χρηματοοικονομικές διασυνδέσεις μεταξύ του αιτούντος και οποιωνδήποτε άλλων εμπορικών δραστηριοτήτων που αναπτύσσει, είτε άμεσα είτε μέσω συνδεδεμένων επιχειρήσεων. Ο αιτών παρέχει επίσης όλες τις σχετικές πληροφορίες, ιδίως τα δεδομένα στα οποία αναφέρεται το σημείο 1 του παραρτήματος Ι.

3. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 δεν εφαρμόζονται σε επιχείρηση που υποβάλλει αίτηση για τη χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης η οποία αφορά εκμετάλλευση αεροσκαφών μέγιστης μάζας κατά την απογείωση (MTOM) κάτω των 10 τόνων ή/και με λιγότερες των 20 θέσεων. Οι επιχειρήσεις αυτές πρέπει να αποδείξουν ότι έχουν ίδιο κεφάλαιο τουλάχιστον 100 000 EUR ή να προσκομίσουν, όταν ζητηθεί από την αρμόδια αρχή αδειοδότησης, όλες τις σχετικές πληροφορίες για τους σκοπούς της κατά την παράγραφο 1 εκτίμησης, ιδίως δε τα δεδομένα στα οποία αναφέρεται το σημείο 1 του παραρτήματος Ι.

Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί, ωστόσο, να εφαρμόσει τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 σε επιχείρηση που υποβάλλει αίτηση για τη χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο και σκοπεύει να εκμεταλλεύεται τακτικές αεροπορικές γραμμές ή της οποίας ο ετήσιος κύκλος εργασιών υπερβαίνει τα 3 εκατομμύρια EUR.

Άρθρο 6

Πιστοποιητικό αερομεταφοράς

1. Η χορήγηση και τήρηση σε ισχύ άδειας εκμετάλλευσης προϋποθέτει την ανά πάσα στιγμή κατοχή εγκύρου ΑΟΚ που αναγράφει τις καλυπτόμενες από την άδεια εκμετάλλευσης δραστηριότητες.

2. Κάθε τροποποίηση στο πιστοποιητικό κοινοτικού αερομεταφορέα θα πρέπει να αποτυπώνεται, όπου αρμόζει, στην άδεια εκμετάλλευσης.

Άρθρο 7

Απόδειξη φερεγγυότητας

1. Όταν για την έκδοση άδειας εκμετάλλευσης απαιτούνται αποδείξεις ότι τα πρόσωπα που θα διευθύνουν συνεχώς και πραγματικά τις δραστηριότητες της επιχείρησης είναι φερέγγυα ή δεν έχουν κηρυχθεί σε πτώχευση, η αρμόδια αρχή αδειοδότησης αποδέχεται ως επαρκή μαρτυρία, όσον αφορά υπηκόους κρατών μελών, την προσκόμιση εγγράφων που έχουν εκδώσει οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους καταγωγής ή του κράτους μέλους όπου το πρόσωπο έχει τον μόνιμο τόπο κατοικίας του, τα οποία πιστοποιούν τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις αυτές.

2. Όταν το κράτος μέλος καταγωγής ή το κράτος μέλος όπου το πρόσωπο έχει τον μόνιμο τόπο κατοικίας του δεν εκδίδουν τα έγγραφα της παραγράφου 1, τα έγγραφα αυτά αντικαθίστανται από

ένορκη δήλωση ή, στα κράτη μέλη όπου αυτή δεν προβλέπεται, από υπεύθυνη δήλωση του ενδιαφερόμενου ενώπιον αρμόδιας δικαστικής ή διοικητικής αρχής ή, όπου αρμόζει, συμβολαιογράφου ή αρμόδιου επαγγελματικού φορέα του κράτους μέλους καταγωγής ή του κράτους μέλους όπου το πρόσωπο έχει τον μόνιμο τόπο κατοικίας του. Η διοικητική αρχή, ο συμβολαιογράφος ή ο αρμόδιος επαγγελματικός φορέας εκδίδουν πιστοποιητικό γνησιότητας της ένορκης ή της υπεύθυνης δήλωσης.

3. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί να απαιτήσει την υποβολή των εγγράφων και των πιστοποιητικών στα οποία αναφέρονται οι παράγραφοι 1 και 2, εντός τριών μηνών από την έκδοσή τους.

Άρθρο 8

Ισχύς της άδειας εκμετάλλευσης

1. Η άδεια εκμετάλλευσης ισχύει ενόσω ο κοινοτικός αερομεταφορέας συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.

Κάθε κοινοτικός αερομεταφορέας πρέπει, εφόσον του ζητηθεί, να είναι πάντοτε σε θέση να αποδεικνύει στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης ότι ανταποκρίνεται σε όλες τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.

2. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης παρακολουθεί στενά τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου. Εξετάζει ούτως ή άλλως τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις αυτές στις εξής περιπτώσεις:

α) δύο έτη από τη χορήγηση νέας άδειας εκμετάλλευσης,

β) όταν υπάρχουν υπόνοιες για τυχόν πρόβλημα, ή

γ) κατόπιν αιτήσεως της Επιτροπής.

Εφόσον η αρμόδια αρχή αδειοδότησης έχει υπόνοιες ότι τα χρηματοοικονομικά προβλήματα κοινοτικού αερομεταφορέα ενδέχεται να επηρεάσουν την ασφάλεια των δραστηριοτήτων του, ενημερώνει αμέσως την αρχή που είναι αρμόδια για το ΑΟΚ.

3. Η άδεια εκμετάλλευσης υποβάλλεται εκ νέου προς έγκριση όταν ο κοινοτικός αερομεταφορέας:

α) δεν έχει αρχίσει την εκμετάλλευση εντός έξι μηνών από την απόκτηση της άδειας εκμετάλλευσης,

β) έχει παύσει τη λειτουργία του επί έξι και πλέον μήνες, ή

γ) έχει λάβει άδεια βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο και σκοπεύει να εκμεταλλευθεί αεροσκάφη με μέγεθος μεγαλύτερο από το οριζόμενο στο άρθρο 5 παράγραφος 3 ή δεν πληροί πλέον τους σχετικούς χρηματοοικονομικούς όρους.

4. Οι κοινοτικοί αερομεταφορείς παρέχουν στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης τους ελεγμένους λογαριασμούς τους το αργότερο έξι μήνες μετά την τελευταία ημέρα του αντίστοιχου οικονομικού έτους, εκτός εάν προβλέπει άλλως η εθνική νομοθεσία. Κατά τη διάρκεια των δύο πρώτων ετών λειτουργίας ενός κοινοτικού αερομεταφορέα, τα δεδομένα στα οποία αναφέρεται το σημείο 3 του παραρτήματος Ι διατίθενται στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης κατόπιν αιτήσεώς της.

Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να εκτιμήσει την χρηματοοικονομική κατάσταση κοινοτικού αερομεταφορέα στον οποίο έχει χορηγήσει άδεια εκμετάλλευσης και να του ζητήσει σχετικές πληροφορίες. Στο πλαίσιο της εκτίμησης αυτής, ο εν λόγω κοινοτικός αερομεταφορέας ενημερώνει τα δεδομένα στα οποία αναφέρεται το σημείο 3 του Παραρτήματος Ι και τα κοινοποιεί στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης κατόπιν αιτήσεώς της.

