Το κείμενο αυτό αποτελεί απλώς εργαλείο τεκμηρίωσης και δεν έχει καμία νομική ισχύ. Τα θεσμικά όργανα της Ένωσης δεν φέρουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του. Τα αυθεντικά κείμενα των σχετικών πράξεων, συμπεριλαμβανομένων των προοιμίων τους, είναι εκείνα που δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και είναι διαθέσιμα στο EUR-Lex. Αυτά τα επίσημα κείμενα είναι άμεσα προσβάσιμα μέσω των συνδέσμων που περιέχονται στο παρόν έγγραφο

►B ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 24ης Σεπτεμβρίου 2008

σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►M1	Απόφαση (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 4ης Ιουλίου 2018	L 212	1	22.8.2018
►M2	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 2018	L 11	1	14.1.2019
►M3	Κανονισμός (ΕΕ) 2020/696 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 25ης Μαΐου 2020	L 165	1	27.5.2020

Διορθώνεται από:

►C1 Διορθωτικό ΕΕ L 126 της 21.5.2015, σ. 3 (1008/2008)

►C2 Διορθωτικό ΕΕ L 5 της 8.1.2019, σ. 3 (2018/1139)

▼B

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 24ης Σεπτεμβρίου 2008

σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

▼M3

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. Θεσπίζει επίσης προσωρινούς κανόνες για την παροχή υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Ένωσης.

▼B

2. Η εφαρμογή του κεφαλαίου ΙΙΙ 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 ΙΙ·

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 προσαρμοσθεί ειδικά για υπηρεσίες αερομεταφορών·

▼B

8. «πιστοποιητικό αερομεταφορέα (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·

▼B

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 (τα) κράτος(-η) μέλος(-η) στο οποίο ή μεταξύ των οποίων εκτελείται αεροπορική γραμμή·

21. «εμπλεκόμενο(-α) κράτος(-η) μέλος(-η)», το (τα) ενδιαφερόμενο(-α) κράτος(-η) μέλος(-η) και το(τα) κράτος(-η) μέλος(-η) στο (στα) οποίο(-α) έχει εκδοθεί η άδεια του (των) 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 πλοϊμότητας.

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.

▼B

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·

▼M1

β) διαθέτει έγκυρο ΑΟC που έχει εκδοθεί κατά τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [1] είτε από εθνική αρχή κράτους μέλους, ή από περισσότερες εθνικές αρχές κρατών μελών που ενεργούν από κοινού κατά το άρθρο 62 παράγραφος 5 του εν λόγω κανονισμού ή από τον ►C2 Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας ◄·

▼B

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 έλεγχό της, είτε απευθείας είτε έμμεσα μέσω ενός ή περισσοτέρων 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

[1] Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018,για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση ►C2 Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας ◄, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1).

▼B

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 I.

3. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 δεν εφαρμόζονται σε επιχείρηση που υποβάλλει αίτηση για τη χορήγηση αδείας εκμετάλλευσης η οποία αφορά εκμετάλλευση αεροσκαφών μέγιστης μάζας κατά την απογείωση (MTOM) κάτω των 10 τόνων ή/και με λιγότερες των 20 θέσεων. ►C1 Οι επιχειρήσεις αυτές πρέπει να αποδείξουν ότι έχουν καθαρό 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 I. ◄

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 εκατ. EUR.

▼M1

Άρθρο 6

Πιστοποιητικό αερομεταφορέα

1. Η χορήγηση και τήρηση σε ισχύ άδειας εκμετάλλευσης προϋποθέτει την κατοχή εγκύρου AOC που αναγράφει τις καλυπτόμενες από την εν λόγω άδεια εκμετάλλευσης δραστηριότητες.

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

Η αρμόδια για το AOC αρχή ενημερώνει την αρμόδια αρχή αδειοδότησης το συντομότερο δυνατόν για τυχόν σχετικές προτεινόμενες τροποποιήσεις στο AOC.

3. Η αρμόδια για το AOC αρχή και η αρμόδια αρχή αδειοδότησης συμφωνούν μέτρα για την πρωτόβουλη ανταλλαγή πληροφοριών σημαντικών για την αξιολόγηση και διατήρηση του AOC και της άδειας εκμετάλλευσης.

