ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 22/2004

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 19 Φεβρουαρίου 2004

για την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες

(2004/C 95 E/03)

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) Σύμφωνα με τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου που πραγματοποιήθηκε στη Στοκχόλμη στις 23 και 24 Μαρτίου 2001, ο παρών κανονισμός αποτελεί το πρώτο βήμα της διαδικασίας διεξοδικής αναθεώρησης. Προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις, ιδίως σε ό,τι αφορά τους νεοεισερχόμενους και θέματα πρόσβασης στις αγορές, ο παρών κανονισμός πρέπει να επανεξετασθεί μετά από ορισμένη περίοδο λειτουργίας του.

(2) Η πείρα έδειξε ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου [4] πρέπει να ενισχυθεί για να εξασφαλισθεί πληρέστερη και πιο ευέλικτη χρήση της περιορισμένης χωρητικότητας στους αερολιμένες που παρουσιάζουν συμφόρηση.

(3) Είναι, επομένως, αναγκαίο να τροποποιηθεί ο κανονισμός σύμφωνα με το άρθρο 14 και να διευκρινισθούν ορισμένες διατάξεις του.

(4) Κρίνεται σκόπιμο να ακολουθηθεί η διεθνής ορολογία και να χρησιμοποιηθούν επομένως οι όροι «αερολιμένας με ευκολίες προγραμματισμού των πτήσεων» και «συντονισμένος αερολιμένας» αντί των όρων «συντονισμένος αερολιμένας» και «πλήρως συντονισμένος αερολιμένας», αντίστοιχα.

(5) Οι αερολιμένες που παρουσιάζουν σοβαρές ελλείψεις χωρητικότητας πρέπει να χαρακτηρισθούν συντονισμένοι με βάση αντικειμενικά κριτήρια, αφού διενεργηθεί ανάλυση της χωρητικότητας. Στους συντονισμένους αερολιμένες απαιτούνται λεπτομερείς κανόνες για να διασφαλισθεί ότι τηρούνται πλήρως οι αρχές της διαφάνειας, της ουδετερότητας και της μη διακριτικής μεταχείρισης. Οι ειδικής φύσης δραστηριότητες, όπως η εκμετάλλευση ελικοπτέρων, δεν θα πρέπει να υπόκεινται σε κανόνες κατανομής slots όταν δεν είναι ανάγκη.

(6) Στους αερολιμένες με ευκολίες προγραμματισμού των πτήσεων, ο υπεύθυνος προγραμματισμού θα πρέπει να ενεργεί ανεξάρτητα. Στους συντονισμένους αερολιμένες, ο συντονιστής θα πρέπει να διαδραματίζει κεντρικό ρόλο στη διαδικασία συντονισμού. Συνεπώς, η θέση των συντονιστών πρέπει να είναι τελείως ανεξάρτητη και οι αρμοδιότητές τους να προδιαγραφούν διεξοδικά.

(7) Είναι αναγκαίο να προδιαγραφεί διεξοδικά ο ρόλος της επιτροπής συντονισμού η οποία ιδρύεται για να εκτελεί καθήκοντα συμβούλου και διαμεσολαβητή όσον αφορά την κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης. Στις συνεδριάσεις της επιτροπής συντονισμού θα πρέπει να προσκαλούνται αντιπρόσωποι των κρατών μελών ως παρατηρητές χωρίς δικαίωμα ψήφου. Αυτή η ιδιότητα των ως παρατηρητών δεν αποκλείει το ενδεχόμενο να προεδρεύουν συνεδριάσεων της επιτροπής συντονισμού. Είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί ότι η επιτροπή συντονισμού δεν έχει την εξουσία να λαμβάνει αποφάσεις που θα ήταν δεσμευτικές για τον συντονιστή.

(8) Είναι επίσης αναγκαίο να διευκρινισθεί ότι η κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης θα πρέπει να θεωρείται δικαίωμα χρήσης, το οποίο με την προσγείωση και την απογείωση επιτρέπει στους αερομεταφορείς την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις του αερολιμένα σε συγκεκριμένες ημέρες και ώρες κατά τη διάρκεια της περιόδου προγραμματισμού για την οποία χορηγήθηκαν οι χρόνοι χρήσης. Θα πρέπει να εξεταστεί η ανάγκη να διαμορφωθούν κανόνες και διαδικασίες για το συντονισμένο αερολιμένα και τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης στους αερολιμένες.

(9) Ωστόσο, για τη σταθερότητα των δρομολογίων, το υπάρχον σύστημα προβλέπει ανακατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης με κατεστημένο ιστορικό προηγούμενο («ιστορικά δικαιώματα») στους εγκατεστημένους αερομεταφορείς. Για να ενθαρρυνθεί η τακτική εκτέλεση των δρομολογίων στους συντονισμένους αερολιμένες, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί ότι τα ιστορικά δικαιώματα είναι συνδεδεμένα με σειρές διαθέσιμων χρόνων χρήσης. Ταυτόχρονα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να λαμβάνουν υπόψη, κατά τον καθορισμό των παραμέτρων χωρητικότητας, τους λειτουργικούς και περιβαλλοντικούς περιορισμούς.

(10) Οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης με ιστορικό προηγούμενο θα πρέπει να είναι συμβατοί με τον υπολογισμό χρήσης και με όλες τις υπόλοιπες σχετικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 για να επιτρέπουν στους αερομεταφορείς να ζητήσουν τους διαθέσιμους αυτούς χρόνους χρήσης για την επόμενη ισοδύναμη περίοδο προγραμματισμού. Η κατάσταση των ιστορικών δικαιωμάτων σε περίπτωση εκτέλεσης από κοινού δρομολογίων, πτήσεων με κοινό κωδικό ή συμφωνιών ενοποιημένης παρουσίας πρέπει να διευκρινισθεί.

---

[1] ΕΕ C 220 E της 25.9.2001, σ. 131 και ΕΕ C ...

[2] ΕΕ C 125 της 27.5.2002, σ. 8.

[3] Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 11ης Ιουνίου 2002 (ΕΕ C 261 E της 30.10.2003, σ. 116), κοινή θέση του Συμβουλίου της 19ης Φεβρουαρίου 2004 και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

[4] ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1554/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 221 της 4.9.2003, σ. 1).

(11) Τα τακτικά δρομολόγια σε έναν αερολιμένα πρέπει να έχουν την προτεραιότητα, η οποία θα πρέπει να δίδεται χωρίς καμία απολύτως διάκριση μεταξύ προγραμματισμένων και μη προγραμματισμένων δρομολογίων.

(12) Ο ορισμός του νεοεισερχόμενου θα πρέπει να ενισχύσει την προσφορά κατάλληλων αεροπορικών δρομολογίων προς τις περιφέρειες και να αυξήσει τις δυνατότητες ανταγωνισμού στα ενδοκοινοτικά δρομολόγια.

(13) Για να εξασφαλισθεί καλύτερα ότι οι τρίτες χώρες, μεταξύ άλλων, θα μεταχειρίζονται με ανάλογο τρόπο τους κοινοτικούς αερομεταφορείς, θα πρέπει να θεσπισθεί μια διαδικασία που θα επιτρέπει στην Κοινότητα να ενεργεί αποτελεσματικότερα κατά των τρίτων χωρών που δεν παρέχουν μεταχείριση ανάλογη με εκείνην που παρέχεται εντός Κοινότητας.

(14) Τα απαιτούμενα 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].

(15) Η πρόσβαση ενός αερομεταφορέα σε ένα συντονισμένο αερολιμένα επιτρέπεται μόνον εφόσον του έχει χορηγηθεί διαθέσιμος χρόνος χρήσης. Θα πρέπει να εισαχθούν μέτρα τα οποία θα εγγυώνται την πρακτική εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ιδίως όταν οι αερομεταφορείς επανειλημμένα και εσκεμμένα δεν τηρούν τους κανόνες κατανομής των διαθεσίμων χρόνων χρήσης.

(16) Θα πρέπει να υπάρχει διαδικασία για την επανεξέταση των αποφάσεων που λαμβάνει ο συντονιστής.

(17) Για την αποφυγή αμφιβολιών, θα πρέπει να διευκρινίζεται ότι η εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού δεν θίγει τους κανόνες ανταγωνισμού της συνθήκης, και ιδίως τα άρθρα 81 και 82 αυτής, και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1989, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων [2],

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 1, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στους κοινοτικούς αερολιμένες.»

2. Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) τα στοιχεία α) και β) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) "διαθέσιμος χρόνος χρήσης (slot)", η άδεια που δίνεται από συντονιστή σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό προς χρησιμοποίηση του πλήρους φάσματος της αερολιμενικής υποδομής ενός συντονισμένου αερολιμένα που χρειάζεται για την εκμετάλλευση μιας αεροπορικής υπηρεσίας σε έναν συγκεκριμένο συντονισμένο αερολιμένα μια συγκεκριμένη ημέρα και ώρα για προσγείωση ή απογείωση, όπως χορηγείται από τον συντονιστή σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·

β) "νεοεισερχόμενος αερομεταφορέας":

i) ο αερομεταφορέας ο οποίος ζητεί διαθέσιμο χρόνο χρήσης από μια σειρά χρόνων χρήσης σε έναν αερολιμένα για κάποια ημέρα, εφόσον, εάν γίνει δεκτό το αίτημά του, θα διαθέτει συνολικά λιγότερους από πέντε διαθέσιμους χρόνους χρήσης σε αυτόν τον αερολιμένα για την συγκεκριμένη ημέρα, ή

ii) ο αερομεταφορέας ο οποίος ζητεί σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης για προγραμματισμένο απευθείας επιβατικό δρομολόγιο μεταξύ δύο κοινοτικών αερολιμένων όταν δύο κατ' ανώτατο όριο άλλοι αερομεταφορείς εκτελούν το ίδιο προγραμματισμένο απευθείας δρομολόγιο μεταξύ των αερολιμένων την ίδια ημέρα, και εφόσον παρά ταύτα θα διέθετε, εάν το αίτημά του γινόταν δεκτό, λιγότερους από πέντε χρόνους χρήσης στον αερολιμένα αυτό τη δεδομένη ημέρα για το συγκεκριμένο απευθείας δρομολόγιο, ή

iii) ο αερομεταφορέας ο οποίος ζητεί μια σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης σε έναν αερολιμένα για προγραμματισμένο απευθείας επιβατικό δρομολόγιο μεταξύ του αερολιμένα αυτού και ενός περιφερειακού αερολιμένα, όταν κανείς άλλος αερομεταφορέας δεν εκτελεί προγραμματισμένο απευθείας επιβατικό δρομολόγιο μεταξύ των ίδιων αερολιμένων ή των συστημάτων αερολιμένων τη συγκεκριμένη ημέρα, και εφόσον παρά ταύτα θα διέθετε, εάν το αίτημά του γινόταν δεκτό, λιγότερους από πέντε διαθέσιμους χρόνους χρήσης στον αερολιμένα αυτό τη δεδομένη ημέρα για το συγκεκριμένο απευθείας δρομολόγιο.

Αερομεταφορέας που κατέχει άνω του 5 % του συνολικού αριθμού χρόνων χρήσης διαθέσιμων τη συγκεκριμένη ημέρα σε συγκεκριμένο αερολιμένα ή άνω του 4 % του συνολικού αριθμού διαθέσιμων χρόνων χρήσης τη συγκεκριμένη ημέρα σε σύστημα αερολιμένων στο οποίο ανήκει ο συγκεκριμένος αερολιμένας δεν θεωρείται νεοεισερχόμενος στον εν λόγω αερολιμένα.»

β) το στοιχείο στ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«στ) i) "αερομεταφορέας", αεροπορική εταιρεία που διαθέτει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης ή ισοδύναμο έγγραφο τουλάχιστον στις 31 Ιανουαρίου για την επόμενη θερινή περίοδο ή στις 31 Αυγούστου για την επόμενη χειμερινή περίοδο. Για τους σκοπούς των άρθρων 4, 8, 8α και 10, ο ορισμός του αερομεταφορέα περιλαμβάνει επίσης την ιδιωτική αεροπλοΐα, όταν λειτουργεί σύμφωνα με ωράριο· για τους σκοπούς των άρθρων 7 και 14, ο ορισμός του αερομεταφορέα περιλαμβάνει επίσης όλη την πολιτική αεροπλοΐα·

[1] ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

[2] ΕΕ L 395 της 30.12.1989, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1310/97 (ΕΕ L 180 της 9.7.1997, σ. 1).

ii) "όμιλος αερομεταφορέων", δύο ή περισσότεροι αερομεταφορείς που εκτελούν κοινές πτήσεις, έχουν ενοποιημένη παρουσία ή εκτελούν πτήσεις με κοινό κωδικό για την εκτέλεση συγκεκριμένων αεροπορικών δρομολογίων·

ζ) "συντονισμένος αερολιμένας", οιοσδήποτε αερολιμένας στον οποίο ένας αερομεταφορέας ή κάθε άλλος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών χρειάζεται, για την απογείωση ή την προσγείωση, κατανομή διαθεσίμου χρόνου χρήσης από το συντονιστή, με την εξαίρεση των επίσημων πτήσεων, των προσγειώσεων έκτακτης ανάγκης και των ανθρωπιστικών πτήσεων.»

γ) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

«θ) "αερολιμένας με ευκολίες προγραμματισμού", ο αερολιμένας με πιθανά προβλήματα συμφόρησης σε ορισμένες περιόδους της ημέρας, της εβδομάδας ή του έτους που μπορούν να λύνονται με εθελούσια συνεργασία μεταξύ αερομεταφορέων, στον οποίο έχει διορισθεί ένας υπεύθυνος προγραμματισμού για να διευκολύνονται τα δρομολόγια των αερομεταφορέων που εκτελούν δρομολόγια ή προτίθενται να εκτελέσουν δρομολόγια από τον εν λόγω αερολιμένα·

ι) "οργανισμός διαχείρισης αερολιμένα", ο οργανισμός ο οποίος, σε συνδυασμό ή όχι με άλλες δραστηριότητες, έχει το καθήκον βάσει εθνικών νόμων ή κανονισμών να διοικεί και να διαχειρίζεται τις εγκαταστάσεις του αερολιμένα και να συντονίζει και να ελέγχει τις δραστηριότητες των διαφόρων αερομεταφορέων που είναι παρόντες στον αερολιμένα ή το σύστημα αερολιμένων·

κ) "σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης", τουλάχιστον πέντε διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που έχουν ζητηθεί τακτικά για την ίδια ώρα της ίδιας ημέρας της εβδομάδας στην ίδια περίοδο προγραμματισμού και έχουν χορηγηθεί κατ' αυτόν τον τρόπο ή, εφόσον αυτό δεν είναι δυνατόν, έχουν χορηγηθεί για περίπου την ίδια ώρα·

λ) "ιδιωτική αεροπλοΐα", ο κλάδος της γενικής αεροπλοΐας που αφορά την εκμετάλλευση ή τη χρήση αεροσκαφών από εταιρείες με σκοπό τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων στο πλαίσιο διεξαγωγής των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων τους, χωρίς πρόσβαση για το κοινό εν γένει και με κυβερνήτες πρόσωπα που έχουν τουλάχιστον έγκυρη άδεια εμπορικού κυβερνήτη και διαθέτουν ειδικότητα πτήσης με όργανα·

μ) "παράμετροι συντονισμού", η με επιχειρησιακούς όρους έκφραση της συνολικής διαθέσιμης χωρητικότητας ενός αερολιμένα για την κατανομή διαθέσιμων χρόνων χρήσης κατά τη διάρκεια κάθε περιόδου προγραμματισμού, η οποία αντικατοπτρίζει όλους τους τεχνικούς, επιχειρησιακούς και περιβαλλοντικούς παράγοντες που επηρεάζουν την απόδοση της αερολιμενικής υποδομής και των διαφόρων υποσυστημάτων της.»

3. Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. α) Ένα κράτος μέλος δεν υποχρεούται να χαρακτηρίσει έναν αερολιμένα ως αερολιμένα με ευκολίες προγραμματισμού ή ως συντονισμένο παρά μόνο σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

β) Ένα κράτος μέλος δεν χαρακτηρίζει έναν αερολιμένα ως συντονισμένο, παρά μόνο σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3.»

