

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2004



2009

Έγγραφο συνόδου

ΤΕΛΙΚΟ
A6-0178/2007

11.5.2007

*****I**

ΕΚΘΕΣΗ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά τους κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (αναδιατύπωση)
(COM(2006)0396 – C6-0248/2006 – 2006/0130(COD))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγητής: Arūnas Degutis

Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα

- * : Διαδικασία διαβούλευσης
πλειοψηφία των ψηφισάντων
- **I : Διαδικασία συνεργασίας (πρώτη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων
- **II : Διαδικασία συνεργασίας (δεύτερη ανάγνωση) πλειοψηφία των
ψηφισάντων για έγκριση της κοινής θέσης
πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο για απόρριψη
ή τροποποίηση της κοινής θέσης
- *** : Σύμφωνη γνώμη
πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο εκτός από τις
περιπτώσεις που μνημονεύονται στα άρθρα 105, 107, 161 και 300 της
Συνθήκης ΕΚ και στο άρθρο 7 της Συνθήκης ΕΕ
- ***I : Διαδικασία συναπόφασης (πρώτη ανάγνωση) πλειοψηφία των
ψηφισάντων
- ***II : Διαδικασία συναπόφασης (δεύτερη ανάγνωση) πλειοψηφία των
ψηφισάντων για έγκριση της κοινής θέσης
πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο για απόρριψη
ή τροποποίηση της κοινής θέσης
- ***III : Διαδικασία συναπόφασης (τρίτη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων για την έγκριση του κοινού σχεδίου

(Η ενδεικνυόμενη διαδικασία στηρίζεται στη νομική βάση που πρότεινε η Επιτροπή)

Τροπολογίες σε νομοθετικό κείμενο

Στις τροπολογίες του Κοινοβουλίου η σήμανση γίνεται **με έντονους πλάγιους** χαρακτήρες. Η σήμανση με *απλά πλάγια* απευθύνεται στις τεχνικές υπηρεσίες και αφορά στοιχεία του νομοθετικού κειμένου για τα οποία προτείνεται διόρθωση εν όψει της επεξεργασίας του τελικού κειμένου (για παράδειγμα, στοιχεία εμφανώς λανθασμένα ή που έχουν παραλειφθεί σε μια γλωσσική έκδοση). Αυτές οι προτάσεις διόρθωσης υπόκεινται στη συγκατάθεση των αρμόδιων τεχνικών υπηρεσιών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ.....	5
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	29
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ.....	33

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά τους κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (αναδιατύπωση)
(COM(2006)0396 – C6-0248/2006 – 2006/0130(COD))

(Διαδικασία συναπόφασης: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2006)0396)¹,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 251, παράγραφος 2 και το άρθρο 80, παράγραφος 2 της Συνθήκης ΕΚ, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C6-0248/2006),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 51 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A6-0178/2007),
1. εγκρίνει την πρόταση της Επιτροπής όπως τροποποιήθηκε·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να του υποβάλει εκ νέου την πρόταση, αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή να την αντικαταστήσει με νέο κείμενο·
 3. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή.

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροποποιήσεις του Κοινοβουλίου

Τροπολογία 1 Αιτιολογική σκέψη 6

(6) Για να εξασφαλισθεί συνεπής παρακολούθηση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις που αφορούν τις άδειες εκμετάλλευσης όλων των κοινοτικών αερομεταφορέων, οι αρχές αδειοδότησης οφείλουν να πραγματοποιούν σε τακτική βάση εκτίμηση της οικονομικής κατάστασης των αερομεταφορέων. Με την εκτίμηση αυτή θα παρέχονται επαρκείς πληροφορίες

(6) Για να εξασφαλισθεί συνεπής παρακολούθηση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις που αφορούν τις άδειες εκμετάλλευσης όλων των κοινοτικών αερομεταφορέων, οι αρχές αδειοδότησης οφείλουν να πραγματοποιούν σε τακτική βάση εκτίμηση της οικονομικής κατάστασης των αερομεταφορέων. Με την εκτίμηση αυτή θα παρέχονται επαρκείς πληροφορίες

¹ Δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην ΕΕ.

για την οικονομική τους κατάσταση, ειδικά κατά τα πρώτα δύο έτη λειτουργίας τους, καθόσον αυτό το χρονικό διάστημα είναι ιδιαίτερα κρίσιμο για την επιβίωσή τους στην αγορά.

για την οικονομική τους κατάσταση, ειδικά κατά τα πρώτα δύο έτη λειτουργίας τους, καθόσον αυτό το χρονικό διάστημα είναι ιδιαίτερα κρίσιμο για την επιβίωσή τους στην αγορά. **Προκειμένου να αποφευχθεί στρέβλωση του ανταγωνισμού λόγω της εφαρμογής διαφορετικών κανόνων σε εθνικό επίπεδο, επιβάλλεται να εξασφαλισθεί η διαφάνεια και να υπαχθεί η οικονομική κατάσταση όλων των αερομεταφορέων της ΕΕ στον κοινό έλεγχο της Επιτροπής και των κρατών μελών.**

Τροπολογία 2 Άρθρο 1, παράγραφος 1

1. Ο παρών κανονισμός ρυθμίζει την αδειοδότηση των κοινοτικών αερομεταφορέων, το δικαίωμα των κοινοτικών αερομεταφορέων να εκτελούν αεροπορικά δρομολόγια μέσα στην Κοινότητα και την τιμολόγηση των αεροπορικών δρομολογίων μέσα στην Κοινότητα.

1. Ο παρών κανονισμός ρυθμίζει την αδειοδότηση των κοινοτικών αερομεταφορέων, το δικαίωμα των κοινοτικών αερομεταφορέων να εκτελούν αεροπορικά δρομολόγια μέσα στην Κοινότητα και την τιμολόγηση των αεροπορικών δρομολογίων **που εκτελούνται** μέσα στην Κοινότητα. **Οι διατάξεις για την ενημέρωση και την αποφυγή των διακρίσεων σχετικά με την τιμολόγηση εφαρμόζονται σε πτήσεις που ξεκινούν από αερολιμένα που βρίσκεται στην επικράτεια κράτους μέλους και σε πτήσεις που εκτελούνται από κοινοτικό αερομεταφορέα και ξεκινούν από αεροδρόμιο τρίτης χώρας προς αεροδρόμιο που βρίσκεται στην επικράτεια κράτους μέλους, εκτός εάν οι αερομεταφορείς υπόκεινται στις ίδιες υποχρεώσεις στην εν λόγω τρίτη χώρα.**

Αιτιολόγηση

Διευκρίνιση.

Στόχος των διατάξεων για την πληροφόρηση και την αποφυγή διακρίσεων κατά την τιμολόγηση είναι η προστασία των επιβατών. Η επέκταση του πεδίου των εν λόγω διατάξεων θα εξασφαλίσει αποτελεσματικότερη εφαρμογή.

Τροπολογία 3
Άρθρο 2 σημείο 15

(15) 'περιφερειακός αερολιμένας', ο **διαγράφεται**
αερολιμένας που πληροί τουλάχιστον ένα
από τα κριτήρια που καθορίζονται στο
παράρτημα II·

Αιτιολόγηση

Οποιοσδήποτε ορισμός του "περιφερειακού αερολιμένα" για τους σκοπούς των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας είναι αναπόφευκτο να περιλαμβάνει ορισμένα αεροδρόμια σε οικονομικά βιώσιμες περιφέρειες και να αποκλείει ορισμένα αεροδρόμια σε περιφέρειες που χρειάζονται οικονομική κοινωνική στήριξη. Οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας δικαιολογούνται μόνο για αεροδρόμια που εξυπηρετούν περιφέρειες με οικονομικές ή κοινωνικές ανάγκες. Κατά συνέπεια, ο ορισμός πρέπει να διαγραφεί.