▼M1

Στην ανταλλαγή αυτή μπορούν να περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, πληροφορίες σχετικές με το καθεστώς ιδιοκτησίας ή τις οικονομικές ή οργανωτικές ρυθμίσεις του κοινοτικού αερομεταφορέα, οι οποίες ενδέχεται να επηρεάσουν την ασφάλεια ή τη φερεγγυότητα των λειτουργιών του ή να βοηθήσουν την αρμόδια για το ΑΟC αρχή στην εκτέλεση των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων εποπτείας. Όταν οι πληροφορίες παρέχονται εμπιστευτικά, τίθενται σε εφαρμογή μέτρα για να διασφαλιστεί η κατάλληλη προστασία τους.

3α. Όταν είναι πιθανόν να απαιτηθούν μέτρα επιβολής, η αρμόδια για το ΑΟC αρχή και η αρμόδια αρχή αδειοδότησης διαβουλεύονται το συντομότερο δυνατόν πριν από τη λήψη τέτοιων μέτρων και συνεργάζονται για την επίλυση των ζητημάτων πριν αναληφθεί οποιαδήποτε δράση. Σε περίπτωση που αναληφθεί δράση, η αρμόδια για το ΑΟC αρχή και η αρμόδια αρχή αδειοδότησης αλληλοενημερώνονται το συντομότερο δυνατόν ότι ελήφθησαν μέτρα.

▼B

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 το 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:

▼B

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 ΑΟC.

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 I διατίθενται στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης κατόπιν αιτήσεώς της.

Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να εκτιμήσει τη 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 I 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.

▼B

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 I 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 ΜΤΟΜ ή/και με λιγότερες των 20 θέσεων. ►C1 Οι κοινοτικοί αυτοί αερομεταφορείς πρέπει, ανά πάσα στιγμή, να είναι σε θέση να αποδείξουν ότι έχουν καθαρό 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 αερομεταφορείς στους οποίους έχει χορηγήσει άδεια και οι οποίοι εκμεταλλεύονται τακτικές αεροπορικές γραμμές ή των οποίων ο ετήσιος κύκλος εργασιών υπερβαίνει τα 3 εκατ. 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.

▼M3

1α. Με βάση τις αξιολογήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1, οι οποίες πραγματοποιούνται από την 1η Μαρτίου 2020 έως την 31η Δεκεμβρίου 2020, η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί να αποφασίσει

▼M3

πριν από το τέλος αυτής της περιόδου να μην αναστείλει ή να μην ανακαλέσει την άδεια εκμετάλλευσης του ενωσιακού αερομεταφορέα, υπό την προϋπόθεση ότι δεν διακυβεύεται η ασφάλεια και ότι υπάρχει ρεαλιστική προοπτική ικανοποιητικής χρηματοοικονομικής ανασυγκρότησης εντός των επόμενων 12 μηνών. Επανεξετάζει τις επιδόσεις του εν λόγω ενωσιακού αερομεταφορέα στο τέλος της 12μηνης περιόδου και αποφασίζει αν η άδεια εκμετάλλευσης αναστέλλεται ή ανακαλείται και χορηγείται προσωρινή άδεια βάσει της παραγράφου 1.

1β. Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει, βάσει των στοιχείων που δημοσιεύει ο Eurocontrol,που διαχειρίζεται το δίκτυο εναερίου κυκλοφορίας στον ενιαίο ευρωπαικό ουρανό, ότι η μείωση του επιπέδου της εναέριας κυκλοφορίας σε σύγκριση με το επίπεδο της αντίστοιχης περιόδου του 2019 συνεχίζεται και είναι πιθανό να συνεχιστεί, και, διαπιστώσει επίσης, βάσει των βέλτιστων διαθέσιμων επιστημονικών δεδομένων, όπως αυτών του Ευρωπαικού κέντρου πρόληψης και ελέγχου των ασθενειών, ότι η κατάσταση αυτή αποτελεί συνέπεια των επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 25α για να τροποποιήσει τον παρόντα κανονισμό αναλόγως με την παράταση της περιόδου από την 1η Μαρτίου 2020 έως την 31η Δεκεμβρίου 2020 που αναφέρεται στην παράγραφο 1α του παρόντος άρθρου.

1γ. Η Επιτροπή παρακολουθεί συνεχώς την κατάσταση με βάση τα κριτήρια που καθορίζονται στην παράγραφο 1β. Βάσει των πληροφοριών που έχει στη διάθεσή της, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο συνοπτική έκθεση σχετικά με το θέμα αυτό έως τις 15 Νοεμβρίου 2020. Όταν πληρούνται τα κριτήρια που αναφέρονται στην παράγραφο 1β, η Επιτροπή εκδίδει το συντομότερο δυνατόν την κατ' εξουσιοδότηση πράξη που προβλέπεται στην παράγραφο 1β.