5. Κάθε κοινοτικός αερομεταφορέας κοινοποιεί στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης:

- α) εκ των προτέρων, οιαδήποτε σχέδιά του για την εκμετάλλευση αεροπορικής γραμμής προς ήπειρο ή περιοχή του κόσμου την οποία δεν εξυπηρετούσε προηγουμένως ή για οποιαδήποτε άλλη ουσιαστική μεταβολή της κλίμακας των δραστηριοτήτων του, περιλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των μεταβολών του τύπου ή του αριθμού των χρησιμοποιούμενων αεροσκαφών,
- β) εκ των προτέρων, σχέδια για συγχωνεύσεις ή εξαγορές επιχειρήσεων, και
- γ) εντός 14 ημερών, οιαδήποτε μεταβολή της ιδιοκτησίας κάθε μερίδας συμμετοχής η οποία αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το 10 % του συνόλου των μετοχών του κοινοτικού αερομεταφορέα ή της μητρικής του εταιρείας ή της εταιρείας που τον ελέγχει σε τελευταίο βαθμό.

6. Εάν οι αρμόδιες αρχές αδειοδότησης εκτιμήσουν ότι αλλαγές κοινοποιούμενες βάσει της παραγράφου 5 έχουν σημαντικές επιπτώσεις στη χρηματοοικονομική κατάσταση του κοινοτικού αερομεταφορέα, ζητούν την υποβολή αναθεωρημένου επιχειρηματικού σχεδίου στο οποίο έχουν ενσωματωθεί οι εν λόγω μεταβολές και το οποίο καλύπτει, τουλάχιστον, χρονικό διάστημα δώδεκα μηνών από την ημερομηνία έναρξης της εφαρμογής του, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων στα οποία αναφέρεται το σημείο 2 του παραρτήματος Ι πέραν των πληροφοριών που παρέχονται βάσει της παραγράφου 4.

Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης αποφασίζει για το αναθεωρημένο επιχειρηματικό σχέδιο, ως προς το κατά πόσον ο κοινοτικός αερομεταφορέας μπορεί να ανταποκριθεί στις υφιστάμενες και δυνητικές υποχρεώσεις του κατά τη δωδεκάμηνη περίοδο. Η εν λόγω απόφαση λαμβάνεται εντός τριών μηνών από την υποβολή σε αυτές όλων των αναγκαίων πληροφοριών.

7. Όσον αφορά τους κοινοτικούς αερομεταφορείς στους οποίους έχει χορηγήσει άδεια, η αρμόδια αρχή αδειοδότησης αποφασίζει εάν η άδεια εκμετάλλευσης πρέπει να υποβληθεί εκ νέου προς έγκριση σε περίπτωση μεταβολής ενός ή περισσότερων στοιχείων που επηρεάζουν τη νομική κατάσταση ενός κοινοτικού αερομεταφορέα και, ιδίως, σε περίπτωση συγχώνευσης ή εξαγοράς.

8. Οι διατάξεις των παραγράφων 4, 5 και 6 δεν εφαρμόζονται σε κοινοτικούς αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται αποκλειστικά αεροσκάφη κάτω των 10 τόνων MTOM ή/και με λιγότερες των 20 θέσεων. Οι κοινοτικοί αυτοί αερομεταφορείς πρέπει, ανά πάσα στιγμή, να είναι σε θέση να αποδείξουν ότι έχουν ίδιο κεφάλαιο τουλάχιστον 100 000 EUR ή να προσκομίσουν, όταν ζητηθεί από την αρμόδια αρχή αδειοδότησης, πληροφορίες σχετικές με την κατά το άρθρο 9, παράγραφος 2 εκτίμηση.

Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί, ωστόσο, να εφαρμόσει τις διατάξεις των παραγράφων 4, 5 και 6 σε κοινοτικούς αερομετα-

φορείς στους οποίους έχει χορηγήσει άδεια και οι οποίοι εκμεταλλεύονται τακτικές αεροπορικές γραμμές ή των οποίων ο ετήσιος κύκλος εργασιών υπερβαίνει τα 3 εκατομμύρια EUR.

Άρθρο 9

Αναστολή και ανάκληση άδειας εκμετάλλευσης

1. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να αξιολογήσει τη χρηματοοικονομική απόδοση κοινοτικού αερομεταφορέα στον οποίο έχει χορηγήσει άδεια. Βάσει της αξιολόγησης αυτής, η αρχή αναστέλλει ή ανακαλεί την άδεια εκμετάλλευσης εάν εκτιμήσει ότι ο εν λόγω κοινοτικός αερομεταφορέας δεν μπορεί πλέον να αντιμετωπίσει τις υφιστάμενες και δυνητικές υποχρεώσεις του κοινοτικού αερομεταφορέα για περίοδο δώδεκα μηνών. Ωστόσο, η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί να χορηγήσει προσωρινή άδεια, διάρκειας ισχύος έως δώδεκα μηνών, μέχρις ότου αναδιοργανωθεί χρηματοοικονομικά ένας κοινοτικός αερομεταφορέας υπό την προϋπόθεση ότι δεν διακυβεύεται η ασφάλεια, ότι η προσωρινή αυτή άδεια αποτυπώνει, όπου αρμόζει, τις τυχόν αλλαγές στο πιστοποιητικό του αερομεταφορέα και ότι υπάρχει ρεαλιστική προοπτική ικανοποιητικής χρηματοοικονομικής ανασυγκρότησης εντός του εν λόγω χρονικού διαστήματος.

2. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης, οσάκις υφίστανται σαφείς ενδείξεις ότι υπάρχουν χρηματοοικονομικά προβλήματα ή ότι έχουν κινηθεί διαδικασίες κήρυξης αφερεγγυότητας ή παρόμοιες διαδικασίες εναντίον κοινοτικού αερομεταφορέα στον οποίο έχει χορηγήσει άδεια, πραγματοποιεί αμελλητί διεξοδική εκτίμηση της χρηματοοικονομικής του κατάστασης και, με βάση τα πορίσματά της, επανεξετάζει το καθεστώς της άδειας εκμετάλλευσης σύμφωνα με το παρόν άρθρο εντός τριών μηνών.

Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με τις αποφάσεις της όσον αφορά το καθεστώς της άδειας εκμετάλλευσης.

3. Όταν οι ελεγμένες οικονομικές καταστάσεις στις οποίες αναφέρεται το άρθρο 8, παράγραφος 4, δεν έχουν διαβιβασθεί εντός της προθεσμίας που τάσσει το εν λόγω άρθρο, η αρμόδια αρχή αδειοδότησης ζητεί, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, από τον κοινοτικό αερομεταφορέα να διαβιβάσει αυτές τις ελεγμένες οικονομικές καταστάσεις.

Εάν οι ελεγμένες οικονομικές καταστάσεις δεν διαβιβασθούν εντός μηνός, η άδεια εκμετάλλευσης μπορεί να ανακληθεί ή να ανασταλεί.

4. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης αναστέλλει ή ανακαλεί την άδεια εκμετάλλευσης όταν ο κοινοτικός αερομεταφορέας παρέχει εκ προθέσεως ή αμελείας στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης πληροφορίες εσφαλμένες κατά ουσιαστικό τρόπο.

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

6. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί να αναστείλει ή να ανακαλέσει την άδεια εκμετάλλευσης κοινοτικού αερομεταφορέα όταν ο εν λόγω αερομεταφορέας δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις φερεγγυότητας του άρθρου 7.

Άρθρο 10

Αποφάσεις σχετικές με τις άδειες εκμετάλλευσης

1. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης αποφασίζει επί σχετικής αιτήσεως το συντομότερο δυνατό και το αργότερο τρεις μήνες μετά την υποβολή όλων των αναγκαίων πληροφοριών, αφού λάβει υπόψη όλα τα διαθέσιμα στοιχεία. Η απόφαση ανακοινώνεται στον αιτούντα. Σε περίπτωση απόρριψης σημειώνονται οι σχετικοί λόγοι.
2. Οι διαδικασίες για τη χορήγηση, την αναστολή και την ανάκληση άδειας εκμετάλλευσης δημοσιεύονται από τις αρμόδιες αρχές αδειοδότησης, οι οποίες ενημερώνουν την Επιτροπή.
3. Κατάλογος των αποφάσεων των αρμοδίων αρχών αδειοδότησης για τη χορήγηση, την αναστολή ή την ανάκληση αδειών εκμετάλλευσης δημοσιεύεται κάθε χρόνο στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 11

Απαιτήσεις ασφάλισης

Υπό επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 785/2004, κάθε αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει ασφάλιση έναντι κινδύνων αστικής ευθύνης ατυχημάτων, όσον αφορά το ταχυδρομείο.