Τροπολογία 4
Άρθρο 2 σημείο 19

(19) 'αεροπορικοί ναύλοι', οι τιμές σε ευρώ ή σε τοπικό νόμισμα που πρέπει να καταβάλλουν στους αερομεταφορείς ή τους πράκτορές τους οι επιβάτες για την αεροπορική μεταφορά τους και των αποσκευών τους, καθώς και οι οποιοσδήποτε προϋποθέσεις υπό τις οποίες ισχύουν οι εν λόγω τιμές, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που παρέχονται στα πρακτορεία και σε άλλες βοηθητικές υπηρεσίες **και όλων των εφαρμοστέων φόρων, επιβαρύνσεων και τελών·**

(19) 'αεροπορικοί ναύλοι', οι τιμές σε ευρώ ή σε τοπικό νόμισμα που πρέπει να καταβάλλουν στους αερομεταφορείς ή τους πράκτορές τους οι επιβάτες για την αεροπορική μεταφορά τους και των αποσκευών τους, καθώς και οι οποιοσδήποτε προϋποθέσεις υπό τις οποίες ισχύουν οι εν λόγω τιμές, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που παρέχονται στα πρακτορεία και σε άλλες βοηθητικές υπηρεσίες·

Αιτιολόγηση

Προτείνεται να διατηρηθεί ο ορισμός της IATA για τους ναύλους και να ζητηθεί η συμπερίληψη φόρων, επιβαρύνσεων και τελών στο άρθρο 24.

Τροπολογία 5
Άρθρο 2 σημείο (20)

(20) 'αεροπορικά κόμιστρα', οι τιμές σε ευρώ ή σε τοπικό νόμισμα που πρέπει να καταβάλλονται για τη μεταφορά φορτίου,

(20) 'αεροπορικά κόμιστρα', οι τιμές σε ευρώ ή σε τοπικό νόμισμα που πρέπει να καταβάλλονται για τη μεταφορά φορτίου,

καθώς και οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες ισχύουν τα ποσά αυτά συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που παρέχονται στα πρακτορεία και σε άλλες βοηθητικές υπηρεσίες **και όλων των εφαρμοστέων φόρων, επιβαρύνσεων και τελών**.

καθώς και οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες ισχύουν τα ποσά αυτά συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που παρέχονται στα πρακτορεία και σε άλλες βοηθητικές υπηρεσίες.

Αιτιολόγηση

Προτείνεται να διατηρηθεί ο ορισμός της IATA για τα κόμιστρα και να ζητηθεί η συμπερίληψη φόρων, επιβαρύνσεων και τελών στο άρθρο 24.

Τροπολογία 6
Άρθρο 2, σημείο 24 α (νέο)

(24α) 'συμφωνία μίσθωσης μόνο του αεροσκάφους', συμφωνία μεταξύ αερομεταφορέων κατά την οποία το αεροσκάφος λειτουργεί βάσει του πιστοποιητικού αερομεταφορέα του μισθωτή.

Αιτιολόγηση

Προτείνεται να προστεθεί ο ορισμός, σύμφωνα με τους κοινούς τεχνικούς κανόνες αεροπλοΐας της ΕΕ (EU-OPS).

Τροπολογία 7
Άρθρο 2, σημείο 24 β (νέο)

(24β) 'συμφωνία πλήρους μίσθωσης', συμφωνία μεταξύ αερομεταφορέων κατά την οποία το αεροσκάφος λειτουργεί βάσει του πιστοποιητικού αερομεταφορέα του εκμισθωτή.

Αιτιολόγηση

Προτείνεται να προστεθεί ο ορισμός, σύμφωνα με τους κοινούς τεχνικούς κανόνες αεροπλοΐας της ΕΕ (EU-OPS).

Τροπολογία 8
Άρθρο 2, σημείο 24 γ (νέο)

(24γ) 'κύριος τόπος δραστηριοτήτων', ο τόπος στον οποίο βρίσκεται η έδρα και, εφόσον υπάρχει, η καταχωρισμένη έδρα ενός κοινοτικού αερομεταφορέα σε ένα κράτος μέλος, εντός του οποίου, προς τον οποίο ή από το οποίο ο εν λόγω κοινοτικός αερομεταφορέας εκτελεί σημαντικό μερίδιο των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων του·

Αιτιολόγηση

Το παρόν άρθρο πρέπει να αναγνωστεί σε συνδυασμό με το άρθρο 4, στοιχείο (α). Ο όρος 'επιχειρησιακές δραστηριότητες' είναι ευρύτερος από τον όρο 'αεροπορικές υπηρεσίες' και περιλαμβάνει μη πτητικές δραστηριότητες όπως η κατάρτιση πινάκων προσωπικού και η συντήρηση. Η αναφορά σε 'αεροπορικές υπηρεσίες' θα είχε ως αποτέλεσμα να αποκλείσει από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού υπαρκτούς κοινοτικούς αερομεταφορείς όπως οι εταιρείες παγκόσμιων μεταφορών φορτίων οι οποίες έχουν δραστηριότητα σε παγκόσμια κλίμακα και εκτελούν σημαντικό ποσοστό των πτήσεών τους εκτός Κοινότητας. Η ίδια αλλαγή ισχύει επίσης στην τροπολογία 10 - Άρθρο 4.

Τροπολογία 9

Άρθρο 3, παράγραφος 1, εδάφιο 1

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

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

Αιτιολόγηση

Πρέπει να καθίσταται σαφές ότι οι αερομεταφορείς τρίτων χωρών δεν αποκλείονται από την εκμετάλλευση ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών.

Τροπολογία 10

Άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο (β)

(β) οι τοπικές πτήσεις που δεν συνεπάγονται μεταφορά μεταξύ διαφορετικών αερολιμένων.

(β) οι τοπικές πτήσεις που δεν συνεπάγονται μεταφορά **επιβατών, ταχυδρομείου ή/και φορτίου** μεταξύ διαφορετικών αερολιμένων.

Τροπολογία 11
Άρθρο 4 στοιχείο (α)

(α) η έδρα της και η τυχόν καταχωρισμένη έδρα της βρίσκονται στην Κοινότητα και διεξάγει το μεγαλύτερο μέρος των δραστηριοτήτων της μέσα στην Κοινότητα.

(α) ο κύριος τόπος δραστηριοτήτων της βρίσκεται στην Κοινότητα και εκτελεί το μεγαλύτερο μέρος των αεροπορικών μεταφορών της μέσα, προς ή από την Κοινότητα.

Αιτιολόγηση

Για να αποφευχθούν παρεξηγήσεις πρέπει να αποσαφηνιστεί το κείμενο και να χρησιμοποιούνται όροι που ορίζονται στο άρθρο 2.

Τροπολογία 12
Άρθρο 4 στοιχείο (γ)

(γ) όταν ζητείται η άδεια από την αρχή κράτους μέλους, η έδρα της και η τυχόν καταχωρισμένη έδρα της βρίσκονται σε αυτό το κράτος μέλος, διεξάγει ουσιαστικό μέρος των δραστηριοτήτων της σε αυτό το κράτος μέλος και, όταν εκδίδεται πιστοποιητικό από εθνική αρχή, υπεύθυνο μέλος για την εποπτεία του πιστοποιητικού αερομεταφορέα είναι το ίδιο το κράτος.

(γ) όταν ζητείται η άδεια από την αρχή κράτους μέλους, ο κύριος τόπος δραστηριοτήτων της βρίσκεται σε αυτό το κράτος μέλος.

Αιτιολόγηση

Προτείνεται να απλουστευθεί το κείμενο με χρήση του όρου που ορίστηκε στο άρθρο 2 και να μεταφερθεί στο άρθρο 6 το κριτήριο σχετικά με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα.

Τροπολογία 13
Άρθρο 4, σημείο γα (νέο)

(γα) διαθέτει ένα ή περισσότερα αεροσκάφη λόγω κυριότητας ή σύμβασης μίσθωσης μόνο του αεροσκάφους.

Αιτιολόγηση

Το κριτήριο αυτό βρίσκεται στο άρθρο 13 της πρότασης της Επιτροπής, αλλά, δεδομένου ότι αποτελεί προϋπόθεση για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας, πρέπει να συμπεριληφθεί στο άρθρο 4.