1δ. Εάν, σε περίπτωση παρατεταμένων επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19 στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών στην Ένωση, το επιβάλλουν επιτακτικοί λόγοι επείγοντος, η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 25β εφαρμόζεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται δυνάμει του παρόντος άρθρου.

▼B

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.

▼B

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 την 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

▼M1

1. Τα αεροσκάφη που χρησιμοποιεί κοινοτικός αερομεταφορέας νηολογούνται, κατ' επιλογήν του κράτους μέλους του οποίου η αρμόδια αρχή εκδίδει την άδεια εκμετάλλευσης, είτε στο εθνικό του νηολόγιο είτε στο εθνικό νηολόγιο άλλου κράτους μέλους. Ωστόσο, όταν χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο συμφωνίας μίσθωσης υπό όρους ή πλήρους μίσθωσης κατά το άρθρο 13, τα αεροσκάφη μπορούν να νηολογούνται στο εθνικό νηολόγιο είτε ενός από τα κράτη μέλη είτε τρίτης χώρας.

▼B

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 μετανηολογήσεις από νηολόγια αεροσκαφών άλλων κρατών μελών. Για τις μετανηολογήσεις αεροσκαφών δεν επιβάλλονται άλλα τέλη εκτός από τα συνήθη τέλη νηολόγησης.

▼B

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 υπόψη 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:

α) 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) ►**M2** πληρούται μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά σε διεθνή συμφωνία για την πλήρη μίσθωση που έχει υπογράψει η Ένωση με βάση ισχύουσα συμφωνία αεροπορικών μεταφορών στην οποία η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος και η οποία έχει υπογραφεί πριν την 1η Ιανουαρίου 2008: ◄

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.

▼B

Άρθρο 14

Δικαίωμα ακροάσεως

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 πορίσματά της στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης η οποία αποστέλλει τις παρατηρήσεις της στην Επιτροπή εντός 15 εργασίμων 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 εφαρμόσθηκαν και ότι η αρμόδια αρχή αδειοδότησης επιβεβαίωσε την εφαρμογή τους.

▼B

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 (τα) 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 οποιοδήποτε 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 εξασφαλίζεται, στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, ελάχιστη εξυπηρέτηση τακτικών αεροπορικών γραμμών που πληρούν καθορισμένα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας, τιμολόγησης ή ελάχιστης μεταφορικής ικανότητας, τα οποία ο αερομεταφορέας δεν επρόκειτο άλλως να αναλάβει εάν ελάμβανε αποκλειστικά υπόψη το εμπορικό συμφέρον του.

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

2. Εφόσον, με άλλα μεταφορικά μέσα, είναι αδύνατον να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη παροχή υπηρεσίας με συχνότητα τουλάχιστον δύο φορές ημερησίως, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη μπορούν να συμπεριλαμβάνουν στην υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας τον όρο ότι

▼B

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 υπάρχουσες σιδηροδρομικές γραμμές εξυπηρετούν το προτεινόμενο δρομολόγιο με χρόνο ταξιδίου 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

▼B

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, οποιοιδήποτε 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 (τα) ενδιαφερόμενο(-α) κράτος(-η) μέλος(-η) ενημερώνονται αμελλητί σχετικά με την εν λόγω έκτακτη διαδικασία και τους λόγους που την υπαγόρευσαν. 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.

▼B

Άρθρο 17

Διαδικασία δημόσιου διαγωνισμού για υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας

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

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

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

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

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

γ) τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης,

δ) κυρώσεις σε περίπτωση αθέτησης της σύμβασης,

ε) αντικειμενικές και διαφανείς παραμέτρους, βάσει των οποίων υπολογίζεται το αντιστάθμισμα, εφόσον υπάρχει, για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

4. Η Επιτροπή γνωστοποιεί την πρόσκληση υποβολής προσφορών με ενημερωτική ανακοίνωση που δημοσιεύει στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Η προθεσμία υποβολής των προσφορών λήγει τουλάχιστον δύο μήνες μετά τη δημοσίευση της εν λόγω ενημερωτικής ανακοίνωσης. Σε περίπτωση που ο διαγωνισμός αφορά δρομολόγιο στο οποίο η πρόσβαση έχει ήδη περιορισθεί σε έναν αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 9, η πρόσκληση υποβολής προσφορών δημοσιεύεται τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την έναρξη της νέας εκχώρησης, έτσι ώστε να εκτιμηθεί η αναγκαιότητα συνέχισης της περιορισμένης πρόσβασης.