β) ο όρος «συντονισμένος» στην παράγραφο 2 αντικαθίσταται από τον όρο «με ευκολίες προγραμματισμού»·

γ) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Το αρμόδιο κράτος μέλος, όταν το κρίνει αναγκαίο ή εντός έξι μηνών, εξασφαλίζει ότι ο οργανισμός διαχείρισης του οικείου αερολιμένα ή κάποιος άλλος αρμόδιος φορέας πραγματοποιεί διεξοδική ανάλυση χωρητικότητας στους μη χαρακτηρισμένους αερολιμένες ή στους αερολιμένες με ευκολίες προγραμματισμού:

i) κατόπιν υποβολής γραπτής αίτησης των αερομεταφορέων που εκτελούν περισσότερα από τα μισά δρομολόγια σε έναν αερολιμένα ή του οργανισμού διαχείρισης του αερολιμένα όταν κρίνουν ότι η χωρητικότητα δεν επαρκεί για τις εκτελούμενες ή τις προγραμματιζόμενες πτήσεις σε ορισμένες περιόδους, ή

ii) κατόπιν αίτησης της Επιτροπής, ιδίως όταν ένας αερολιμένας είναι προσβάσιμος ουσιαστικά μόνον από τους αερομεταφορείς στους οποίους έχουν χορηγηθεί διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης ή όταν αερομεταφορείς, και ιδίως νεοεισερχόμενοι, συναντούν σοβαρά προβλήματα στην εξασφάλιση δυνατοτήτων προσγείωσης και απογείωσης στο συγκεκριμένο αερολιμένα.

Η ανάλυση, η οποία βασίζεται σε κοινώς αναγνωρισμένες μεθόδους, προσδιορίζει τις ελλείψεις χωρητικότητας, λαμβανομένων υπόψη των περιβαλλοντικών περιορισμών σε ένα συγκεκριμένο αερολιμένα. Στην ανάλυση εξετάζονται οι δυνατότητες αντιμετώπισης των ελλείψεων αυτών με νέα ή τροποποιημένη υποδομή, επιχειρησιακές μεταβολές, ή με οιαδήποτε άλλη αλλαγή, και προτείνεται χρονοδιάγραμμα για την επίλυση των προβλημάτων. Η ανάλυση επικαιροποιείται εφόσον γίνει χρήση της παραγράφου 5, ή εφόσον ο αερολιμένας υποστεί μεταβολές που επηρεάζουν σημαντικά τη χωρητικότητα και τη χρήση του. Τόσο η ανάλυση όσο και η χρησιμοποιούμενη μέθοδος διατίθενται στα μέρη που έχουν ζητήσει την ανάλυση και, εφόσον ζητηθεί, στα υπόλοιπα ενδιαφερόμενα μέρη. Η ανάλυση κοινοποιείται ταυτόχρονα στην Επιτροπή.»

δ) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από τις ακόλουθες παραγράφους:

«4. Με βάση την ανάλυση, το κράτος μέλος συμβουλεύεται για τη χωρητικότητα του αερολιμένα τον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα, τους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τακτικά τον αερολιμένα, τις οργανώσεις εκπροσώπησής τους, τους αντιπροσώπους της γενικής αεροπλοΐας που χρησιμοποιεί τακτικά τον αερολιμένα και τις αρχές ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας.

5. Όταν παρουσιάζονται επί μία τουλάχιστον περίοδο προγραμματισμού προβλήματα χωρητικότητας, το κράτος μέλος διασφαλίζει ότι ένας αερολιμένας χαρακτηρίζεται συντονισμένος για τις υπόψη περιόδους μόνον εάν:

α) οι ελλείψεις είναι τόσο σοβαρές ώστε να μην είναι δυνατόν να αποφευχθούν μεγάλες καθυστερήσεις στον αερολιμένα και

β) δεν υπάρχουν δυνατότητες επίλυσης των προβλημάτων αυτών βραχυπρόθεσμα.

6. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 5, τα κράτη μέλη δύνανται, σε εξαιρετικές περιστάσεις, να χαρακτηρίζουν ως συντονισμένους για το κατάλληλο χρονικό διάστημα τους αερολιμένες με το πρόβλημα.»

ε) η υπάρχουσα παράγραφος 5 μετατρέπεται σε παράγραφο 7, ο δε όρος «πλήρως συντονισμένος αερολιμένας» αντικαθίσταται από τον όρο «συντονισμένος αερολιμένας».

4. Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «Υπεύθυνος προγραμματισμού και συντονιστής».

β) οι παράγραφοι 1 έως 6 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για έναν αερολιμένα με ευκολίες προγραμματισμού ή για έναν συντονισμένο αερολιμένα εξασφαλίζει ότι διορίζεται φυσικό ή νομικό πρόσωπο καταλλήλων προσόντων ως υπεύθυνος προγραμματισμού και ως συντονιστής του αερολιμένα, αντίστοιχα, αφού προηγουμένως συμβουλευθεί τους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τακτικά τον αερολιμένα, τις οργανώσεις εκπροσώπησής τους και τον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα, καθώς και την επιτροπή συντονισμού, όταν υπάρχει. Ο ίδιος υπεύθυνος προγραμματισμού ή ο ίδιος συντονιστής μπορεί να διορισθεί για περισσότερους του ενός αερολιμένες.

2. Το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για έναν αερολιμένα με ευκολίες προγραμματισμού ή για έναν συντονισμένο αερολιμένα εξασφαλίζει:

α) ότι σε έναν αερολιμένα με ευκολίες προγραμματισμού, ο υπεύθυνος προγραμματισμού ενεργεί με βάση τον παρόντα κανονισμό με ανεξάρτητο και διαφανή τρόπο χωρίς να εισάγει διακρίσεις·

β) την ανεξαρτησία του συντονιστή στο συντονισμένο αερολιμένα με το λειτουργικό διαχωρισμό του από οιοδήποτε μεμονωμένο ενδιαφερόμενο μέρος. Το σύστημα χρηματοδότησης των δραστηριοτήτων του συντονιστή πρέπει να εξασφαλίζει την ανεξάρτητη ιδιότητα του συντονιστή·

γ) ότι ο συντονιστής ενεργεί με βάση τον παρόντα κανονισμό με ουδέτερο και διαφανή τρόπο χωρίς να εισάγει διακρίσεις.

3. Ο υπεύθυνος προγραμματισμού και ο συντονιστής συμμετέχουν στις διεθνείς διασκέψεις προγραμματισμού των αερομεταφορέων εφόσον τις επιτρέπει η κοινοτική νομοθεσία.

4. Ο υπεύθυνος προγραμματισμού συμβουλεύει τους αερομεταφορείς και συνιστά εναλλακτικούς χρόνους άφιξης ή/και αναχώρησης όταν είναι πιθανόν να δημιουργηθεί συμφόρηση.

5. Ο συντονιστής είναι ο μόνος υπεύθυνος για την κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης. Κατανέμει τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και προνοεί έτσι ώστε να μπορούν να κατανεμηθούν χρόνοι χρήσης και εκτός ωρών γραφείου σε επείγουσες περιπτώσεις.

6. Ο υπεύθυνος προγραμματισμού παρακολουθεί τη συμφωνία των πτήσεων των αερομεταφορέων με τα ωράρια που τους συνιστώνται. Ο συντονιστής παρακολουθεί τη συμφωνία των πτήσεων των αερομεταφορέων με τους χρόνους χρήσης που τους διατίθενται. Αυτοί οι έλεγχοι συμφωνίας διενεργούνται σε στενή συνεργασία με τον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα και με τις αρχές ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, λαμβάνεται δε κατ' αυτούς υπόψη ο χρόνος και άλλες συναφείς παράμετροι σχετικές με τον υπόψη αερολιμένα. Ο συντονιστής υποβάλλει στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και στην Επιτροπή, αν του ζητηθεί, ετήσια έκθεση δραστηριοτήτων, που αφορά, ιδίως, την εφαρμογή του άρθρου 8α και του άρθρου 14, καθώς και τις τυχόν καταγγελίες σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 8 και 10 που έχουν κατατεθεί στην επιτροπή συντονισμού και τα μέτρα επίλυσής τους.

7. Όλοι οι υπεύθυνοι προγραμματισμού και οι συντονιστές συνεργάζονται ώστε να επισημαίνονται τυχόν ανακολουθίες στον προγραμματισμό.»