Τροπολογία 14
Άρθρο 4 στοιχείο (δ)

(δ) η κύρια δραστηριότητά της είναι είτε **μόνον οι αεροπορικές μεταφορές** είτε **οι αεροπορικές μεταφορές** σε συνδυασμό με οποιαδήποτε άλλη εμπορική χρήση αεροσκαφών ή **η** επισκευή και συντήρηση αεροσκαφών·

(δ) η κύρια δραστηριότητά της είναι **η εκτέλεση αεροπορικών γραμμών** είτε **αποκλειστικά** είτε σε συνδυασμό με οποιαδήποτε άλλη εμπορική χρήση αεροσκαφών ή επισκευή και συντήρηση αεροσκαφών·

Αιτιολόγηση

Πρέπει να χρησιμοποιηθεί ο όρος που ορίζεται στο άρθρο 2.

Τροπολογία 15
Άρθρο 4, στοιχείο (η α) (νέο)

(ηα) παρέχει αποδείξεις ότι διαθέτει επαρκή ασφαλιστική κάλυψη για την επιστροφή των χρημάτων που καταβλήθηκαν και για την κάλυψη των εξόδων του επαναπατρισμού επιβατών σε περίπτωση που αδυνατεί να εκτελέσει πτήσεις για τις οποίες έχουν γίνει κρατήσεις, λόγω αφερεγγυότητας ή ανάκλησης της άδειας λειτουργίας της·

Αιτιολόγηση

Πρέπει να εξασφαλισθεί ότι οι επιβάτες δεν θα υποστούν οποιαδήποτε περαιτέρω οικονομική ζημία σε περίπτωση αφερεγγυότητας της αεροπορικής εταιρείας.

Τροπολογία 16
Άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο(β α) (νέο)

(βα) το καθαρό κεφάλαιό της ανέρχεται τουλάχιστον σε 100.000 ευρώ.

Αιτιολόγηση

Το ύψος του καθαρού κεφαλαίου αποτελεί σημαντικό δείκτη της οικονομικής κατάστασης των εταιριών. Επομένως, κάθε αερομεταφορέας πρέπει να ικανοποιεί ένα σχετικό ελάχιστο κριτήριο.

Τροπολογία 17
Άρθρο 5, παράγραφος 2

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, κάθε αιτών υποβάλλει επιχειρηματικό σχέδιο για τα πρώτα τρία έτη λειτουργίας τουλάχιστον. Το επιχειρηματικό σχέδιο περιγράφει επίσης λεπτομερώς τις οικονομικές διασυνδέσεις μεταξύ του αιτούντος και οποιωνδήποτε άλλων εμπορικών δραστηριοτήτων που αναπτύσσει, είτε άμεσα είτε μέσω συγγενών επιχειρήσεων. Ο αιτών παρέχει επίσης όλες τις σχετικές πληροφορίες ιδίως τα δεδομένα που αναφέρονται στο σημείο 1 του παραρτήματος Ι .

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, κάθε αιτών υποβάλλει επιχειρηματικό σχέδιο για τα πρώτα τρία έτη λειτουργίας τουλάχιστον. Το επιχειρηματικό σχέδιο περιγράφει επίσης λεπτομερώς τις οικονομικές διασυνδέσεις μεταξύ του αιτούντος και οποιωνδήποτε άλλων εμπορικών δραστηριοτήτων που αναπτύσσει, είτε άμεσα είτε μέσω συγγενών επιχειρήσεων. Ο αιτών παρέχει επίσης όλες τις σχετικές πληροφορίες ιδίως τα δεδομένα που αναφέρονται στο σημείο 1 του παραρτήματος Ι. **Κάθε αιτών θεσπίζει διατάξεις για την αποφυγή ή το μετριασμό των αρνητικών κοινωνικών συνεπειών της χρεοκοπίας.**

Αιτιολόγηση

Η πρόταση της Επιτροπής δεν προβλέπει τίποτα σχετικά με τις αρνητικές κοινωνικές συνέπειες της χρεοκοπίας εταιρειών.

Τροπολογία 18
Άρθρο 5, παράγραφος 3, εδάφιο 1

Οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 δεν εφαρμόζονται σε αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται γραμμές αποκλειστικά με αεροσκάφη μέγιστο βάρος κατά την απογείωση των 10 τόνων ή/και με λιγότερες των 20 θέσεις. Οι αερομεταφορείς αυτοί πρέπει ανά πάσα στιγμή να είναι σε θέση να αποδείξουν ότι έχουν ίδιο κεφάλαιο τουλάχιστον 100.000 € ή να προσκομίσουν, όταν ζητηθεί από τις αρχές αδειοδότησης, πληροφορίες σχετικές με τους σκοπούς του άρθρου 9 παράγραφος 2.

Οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 δεν εφαρμόζονται σε αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται γραμμές αποκλειστικά με αεροσκάφη μέγιστο βάρος κατά την απογείωση των 10 τόνων ή/και με λιγότερες των 20 θέσεις. Οι αερομεταφορείς αυτοί πρέπει ανά πάσα στιγμή να είναι σε θέση να αποδείξουν ότι έχουν ίδιο κεφάλαιο τουλάχιστον 100.000 € ή να προσκομίσουν, όταν ζητηθεί από τις **αρμόδιες** αρχές αδειοδότησης, πληροφορίες σχετικές με τους σκοπούς του άρθρου 9 παράγραφος 2.

Αιτιολόγηση

Η διατύπωση πρέπει να εναρμονιστεί με τους ορισμούς.

Τροπολογία 19 Άρθρο 6, παράγραφος 2

2. Κάθε τροποποίηση στο πιστοποιητικό κοινοτικού αερομεταφορέα εμφανίζεται στην άδεια εκμετάλλευσης.

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

Αιτιολόγηση

Το πιστοποιητικό αερομεταφορέα είναι έγγραφο το οποίο τροποποιείται συχνά, αντικατοπτρίζοντας μεταβολές στο στόλο ενός αερομεταφορέα. Δεν υπάρχει ανάγκη να προσαρμόζεται η άδεια εκμετάλλευσης ύστερα από οποιαδήποτε μεταβολή του πιστοποιητικού.

Τροπολογία 20 Άρθρο 6, παράγραφος 2α (νέα)

2α. Όταν το πιστοποιητικό αερομεταφορέα χορηγείται από εθνική αρχή, οι αρμόδιες αρχές του εν λόγω κράτους μέλους είναι υπεύθυνες για τη χορήγηση, την άρνηση, την ανάκληση ή την αναστολή του πιστοποιητικού και της άδειας εκμετάλλευσης κοινοτικού αερομεταφορέα.

Αιτιολόγηση

Πρέπει να διευκρινιστεί η ευθύνη για τη χορήγηση και την εκμετάλλευση πιστοποιητικών αερομεταφορέα και αδειών εκμετάλλευσης.

Τροπολογία 21 Άρθρο 8, παράγραφος 2, εδάφιο 1

Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης παρακολουθεί στενά τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου. Εξετάζει ούτως ή άλλως τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις αυτές δύο έτη μετά τη χορήγηση νέας άδειας εκμετάλλευσης, όταν υπάρχουν υπόνοιες για τυχόν

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:**

πρόβλημα ή μετά από αίτηση της Επιτροπής.

(α) δύο έτη μετά τη χορήγηση νέας άδειας εκμετάλλευσης, ή

(β) όταν υπάρχουν υπόνοιες για τυχόν πρόβλημα, ή

(γ) μετά από αίτηση της Επιτροπής.

Αιτιολόγηση

Πρέπει να διευκρινιστεί ότι η συμμόρφωση εξετάζεται σε οποιαδήποτε από τις τρεις προαναφερθείσες περιπτώσεις.

Τροπολογία 22

Άρθρο 8, παράγραφος 3, στοιχείο (β)

(β) έχει παύσει τη λειτουργία του επί **τρεις** και πλέον μήνες.

(β) έχει παύσει τη λειτουργία του επί **έξι** και πλέον μήνες.

Αιτιολόγηση

Η προθεσμία των έξι μηνών παύσης της λειτουργίας έχει καταζωθεί στην πράξη και επομένως πρέπει να διατηρηθεί.