5. Η ενημερωτική ανακοίνωση περιέχει τις εξής πληροφορίες:

α) το (τα) ενδιαφερόμενο(-α) κράτος(-η) μέλος(-η),

β) τη σχετική αεροπορική γραμμή,

γ) τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης,

δ) την πλήρη διεύθυνση, όπου διατίθεται χωρίς καθυστέρηση και δωρεάν από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος το κείμενο και κάθε πληροφορία ή/και τεκμηρίωση σχετική με την υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας,

ε) την προθεσμία υποβολής των προσφορών.

6. Το (τα) ενδιαφερόμενο(-α) κράτος(-η) μέλος(-η) κοινοποιεί(-ούν) αμελλητί και δωρεάν κάθε σχετική πληροφορία και έγγραφο που θα ζητήσει όποιος ενδιαφέρεται για το δημόσιο διαγωνισμό.

▼B

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 αντισταθμίσματος 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.

▼B

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 90 λεπτών, μεταξύ άλλων, όταν απαιτείται, σε διασυνοριακή 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

▼B

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.

▼M3

Άρθρο 21α

Έκτακτα μέτρα που συνδέονται με την πανδημία COVID-19

1. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 21, για την περίοδο από την 1η Μαρτίου 2020 έως την 31η Δεκεμβρίου 2020, τα κράτη μέλη μπορούν, χωρίς τη σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφος 1, να απορρίπτουν, να περιορίζουν ή να επιβάλουν προϋποθέσεις στην άσκηση δικαιωμάτων κίνησης, εάν τα μέτρα αυτά είναι αναγκαία για την αντιμετώπιση της πανδημίας COVID-19. Τα μέτρα αυτά είναι σύμφωνα με τις αρχές της αναλογικότητας και της διαφάνειας και βασίζονται σε αντικειμενικά κριτήρια που δεν εισάγουν διακρίσεις.

2. Το οικείο κράτος μέλος ενημερώνει αμελλητί την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη για τα μέτρα αυτά όπως αναφέρονται στην παράγραφο 1 και τη διάρκειά τους, και τους παρέχει επαρκή αιτιολόγηση για την ανάγκη λήψης των εν λόγω μέτρων. Εάν το κράτος μέλος τροποποιήσει, αναστείλει ή ανακαλέσει τα μέτρα αυτά μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη.

3. Η Επιτροπή, κατόπιν αιτήσεως οποιουδήποτε κράτους μέλους ή από τα άλλα εμπλεκόμενα κράτη μέλη, ή με δική της πρωτοβουλία, μπορεί να αναστείλει τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 εάν δεν πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 1 ή εάν αντιβαίνουν κατά οποιονδήποτε άλλο τρόπο στην ενωσιακή νομοθεσία.

4. Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει, βάσει των βέλτιστων επιστημονικών γνώσεων αποδεικτικών στοιχείων και δεδομένων, όπως αυτών του Ευρωπαικού κέντρου πρόληψης και ελέγχου των ασθενειών, που επιβεβαιώνουν τη συνέχιση της πανδημίας COVID-19, ότι οι απαγορεύσεις, οι περιορισμοί ή η επιβολή προϋποθέσεων στην άσκηση των δικαιωμάτων κίνησης από τα κράτη μέλη πιθανόν να είναι αναγκαίοι πέραν της περιόδου που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 25α για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού αναλόγως με την παράταση της εν λόγω περιόδου.

5. Η Επιτροπή παρακολουθεί συνεχώς την κατάσταση με βάση τα κριτήρια που αναφέρονται στην παράγραφο 4. Βάσει των πληροφοριών που έχει στη διάθεσή της, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο συνοπτική έκθεση σχετικά με το εν λόγω θέμα έως τις 15 Νοεμβρίου 2020. Όταν είναι αναγκαίο, η Επιτροπή εκδίδει το συντομότερο δυνατόν την κατ' εξουσιοδότηση πράξη που αναφέρεται στην παράγραφο 4.

6. Εάν, σε περίπτωση παρατεταμένων επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19 στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών στην Ένωση, το επιβάλλουν επιτακτικοί λόγοι επείγοντος, η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 25β εφαρμόζεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται δυνάμει του παρόντος άρθρου.

▼B

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.

▼B

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.