γ) η υφισταμένη παράγραφος 7 γίνεται 8 και η εισαγωγή της αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ο συντονιστής παρέχει προς εξέταση κατόπιν αιτήσεως δωρεάν και εντός εύλογου χρονικού διαστήματος στα ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως δε στα μέλη ή τους παρατηρητές της Επιτροπής συντονισμού, τις ακόλουθες πληροφορίες, είτε γραπτώς είτε σε οιαδήποτε άλλη ευπρόσιτη μορφή:»

δ) η υφισταμένη παράγραφος 8 γίνεται παράγραφος 9 και αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«9. Οι πληροφορίες που προβλέπονται στην παράγραφο 8 καθίστανται προσιτές το αργότερο τη στιγμή των σχετικών διασκέψεων προγραμματισμού των δρομολογίων και, ανάλογα με την περίπτωση, κατά τη διάρκεια των διασκέψεων και ύστερα από αυτές. Ο συντονιστής παρέχει τις εν λόγω πληροφορίες σε συνοπτική μορφή, εφόσον του ζητηθεί. Για την παροχή συνοπτικών πληροφοριών επιτρέπεται η χρέωση τέλους ανάλογου προς το σχετικό κόστος.»

ε) προστίθεται το ακόλουθο κείμενο ως νέα παράγραφος 10:

«10. Εφόσον υπάρχουν κατάλληλα και γενικώς αποδεκτά πρότυπα πληροφοριών προγραμματισμού, ο υπεύθυνος προγραμματισμού, ο συντονιστής και οι αερομεταφορείς τα εφαρμόζουν, με την προϋπόθεση ότι αυτά είναι σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία.»

5. Τα άρθρα 5, 6, 7, 8 και 9 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Άρθρο 5*

Επιτροπή συντονισμού

1. Σε έναν συντονισμένο αερολιμένα, το αρμόδιο κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι συγκροτείται επιτροπή συντονισμού. Η ίδια επιτροπή συντονισμού μπορεί να υποδειχθεί για περισσότερους του ενός αερολιμένες. Η συμμετοχή στην επιτροπή συντονισμού είναι ανοικτή τουλάχιστον στους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τακτικά τον (τους) αερολιμένα(-ες) και τις οργανώσεις εκπροσώπησής τους στον οργανισμό διαχείρισης του σχετικού αερολιμένα, στις αρμόδιες αρχές ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και στους εκπροσώπους της γενικής αεροπλοΐας που χρησιμοποιεί τακτικά τον αερολιμένα.

Καθήκοντα της επιτροπής συντονισμού είναι:

α) να υποβάλλει προτάσεις ή να συμβουλεύει το συντονιστή ή/και το κράτος μέλος σχετικά με:

— τις δυνατότητες αύξησης της χωρητικότητας του συγκεκριμένου αερολιμένα σύμφωνα με το άρθρο 3 ή τις δυνατότητες βελτίωσης της χρήσης του,

— τον καθορισμό των παραμέτρων συντονισμού σύμφωνα με το άρθρο 6,

— τις μεθόδους παρακολούθησης της χρήσης των χορηγούμενων χρόνων χρήσης,

— τις τοπικές κατευθύνσεις για την κατανομή slots ή την παρακολούθηση της χρήσης των χορηγούμενων χρόνων χρήσης, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τυχόν περιβαλλοντικά προβλήματα, όπως προβλέπει το άρθρο 8 παράγραφος 5,

— τις βελτιώσεις των συνθηκών κυκλοφορίας που επικρατούν στο συγκεκριμένο αερολιμένα,

— τα σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι νεοεισερχόμενοι, όπως προβλέπει το άρθρο 10 παράγραφος 9,

— όλα τα θέματα που σχετίζονται με τη χωρητικότητα του αερολιμένα·

β) να διαμεσολαβεί μεταξύ όλων των ενδιαφερομένων μερών σε περίπτωση καταγγελίας σχετικά με την κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης, όπως προβλέπει το άρθρο 11.

2. Οι αντιπρόσωποι του κράτους μέλους και ο συντονιστής καλούνται στις συνεδριάσεις της επιτροπής συντονισμού ως παρατηρητές.

3. Η επιτροπή συντονισμού συντάσσει τον εσωτερικό της κανονισμό ο οποίος καλύπτει, μεταξύ άλλων, τη συμμετοχή, τις εκλογές, τη συχνότητα των συνεδριάσεων και τη χρησιμοποιούμενη γλώσσα ή γλώσσες. Οιοδήποτε μέλος της επιτροπής συντονισμού μπορεί να προτείνει τοπικές κατευθύνσεις, όπως προβλέπει το άρθρο 8 παράγραφος 5. Κατ' αίτηση του συντονιστή, η επιτροπή συντονισμού συζητεί τις προτεινόμενες τοπικές κατευθύνσεις για την κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης, καθώς και για την παρακολούθηση της χρησιμοποίησης των χορηγούμενων χρόνων χρήσης. Στο αρμόδιο κράτος μέλος υποβάλλεται έκθεση σχετικά με τις συζητήσεις της επιτροπής συντονισμού, όπου αναφέρονται οι σχετικές θέσεις εντός της επιτροπής συντονισμού.

Άρθρο 6

Παράμετροι συντονισμού

1. Σε ένα συντονισμένο αερολιμένα, το αρμόδιο κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι καθορίζονται δύο φορές ανά έτος οι παράμετροι κατανομής των διαθέσιμων χρόνων χρήσης και ότι ταυτόχρονα λαμβάνονται υπόψη όλοι οι σχετικοί τεχνικοί, επιχειρησιακοί και περιβαλλοντικοί περιορισμοί, καθώς και οιαδήποτε μεταβολή τους.

Ο προσδιορισμός των παραμέτρων αυτών βασίζεται σε αντικειμενική ανάλυση των δυνατοτήτων ρύθμισης της εναέριας κυκλοφορίας, λαμβανομένων υπόψη των διαφόρων τύπων κυκλοφορίας στον αερολιμένα, της συμφόρησης του εναερίου χώρου που ενδεχομένως προκύψει κατά τη διάρκεια της περιόδου συντονισμού και της κατάστασης της χωρητικότητας.

Οι παράμετροι γνωστοποιούνται στο συντονιστή έγκαιρα πριν την αρχική κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης ενόψει των διασκέψεων προγραμματισμού.

2. Για τον προσδιορισμό των παραμέτρων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, ο συντονιστής ορίζει σχετικά χρονικά διαστήματα συντονισμού, όταν δεν τα καθορίζει το κράτος μέλος, αφού συμβουλευθεί την επιτροπή συντονισμού και σύμφωνα με τη διαπιστωμένη χωρητικότητα.

3. Ο προσδιορισμός των παραμέτρων και η χρησιμοποιούμενη μεθοδολογία, καθώς και οι τυχόν μεταβολές τους, συζητούνται λεπτομερώς στην επιτροπή συντονισμού προκειμένου να αυξηθεί η χωρητικότητα και ο αριθμός χρόνων χρήσης διαθέσιμων προς κατανομή, πριν ληφθεί τελική απόφαση για τις παραμέτρους κατανομής των διαθέσιμων χρόνων χρήσης. Όλα τα σχετικά έγγραφα διατίθενται στα ενδιαφερόμενα μέρη, εφόσον τα ζητήσουν.

Άρθρο 7

Πληροφορίες προς τον υπεύθυνο προγραμματισμού και τον συντονιστή

1. Οι αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν ή προτίθενται να χρησιμοποιήσουν έναν αερολιμένα με ευκολίες προγραμματισμού ή ένα συντονισμένο αερολιμένα υποβάλλουν στον υπεύθυνο προγραμματισμού ή το συντονιστή, αντίστοιχα, όλες τις σχετικές πληροφορίες που θα τους ζητηθούν. Όλες οι σχετικές πληροφορίες παρέχονται στο μέγεθος και εντός των χρονικών ορίων που προδιαγράφει ο υπεύθυνος προγραμματισμού ή ο συντονιστής. Συγκεκριμένα, ο αερομεταφορέας πληροφορεί το συντονιστή, όταν ζητεί διαθέσιμο χρόνο χρήσης, εάν υπάγεται στο καθεστώς νεοεισερχόμενου, σύμφωνα με το άρθρο 2 στοιχείο β) για τους αιτούμενους χρόνους χρήσης.

Σε όλους τους υπόλοιπους αερολιμένες, χωρίς ιδιαίτερο χαρακτηρισμό, ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα παρέχει, όταν του το ζητήσει συντονιστής, ό,τι πληροφορίες διαθέτει σχετικά με τις σχεδιαζόμενες υπηρεσίες των αερομεταφορέων.