Άρθρο 12

Νηολόγηση

1. Υπό την επιφύλαξη του άρθρου 13, παράγραφος 4, αεροσκάφη που χρησιμοποιεί κοινοτικός αερομεταφορέας νηολογούνται, κατ' επιλογήν του κράτους μέλους του οποίου η αρμόδια αρχή χορηγεί την άδεια εκμετάλλευσης, είτε στο εθνικό του νηολόγιο είτε εντός της Κοινότητας.
2. Σύμφωνα με την παράγραφο 1, η αρμόδια αρχή καταχωρίζει στο εθνικό της νηολόγιο, τηρουμένων των ισχυόντων νόμων και κανονισμών, δίχως την επιβολή τελών που επιφέρουν διακρίσεις και δίχως καθυστερήσεις, αεροσκάφη που ανήκουν σε υπηκόους άλλων κρατών μελών και μετανηολογούνται από νηολόγια αεροσκαφών άλλων κρατών μελών. Για τις μετανηολογήσεις αεροσκαφών δεν επιβάλλονται άλλα τέλη εκτός από τα συνήθη τέλη νηολόγησης.

Άρθρο 13

Μίσθωση

1. Υπό την επιφύλαξη του άρθρου 4 στοιχείο γ), ένας κοινοτικός αερομεταφορέας μπορεί να διαθέτει ένα ή περισσότερα αεροσκάφη μέσω συμφωνίας υπό όρους ή με συμφωνία πλήρους μίσθωσης. Οι κοινοτικοί αερομεταφορείς δύνανται να εκμεταλλεύονται ελεύθερα αεροσκάφη νηολογημένα στην Κοινότητα, δυνάμει πλήρους μίσθωσης, εκτός αν αυτό θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια. Η Επιτροπή φροντίζει ώστε η εφαρμογή της διάταξης αυτής να είναι λελογισμένη και αναλογική και να λαμβάνει υπ' όψη την ασφάλεια.
2. Η συμφωνία υπό όρους μίσθωσης αεροσκάφους στην οποία συμμετέχει κοινοτικός αερομεταφορέας ή η συμφωνία πλήρους

μίσθωσης στην οποία ο κοινοτικός αερομεταφορέας αποτελεί τον εκμισθωτή του αεροσκάφους το οποίο αφορά η πλήρης μίσθωση υπόκεινται σε προηγούμενη έγκριση σύμφωνα με το εφαρμοστέο κοινοτικό ή εθνικό δίκαιο για την ασφάλεια της αεροπορίας.

3. Ένας κοινοτικός αερομεταφορέας που μισθώνει αεροσκάφος με συμφωνία πλήρους μίσθωσης το οποίο έχει νηολογηθεί σε τρίτη χώρα από άλλη επιχείρηση λαμβάνει προηγούμενη έγκριση για την επιχειρησιακή του λειτουργία από την αρμόδια αρχή αδειοδότησης. Η αρμόδια αρχή χορηγεί έγκριση εφόσον:

- a) ο κοινοτικός αερομεταφορέας αποδεικνύει στην αρμόδια αρχή ότι πληροί όλες τις προδιαγραφές ασφαλείας ισοδύναμες με τις επιβαλλόμενες από τη σχετική κοινοτική ή εθνική νομοθεσία, και
- β) πληρούνται μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - i) ο κοινοτικός αερομεταφορέας αιτιολογεί την εν λόγω μίσθωση βάσει έκτακτων αναγκών, οπότε μπορεί να χορηγηθεί έγκριση για χρονικό διάστημα έως επτά μηνών, που επιτρέπεται να ανανεωθεί μόνο μία φορά για επτά περαιτέρω μήνες το πολύ,
 - ii) ο κοινοτικός αερομεταφορέας αποδεικνύει ότι η μίσθωση απαιτείται για την ικανοποίηση εποχικών αναγκών όσον αφορά τη χωρητικότητα, οι οποίες δεν μπορούν ευλόγως να ικανοποιηθούν με τη μίσθωση αεροσκάφους νηολογημένου εντός της Κοινότητας, οπότε η έγκριση μπορεί να ανανεωθεί, ή
 - iii) ο κοινοτικός αερομεταφορέας αποδεικνύει ότι η μίσθωση απαιτείται για την αντιμετώπιση λειτουργικών δυσχερειών και δεν είναι δυνατή ή εύλογη η μίσθωση αεροσκάφους νηολογημένου εντός της Κοινότητας, οπότε η έγκριση έχει την απολύτως αναγκαία περιορισμένη διάρκεια για την αντιμετώπιση των δυσχερειών.

4. Η αρμόδια αρχή μπορεί να θέτει όρους για την έγκριση. Οι όροι αυτοί αποτελούν τμήμα της συμφωνίας πλήρους μίσθωσης αεροσκάφους.

Η αρμόδια αρχή μπορεί να αρνηθεί να χορηγήσει έγκριση όταν δεν υπάρχει αμοιβαιότητα όσον αφορά την πλήρη μίσθωση αεροσκάφους μεταξύ του συγκεκριμένου κράτους μέλους ή της Κοινότητας και της τρίτης χώρας στην οποία είναι νηολογημένο το αεροσκάφος το οποίο αφορά η πλήρης μίσθωση.

Η αρμόδια αρχή ενημερώνει τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη σχετικά με οποιαδήποτε έγκριση έχει χορηγήσει για πλήρη μίσθωση αεροσκάφους το οποίο είναι νηολογημένο σε τρίτη χώρα.

Άρθρο 14

Δικαίωμα ακρόασης

Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μεριμνά ώστε, όταν λαμβάνει απόφαση αναστολής ή ανάκλησης της άδειας εκμετάλλευσης ενός κοινοτικού αερομεταφορέα, να παρέχεται στον κοινοτικό αερομεταφορέα η δυνατότητα να εκφράζει τις απόψεις του, λαμβάνοντας υπόψη, σε ορισμένες περιπτώσεις, την ανάγκη για διαδικασία επείγοντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

Άρθρο 15

Εκτέλεση ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών

1. Οι κοινοτικοί αερομεταφορείς δικαιούνται να εκμεταλλεύονται ενδοκοινοτικές αεροπορικές γραμμές.

2. Τα κράτη μέλη δεν εξαρτούν την εκμετάλλευση ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών από κοινοτικό αερομεταφορέα από την έκδοση άδειας ή εξουσιοδότησης. Τα κράτη μέλη δεν απαιτούν από τους κοινοτικούς αερομεταφορείς να υποβάλλουν έγγραφα ή πληροφορίες που ήδη έχουν προσκομίσει στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης, υπό την προϋπόθεση ότι οι σχετικές πληροφορίες μπορούν να αποκτηθούν εγκαίρως από την αρμόδια αρχή αδειοδότησης.

3. Εάν η Επιτροπή, βάσει των πληροφοριών που αποκτήθηκαν δυνάμει του άρθρου 26, παράγραφος 2, διαπιστώσει ότι η άδεια εκμετάλλευσης που έχει χορηγηθεί σε κοινοτικό αερομεταφορέα δεν πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, διαβιβάζει τα πορίσματα της στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης η οποία αποστέλλει τις παρατηρήσεις της στην Επιτροπή εντός 15 εργάσιμων ημερών.