Τροπολογία 23

Άρθρο 8, παράγραφος 5, στοιχείο (α)

(α) εκ των προτέρων τα σχέδιά του για ουσιαστική μεταβολή της κλίμακας των δραστηριοτήτων του·

(α) εκ των προτέρων τα σχέδιά του για **την έναρξη λειτουργίας τακτικής ή έκτακτης γραμμής προς νέα ήπειρο ή περιοχή, αλλαγές του τύπου ή του αριθμού των χρησιμοποιούμενων αεροσκαφών ή** για ουσιαστική μεταβολή της κλίμακας των δραστηριοτήτων του·

Αιτιολόγηση

Η τρέχουσα μορφή του κανονισμού 2407/92 προσδιορίζει σαφέστερα τις περιπτώσεις κατά τις οποίες γίνεται κοινοποίηση στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης. Επομένως το κείμενό του πρέπει να διατηρηθεί.

Τροπολογία 24

Άρθρο 8, παράγραφος 8, εδάφιο 1

Οι διατάξεις των παραγράφων 4, 5 και 6 δεν εφαρμόζονται σε αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται αποκλειστικά γραμμές με αεροσκάφη κάτω των 10 τόνων MTOW (Μέγιστο βάρος κατά την απογείωση) ή/και κάτω των 20 θέσεων. Οι αερομεταφορείς αυτοί πρέπει ανά πάσα στιγμήν να είναι σε θέση να αποδείξουν ότι έχουν ίδιο κεφάλαιο τουλάχιστον 100.000 € ή να προσκομίσουν, όταν ζητηθεί από τις αρχές αδειοδότησης, πληροφορίες σχετικές με τους σκοπούς του άρθρου 9 παράγραφος 2.

Οι διατάξεις των παραγράφων 4, 5 και 6 δεν εφαρμόζονται σε αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται αποκλειστικά γραμμές με αεροσκάφη κάτω των 10 τόνων MTOW (Μέγιστο βάρος κατά την απογείωση) ή/και κάτω των 20 θέσεων. Οι αερομεταφορείς αυτοί πρέπει ανά πάσα στιγμήν να είναι σε θέση να αποδείξουν ότι έχουν ίδιο κεφάλαιο τουλάχιστον 100.000 € ή να προσκομίσουν, όταν ζητηθεί από τις **αρμόδιες** αρχές αδειοδότησης, πληροφορίες σχετικές με τους σκοπούς του άρθρου 9 παράγραφος 2.

Αιτιολόγηση

Η διατύπωση πρέπει να εναρμονιστεί με τους ορισμούς.

Τροπολογία 25

Άρθρο 9, παράγραφος 1, εδάφιο 1

1. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης αναστέλλει ή ανακαλεί την άδεια εκμετάλλευσης εάν **εκτιμήσει** ότι ο αερομεταφορέας δεν μπορεί πλέον να αντιμετωπίσει τις υφιστάμενες και δυνητικές υποχρεώσεις του κοινοτικού αερομεταφορέα για περίοδο 12 μηνών.

1. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης αναστέλλει ή ανακαλεί την άδεια εκμετάλλευσης εάν **υπάρχουν βάσιμες υπόνοιες** ότι ο αερομεταφορέας δεν μπορεί πλέον να αντιμετωπίσει τις υφιστάμενες και δυνητικές υποχρεώσεις του κοινοτικού αερομεταφορέα για περίοδο 12 μηνών.

Αιτιολόγηση

Το κριτήριο της "εκτίμησης" μιας αρχής είναι νομικά αστήρικτο. Χρειάζονται πολύ πιο αντικειμενικά και σφαιρικά στοιχεία, όπως είναι το γενικώς αποδεκτό κριτήριο της "βάσιμης υπόνοιας".

Τροπολογία 26

Άρθρο 9, παράγραφος 1, εδάφιο 2

Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί να χορηγήσει προσωρινή άδεια, διάρκειας ισχύος έως 12 μηνών, μέχρις ότου αναδιοργανωθεί οικονομικά ο κοινοτικός αερομεταφορέας με την προϋπόθεση ότι αυτή η προσωρινή άδεια περιλαμβάνει τις τυχόν αλλαγές στο πιστοποιητικό του αερομεταφορέα και ότι υπάρχει ρεαλιστική

Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί να χορηγήσει προσωρινή άδεια, διάρκειας ισχύος έως 12 μηνών, μέχρις ότου αναδιοργανωθεί οικονομικά ο κοινοτικός αερομεταφορέας με την προϋπόθεση ότι **δεν διακυβεύεται η ασφάλεια, ότι** αυτή η προσωρινή άδεια περιλαμβάνει τις τυχόν αλλαγές στο πιστοποιητικό του

προοπτική ικανοποιητικής χρηματοοικονομικής ανασυγκρότησης μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα.

αερομεταφορέα και ότι υπάρχει ρεαλιστική προοπτική ικανοποιητικής χρηματοοικονομικής ανασυγκρότησης μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα.

Αιτιολόγηση

Η συμμόρφωση με τους κανονισμούς ασφαλείας πρέπει να είναι μια από τις ρητές προϋποθέσεις που θα απαιτούνται για τη χορήγηση της προσωρινής άδειας.

Τροπολογία 27 Άρθρο 9, παράγραφος 2, εδάφιο 1

Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης, όποτε υφίστανται σαφείς ενδείξεις ότι υπάρχουν οικονομικά προβλήματα ή ότι έχουν κινηθεί διαδικασίες κήρυξης αφερεγγυότητας ή παρόμοιες διαδικασίες εναντίον αερομεταφορέα στον οποίο έχει χορηγήσει άδεια, πραγματοποιεί αμελλητί διεξοδική εκτίμηση της οικονομικής του κατάστασης και με βάση τα πορίσματα επανεξετάζει το καθεστώς της άδειας εκμετάλλευσης σύμφωνα με το παρόν άρθρο μέσα σε προθεσμία τριών μηνών.

Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης, όποτε υφίστανται σαφείς ενδείξεις ότι υπάρχουν οικονομικά προβλήματα ή ότι έχουν κινηθεί διαδικασίες κήρυξης αφερεγγυότητας ή παρόμοιες διαδικασίες εναντίον **κοινοτικού** αερομεταφορέα στον οποίο έχει χορηγήσει άδεια, πραγματοποιεί αμελλητί διεξοδική εκτίμηση της οικονομικής του κατάστασης και με βάση τα πορίσματα επανεξετάζει το καθεστώς της άδειας εκμετάλλευσης σύμφωνα με το παρόν άρθρο μέσα σε προθεσμία τριών μηνών.

Αιτιολόγηση

Διευκρίνιση.

Τροπολογία 28 Άρθρο 9, παράγραφος 3, εδάφιο 3

Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης ενημερώνει την Επιτροπή ότι ο αερομεταφορέας δεν διαβίβασε τους ελεγμένους λογαριασμούς του εντός της εξάμηνης προθεσμίας και για τα συνεπακόλουθα μέτρα που λαμβάνει.

Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης ενημερώνει την Επιτροπή ότι ο **κοινοτικός** αερομεταφορέας δεν διαβίβασε τους ελεγμένους λογαριασμούς του εντός της εξάμηνης προθεσμίας και για τα συνεπακόλουθα μέτρα που λαμβάνει.

Αιτιολόγηση

Διευκρίνιση.

Τροπολογία 29
Άρθρο 12, παράγραφος 1

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 13 παράγραφος 2, αεροσκάφη που χρησιμοποιεί κοινοτικός αερομεταφορέας θα νηολογούνται στο εθνικό νηολόγιο του κράτους μέλους που χορηγεί την άδεια εκμετάλλευσης είτε εντός της Κοινότητας.

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 13 παράγραφος 2, αεροσκάφη που χρησιμοποιεί κοινοτικός αερομεταφορέας θα νηολογούνται εντός της Κοινότητας. **Το κράτος μέλος του οποίου η αρμόδια αρχή αδειοδότησης είναι υπεύθυνη για τη χορήγηση της άδειας εκμετάλλευσης του κοινοτικού αερομεταφορέα μπορεί να απαιτήσει τη νηολόγηση των εν λόγω αεροσκαφών στο εθνικό του νηολόγιο.**

Αιτιολόγηση

Η πρόταση της Επιτροπής μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα ασφαλείας. Θα μπορούσε να κατακερματίσει την εποπτεία της ασφάλειας και να καταστήσει δυσδιάκριτες τις γραμμές ανάληψης ευθύνης. Είναι σημαντικό τα κράτη μέλη να εξακολουθήσουν να έχουν τη δυνατότητα να απαιτούν από τους αδειοδοτημένους αερομεταφορείς να τοποθετούν τα αεροσκάφη τους στο εθνικό τους νηολόγιο.