▼M3

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IVα

ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΔΑΦΟΥΣ

Άρθρο 24α

1. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 11παράγραφος 1 στοιχείο δ) της οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου [1], οι συμβάσεις ή οι άδειες που χορηγούνται στους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους οι οποίοι έχουν επιλεγεί βάσει της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 11 παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας και οι οποίες λήγουν την περίοδο από τις 28 Μαΐου 2020 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2021 μπορούν να παραταθούν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2022,

2. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 11 παράγραφος 1 στοιχείο ε) της οδηγίας 96/67/ΕΚ για την περίοδο από την 1η Μαρτίου 2020 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020, εάν ένας παρέχων υπηρεσίες εδάφους παύσει τη δραστηριότητά του πριν από το τέλος της περιόδου για την οποία επελέγη, ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα ή η αρμοδία αρχή του κράτους μέλους μπορεί να επιλέξει απευθείας παρέχοντα υπηρεσίες εδάφους, ο οποίος θα παρέχει τις υπηρεσίες για μέγιστη περίοδο έξι μηνών ή για την περίοδο έως την 31η Δεκεμβρίου 2020, ανάλογα με το ποια περίοδος είναι μεγαλύτερη.

3. Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει, με βάση τα στοιχεία που δημοσιεύει ο Eurocontrol, ότι η μείωση του επιπέδου της εναέριας κυκλοφορίας, σε σύγκριση με το επίπεδο της αντίστοιχης περιόδου του 2019, συνεχίζεται και είναι πιθανό να συνεχιστεί, ότι η κατάσταση αυτή οφείλεται στις επιπτώσεις της πανδημίας COVID-19 και ότι οδηγεί σε διακοπή της παροχής υπηρεσιών εδάφους ή σε δυσκολίες πρόσβασης σε χρηματοδότηση για τους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους στους αερολιμένες της Ένωσης, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 25α για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με την ανάλογη παράταση των περιόδων που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου.

4. Η Επιτροπή παρακολουθεί συνεχώς την κατάσταση με βάση τα κριτήρια που καθορίζονται στην παράγραφο 3. Βάσει των πληροφοριών που έχει στη διάθεσή της, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο συνοπτική έκθεση σχετικά με το θέμα αυτό έως τις 15 Νοεμβρίου 2020. Όπου είναι αναγκαίο, η Επιτροπή εκδίδει το συντομότερο δυνατόν την κατ' εξουσιοδότηση πράξη που προβλέπεται στην παράγραφο 3.

5. Εάν, σε περίπτωση παρατεταμένων επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19 στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών στην Ένωση, το επιβάλλουν επιτακτικοί λόγοι επείγοντος, η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 25β εφαρμόζεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται δυνάμει του παρόντος άρθρου.

▼B

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 25

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.

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

▼B

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 ιδίας απόφασης.

▼M3

Άρθρο 25α

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η αναφερόμενη στο άρθρο 9 παράγραφος 1β, στο άρθρο 21α παράγραφος 4 και στο άρθρο 24α παράγραφος 3 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο ενός έτους από τις 28 Μαΐου 2020.

3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1β, στο άρθρο 21α παράγραφος 4 και στο άρθρο 24α παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.

5. Η Επιτροπή, μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει των άρθρων 9 παράγραφος 1β, 21α παράγραφος 4 και 24α παράγραφος 3αρχίζει να ισχύει μόνο αν δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 25β

Διαδικασία επείγοντος

1. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται βάσει του παρόντος άρθρου αρχίζει να ισχύει αμέσως και εφαρμόζεται εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση σύμφωνα με την παράγραφο 2. Η κοινοποίηση της κατ' εξουσιοδότηση πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο εκθέτει τους λόγους για τους οποίους γίνεται χρήση της διαδικασίας επείγοντος.

2. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο μπορούν να προβάλουν αντιρρήσεις κατά της κατ' εξουσιοδότηση πράξης με τη διαδικασία του άρθρου 25α. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή καταργεί την πράξη αμέσως μόλις της κοινοποιηθεί η περί αντιρρήσεων απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

▼B

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

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

Άρθρο 28

Έναρξη ισχύος

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

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

▼B

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 για 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.

▼B

2.6. Λεπτομέρειες για 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.

▼B

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

▼B

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92	Παρών κανονισμός
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

▼B

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92	Παρών κανονισμός
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	—
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 I	—
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II	—
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III	—
—	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

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

▼B

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92	Παρών κανονισμός
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