Εάν η Επιτροπή, μετά την εξέταση των παρατηρήσεων της αρμόδιας αρχής αδειοδότησης, επιβεβαιώσει ότι η άδεια εκμετάλλευσης δεν πληροί τις απαιτήσεις ή εάν δεν λάβει παρατηρήσεις από την αρμόδια αρχή αδειοδότησης, αποφασίζει, με τη διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 25, παράγραφος 2, να ζητήσει από την αρμόδια αρχή αδειοδότησης να λάβει τα κατάλληλα επανορθωτικά μέτρα ή να αναστείλει ή να ανακαλέσει την άδεια εκμετάλλευσης.

Με την απόφαση καθορίζεται ημερομηνία έως την οποία πρέπει να εφαρμοσθούν τα επανορθωτικά μέτρα ή ενέργειες από την αρμόδια αρχή αδειοδότησης. Εφόσον τα επανορθωτικά μέτρα ή ενέργειες δεν έχουν εφαρμοσθεί έως την ημερομηνία αυτή ο κοινοτικός αερομεταφορέας δεν δικαιούται να ασκήσει τα δικαιώματά του δυνάμει της παραγράφου 1.

Ο κοινοτικός αερομεταφορέας μπορεί να ασκήσει εκ νέου τα δικαιώματά του δυνάμει της παραγράφου 1 μόλις η αρμόδια αρχή αδειοδότησης γνωστοποιήσει στην Επιτροπή ότι τα επανορθωτικά μέτρα εφαρμόστηκαν και ότι η αρμόδια αρχή αδειοδότησης επιβεβαίωσε την εφαρμογή τους.

4. Κατά την εκμετάλλευση ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, επιτρέπεται σε οποιονδήποτε κοινοτικό αερομεταφορέα να συνδυάζει αεροπορικές γραμμές και να συνάπτει συμφωνίες για πτήσεις με κοινό κωδικό, υπό την επιφύλαξη των κοινοτικών κανόνων περί ανταγωνισμού που εφαρμόζονται στις επιχειρήσεις.

Με τον παρόντα κανονισμό, τυχόν περιορισμοί στην ελευθερία των κοινοτικών αερομεταφορέων να εκμεταλλεύονται ενδοκοινοτικές αεροπορικές γραμμές, οι οποίοι προκύπτουν από διμερείς συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών καταργούνται.

5. Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις διμερών συμφωνιών μεταξύ κρατών μελών, και υπό την επιφύλαξη των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού που εφαρμόζονται στις επιχειρήσεις, το(α) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) επιτρέπει(ουν) σε κοινοτικούς αερομεταφορείς να συνδυάζουν αεροπορικές υπηρεσίες και να

συνάπτουν συμφωνίες για πτήσεις με κοινό κωδικό με οποιονδήποτε αερομεταφορέα, για αεροπορικές γραμμές προς, από ή μέσω οποιουδήποτε αερολιμένα στην επικράτειά του(τους), προς ή από οποιονδήποτε σημείο σε τρίτες χώρες.

Κάθε κράτος μέλος μπορεί, στο πλαίσιο της διμερούς αεροπορικής συμφωνίας με τη συγκεκριμένη τρίτη χώρα, να επιβάλλει περιορισμούς όσον αφορά τις συμφωνίες κοινού κωδικού μεταξύ κοινοτικών αερομεταφορέων και αερομεταφορέων τρίτης χώρας, ιδίως εφόσον η συγκεκριμένη τρίτη χώρα δεν παρέχει παρόμοιες εμπορικές ευκαιρίες στους κοινοτικούς αερομεταφορείς που δρουν από το εν λόγω κράτος μέλος. Ενεργώντας κατά τον τρόπο αυτό, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι περιορισμοί που επιβάλλονται δυνάμει των εν λόγω συμφωνιών να μην περιορίζουν τον ανταγωνισμό, να μην εισάγουν διακρίσεις μεταξύ κοινοτικών αερομεταφορέων και να μην είναι υπέρ το δέον περιοριστικοί.

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 εξασφαλιστεί, 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 αερομεταφορέων 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, οποιοδήποτε 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 έτοιμος να αρχίσει την εκμετάλλευση βιώσιμων τακτικών αεροπορικών γραμμών σε δρομολόγιο για το οποίο έχει επιβληθεί υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί να περιορίσει την πρόσβαση στις τακτικές αεροπορικές γραμμές στο συγκεκριμένο δρομολόγιο

σε ένα μόνο κοινοτικό αερομεταφορέα για μέγιστο χρονικό διάστημα τεσσάρων ετών, μετά την πάροδο 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(α) 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 11 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 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 περιοριστεί 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 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 αντισταθμίσιματος 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.

Άρθρο 19

Κατανομή κυκλοφορίας μεταξύ αερολιμένων και άσκηση των δικαιωμάτων κίνησης

1. Η άσκηση των δικαιωμάτων κίνησης υπόκειται σε δημοσιευμένους κοινοτικούς, εθνικούς, περιφερειακούς και τοπικούς επιχειρησιακούς κανόνες όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων, την προστασία από έκνομες ενέργειες, την προστασία του περιβάλλοντος και την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης αερολιμένα.

2. Κάθε κράτος μέλος, κατόπιν διαβουλεύσεως με τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων των ενδιαφερομένων αερομεταφορέων και αερολιμένων, μπορεί να ρυθμίζει, δίχως διακρίσεις μεταξύ των προορισμών εντός της Κοινότητας ή βάσει της εθνικότητας ή ταυτότητας του αερομεταφορέα, την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ αερολιμένων που πληρούν τις εξής προϋποθέσεις:

- α) εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή το ίδιο αστικό συγκρότημα·
- β) εξυπηρετούνται από επαρκή υποδομή μεταφορών η οποία παρέχει, κατά το δυνατόν, απευθείας σύνδεση που καθιστά δυνατή την άφιξη στον αερολιμένα εντός ενενήντα λεπτών, μεταξύ άλλων, όταν απαιτείται, σε διασυννοριακή βάση·
- γ) συνδέονται μεταξύ τους και με την πόλη ή το αστικό συγκρότημα που εξυπηρετούν με συχνά, αξιόπιστα και αποτελεσματικά δρομολόγια συγκοινωνιών· και
- δ) παρέχουν τις αναγκαίες υπηρεσίες στους αερομεταφορείς και δεν θίγουν αδικαιολόγητα τις εμπορικές τους δυνατότητες.

Κάθε απόφαση που αφορά τη ρύθμιση της κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ των οικείων αερολιμένων είναι σύμφωνη με τις αρχές της αναλογικότητας και της διαφάνειας και βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια.

3. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με την πρόθεσή του να ρυθμίσει την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας ή να τροποποιήσει τον υπάρχοντα κανόνα κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας.

Η Επιτροπή εξετάζει την εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου και, εντός έξι μηνών από την εκ μέρους των κρατών μελών ενημέρωση, και σύμφωνα με τη διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 25 παράγραφος 2, αποφασίζει εάν το κράτος μέλος μπορεί να εφαρμόσει τα μέτρα.

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

4. Όσον αφορά τους κανόνες κατανομής των δικαιωμάτων μεταφορών που προϋπάρχουν της έκδοσης του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή εξετάζει την εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2, υποχρεωτικά κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους και προαιρετικά με δική της πρωτοβουλία, αποφασίζει δε, με τη διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 25 παράγραφος 2, εάν το κράτος μέλος μπορεί να συνεχίσει να εφαρμόζει το μέτρο.