Τροπολογία 30
Άρθρο 13, παράγραφος 1, εδάφιο 1

Ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να έχει στην κυριότητά του αεροσκάφη προκειμένου να λάβει ή να διατηρήσει την άδεια εκμετάλλευσης . **διαγράφεται**

Αιτιολόγηση

Δεδομένου ότι πρόκειται για προϋπόθεση χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης, πρέπει να μεταφερθεί στο άρθρο 4.

Τροπολογία 31
Άρθρο 13, παράγραφος 2, εδάφιο 1

2. Σε περίπτωση βραχυπρόθεσμων μισθώσεων προς ικανοποίηση προσωρινών αναγκών κοινοτικού αερομεταφορέα ή σε εξαιρετικές περιπτώσεις, η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί να χορηγήσει απαλλαγή από την απαίτηση νηολόγησης που προβλέπεται στο άρθρο 12

2. Σε περίπτωση συμφωνιών βραχυπρόθεσμης πλήρους μίσθωσης προς ικανοποίηση προσωρινών αναγκών κοινοτικού αερομεταφορέα ή σε εξαιρετικές περιπτώσεις, η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί να χορηγήσει απαλλαγή από την απαίτηση νηολόγησης

παράγραφος 1. *Ούτως ή άλλως, δεν χορηγείται σε κανέναν κοινοτικό αερομεταφορέα απαλλαγή διάρκειας άνω των έξι μηνών για να ικανοποιήσει προσωρινές ανάγκες ή για λόγους εξαιρετικών περιστάσεων, μολονότι η απαλλαγή επιτρέπεται να ανανεωθεί μόνον μια φορά για έξι μήνες σε δεύτερη μη διαδοχική αεροναυτική περίοδο.*

που προβλέπεται στο άρθρο 12 παράγραφος 1 υπό τον όρο ότι:

(α) ο κοινοτικός αερομεταφορέας μπορεί να δικαιολογήσει παρόμοια μίσθωση με βάση εξαιρετική ανάγκη, περίπτωση κατά την οποία δύναται να χορηγηθεί απαλλαγή για περίοδο έως επτά μηνών η οποία είναι δυνατόν, σε εξαιρετικές περιστάσεις, να ανανεωθεί μόνον μια φορά για δεύτερη μη διαδοχική αεροναυτική περίοδο έως επτά μηνών· ή
(β) ο κοινοτικός αερομεταφορέας αποδεικνύει ότι η μίσθωση είναι απαραίτητη για την ικανοποίηση εποχιακών αναγκών δυναμικότητας, οι οποίες δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν εύλογα με τη μίσθωση αεροσκάφους που έχει νηολογηθεί σύμφωνα με το άρθρο 12(1), περίπτωση κατά την οποία η απαλλαγή μπορεί να χορηγηθεί για περίοδο έως επτά μηνών με δυνατότητα ανανέωσης· ή
(γ) ο κοινοτικός αερομεταφορέας αποδεικνύει ότι η μίσθωση είναι απαραίτητη για την υπέρβαση απρόοπτων επιχειρησιακών δυσκολιών, όπως είναι τα τεχνικά προβλήματα, και ότι δεν είναι εύλογο να μισθωθεί αεροσκάφος νηολογημένο σύμφωνα με το άρθρο 12(1), περίπτωση κατά την οποία η απαλλαγή έχει την περιορισμένη διάρκεια που είναι αυστηρά απαραίτητη για την υπέρβαση των δυσχερειών.

Τροπολογία 32

Άρθρο 13, παράγραφος 2, εδάφιο 2

Σε περίπτωση μίσθωσης αεροσκάφους με πλήρωμα (πλήρης μίσθωση), η εν λόγω απαλλαγή προϋποθέτει την ύπαρξη ισχύουσας σύμβασης, η οποία προβλέπει αμοιβαιότητα όσον αφορά την πλήρη μίσθωση μεταξύ του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους ή της Κοινότητας και της τρίτης χώρας νηολόγησης του μισθωμένου αεροσκάφους.

Η εν λόγω απαλλαγή προϋποθέτει την ύπαρξη ισχύουσας σύμβασης, η οποία προβλέπει αμοιβαιότητα όσον αφορά την πλήρη μίσθωση μεταξύ του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους ή της Κοινότητας και της τρίτης χώρας νηολόγησης του μισθωμένου αεροσκάφους.

Αιτιολόγηση

Οι ανησυχίες της Επιτροπής σχετικά με τα κοινωνικά πρότυπα και τις προδιαγραφές ασφαλείας αφορούν μόνο τον τομέα της πλήρους μίσθωσης αεροσκαφών.

Τροπολογία 33 Άρθρο 13, παράγραφος 4

4. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης δεν εγκρίνει συμφωνίες μίσθωσης αεροσκάφους με πλήρωμα σε αερομεταφορέα στον οποίο έχει χορηγήσει άδεια εκμετάλλευσης, εκτός εάν η εν λόγω αρχή έχει διαπιστώσει και έχει δηλώσει γραπτώς στον εν λόγω αερομεταφορέα ότι πληρούνται προδιαγραφές ασφαλείας ισοδύναμες με τις επιβαλλόμενες από τη σχετική κοινοτική νομοθεσία.

4. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης δεν εγκρίνει συμφωνίες μίσθωσης αεροσκάφους με **ή χωρίς** πλήρωμα σε αερομεταφορέα στον οποίο έχει χορηγήσει άδεια εκμετάλλευσης, εκτός εάν η εν λόγω αρχή έχει διαπιστώσει και έχει δηλώσει γραπτώς στον εν λόγω αερομεταφορέα ότι πληρούνται **όλες οι** προδιαγραφές ασφαλείας **οι** ισοδύναμες με τις επιβαλλόμενες από τη σχετική κοινοτική νομοθεσία.

Αιτιολόγηση

Οι προδιαγραφές ασφαλείας δεν είναι σημαντικές μόνο στην περίπτωση της μίσθωσης αεροσκάφους με πλήρωμα αλλά και στη μίσθωση μόνο του αεροσκάφους.

Τροπολογία 34 Άρθρο 14 α (νέο)

Άρθρο 14α Δικαίωμα προσφυγής

Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης και η Επιτροπή εξασφαλίζουν ότι, όταν λαμβάνεται απόφαση για την αναστολή ή την ανάκληση άδειας εκμετάλλευσης κοινοτικού αερομεταφορέα, παρέχεται στον εν λόγω κοινοτικό αερομεταφορέα η ευκαιρία να εκφράσει την άποψή του, λαμβάνοντας υπόψη σε ορισμένες περιπτώσεις την ανάγκη για διαδικασία επείγοντος.

Αιτιολόγηση

Οι αεροπορικές εταιρείες που κρίνονται οικονομικά μη υγιείς πρέπει να έχουν το δικαίωμα να

εκφράσουν την άποψή τους πριν υποστούν ανεπανόρθωτη ζημιά στις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες.

Τροπολογία 35
Άρθρο 14β (νέο)

Άρθρο 14β
Κοινωνική νομοθεσία

Όσον αφορά τους εργαζόμενους κοινοτικού αερομεταφορέα που εκτελεί αεροπορικές γραμμές από επιχειρησιακή βάση εκτός της επικράτειας του κράτους μέλους στο οποίο ο εν λόγω κοινοτικός αερομεταφορέας έχει τον κύριο τόπο δραστηριότητάς του, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την ορθή εφαρμογή της κοινοτικής και εθνικής κοινωνικής νομοθεσίας.