2. Όταν ένας αερομεταφορέας παραλείπει να παράσχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1, χωρίς να μπορεί να αποδείξει ικανοποιητικά τα τυχόν ελαφρυντικά του, ή παρέχει ψευδείς ή παραπλανητικές πληροφορίες, ο συντονιστής δεν λαμβάνει υπόψη την ή τις αιτήσεις του συγκεκριμένου αερομεταφορέα για διάθεση χρόνων χρήσης, με τις οποίες έχουν σχέση οι παραλειπόμενες, ψευδείς ή παραπλανητικές πληροφορίες. Ο συντονιστής δίδει στον αερομεταφορέα την ευκαιρία να υποβάλει τις παρατηρήσεις του.

3. Ο υπεύθυνος προγραμματισμού ή ο συντονιστής, ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα και οι αρχές ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας ανταλλάσσουν όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για την άσκηση των καθηκόντων τους, στις πληροφορίες δε αυτές συμπεριλαμβάνονται τα δεδομένα πτήσης και οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης.

Άρθρο 8

Διαδικασία κατανομής των διαθέσιμων χρόνων χρήσης

1. Οι σειρές διαθέσιμων χρόνων χρήσης κατανέμονται από το κοινό σύστημα εκμετάλλευσης στους αιτούντες αερομεταφορείς ως άδειες χρήσης της αερολιμενικής υποδομής για προσγείωση και απογείωση για την περίοδο προγραμματισμού για την οποία ζητήθηκαν, μετά τη λήξη της οποίας οι σειρές διαθέσιμων χρόνων χρήσης επιστρέφονται στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης, όπως ορίζουν οι διατάξεις του άρθρου 10.

2. Με την επιφύλαξη των άρθρων 7, 8α και 9 του άρθρου 10 παράγραφος 1 και του άρθρου 14, η παράγραφος 1 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζεται εφόσον πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

— ένας αερομεταφορέας χρησιμοποίησε μια σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης για την εκτέλεση τακτικών και προγραμματισμένων μη τακτικών δρομολογίων και

— ο αερομεταφορέας αυτός μπορεί να αποδείξει στο συντονιστή ότι χρησιμοποίησε τη συγκεκριμένη σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης, σύμφωνα με την άδειά του, σε ποσοστό τουλάχιστον 80 % κατά τη διάρκεια της περιόδου προγραμματισμού για την οποία του χορηγήθηκε.

Στις περιπτώσεις αυτές, η συγκεκριμένη σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης επιτρέπει στον αερομεταφορέα να λάβει την ίδια σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης την επόμενη αντίστοιχη περίοδο προγραμματισμού, εφόσον αυτός το ζητήσει μέσα στην προβλεπόμενη στο άρθρο 7 παράγραφος 1 προθεσμία.

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 10 παράγραφος 2, σε περίπτωση που δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν όλες οι αιτήσεις των ενδιαφερόμενων αερομεταφορέων για διάθεση χρόνου χρήσης, δίδεται προτεραιότητα στα εμπορικά δρομολόγια, και ιδίως στα τακτικά δρομολόγια και τα προγραμματισμένα έκτακτα δρομολόγια. Σε περίπτωση ανταγωνιζόμενων αιτήσεων εντός της ίδιας κατηγορίας δρομολογίων, δίδεται προτεραιότητα στα δρομολόγια που εκτελούνται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

4. Ο χρονικός επαναπροσδιορισμός των σειρών διαθέσιμων χρόνων χρήσης, πριν οι εναπομένοντες χρόνοι στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης διαθέσιμων χρόνων χρήσης του άρθρου 10 κατανεμηθούν στους υπόλοιπους αερομεταφορείς, γίνεται δεκτός μόνον για λειτουργικούς λόγους ή αν πρόκειται να επέλθει βελτίωση του χρονισμού των διαθέσιμων χρόνων χρήσης των αιτούντων αερομεταφορέων σε σύγκριση με το χρονισμό που είχε ζητηθεί αρχικά. Ο επαναπροσδιορισμός εφαρμόζεται μόνον μετά από ρητή επιβεβαίωσή του από το συντονιστή.

5. Ο συντονιστής λαμβάνει επίσης υπόψη του και άλλους κανόνες και κατευθύνσεις που έχει θεσπίσει σε παγκόσμια ή παγκοινοτική κλίμακα ο κλάδος των αερομεταφορών, καθώς και τις τοπικές κατευθύνσεις που έχει προτείνει η επιτροπή συντονισμού και έχουν εγκριθεί από το αρμόδιο κράτος μέλος ή από άλλο αρμόδιο φορέα υπεύθυνο για το συγκεκριμένο αερολιμένα, με την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω κανόνες και κατευθύνσεις δεν θίγουν την ανεξαρτησία του συντονιστή, ότι συμβαδίζουν με την κοινοτική νομοθεσία και αποσκοπούν στην περαιτέρω αποτελεσματική χρήση της χωρητικότητας του αερολιμένα. Οι κανόνες κοινοποιούνται από αυτό το κράτος μέλος στην Επιτροπή.

6. Εάν δεν είναι δυνατόν να χορηγηθεί ο αιτούμενος χρόνος χρήσης, ο συντονιστής ενημερώνει τον αιτούντα αερομεταφορέα για ποιο λόγο και του υποδεικνύει τον πλησιέστερο διαθέσιμο εναλλακτικό χρόνο χρήσης.

7. Ο συντονιστής, εκτός από την προγραμματισμένη κατανομή διαθέσιμων χρόνων χρήσης για την περίοδο προγραμματισμού, προσπαθεί να διευθετήσει σύντομα τα μεμονωμένα αιτήματα για διαθέσιμους χρόνους χρήσης για κάθε τύπο αερομεταφορών, ακόμη και της γενικής αεροπλοΐας. Προς το σκοπό αυτό, μπορούν να χρησιμοποιηθούν οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που απομένουν στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης του άρθρου 10 μετά την κατανομή τους στους αιτούντες αερομεταφορείς, καθώς και οι χρόνοι χρήσης που ελευθερώνονται την τελευταία στιγμή.

Άρθρο 8α

Κινητικότητα των διαθέσιμων χρόνων χρήσης

1. Οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης μπορούν:

α) να μεταβιβάζονται από έναν αερομεταφορέα από μια πτήση ή τύπο δρομολογίου σε άλλη πτήση ή άλλο τύπο δρομολογίου που εκτελείται από τον ίδιο αερομεταφορέα·

β) να μεταβιβάζονται:

i) μεταξύ μητρικής και θυγατρικών εταιριών, καθώς και μεταξύ θυγατρικών μιας και της αυτής μητρικής εταιρείας,

ii) με την απόκτηση του ελέγχου του κεφαλαίου ενός αερομεταφορέα, ή

iii) σε περίπτωση ολικής ή μερικής εξαγοράς όταν οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης συνδέονται απευθείας με τον εξαγοραζόμενο αερομεταφορέα·

γ) να ανταλλάσσονται, ένα έναντι ενός, μεταξύ αερομεταφορέων.

2. Οι μεταβιβάσεις ή οι ανταλλαγές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 κοινοποιούνται στο συντονιστή και τίθενται σε ισχύ μετά από ρητή επικύρωσή του. Ο συντονιστής δεν επικυρώνει μεταβιβάσεις ή ανταλλαγές μη σύμφωνες με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και εφόσον δεν εξασφαλίζεται ότι:

α) δεν διακυβεύονται οι δραστηριότητες του αερολιμένα λαμβανομένων υπόψη όλων των τεχνικών, επιχειρησιακών και περιβαλλοντικών περιορισμών·

β) τηρούνται οι περιορισμοί που επιβάλλονται σύμφωνα με το άρθρο 9·

γ) η μεταβίβαση διαθέσιμων χρόνων χρήσης δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 3.

3. α) Οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που κατανέμονται σε νεοεισερχόμενο βάσει του άρθρου 2 στοιχείο β) δεν μπορούν να μεταβιβασθούν σύμφωνα με όσα προβλέπει η παράγραφος 1 στοιχείο β) του παρόντος άρθρου, για διάστημα δύο ισοδυνάμων περιόδων προγραμματισμού, εκτός αν πρόκειται για νομίμως εγκεκριμένη ανάληψη των δραστηριοτήτων επιχείρησης που πτώχευσε.

β) Οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που κατανέμονται σε νεοεισερχόμενο βάσει του άρθρου 2 στοιχείο β) σημεία ii) και iii) δεν μπορούν να μεταβιβασθούν σε άλλη πτήση όπως προβλέπει η παράγραφος 1 στοιχείο α) του παρόντος άρθρου, για διάστημα δύο ισοδυνάμων περιόδων προγραμματισμού, εκτός εάν ο νεοεισερχόμενος θα είχε αντιμετωπιστεί με την ίδια προτεραιότητα στο νέο δρομολόγιο όπως στο αρχικό.

γ) Οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που κατανέμονται σε νεοεισερχόμενο βάσει του άρθρου 2 στοιχείο β) δεν μπορούν να ανταλλαγούν σύμφωνα με την παράγραφο 1 στοιχείο γ) του παρόντος άρθρου, για διάστημα δύο ισοδύναμων περιόδων προγραμματισμού, εκτός εάν πρόκειται να βελτιωθούν οι χρόνοι των διαθέσιμων χρόνων χρήσης για τα συγκεκριμένα δρομολόγια σε σύγκριση με τους χρόνους που είχαν ζητηθεί αρχικά.

Άρθρο 8β

Αποκλεισμός αξιώσεων αποζημίωσης

Το δικαίωμα σε σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 2 δεν εγείρει αξιώσεις αποζημίωσης για τυχόν περιορισμό, ελάττωση ή κατάργησή του που επιβάλλεται βάσει της κοινοτικής νομοθεσίας, και ιδίως κατ' εφαρμογή των κανόνων της συνθήκης για τις αερομεταφορές. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει την εξουσία των δημοσίων αρχών να απαιτούν μεταβίβαση των χρόνων χρήσης μεταξύ αερομεταφορέων και να ορίζουν τον τρόπο κατανομής τους βάσει του εθνικού δικαίου περί ανταγωνισμού ή των άρθρων 81 ή 82 της συνθήκης ή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1989, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (*). Οι μεταβιβάσεις αυτές μπορούν να πραγματοποιούνται μόνον χωρίς χρηματική αποζημίωση.

Άρθρο 9

Υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας

1. Εφόσον σε ένα δρομολόγιο έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, ένα κράτος μέλος μπορεί να κρατήσει στο συντονισμένο αερολιμένα τους χρόνους χρήσης που απαιτούνται για τις σχεδιαζόμενες πτήσεις στο δρομολόγιο αυτό. Εάν οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που έχουν κρατηθεί για το δρομολόγιο δεν χρησιμοποιηθούν, τότε διατίθενται σε οιοδήποτε άλλον αερομεταφορέα επιθυμεί να εκτελεί το δρομολόγιο σύμφωνα με τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, με την επιφύλαξη της παραγράφου 2. Εάν κανείς άλλος αερομεταφορέας δεν ενδιαφέρεται να εκτελεί το δρομολόγιο και το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δεν προβεί σε προκήρυξη υποβολής προσφορών βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, οι χρόνοι χρήσης είτε διατίθενται σε κάποιο άλλο δρομολόγιο με υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας είτε επιστρέφονται στο κοινό σύστημα.

2. Η διαδικασία πρόσκλησης υποβολής προσφορών που θεσπίζει το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία δ) έως ζ) και παράγραφος 1 στοιχείο θ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 εφαρμόζεται για τη χρήση των διαθέσιμων χρόνων χρήσης που αναφέρονται στην παράγραφο 1, εφόσον περισσότεροι του ενός αερομεταφορείς επιθυμούν να εκτελούν το δρομολόγιο και δεν έχουν μπορέσει να λάβουν διαθεσίμους χρόνους χρήσης εντός μιας ώρας πριν ή μετά τους χρόνους που ζήτησαν από το συντονιστή.

(*) ΕΕ L 395 της 30.12.1989, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1310/97 (ΕΕ L 180 της 9.7.1997, σ. 1).»

6. Το άρθρο 10 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Άρθρο 10*

Κοινό σύστημα εκμετάλλευσης διαθέσιμων χρόνων χρήσης

1. Ο συντονιστής δημιουργεί κοινό σύστημα εκμετάλλευσης, το οποίο περιέχει όλους τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που δεν κατανεμήθηκαν βάσει του άρθρου 8 παράγραφοι 2 και 4. Όλη η νέα χωρητικότητα χρόνου χρήσης που καθορίζεται βάσει του άρθρου 3 παράγραφος 3 τοποθετείται στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης.

2. Μια σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης που έχει χορηγηθεί σε έναν αερομεταφορέα για την εκτέλεση τακτικού ή προγραμματισμένου έκτακτου δρομολογίου δεν παρέχει το δικαίωμα στον αερομεταφορέα να λάβει την ίδια σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης για την επόμενη ισοδύναμη περίοδο προγραμματισμού, εφόσον αυτός δεν μπορεί να αποδείξει στον συντονιστή ότι τα χρησιμοποίησε, όπως του επέτρεψε ο συντονιστής, σε ποσοστό τουλάχιστον 80 % κατά τη διάρκεια της περιόδου προγραμματισμού για την οποία του χορηγήθηκαν.

3. Οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που χορηγήθηκαν σε έναν αερομεταφορέα πριν από τις 31 Ιανουαρίου για την επόμενη θερινή περίοδο, ή πριν από τις 31 Αυγούστου για την επόμενη χειμερινή περίοδο, αλλά επιστράφηκαν στο συντονιστή προς ανακατανομή τους πριν από τις ημερομηνίες αυτές δεν λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό χρήσης.

4. Εάν δεν είναι δυνατόν να αποδειχθεί ότι η σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης χρησιμοποιήθηκε κατά 80 %, όλοι οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που συνθέτουν τη σειρά τοποθετούνται στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης, εκτός εάν η μη χρησιμοποίησή τους μπορεί να αιτιολογηθεί βάσει ενός από τους ακόλουθους λόγους:

α) απρόβλεπτες και αναπόφευκτες καταστάσεις οι οποίες δεν ήταν υπό τον έλεγχο του αερομεταφορέα και οδήγησαν σε:

— απαγόρευση πτήσεων του τύπου αεροσκαφών που συνήθως χρησιμοποιείται για το συγκεκριμένο δρομολόγιο,

— κλείσιμο αερολιμένα ή εναερίου χώρου,

— σοβαρή διατάραξη των λειτουργιών στους οικείους αερολιμένες συμπεριλαμβανομένων των σειρών διαθεσίμων χρόνων χρήσης σε άλλους κοινοτικούς αερολιμένες, που συνδέονται με διαταραχθέντα δρομολόγια, κατά τη διάρκεια ουσιαστικού μέρους της περιόδου προγραμματισμού·

β) διακοπή των δρομολογίων οφειλόμενη σε ενέργεια με σκοπό να θιγούν τα δρομολόγια αυτά, η οποία κατέστησε πρακτικά ή/και τεχνικά αδύνατον στον αερομεταφορέα να εκτελέσει τα δρομολόγια όπως είχε προγραμματίσει·

γ) σοβαρές οικονομικές ζημίες στον ενδιαφερόμενο κοινοτικό αερομεταφορέα, με αποτέλεσμα να χορηγηθεί προσωρινή άδεια από τις αρχές έκδοσης αδείας εξαρτώμενη από την δημοσιονομική αναδιοργάνωση του αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92·

δ) δικαστικές διαδικασίες σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 9 σε δρομολόγια στα οποία έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας δυνάμει του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, με αποτέλεσμα την προσωρινή αναστολή της λειτουργίας αυτών των δρομολογίων.

5. Μετά από αίτημα κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή εξετάζει την εφαρμογή της παραγράφου 4 από τον συντονιστή ενός αερολιμένα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση σε διάστημα δύο μηνών από την παραλαβή του αιτήματος, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 13 παράγραφος 2.

6. Με την επιφύλαξη του άρθρου 8 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού και του άρθρου 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που τοποθετούνται στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης κατανέμονται στους αερομεταφορείς που θα υποβάλουν σχετική αίτηση. Το 50 % αυτών των διαθέσιμων χρόνων χρήσης κατανέμονται πρώτα σε νεοεισερχόμενους, εκτός εάν οι αιτήσεις των νεοεισερχομένων είναι κάτω του 50 %. Ο συντονιστής αντιμετωπίζει με δικαιοσύνη τις αιτήσεις νεοεισερχομένων και άλλων μεταφορέων, ανάλογα με τις περιόδους συντονισμού κάθε ημέρας προγραμματισμού.