5. Η Επιτροπή δημοσιεύει τις αποφάσεις της δυνάμει του παρόντος άρθρου στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 20

Περιβαλλοντικά μέτρα

1. Σε περίπτωση σοβαρών περιβαλλοντικών προβλημάτων, το υπεύθυνο κράτος μέλος μπορεί να περιορίσει ή να αρνηθεί την άσκηση δικαιωμάτων μεταφορών, ιδίως όταν άλλοι τρόποι μεταφοράς παρέχουν κατάλληλο επίπεδο υπηρεσιών. Με το μέτρο πρέπει να μην εισάγονται διακρίσεις, να μην στρεβλώνεται ο ανταγωνισμός μεταξύ των αερομεταφορέων και να μην τίθενται περισσότεροι περιορισμοί από τους απαιτούμενους για την αντιμετώπιση των προβλημάτων· το μέτρο έχει περιορισμένη διάρκεια ισχύος, που δεν υπερβαίνει τα τρία έτη, εν συνεχεία δε επανεξετάζεται.

2. Όταν κράτος μέλος κρίνει ότι απαιτείται δράση σύμφωνα με την παράγραφο 1, ενημερώνει τα λοιπά κράτη μέλη και την Επιτροπή τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την έναρξη ισχύος της δράσης, παρέχοντας τη δέουσα αιτιολόγηση. Η δράση μπορεί να εφαρμοσθεί εκτός εάν, εντός μηνός από την ενημέρωση, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος αμφισβητήσει τη δράση ή η Επιτροπή, σύμφωνα με την παράγραφο 3, αποφασίσει να την εξετάσει περαιτέρω.

3. Η Επιτροπή, κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, μπορεί να αναστείλει τα μέτρα, σύμφωνα με τη διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 25 παράγραφος 2, εφόσον δεν πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 1 ή αντιβαίνουν άλλως στην κοινοτική νομοθεσία.

Άρθρο 21

Έκτακτα μέτρα

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να απορρίπτουν, να περιορίζουν ή να επιβάλλουν προϋποθέσεις στην άσκηση δικαιωμάτων κίνησης για την αντιμετώπιση απρόοπτων βραχυχρόνιων προβλημάτων που ανακύπτουν από απρόβλεπτες και αναπόφευκτες καταστάσεις. Τα μέτρα αυτά είναι σύμφωνα με τις αρχές της αναλογικότητας και της διαφάνειας και βασίζονται σε αντικειμενικά κριτήρια που δεν εισάγουν διακρίσεις.

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

2. Κατόπιν αιτήσεως του συμμετέχοντος κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή μπορεί να αναστείλει τα μέτρα αυτά εάν δεν πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 1 ή εάν αντιβαίνουν κατά οποιοδήποτε άλλο τρόπο στην κοινοτική νομοθεσία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ

Άρθρο 22

Ελευθερία τιμολόγησης

1. Υπό την επιφύλαξη του άρθρου 16 παράγραφος 1, οι κοινοτικοί αερομεταφορείς και, βάσει της αμοιβαιότητας, οι αερομεταφορείς τρίτων χωρών καθορίζουν ελεύθερα τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρα για τις ενδοκοινοτικές αεροπορικές γραμμές.

2. Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις διμερών συμφωνιών μεταξύ κρατών μελών, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να εισάγουν διακρίσεις για λόγους εθνικότητας ή ταυτότητας των αερομεταφορέων, όταν επιτρέπουν στους κοινοτικούς αερομεταφορείς να καθορίζουν τους ναύλους και τα κόμιστρα για αεροπορικές γραμμές μεταξύ της επικράτειάς τους και τρίτης χώρας. Καταργούνται τυχόν περιορισμοί στην τιμολόγηση, ακόμη και στις γραμμές προς τρίτες χώρες, οι οποίοι απορρέουν από διμερείς συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών.

Άρθρο 23

Πληροφόρηση και μη διακριτική μεταχείριση

1. Οι αεροπορικοί ναύλοι και τα κόμιστρα που διατίθενται στο ευρύ κοινό περιλαμβάνουν τους εφαρμοστέους όρους όταν προσφέρονται ή δημοσιεύονται σε οιαδήποτε μορφή, συμπεριλαμβανομένου του διαδικτύου για υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών, από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η Συνθήκη. Το καταβλητέο τελικό αντίτιμο σημειώνεται πάντοτε και περιλαμβάνει τον ισχύοντα αεροπορικό ναύλο ή κόμιστρο καθώς και όλους τους εφαρμοστέους φόρους, επιβαρύνσεις, προσαυξήσεις και τέλη που είναι αναπόφευκτα και προβλέψιμα κατά τη στιγμή της δημοσίευσης. Πέραν του τελικού αντιτίμου επισημαίνονται τουλάχιστον:

- α) ο αεροπορικός ναύλος ή το κόμιστρο,
- β) οι φόροι,
- γ) τα τέλη αερολιμένος, και
- δ) λοιπές επιβαρύνσεις, προσαυξήσεις ή τέλη, όπως αυτά που αφορούν την προστασία από έκνομες ενέργειες ή τα καύσιμα,

όταν τα σημεία στα οποία αναφέρονται τα στοιχεία β), γ) και δ) έχουν προστεθεί στον αεροπορικό ναύλο ή το κόμιστρο. Οι προαιρετικές επιπρόσθετες τιμολογήσεις γνωστοποιούνται σαφώς, διαφανώς και δίχως ασάφειες στην αρχή οιασδήποτε διαδικασίας κράτησης θέσεων και η αποδοχή τους από τον επιβάτη γίνεται με ενεργητική συναίνεση.

2. Υπό την επιφύλαξη του άρθρου 16, παράγραφος 1, η πρόσβαση στους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρα για διαθέσιμες στο ευρύ κοινό υπηρεσίες αερομεταφορών από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η Συνθήκη παρέχονται χωρίς διακρίσεις ως προς την εθνικότητα ή τον τόπο διαμονής του πελάτη ή ως προς τον τόπο εγκατάστασης του πράκτορα του αερομεταφορέα ή άλλου πωλητή εισιτηρίων μέσα στην Κοινότητα.

Άρθρο 24

Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τις διατάξεις που εκτίθενται στο παρόν κεφάλαιο και θεσπίζουν κυρώσεις για την παράβασή τους. Οι εν λόγω κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

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

....

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

...

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 25

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.
2. Στις περιπτώσεις που γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Άρθρο 26

Συνεργασία και δικαίωμα πρόσβασης σε δεδομένα

1. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για την εφαρμογή και την παρακολούθηση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.
2. Προς εκπλήρωση των καθηκόντων της, στα πλαίσια του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή μπορεί να συλλέξει όλες τις αναγκαίες πληροφορίες από τα κράτη μέλη, τα οποία επίσης διευκολύνουν την παροχή των σχετικών πληροφοριών από τους αερομεταφορείς στους οποίους η αρμόδια αρχή αδειοδότησης έχει χορηγήσει άδεια εκμετάλλευσης.
3. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία τους, τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλίσουν την απαραίτητη εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που τους παρέχονται κατ'εφαρμογήν του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 27