Αιτιολόγηση

Η εκμετάλλευση βάσεων εκτός της χώρας προέλευσης έχει δημιουργήσει προβλήματα σε σχέση με τον καθορισμό της νομοθεσίας που πρέπει να εφαρμοστεί στα πληρώματα σε σχέση με την απασχόλησή τους. Προκειμένου να λυθεί το πρόβλημα αυτό, πρέπει να εισαχθεί μια σαφής σχετική διάταξη.

Τροπολογία 36
Άρθρο 15, παράγραφος 5

5. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων διμερών συμφωνιών μεταξύ κρατών μελών, και με την επιφύλαξη των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού που εφαρμόζονται στις επιχειρήσεις, το(α) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) επιτρέπει(ουν) σε κοινοτικούς αερομεταφορείς να συνδυάζουν αεροπορικές μεταφορές και να συνάπτουν συμφωνίες για πτήσεις με κοινό κωδικό για αεροπορικές γραμμές προς και από οποιοδήποτε αερολιμένα στην επικράτειά του(τους) ή μέσω αυτού προς ή από οποιοδήποτε σημείο σε τρίτες χώρες.

5. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων διμερών συμφωνιών μεταξύ κρατών μελών, και με την επιφύλαξη των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού που εφαρμόζονται στις επιχειρήσεις **και των διατάξεων διμερών συμφωνιών μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών**, το(α) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) επιτρέπει(ουν) σε κοινοτικούς αερομεταφορείς να συνδυάζουν αεροπορικές μεταφορές και να συνάπτουν συμφωνίες για πτήσεις με κοινό κωδικό **με οποιοδήποτε αερομεταφορέα** για αεροπορικές γραμμές προς και από οποιοδήποτε αερολιμένα στην επικράτειά του(τους) ή μέσω αυτού προς ή από οποιοδήποτε σημείο σε τρίτες χώρες.

Αιτιολόγηση

Η παρούσα τροπολογία έχει στόχο να προσδιορίσει ότι η ελευθέρωση θα εφαρμοσθεί αποκλειστικά εντός της ΕΕ και σε κοινοτικούς αερομεταφορείς χωρίς να τροποποιεί τις υφιστάμενες διμερείς συμφωνίες με τρίτες χώρες. Οι αερομεταφορείς τρίτων χωρών θα εγκρίνονται μόνο εάν έχουν τα υποκείμενα δικαιώματα στις συμφωνίες αεροπορικών γραμμών προκειμένου να γίνεται σεβαστή η αρχή της αμοιβαιότητας.

Τροπολογία 37

Άρθρο 16, παράγραφος 1, εδάφιο 1

Ένα κράτος μέλος κατόπιν διαβουλεύσεων με άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και αφού ενημερώσει την Επιτροπή και τους αερομεταφορείς που εκτελούν το δρομολόγιο αυτό, μπορεί να επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών σε τακτικές αεροπορικές γραμμές προς **περιφερειακό** αερολιμένα που βρίσκεται στο έδαφός του, εφόσον οι γραμμές αυτές θεωρούνται δρομολόγια ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας **όπου βρίσκεται** ο αερολιμένας. Η υποχρέωση αυτή επιβάλλεται μόνον στο μέτρο που απαιτείται προκειμένου να εξασφαλίζεται, στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, ελάχιστη εξυπηρέτηση τακτικών αεροπορικών γραμμών που πληρούν καθορισμένα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας, τιμών ή ελάχιστης μεταφορικής ικανότητας, τα οποία ο αερομεταφορέας δεν επρόκειτο άλλως να πληροί εάν ελάμβανε αποκλειστικά υπόψη το εμπορικό συμφέρον του.

Ένα κράτος μέλος κατόπιν διαβουλεύσεων με άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και αφού ενημερώσει την Επιτροπή, **τους εμπλεκόμενους αερολιμένες** και τους αερομεταφορείς που εκτελούν το δρομολόγιο αυτό, μπορεί να επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών σε τακτικές αεροπορικές γραμμές προς αερολιμένα που βρίσκεται στο έδαφός του, εφόσον οι γραμμές αυτές θεωρούνται δρομολόγια ζωτικής σημασίας για την οικονομική **και την κοινωνική** ανάπτυξη της περιφέρειας **την οποία εξυπηρετεί** ο αερολιμένας. Η υποχρέωση αυτή επιβάλλεται μόνον στο μέτρο που απαιτείται προκειμένου να εξασφαλίζεται, στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, ελάχιστη εξυπηρέτηση τακτικών αεροπορικών γραμμών που πληρούν καθορισμένα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας, τιμών ή ελάχιστης μεταφορικής ικανότητας, τα οποία ο αερομεταφορέας δεν επρόκειτο άλλως να πληροί εάν ελάμβανε αποκλειστικά υπόψη το εμπορικό συμφέρον του.

Αιτιολόγηση

Δεδομένου ότι ο διακηρυγμένος στόχος μιας υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας είναι να παρέχει υπηρεσίες σε μια γραμμή που "θεωρείται ζωτική για την οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας", οποιοσδήποτε αερολιμένας εξυπηρετεί μια περιφέρεια με ανάγκη οικονομικής ανάπτυξης πρέπει να θεωρείται κατάλληλος για γραμμή υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας. Οποιοσδήποτε ορισμός "περιφερειακού αερολιμένα" για λόγους υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας αναπόφευκτα θα περιλαμβάνει κάποιους αερολιμένες σε οικονομικά βιώσιμες περιφέρειες και θα αποκλείει κάποιους αερολιμένες σε περιφέρειες που έχουν ανάγκη από οικονομική ή κοινωνική στήριξη. Κατά συνέπεια, ο όρος "περιφερειακός αερολιμένας" πρέπει να αποφεύγεται. Επιπλέον, η

συμπερίληψη αερολιμένων που εξυπηρετούν περιοχές με κοινωνικές ανάγκες είναι πολύ σημαντικό θέμα.

Όχι μόνο οι αεροπορικές εταιρείες, αλλά και οι αερολιμένες επηρεάζονται από την καθιέρωση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και κατά συνέπεια έχουν το ίδιο δικαίωμα σε διαβούλευση.

Τροπολογία 38
Άρθρο 16, παράγραφος 6, εδάφιο 1

6. Όταν ένα κράτος μέλος επιθυμεί να επιβάλει υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας, κοινοποιεί το πλήρες κείμενο της σχετικής υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας στην Επιτροπή, στο άλλο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος και της αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται τη συγκεκριμένη γραμμή.

6. Όταν ένα κράτος μέλος επιθυμεί να επιβάλει υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας, κοινοποιεί το πλήρες κείμενο της σχετικής υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας στην Επιτροπή, στο άλλο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, **τους εμπλεκόμενους αερολιμένες και τους αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται τη συγκεκριμένη γραμμή.**

Αιτιολόγηση

Όχι μόνο οι αεροπορικές εταιρείες, αλλά και οι αερολιμένες επηρεάζονται από την καθιέρωση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και κατά συνέπεια έχουν το ίδιο δικαίωμα σε διαβούλευση.

Τροπολογία 39
Άρθρο 19, παράγραφος 2, εδάφιο 1

2. Κάθε κράτος μέλος, αφού συμβουλευθεί τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς, μπορεί να ρυθμίζει, αδιακρίτως μεταξύ των προορισμών εντός της Κοινότητας και αδιακρίτως εθνικότητας ή ταυτότητας του αερομεταφορέα, την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ αερολιμένων που πληρούν τις εξής προϋποθέσεις:

2. Κάθε κράτος μέλος, αφού συμβουλευθεί τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς **και αερολιμένες**, μπορεί να ρυθμίζει, αδιακρίτως μεταξύ των προορισμών εντός της Κοινότητας και αδιακρίτως εθνικότητας ή ταυτότητας του αερομεταφορέα, την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ αερολιμένων που πληρούν τις εξής προϋποθέσεις:

Αιτιολόγηση

Όχι μόνο οι αεροπορικές εταιρείες, αλλά και οι αερολιμένες επηρεάζονται από την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας και κατά συνέπεια έχουν το ίδιο δικαίωμα σε διαβούλευση.