Μεταξύ νεοεισερχομένων δίδεται προτεραιότητα στους αερομεταφορείς που πληρούν τους όρους για να χαρακτηρισθούν νεοεισερχόμενοι βάσει του άρθρου 2 στοιχείο β) σημεία i) και ii), ή του άρθρου 2 στοιχείο β) σημεία i) και iii).

7. Ο νεοεισερχόμενος, στον οποίο προσφέρθηκε σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης εντός χρονικού διαστήματος μιας ώρας πριν ή μετά το χρόνο που ζήτησε αλλά δεν τη δέχθηκε, δεν διατηρεί την ιδιότητα του νεοεισερχόμενου για τη συγκεκριμένη περίοδο προγραμματισμού.

8. Για τα δρομολόγια που εκτελούνται από όμιλο αερομεταφορέων, ένας μόνον συμμετέχων αερομεταφορέας μπορεί να υποβάλει αίτηση για διάθεση χρόνων χρήσης. Ο αερομεταφορέας που εκτελεί το δρομολόγιο αναλαμβάνει την ευθύνη εκπλήρωσης των κριτηρίων που απαιτούνται προκειμένου να διατηρηθεί το ιστορικό προηγούμενο που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 2.

Οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που έχουν χορηγηθεί σε έναν από τους αερομεταφορείς του ομίλου μπορούν να χρησιμοποιηθούν από άλλον συμμετέχοντα αερομεταφορέα για την κοινή τους πτήση, με την προϋπόθεση ότι η κοινή πτήση εξακολουθεί να έχει το διακριτικό κωδικό του αερομεταφορέα στον οποίο χορηγήθηκαν οι χρόνοι χρήσης για λόγους συντονισμού και παρακολούθησης. Εάν διακοπεί το συγκεκριμένο δρομολόγιο, οι αντίστοιχοι χρόνοι χρήσης παραμένουν στη διάθεση του αερομεταφορέα στον οποίο χορηγήθηκαν αρχικά. Οι αερομεταφορείς που συμμετέχουν σε κοινές πτήσεις ενημερώνουν αναλυτικά τους συντονιστές σχετικά με τις πτήσεις αυτές προτού τις αρχίσουν.

9. Εάν οι νεοεισερχόμενοι μεταφορείς εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα, το κράτος μέλος μεριμνά ώστε να συγκληθεί συνεδρίαση της επιτροπής συντονισμού του αερολιμένα προκειμένου να εξετάσει τις δυνατότητες αντιμετώπισης της κατάστασης. Η Επιτροπή καλείται στη συνεδρίαση αυτή».

7. Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Καταγγελίες και δικαίωμα προσφυγής

1. Με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων προσφυγής δυνάμει του εθνικού δικαίου, οι καταγγελίες σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 7 παράγραφος 2, των άρθρων 8, 8α και 10 και του άρθρου 14 παράγραφοι 1, 2, 3, 4 και 6, υποβάλλονται στην επιτροπή συντονισμού. Η επιτροπή εξετάζει το θέμα εντός ενός μηνός από την κατάθεση της καταγγελίας και εφόσον είναι δυνατόν προτείνει λύσεις στο συντονιστή σε μια απόπειρα επίλυσης των προβλημάτων. Εάν δεν είναι δυνατόν να διακανονισθούν οι καταγγελίες, το αρμόδιο κράτος μέλος μπορεί εντός των επόμενων δύο μηνών να μεριμνήσει για τη διαμεσολάβηση μιας οργάνωσης εκπροσώπησης του αερομεταφορέα ή των αερολιμενικών αρχών ή άλλου τρίτου μέρους.

2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα ενδεδειγμένα μέτρα σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο για να προστατεύουν τους συντονιστές έναντι αξιώσεων αποζημίωσης σε σχέση με την άσκηση των δυνάμει του παρόντος κανονισμού λειτουργιών τους, πλην των περιπτώσεων βαριάς αμέλειας ή εσκεμμένου παραπτώματος.»

8. Ο τίτλος και η παράγραφος 1 του άρθρου 12 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«**Σχέσεις με τρίτες χώρες**

1. Όποτε φαίνεται ότι μια τρίτη χώρα, στην κατανομή και τη χρήση των διαθέσιμων χρόνων χρήσης στους αερολιμένες της:

α) δεν επιφυλάσσει στους κοινοτικούς αερομεταφορείς μεταχείριση ανάλογη με εκείνη που παρέχεται από τον παρόντα κανονισμό στους αερομεταφορείς της, ή

β) δεν επιφυλάσσει στους κοινοτικούς αερομεταφορείς, εκ των πραγμάτων εθνική μεταχείριση, ή

γ) παρέχει σε αερομεταφορείς άλλων τρίτων χωρών ευνοϊκότερη μεταχείριση από εκείνη προς τους κοινοτικούς αερομεταφορείς,

η Επιτροπή μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 13 παράγραφος 2, να αποφασίσει ότι ένα ή περισσότερα κράτη μέλη θα λάβουν μέτρα, μεταξύ των οποίων είναι και η αναστολή εφαρμογής μέρους ή όλου του παρόντος κανονισμού για έναν ή περισσότερους αερομεταφορείς της συγκεκριμένης τρίτης χώρας, προκειμένου να επανορθωθεί η διακριτική μεταχείριση της τρίτης χώρας.»

9. Τα άρθρα 13 και 14 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Άρθρο 13*

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή (*), σε συνδυασμό με το άρθρο 8 αυτής.

Η προθεσμία που προβλέπει το άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ είναι τρεις μήνες.

3. Η Επιτροπή μπορεί επίσης να συμβουλεύεται την επιτροπή για οιοδήποτε άλλο θέμα που αφορά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

4. Η επιτροπή καταρτίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

Άρθρο 14

Επιβολή κυρώσεων

1. Το σχέδιο πτήσης ενός αερομεταφορέα μπορεί να απορρίπτεται από τις αρμόδιες αρχές διαχείρισης εναερίου κυκλοφορίας, εφόσον αυτός σκοπεύει να χρησιμοποιήσει έναν συντονισμένο αερολιμένα για προσγείωση ή απογείωση, κατά τη διάρκεια των περιόδων που ο αερολιμένας είναι συντονισμένος, χωρίς να του έχει χορηγηθεί χρόνος χρήσης από το συντονιστή.

2. Ο συντονιστής αποσύρει τη σειρά χρόνων χρήσης που έχει προσωρινά διαθέσει σε έναν αερομεταφορέα εν συστάσει και την τοποθετεί στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης στις 31 Ιανουαρίου για την επόμενη θερινή περίοδο ή στις 31 Αυγούστου για την επόμενη χειμερινή περίοδο, εφόσον την ημερομηνία εκείνη η επιχείρηση δεν διαθέτει άδεια εκμετάλλευσης ή ισοδύναμο έγγραφο ή δεν υπάρχει δήλωση της αδειοδοτούσας αρχής ότι είναι πιθανό να εκδοθεί άδεια εκμετάλλευσης ή ισοδύναμο έγγραφο πριν από την έναρξη της οικείας περιόδου προγραμματισμού.

3. Ο συντονιστής αποσύρει και τοποθετεί στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης τη σειρά χρόνων χρήσης που έλαβε ένας αερομεταφορέας κατόπιν ανταλλαγής βάσει του άρθρου 8α παράγραφος 1 στοιχείο γ), εφόσον δεν την χρησιμοποίησε κατά τα προβλεπόμενα.

4. Οι αερομεταφορείς που επανειλημμένα και εσκεμμένα είτε εκτελούν πτήσεις σε χρόνο πολύ διαφορετικό από το χρόνο χρήσης που τους έχει χορηγηθεί ως μέρος της σειράς διαθέσιμων χρόνων χρήσης είτε χρησιμοποιούν χρόνους χρήσης πολύ διαφορετικούς από τον τρόπο που έχει συμφωνηθεί κατά την κατανομή, προξενώντας έτσι ζημία στη λειτουργία του αερολιμένα ή της αεροπλοΐας, στερούνται της ιδιότητας που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 2. Ο συντονιστής μπορεί να αποφασίσει να αποσύρει αυτή τη σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης από τον αερομεταφορέα για το υπόλοιπο της περιόδου προγραμματισμού και να τη διαθέσει στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης, αφού ακούσει τον ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα και του απευθύνει μια και μόνη προειδοποίηση.