Κατάργηση

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

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

Άρθρο 28

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ 5 ΚΑΙ 8

1. Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται από όσους υποβάλλουν για πρώτη φορά αίτηση, όσον αφορά την οικονομική τους επιφάνεια.
 - 1.1. Οι πλέον πρόσφατοι λογαριασμοί εσωτερικής διαχείρισης και, εφόσον υπάρχουν, ελεγμένοι από ορκωτούς λογιστές λογαριασμοί του προηγούμενου οικονομικού έτους.
 - 1.2. Προβλεπόμενος ισολογισμός, στον οποίο πρέπει να περιλαμβάνεται ο λογαριασμός κερδών και ζημιών για τα επόμενα τρία χρόνια.
 - 1.3. Τα στοιχεία βάσει των οποίων υπολογίζονται τα μελλοντικά έσοδα και έξοδα, όπως τιμές καυσίμων, ναύλοι και κόμιστρα, μισθοί, συντήρηση, απαξίωση υλικού, διακυμάνσεις συναλλαγματικών ισοτιμιών, αερολιμενικά τέλη, τέλη εναέριας κυκλοφορίας, κόστος υπηρεσιών εδάφους, ασφάλιστρα κ.λπ., προβλέψεις κίνησης/εσόδων.
 - 1.4. Λεπτομέρειες για τα έξοδα εκκίνησης κατά την περίοδο από την υποβολή της αίτησης μέχρι την έναρξη εκμετάλλευσης, καθώς και για τον τρόπο με τον οποίο προβλέπεται να καλυφθούν τα έξοδα αυτά.
 - 1.5. Λεπτομέρειες για τις υφιστάμενες και τις αναμενόμενες πηγές χρηματοδότησης.
 - 1.6. Λεπτομέρειες όσον αφορά τους μετόχους, συμπεριλαμβανομένης της ιθαγένειας και του τύπου των κατεχόμενων μετοχών, καθώς και το καταστατικό. Εάν ο αιτών ανήκει σε όμιλο επιχειρήσεων πρέπει να παρέχονται πληροφορίες για τις σχέσεις του με τον όμιλο αυτόν.
 - 1.7. Προβλέψεις ταμειακής ροής (cash flow) και ρευστότητας για τα τρία πρώτα έτη λειτουργίας.
 - 1.8. Λεπτομέρειες περί τη χρηματοδότηση αγοράς ή μίσθωσης αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων, στην περίπτωση της μίσθωσης, των όρων της σχετικής σύμβασης.
2. Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται για την αξιολόγηση της διατήρησης της οικονομικής υγείας των κατόχων αδειών, όταν αυτοί σκοπεύουν να τροποποιήσουν τη διάρθρωση ή τις δραστηριότητές τους με σημαντικές χρηματοοικονομικές επιπτώσεις.
 - 2.1. Εφόσον απαιτείται, οι πλέον πρόσφατοι ισολογισμοί εσωτερικής διαχείρισης και ελεγμένοι από ορκωτούς λογιστές λογαριασμοί για το προηγούμενο οικονομικό έτος.
 - 2.2. Λεπτομερής περιγραφή των προγραμματιζόμενων μεταβολών, π.χ. αλλαγή του τύπου των παρεχόμενων υπηρεσιών, προτεινόμενη εξαγορά ή συγχώνευση, τροποποίηση του μετοχικού κεφαλαίου, μεταβολές σύνθεσης των μετόχων κ.λπ.
 - 2.3. Προβλεπόμενος ισολογισμός, με λογαριασμό κερδών και ζημιών για το τρέχον οικονομικό έτος, συμπεριλαμβανομένων όλων των σχεδιαζόμενων και σημαντικών, από χρηματοοικονομική άποψη, διαρθρωτικών ή λειτουργικών μεταβολών.
 - 2.4. Παλαιότερα και προβλεπόμενα στοιχεία εξόδων και εσόδων, όπως τιμές καυσίμων, ναύλοι και κόμιστρα, μισθοί, συντήρηση, απαξίωση του υλικού, διακυμάνσεις συναλλαγματικών ισοτιμιών, αερολιμενικά τέλη, τέλη εναέριας κυκλοφορίας, κόστος υπηρεσιών εδάφους, ασφάλιστρα κ.λπ., προβλέψεις κίνησης/εσόδων.
 - 2.5. Προβλέψεις ταμειακής ροής και ρευστότητας για το επόμενο έτος, συμπεριλαμβανομένων όλων των σημαντικών, από χρηματοοικονομική άποψη, διαρθρωτικών ή λειτουργικών μεταβολών.
 - 2.6. Λεπτομέρειες περί τη χρηματοδότηση αγοράς ή μίσθωσης αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων, στην περίπτωση της μίσθωσης, των όρων της σχετικής σύμβασης.
3. Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται για την αξιολόγηση της διατήρησης της οικονομικής υγείας των κατόχων αδείας.
 - 3.1. Ελεγμένοι από ορκωτούς λογιστές λογαριασμοί εντός έξι μηνών το πολύ από την τελευταία ημέρα του σχετικού οικονομικού έτους, εκτός εάν προβλέπεται άλλως στην εθνική νομοθεσία και, εφόσον απαιτείται, ο πλέον πρόσφατος ισολογισμός εσωτερικής διαχείρισης.
 - 3.2. Προβλεπόμενος ισολογισμός, στον οποίο πρέπει να περιλαμβάνεται λογαριασμός κερδών και ζημιών για το επόμενο έτος.
 - 3.3. Παλαιότερα και προβλεπόμενα στοιχεία εξόδων και εσόδων, όπως τιμές καυσίμων, ναύλοι και κόμιστρα, μισθοί, συντήρηση, απαξίωση του υλικού, διακυμάνσεις συναλλαγματικών ισοτιμιών, αερολιμενικά τέλη, τέλη εναέριας κυκλοφορίας, κόστος υπηρεσιών εδάφους, ασφάλιστρα κ.λπ., προβλέψεις κίνησης/εσόδων.
 - 3.4. Προβλέψεις ταμειακής ροής και ρευστότητας για το επόμενο έτος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

[Κατά το άρθρο 27]