Τροπολογία 40
Άρθρο 19, παράγραφος 2, στοιχείο (α)

(α) εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή **το ίδιο** αστικό συγκρότημα.

(α) εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή **εξυπηρετούν ένα** αστικό συγκρότημα **στο**

οποίο βρίσκονται όλα τους·

Αιτιολόγηση

Για διευκρίνιση. Εναλλακτικά, θα μπορούσε να ορίζεται ένας χρόνος μετάβασης με δημόσια μέσα μεταφοράς.

Τροπολογία 41

Άρθρο 19, παράγραφος 2, στοιχείο (β)

(β) εξυπηρετούνται από κατάλληλη υποδομή μεταφορών· και

(β) εξυπηρετούνται από κατάλληλη υποδομή μεταφορών, **κατά τρόπον ώστε να είναι δυνατή η άφιξη στον αερολιμένα, με δημόσια μέσα μεταφοράς, εντός μιας ώρας·** και

Αιτιολόγηση

Το κείμενο της Επιτροπής χρειάζεται συγκεκριμενοποίηση και αποσαφήνιση, έτσι ώστε να αποφευχθεί η υπερβολική επέκταση της κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας.

Τροπολογία 42

Άρθρο 19, παράγραφος 2, στοιχείο (γ)

(γ) συνδέονται με την πόλη ή το αστικό συγκρότημα που εξυπηρετούν με συχνά, αξιόπιστα και αποτελεσματικά δρομολόγια συγκοινωνιών.

(γ) συνδέονται **μεταξύ τους και** με την πόλη ή το αστικό συγκρότημα που εξυπηρετούν με συχνά, αξιόπιστα και αποτελεσματικά δρομολόγια συγκοινωνιών.

Αιτιολόγηση

Για διευκρίνιση. Εναλλακτικά, θα μπορούσε να ορίζεται ένας χρόνος μετάβασης με δημόσια μέσα μεταφοράς.

Τροπολογία 43

Άρθρο 21, εισαγωγικό μέρος

Με την επιφύλαξη **του άρθρου 23**, το παρόν κεφάλαιο δεν εφαρμόζεται:

Με την επιφύλαξη **των άρθρων 23 και 24**, το παρόν κεφάλαιο δεν εφαρμόζεται:

Αιτιολόγηση

Οι αερομεταφορείς τρίτων χωρών και οι γραμμές υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας πρέπει επίσης να υπόκεινται στις διατάξεις για διαφάνεια τιμών.

Άρθρο 23

διαγράφεται

Ηγετική θέση σε θέματα τιμών

Με την επιφύλαξη των συμφωνιών που έχει συνάψει η Κοινότητα με τρίτη χώρα, για τις αεροπορικές γραμμές μεταξύ κοινοτικών αερολιμένων, μόνον οι κοινοτικοί αερομεταφορείς έχουν το δικαίωμα να εισάγουν νέα προϊόντα ή χαμηλότερους αεροπορικούς ναύλους από τους ήδη υπάρχοντες για ταυτόσημα προϊόντα.

Αιτιολόγηση

Η απαίτηση για ηγετική θέση σε θέματα τιμών είναι παρωχημένη. Δεν υπάρχει πλέον ανάγκη να διατηρηθεί.

-1. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται σε πτήσεις που ξεκινούν από αερολιμένα που βρίσκεται στην επικράτεια κράτους μέλους και σε πτήσεις που εκτελούνται από κοινοτικό αερομεταφορέα και ξεκινούν από αεροδρόμιο τρίτης χώρας προς αεροδρόμιο που βρίσκεται στην επικράτεια κράτους μέλους εκτός εάν οι αερομεταφορείς υπόκεινται στις ίδιες υποχρεώσεις στην εν λόγω τρίτη χώρα.

Αιτιολόγηση

Στόχος των διατάξεων για την πληροφόρηση και την αποφυγή διακρίσεων κατά την τιμολόγηση είναι η προστασία των επιβατών. Η επέκταση του πεδίου των εν λόγω διατάξεων θα εξασφαλίσει αποτελεσματικότερη εφαρμογή.

1. Οι αερομεταφορείς που εκτελούν ενδοκοινοτικά δρομολόγια παρέχουν στο

1. Οι αερομεταφορείς που εκτελούν ενδοκοινοτικά δρομολόγια παρέχουν στο

ευρύ κοινό, αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρά τους και με τους σχετικούς όρους.

ευρύ κοινό, αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρά τους σύμφωνα με το άρθρο 2, παράγραφοι 19 και 20 και με τους σχετικούς όρους και σχετικά με όλους τους εφαρμόσιμους φόρους, δασμούς και τέλη που τους επιβάλλονται για λογαριασμό τρίτων.

Οι αεροπορικοί ναύλοι που δημοσιεύονται με οποιαδήποτε μορφή, συμπεριλαμβανομένου του Διαδικτύου, και που απευθύνονται άμεσα ή έμμεσα στο επιβατικό κοινό, περιλαμβάνουν όλους τους εφαρμόσιμους φόρους, τις αναπόφευκτες επιβαρύνσεις, τα υπερτιμήματα και τα γνωστά κατά τη στιγμή της δημοσίευσης τέλη. Οι αεροπορικοί ναύλοι δεν περιλαμβάνουν δαπάνες που δεν έχει πραγματικά υποστεί ο αερομεταφορέας.

Τα προαιρετικά υπερτιμήματα γνωστοποιούνται με τρόπο σαφή, διαφανή και απερίφραστο στην αρχή οποιασδήποτε διαδικασίας κράτησης θέσεων και η αποδοχή τους από τον επιβάτη πρέπει να γίνεται με ενεργητική συναίνεση. Υπονοούμενες συμφωνίες για την αποδοχή τέτοιων υπερτιμημάτων θεωρούνται άκυρες και μη γενόμενες.

Όλα τα στοιχεία κόστους που δεν αποτελούν τμήμα του αεροπορικού ναύλου και δεν επιβάλλονται από αερομεταφορείς που λειτουργούν εντός της Κοινότητας, πρέπει να παρουσιάζονται σφαιρικά από τον "πωλητή του εισιτηρίου" κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο δ) του κανονισμού 2111/2005.

Τροπολογία 47
Άρθρο 24, παράγραφος 2

2. Οι αερομεταφορείς **καθορίζουν** τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρά τους χωρίς διακρίσεις ως προς την

2. Οι αερομεταφορείς **επιτρέπουν την πρόσβαση** στους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρά τους χωρίς διακρίσεις ως

εθνικότητα ή τον τόπο διαμονής του επιβάτη ή ως προς τον τόπο εγκατάστασης του ταξιδιωτικού πράκτορα μέσα στην Κοινότητα.

προς την εθνικότητα ή τον τόπο διαμονής του επιβάτη ή ως προς τον τόπο εγκατάστασης του ταξιδιωτικού πράκτορα μέσα στην Κοινότητα.

Ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να επιβάλλει στους επιβάτες και τα ταξιδιωτικά γραφεία κανόνες που περιορίζουν στην πράξη την ελεύθερη και ισότιμη πρόσβασή τους στους αεροπορικούς ναύλους.

Αιτιολόγηση

Πρέπει να υπάρχει δυνατότητα για τμηματοποίηση των τιμών, αλλά και να εξασφαλίζεται η πρόσβαση χωρίς διακρίσεις στους αεροπορικούς ναύλους.

Η τροπολογία αιτιολογείται από το γεγονός ότι η διατύπωση ως έχει είναι ανεπαρκής δεδομένου ότι δεν καλύπτει όλες τις περιπτώσεις ενδεχομένων διακρίσεων σε συνάρτηση με τον τόπο διαμονής του επιβάτη.