5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την ύπαρξη πραγματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών κυρώσεων για την αντιμετώπιση της επανειλημμένης και εσκεμμένης εκτέλεσης αεροπορικών υπηρεσιών σε χρόνους πολύ διαφορετικούς από τους χρόνους χρήσης που τους έχουν χορηγηθεί ή της χρήσης διαθέσιμων χρόνων χρήσης με πολύ διαφορετικό τρόπο από τον τρόπο που έχει συμφωνηθεί κατά την κατανομή, όταν αυτό προκαλεί ζημίες σε αερολιμένες ή στην αεροπλοΐα.

6. α) Με την επιφύλαξη του άρθρου 10 παράγραφος 4, εάν ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να επιτύχει το ποσοστό χρήσης 80 % που ορίζεται στο άρθρο 8 παράγραφος 2, ο συντονιστής μπορεί να αποφασίσει να αποσύρει αυτή τη σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης από τον αερομεταφορέα για το υπόλοιπο της περιόδου προγραμματισμού και να την διαθέσει στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης μετά από ακρόαση του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα.

β) Με την επιφύλαξη του άρθρου 10 παράγραφος 4, εάν μετά από παραχώρηση χρονικού περιθωρίου αντίστοιχου προς το 20 % της περιόδου ισχύος της σειράς δεν χρησιμοποιηθεί διαθέσιμος χρόνος χρήσης από τη σειρά αυτή, ο συντονιστής υποχρεούται να διαθέτει τη συγκεκριμένη σειρά διαθεσίμων χρόνων χρήσης για το υπόλοιπο της περιόδου προγραμματισμού στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης μετά από ακρόαση του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα.

(*) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.»

10. Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:

«*Άρθρο 14α*

Σύνταξη έκθεσης και συνεργασία

1. Η Επιτροπή υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με τη λειτουργία του παρόντος κανονισμού το αργότερο εντός τριών ετών από την έναρξη ισχύος του. Η έκθεση αφορά ιδίως τη λειτουργία των άρθρων 8, 8α και 10.

2. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται στην εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά τη συγκέντρωση πληροφοριών για την έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 1.»

Άρθρο 2

1. Ο παρών κανονισμός τίθεται σε ισχύ τρεις μήνες από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

2. Το άρθρο 11 παράγραφος 2 και το άρθρο 14 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 τίθενται σε εφαρμογή [. . .] (*).

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

. . .,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

(*) 15 μήνες μετά την ημέρα της δημοσίευσης του παρόντος κανονισμού.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 20 Ιουνίου 2001, η Επιτροπή ενέκρινε μια πρόταση κανονισμού που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 1993, που αφορά τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους κοινοτικούς αερολιμένες.

2. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έδωσε την μετά από πρώτη ανάγνωση γνώμη του κατά τη συνεδρίαση της ολομελείας του στις 10 — 13 Ιουνίου 2002, η δε Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή τη δική της στις 20 Μαρτίου 2002. Η Επιτροπή των Περιφερειών πληροφόρησε το Συμβούλιο ότι δεν προτίθεται να δώσει γνώμη ως προς αυτόν τον φάκελο.

3. Η Επιτροπή ενέκρινε μια τροποποιημένη πρόταση στις 7 Νοεμβρίου 2002.

4. Στις 19 Φεβρουαρίου 2004, το Συμβούλιο καθόρισε την κοινή του θέση σύμφωνα με το άρθρο 251 της συνθήκης.

II. ΣΤΟΧΟΣ

Στόχος της πρότασης της Επιτροπής είναι η βελτίωση του σημερινού κανονισμού κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης ως προς τη σαφήνεια και τη διαφάνεια. Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε στην ενίσχυση της θεσμικής ανεξαρτησίας του συντονιστή και στην εξασφάλιση του ότι και η επιτροπή συντονισμού δεν θα υφίσταται επιρροές. Προβλέφθηκε η δυνατότητα να επιβάλλονται κυρώσεις, ο δε διαχωρισμός καθηκόντων του συντονιστή, της επιτροπής συντονισμού και των κρατών μελών κατέστη σαφέστερος ώστε να εξασφαλισθεί η ορθή αντιμετώπιση των καταγγελιών.

Η πρόταση προβλέπει επίσης ορισμένες ακόμη βελτιώσεις και τροποποιήσεις των ισχυόντων κανόνων, οι οποίες περιλαμβάνουν τη δυνατότητα χρονικού επαναπροσδιορισμού του διαθέσιμου χρόνου χρήσης, τη ρητή απαγόρευση της εμπορίας του διαθέσιμου χρόνου χρήσης και μια προϋπόθεση της ανταλλαγής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης, συνισταμένη στην υποχρέωσης της πραγματικής χρησιμοποίησης του ανταλλασσόμενου αυτού διαθέσιμου χρόνου. Η Επιτροπή φρονεί ότι οι επιπτώσεις των μεταβολών αυτών, ως σύνολο, θα είναι σε γενικές γραμμές ουδέτερες όσον αφορά τα ανταγωνιστικά συμφέροντα όσων ήδη κατέχουν διαθέσιμο χρόνο χρήσης και των νεοεισερχομένων στον προκείμενο κλάδο, καθώς και τις δυνατότητές τους να αποκτούν διαθέσιμο χρόνο χρήσης και να τον διατηρούν.

III. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

1. **Βασικές μεταβολές**

Το Συμβούλιο δέχθηκε το βασικό στόχο της Επιτροπής, να βελτιωθεί δηλαδή η τεχνική λειτουργία του συστήματος κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης. Προς τούτο η κοινή θέση, μεταξύ άλλων:

— περιέχει σημαντικές τροποποιήσεις και προσθήκες που αφορούν τους ορισμούς, αυτό δε για να καταστούν σαφέστεροι οι όροι που χρησιμοποιούνται στον κανονισμό,

— προβλέπει ενίσχυση της θεσμικής ανεξαρτησίας του συντονιστή διαθέσιμου χρόνου χρήσης και της επιτροπής συντονισμού,

— προβλέπει κυρώσεις για την καταχρηστική χρησιμοποίηση του διαθέσιμου χρόνου.

Σχετικά με τα στοιχεία της πρότασης της Επιτροπής που θα μπορούσαν να θίξουν τους διακανονισμούς πρόσβασης στην αγορά, το Συμβούλιο δέχτηκε ορισμένες, αλλά όχι όλες τις μεταβολές που πρότεινε η Επιτροπή. Έγιναν δεκτές η διεύρυνση του ορισμού του «νεοεισερχομένου», καθώς και μια διάταξη που δίδει μεγαλύτερη προτεραιότητα στους νεοεισερχόμενους κατά την κατανομή διαθέσιμου χρόνου χρήσης, που αντλείται από το κοινό σύστημα εκμετάλλευσης. Άλλες ωστόσο διατάξεις που πρότεινε η Επιτροπή, ιδίως σχετικά με τις ανταλλαγές διαθέσιμου χρόνου και την απαγόρευση της εμπορίας του, δεν υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο, το οποίο δεν ενσωμάτωσε στο κείμενο τις διατάξεις αυτές, ιδίως διότι θα ήθελε το όλο ζήτημα της πρόσβασης στην αγορά να εξετασθεί στα ευρύτερα πλαίσια μιας διεξοδικότερης αναθεώρησης των κανόνων κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης, για την οποία η Επιτροπή θα μπορούσε στο μέλλον να υποβάλει χωριστή πρόταση.

2. **Πως ελήφθη υπόψη η κατά πρώτη ανάγνωση γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου**

Το Συμβούλιο ακολούθησε κατά πολύ τον προβληματισμό που υπαγόρευσε την κατά πρώτη ανάγνωση γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Συνολικά 32 από τις 52 τροπολογίες που πρότεινε το Κοινοβούλιο έγιναν δεκτές πλήρως, εν μέρει ή κατ' αρχήν. Πρόκειται για τις ακόλουθες: αριθ. 3, 4, 5, 6, 9, 14, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 29, 30, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 47, 48, 51 και 52.