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92	Παρών κανονισμός
Άρθρο 1, παράγραφος 1	Άρθρο 1
Άρθρο 1, παράγραφος 2	Άρθρο 3, παράγραφος 3
Άρθρο 2	Άρθρο 2
Άρθρο 3, παράγραφος 1	Άρθρο 3, παράγραφος 2
Άρθρο 3, παράγραφος 2	Άρθρο 3, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 3, παράγραφος 3	Άρθρο 3, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο
Άρθρο 4, παράγραφος 1	Άρθρο 4
Άρθρο 4, παράγραφος 2	Άρθρο 4, στοιχείο στ)
Άρθρο 4, παράγραφος 3	—
Άρθρο 4, παράγραφος 4	Άρθρο 4, στοιχείο στ)
Άρθρο 4, παράγραφος 5	Άρθρο 8, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 5, παράγραφος 1	Άρθρο 5, παράγραφος 1
Άρθρο 5, παράγραφος 2	Άρθρο 5, παράγραφος 2
Άρθρο 5, παράγραφος 3	Άρθρο 8, παράγραφος 5
Άρθρο 5, παράγραφος 4	Άρθρο 8, παράγραφος 6
Άρθρο 5, παράγραφος 5	Άρθρο 9, παράγραφος 1
Άρθρο 5, παράγραφος 6	Άρθρο 8, παράγραφος 4
Άρθρο 5, παράγραφος 7	Άρθρο 5, παράγραφος 3, και άρθρο 8, παράγραφος 8
Άρθρο 6	Άρθρο 7
Άρθρο 7	Άρθρο 11
Άρθρο 8, παράγραφος 1	Άρθρο 4, στοιχείο γ)
Άρθρο 8, παράγραφος 2	Άρθρο 12, παράγραφος 1
Άρθρο 8, παράγραφος 3	Άρθρο 13, παράγραφοι 2 και 3
Άρθρο 8, παράγραφος 4	Άρθρο 12, παράγραφος 2
Άρθρο 9	Άρθρο 6
Άρθρο 10, παράγραφος 1	Άρθρο 13, παράγραφοι 2 και 3
Άρθρο 10, παράγραφος 2	Άρθρο 13, παράγραφοι 2 και 3
Άρθρο 11, παράγραφος 1	Άρθρο 8, παράγραφος 1
Άρθρο 11, παράγραφος 2	Άρθρο 8, παράγραφος 3
Άρθρο 11, παράγραφος 3	Άρθρο 8, παράγραφος 7
Άρθρο 12	Άρθρο 9, παράγραφοι 2 έως 6
Άρθρο 13, παράγραφος 1	Άρθρο 10, παράγραφος 2
Άρθρο 13, παράγραφος 2	Άρθρο 10, παράγραφος 1
Άρθρο 13, παράγραφος 3	—
Άρθρο 13, παράγραφος 4	Άρθρο 10, παράγραφος 3
Άρθρο 14	—
Άρθρο 15	—
Άρθρο 16	—
Άρθρο 17	—
Άρθρο 18, παράγραφος 1	Άρθρο 26, παράγραφος 1
Άρθρο 18, παράγραφος 2	Άρθρο 26, παράγραφος 3
Άρθρο 19	—
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92	Παρών κανονισμός
Άρθρο 1, παράγραφος 1	Άρθρο 1
Άρθρο 1, παράγραφος 2	Άρθρο 1, παράγραφος 2
Άρθρο 1, παράγραφος 3	—
Άρθρο 1 παράγραφος 4	—
Άρθρο 2	Άρθρο 2
Άρθρο 3, παράγραφος 1	Άρθρο 15, παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 3, παράγραφος 2	—
Άρθρο 3, παράγραφος 3	—
Άρθρο 3, παράγραφος 4	—
Άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο α)	Άρθρο 16, παράγραφος 1
Άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο β)	Άρθρο 16, παράγραφος 3
Άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο γ)	Άρθρο 16, παράγραφος 2
Άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ)	Άρθρο 16, παράγραφος 9
—	Άρθρο 17, παράγραφος 1
—	Άρθρο 17, παράγραφος 2
—	Άρθρο 17, παράγραφος 4
—	Άρθρο 17, παράγραφος 5
—	Άρθρο 17, παράγραφος 6
Άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο ε)	Άρθρο 17, παράγραφος 3
Άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο στ)	Άρθρο 17, παράγραφος 7
Άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο ζ)	—
Άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο η)	Άρθρο 17, παράγραφος 8
—	Άρθρο 17, παράγραφος 9
—	Άρθρο 17, παράγραφος 10
Άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο θ)	Άρθρο 18, παράγραφος 1
Άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο ι)	Άρθρο 16, παράγραφος 7
Άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο ια)	—
Άρθρο 4, παράγραφος 2	—
Άρθρο 4, παράγραφος 3	Άρθρο 18, παράγραφος 2
Άρθρο 4, παράγραφος 4	—
Άρθρο 5	—
Άρθρο 6, παράγραφοι 1 και 2	—
Άρθρο 7	Άρθρο 15, παράγραφοι 4 και 5
Άρθρο 8, παράγραφος 1	Άρθρο 19, παράγραφος 2
Άρθρο 8, παράγραφος 2	Άρθρο 19, παράγραφος 1
Άρθρο 8, παράγραφος 3	Άρθρο 19, παράγραφος 3
Άρθρο 8, παράγραφος 4	—
Άρθρο 8, παράγραφος 5	—
Άρθρο 9, παράγραφος 1	Άρθρο 20, παράγραφος 1
Άρθρο 9, παράγραφος 2	Άρθρο 20, παράγραφος 1
Άρθρο 9, παράγραφος 3	Άρθρο 20, παράγραφος 2
Άρθρο 9, παράγραφος 4	Άρθρο 20, παράγραφος 3
Άρθρο 9, παράγραφος 5	Άρθρο 22, παράγραφος 1
Άρθρο 9, παράγραφος 6	Άρθρο 22, παράγραφος 2
Άρθρο 9, παράγραφος 7	—
Άρθρο 9, παράγραφος 8	—

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92	Παρών κανονισμός
Άρθρο 10	—
Άρθρο 11	Άρθρο 25
Άρθρο 12, παράγραφος 1	Άρθρο 26, παράγραφος 2
Άρθρο 12, παράγραφος 2	—
Άρθρο 13	—
Άρθρο 14, παράγραφος 1	Άρθρο 26, παράγραφος 1
Άρθρο 14, παράγραφος 2	Άρθρο 26, παράγραφος 3
Άρθρο 15	—
Άρθρο 16	—
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι	—
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ	—
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ	—
—	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92	Παρών κανονισμός
Άρθρο 1 παράγραφος 1	Άρθρο 1
Άρθρο 1, παράγραφος 2	Άρθρο 21, παράγραφος 1
Άρθρο 1, παράγραφος 3	—
Άρθρο 2	Άρθρο 2
Άρθρο 3	—
Άρθρο 4	Άρθρο 23
Άρθρο 5, παράγραφος 1	Άρθρο 22
Άρθρο 5, παράγραφος 2	—
Άρθρο 5, παράγραφος 3	—
Άρθρο 5, παράγραφος 4	—
Άρθρο 6	—
Άρθρο 7	—
Άρθρο 8	—
Άρθρο 9	—
Άρθρο 10, παράγραφος 1	Άρθρο 26, παράγραφος 1
Άρθρο 10, παράγραφος 2	Άρθρο 26, παράγραφος 3
Άρθρο 11	—
Άρθρο 12	—
—	Άρθρο 27
—	Άρθρο 28

ΣΚΕΠΤΙΚΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η πρόταση της Επιτροπής εγκρίθηκε τον Ιούλιο του 2006. Αποσκοπεί στην κωδικοποίηση και τον εξορθολογισμό του περιεχομένου των ισχυόντων κανονισμών για την αδειοδότηση των αερομεταφορέων, την ελευθερία εκμετάλλευσης αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα και την τιμολόγηση των εν λόγω αεροπορικών γραμμών. Παράλληλα, η πρόταση εισάγει αυστηρότερες απαιτήσεις όσον αφορά τη χρηματοοικονομική ισχύ των αερομεταφορέων και τη χρήση του «wet leasing» ή πλήρους μίσθωσης (την εκμετάλλευση αεροπορικής γραμμής με αεροσκάφος και πλήρωμα που ανήκουν σε διαφορετική εταιρεία). Επιπλέον, οι κανόνες όσον αφορά τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας για τα αεροπορικά δρομολόγια αποσαφηνίζονται, αίρονται οι ανακολουθίες μεταξύ της εσωτερικής αγοράς αεροπορικών μεταφορών και των γραμμών προς τρίτες χώρες, ενώ απλουστεύονται οι κανόνες κατανομής μεταξύ αερολιμένων που εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή αστικό συγκρότημα. Τέλος, η πρόταση ενισχύει τη διαφάνεια των τιμών όσον αφορά τους ναύλους και τα κόμιστρα που προσφέρονται στους επιβάτες και τους πελάτες των μεταφορέων φορτίου.

II. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

Το Συμβούλιο κατέληξε σε συμφωνία όσον αφορά τα περισσότερα βασικά στοιχεία της πρότασης της Επιτροπής. Ωστόσο, όσον αφορά ορισμένα σημαντικά σημεία, το Συμβούλιο αποφάσισε να τροποποιήσει το κείμενο. Σε γενικές γραμμές αυτό έγινε προκειμένου να εξασφαλισθεί πλήρης σαφήνεια όσον αφορά τις ευθύνες των αρχών αδειοδότησης των κρατών μελών, τις αντίστοιχες αρμοδιότητες της Κοινότητας και των κρατών μελών όσον αφορά τις σχέσεις με τρίτες χώρες, καθώς και για να εξασφαλισθεί ότι διατηρείται η αρμόζουσα ισορροπία ανάμεσα στον έλεγχο των αερομεταφορέων και την αποφυγή της επιβολής υπερβολικά επαχδών απαιτήσεων. Σε αυτή τη συνάρτηση, ελήφθη δεόντως υπόψη η μελέτη σκοπιμότητας που διεξήγαγε η Επιτροπή.

Κατά τη διάρκεια των συζητήσεων του Συμβουλίου επιτεύχθηκε συμφωνία όσον αφορά τις ακόλουθες βασικές τροποποιήσεις της πρότασης της Επιτροπής.

Το Συμβούλιο πρόβη σε μερικές σημαντικές αλλαγές των ορισμών του άρθρου 2 και του άρθρου 3 προκειμένου να καταστεί εντελώς σαφές ότι η αρχή του κράτους μέλους που είναι υπεύθυνη για τον έλεγχο της ασφάλειας του μεταφορέα φέρει και την ευθύνη έκδοσης της άδειας εκμετάλλευσης. Θεωρώντας ότι η πρόταση αποτελεί μέρος των προσπάθειών της Κοινότητας για την απλοποίηση της νομοθεσίας, το Συμβούλιο έκρινε επίσης ότι μπορεί να βελτιωθεί η ισορροπία ανάμεσα στην ανάγκη να εξασφαλισθεί εκ του σύνεγγυς έλεγχος της οικονομικής υγείας των αεροπορικών εταιρειών και την ανάγκη να μην επιβαρύνονται υπερβολικά οι μεταφορείς με διοικητικές απαιτήσεις που δεν βελτιώνουν την προστασία των καταναλωτών. Σε αυτή τη συνάρτηση έγιναν και μερικές αλλαγές ώστε να επιτραπεί στους μεταφορείς η πλήρης μίσθωση αεροσκάφους. Αναγνωρίζοντας μεν ότι οι μεταφορείς σε μερικές περιπτώσεις έχουν νόμιμους λειτουργικούς λόγους για την πλήρη μίσθωση, το κείμενο της κοινής θέσης καθορίζει αυστηρούς όρους που εφαρμόζονται στην πλήρη μίσθωση μη κοινοτικών αεροσκαφών (αεροσκαφών των οποίων η εποπτεία ασφάλειας δεν υπόκειται σε κοινοτικά πρότυπα).

Όσον αφορά τη διεθνή διάσταση της αγοράς αεροπορικών μεταφορών της Κοινότητας, το Συμβούλιο αφαίρεσε ορισμένες παραγράφους του άρθρου 15 οι οποίες, κατά τη γνώμη του, δεν συμβαδίζουν με τις αντίστοιχες αρμοδιότητες των κρατών μελών και της Κοινότητας. Επιπλέον σε αυτή την συνάρτηση το κείμενο του Συμβουλίου αποσαφηνίζει ότι τα κράτη μέλη διατηρούν το δικαίωμα να επιβάλλουν περιορισμούς όσον αφορά τις συμφωνίες κοινού κωδικού μεταξύ κοινοτικών μεταφορέων και μεταφορέων τρίτων χωρών εφόσον η χώρα του ξένου μεταφορέα περιορίζει τις εμπορικές ευκαιρίες που διατίθενται στους κοινοτικούς μεταφορείς.

Το Συμβούλιο απλοποίησε μερικούς κανόνες και διαδικασίες που αφορούν την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας δυνάμει των άρθρων 16 και 17, πρόβη δε και σε άλλες αλλαγές προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι συνάδουν προς τους σκοπούς και στόχους που αποτελούν τη βάση της χρήσης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Εισάγεται ένα νέο άρθρο στην κοινή θέση το οποίο επιτρέπει στα κράτη μέλη να επιβάλλουν περιορισμούς στα δικαιώματα μεταφοράς όπου το υπαγορεύουν σοβαρά περιβαλλοντικά προβλήματα. Αυτό ευθυγραμμίζει το νέο κείμενο προς τις δυνατότητες που παρέχονται δυνάμει των ισχυόντων κανονισμών και ενσωματώνει διασφάλιση ώστε να εξασφαλίζεται ότι αυτά τα μέτρα δεν δημιουργούν διακρίσεις και είναι πλήρως αιτιολογημένα.

Όσον αφορά τους κανόνες για την κατανομή της ενέργειας κυκλοφορίας εντός των συστημάτων αερολιμένων, το Συμβούλιο ενσωμάτωσε ένα κείμενο που ενισχύει την αρχή ότι οι αερολιμένες εντός αυτών των συστημάτων εξυπηρετούνται από την κατάλληλη υποδομή μεταφορών, προς το συμφέρον των επιβατών.

Τέλος, το Συμβούλιο διέυρνε το πεδίο των κανόνων για την διαφάνεια της τιμολόγησης ώστε να περιλαμβάνονται όλες οι πτήσεις που αναχωρούν από αερολιμένες της Κοινότητας (ανεξαρτήτως προορισμού). Βάσει του κειμένου του Συμβουλίου **το αντίτιμο** όλων των εισιτηρίων για τις πτήσεις αυτές θα πρέπει να δημοσιοποιείται, συμπεριλαμβανομένων **του αεροπορικού ναύλου ή κομίστρου**, των τελών, φόρων και λοιπών επιβαρύνσεων.

Οι τροπολογίες 1, 6, 10, 33, 41, 45, 46, 48 και 49 έγιναν εν μέρει αποδεκτές (αλλά ενσωματώθηκαν σε άλλα σημεία του κειμένου) ή έγιναν αποδεκτές με μερική αναδιατύπωση.

Ωστόσο, το Συμβούλιο δεν μπόρεσε να δεχθεί ορισμένες άλλες τροπολογίες. Ορισμένες από αυτές απορρίφθηκαν διότι χρησίμευαν στην διεύρυνση του πεδίου του κανονισμού σε βαθμό που το Συμβούλιο κρίνει υπερβολικό (τροπολογίες 2, 15, 17 και 50). Μία ακόμη σειρά τροπολογιών απορρίφθηκε διότι θα επέβαλε αθέμιτες επιβαρύνσεις στους μεταφορείς ή θα μείωνε την αμεροληψία του καθεστώτος αδειοδότησης (4, 16, 25 και 28).

Μερικές τροπολογίες απορρίφθηκαν ως πλεονάζουσες λόγω των τροποποιήσεων που επέβαλε το Συμβούλιο στην πρόταση της Επιτροπής (12 και 43). Μία περαιτέρω σειρά τροποποιήσεων απορρίφθηκε διότι, κατά την άποψη του Συμβουλίου, μειώνουν την σαφήνεια του κειμένου ή περιέχουν λάθη τεχνικού χαρακτήρα (8, 11, 13, 18, 23, 24, 26, 29, 31, 32 και 47). Μολονότι η τροπολογία 20 απορρίφθηκε, συμπεριλήφθηκε ωστόσο σε άλλο σημείο του κειμένου του Συμβουλίου. Η τροπολογία 36 απορρίφθηκε διότι θα έθιγε τις αρμοδιότητες των κρατών μελών έναντι των συμφωνιών κοινού κωδικού με αεροπορικές εταιρείες τρίτων χωρών. Τέλος, όσον αφορά τις τροπολογίες 35 και 40, απορρίφθηκαν διότι κάλυπταν το ίδιο θέμα όπως άλλες τροπολογίες που αποτέλεσαν το αντικείμενο συμβιβαστικών κειμένων τα οποία περιλαμβάνονται στην κοινή θέση. Το Συμβούλιο ελπίζει ότι το Κοινοβούλιο θα μπορέσει να συμφωνήσει ως προς την κοινή αυτή θέση σε δεύτερη ανάγνωση.

III. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Το Συμβούλιο υποστηρίζει ότι το κείμενο της κοινής του θέσης είναι αρμόζον και σταθμισμένο. Το Συμβούλιο σημειώνει τις εκτεταμένες επαφές που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί με το Κοινοβούλιο και ευελπιστεί ότι θα αποφέρουν σύντομα καρπούς με τη γκαίρη έκδοση αυτής της νομοθετικής πράξης.