Τροπολογία 48

Άρθρο 24, παράγραφος 2 α (νέα)

2α. Για την υλοποίηση των υποχρεώσεων που εκτίθενται στις παραγράφους 1 και 2, οι αεροπορικές εταιρείες παρουσιάζουν τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρά τους και τους σχετικούς όρους, καθώς και όλους τους εφαρμόσιμους φόρους, επιβαρύνσεις και τέλη που επιβάλλουν για λογαριασμό τρίτων, χρησιμοποιώντας τις ακόλουθες κατηγορίες:

- φόροι και άλλες κρατικές επιβαρύνσεις και τέλη

- επιβαρύνσεις ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας

- επιβαρύνσεις, δασμοί, τέλη και άλλα στοιχεία κόστους υπέρ των αεροπορικών εταιρειών

- τέλη, υπερτιμήματα, επιβαρύνσεις και άλλα στοιχεία κόστους υπέρ των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων

Αιτιολόγηση

Η τελική τιμή που καλείται να πληρώσει ο καταναλωτής δύναται να περιλαμβάνει στοιχεία κόστους που δεν μπορούν να ελεγχθούν ή να παρουσιασθούν από τον αερομεταφορέα (π.χ. επιβαρύνσεις του γραφείου που εκδίδει το εισιτήριο). Κατά συνέπεια η υποχρέωση των αεροπορικών εταιρειών να παρέχουν πληροφορίες πρέπει να περιορίζεται αποκλειστικά στα στοιχεία κόστους που επιβάλλουν οι ίδιες

Ο κανονισμός πρέπει επίσης να προσδιορίζει σαφώς τις κατηγορίες που πρέπει να περιλαμβάνει η αναλυτική παρουσίαση των διαφόρων στοιχείων κόστους.

Τροπολογία 49

Άρθρο 24, παράγραφος 2 β (νέα)

2β. Στους καταναλωτές πρέπει να παρέχεται πλήρης ανάλυση οποιωνδήποτε φόρων, τελών και επιβαρύνσεων προστίθενται στην τιμή του εισιτηρίου.

Αιτιολόγηση

Οι επιβάτες των αεροσκαφών πρέπει να αντιμετωπίζονται όπως κάθε άλλος καταναλωτής και έτσι έχουν το δικαίωμα σε σαφείς και πλήρεις πληροφορίες σχετικά με την τιμή που θα κληθούν τελικά να πληρώσουν. Ιδιαίτερα πρέπει να ληφθεί υπόψη η αγορά εισιτηρίων μέσω διαδικτύου διότι συχνά αποτελεί τον μοναδικό τρόπο αγοράς εισιτηρίων από αερομεταφορείς χαμηλού κόστους.

Τροπολογία 50

Άρθρο 24 α (νέα)

Άρθρο 24α

Διαφάνεια των χρεώσεων

Όταν το κόστος ασφαλείας του αερολιμένα ή επί του αεροσκάφους περιλαμβάνεται στην τιμή αεροπορικού εισιτηρίου, το κόστος αυτό παρουσιάζεται ξεχωριστά στο εισιτήριο ή δηλώνεται με κάποιον άλλο τρόπο στον επιβάτη. Οι φόροι και οι επιβαρύνσεις ασφαλείας, είτε επιβάλλονται από τα κράτη μέλη είτε από τους αερομεταφορείς ή άλλους φορείς, είναι διαφανείς και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την κάλυψη του κόστους ασφαλείας στον αερολιμένα ή επί του αεροσκάφους.

Αιτιολόγηση

Οι επιβαρύνσεις ασφαλείας αυξάνονται και ο καταναλωτής έχει δικαίωμα να γνωρίζει ποιο ύψος έχουν και για ποιο λόγο χρησιμοποιούνται.

Τροπολογία 51
Άρθρο 24 β (νέο)

Άρθρο 24β 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.

Αιτιολόγηση

Το κείμενο της Επιτροπής δεν προβλέπει κυρώσεις σε περίπτωση μη εφαρμογής των διατάξεων για την τιμολόγηση.

Τροπολογία 52
Άρθρο 26, παράγραφος 1

1. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται στην εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

1. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται στην εφαρμογή **και την παρακολούθηση** του παρόντος κανονισμού.

Αιτιολόγηση

Η συνεχής παρακολούθηση είναι απαραίτητη με συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων συμπεριλαμβανομένων των εκπροσώπων των εργαζομένων.

Τροπολογία 53
Παράρτημα II

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

διαγράφεται

**Ορισμός των περιφερειακών αερολιμένων
για τους σκοπούς του άρθρου 16**

**Περιφερειακοί αερολιμένες θεωρούνται
όλοι οι αερολιμένες που πληρούν ένα από**

τα εξής κριτήρια:

οι αερολιμένες των οποίων ο ετήσιος όγκος κίνησης δεν υπερβαίνει τις 900.000 κινήσεις επιβατών ετησίως·

οι αερολιμένες των οποίων ο ετήσιος όγκος κίνησης δεν υπερβαίνει τις 50.000 τόνους φορτίου ετησίως·

ο αερολιμένας βρίσκεται σε νήσο κράτους μέλους.

Αιτιολόγηση

Οποιοσδήποτε ορισμός του "περιφερειακού αερολιμένα" για τους σκοπούς των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας είναι αναπόφευκτο να περιλαμβάνει ορισμένα αεροδρόμια σε οικονομικά βιώσιμες περιφέρειες και να αποκλείει ορισμένα αεροδρόμια σε περιφέρειες που χρειάζονται οικονομική κοινωνική στήριξη. Οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας δικαιολογούνται μόνο για αεροδρόμια που εξυπηρετούν περιφέρειες με οικονομικές ή κοινωνικές ανάγκες. Κατά συνέπεια, ο ορισμός πρέπει να διαγραφεί.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. Ιστορικό

Η τρίτη δέσμη διατάξεων για την εσωτερική αεροπλοΐα – που απαρτιζόταν από τους κανονισμούς του Συμβουλίου αριθ. 2407/92, 2408/92 και 2409/92 – αποτέλεσε το τελικό στάδιο της ελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών. Τα μέτρα αυτά τέθηκαν σε σταδιακή εφαρμογή από τον Ιανουάριο του 1993, όταν τέθηκαν σε ισχύ οι κανονισμοί, έως τον Απρίλιο του 1997 όταν έγινε η απελευθέρωση των ενδομεταφορών στην Κοινότητα.

Ο Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 εκθέτει τις διατάξεις που έχουν εφαρμογή σε όλα τα κράτη μέλη για την έκδοση και ανάκληση αδειών σε και από αερομεταφορείς, καθιερώνοντας έτσι την έννοια του κοινοτικού αερομεταφορέα χωρίς διακρίσεις μέσα στην Κοινότητα. Εκθέτει επίσης τις συνθήκες υπό τις οποίες οι κοινοτικοί αερομεταφορείς μπορούν να μισθώνουν αεροσκάφη που έχουν νηολογηθεί εκτός Κοινότητας.

Ο Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 ορίζει τη βασική αρχή της ελεύθερης πρόσβασης των κοινοτικών αερομεταφορέων στις ενδοκοινοτικές αεροπορικές διαδρομές και εκθέτει κανόνες για ενδεχόμενες παρεκκλίσεις από την αρχή αυτή, ιδίως για υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και καταστάσεις που δημιουργούν σοβαρή συμφόρηση ή περιβαλλοντικά προβλήματα. Ο ίδιος κανονισμός περιέχει επίσης κριτήρια για τον ορισμό ενός "συστήματος αερολιμένων" και την κατανομή της κυκλοφορίας μεταξύ των επιμέρους αερολιμένων του ίδιου συστήματος.

Ο Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 ελευθερώνει τους αεροπορικούς ναύλους, ενώ ταυτόχρονα θεσπίζει διαδικασία που επιτρέπει στα κράτη μέλη και να αποφεύγουν τους υπερβολικά υψηλούς ναύλους που είναι επιζήμιοι για τους χρήστες και να σταματούν την καθοδική κλιμάκωση που θα μπορούσε να απειλήσει την οικονομική ισορροπία όλων των εταιρειών.

Σαν συνέπεια στην εισαγωγή της τρίτης δέσμης, παρατηρήθηκε σε όλη την Ευρώπη μια χωρίς προηγούμενο επέκταση των αεροπορικών μεταφορών, παλαιά μονοπώλια σαρώθηκαν, εισήχθησαν οι ενδοκοινοτικές μεταφορές ενώ έχει περάσει στο προσκήνιο ο ανταγωνισμός, ιδίως στους ναύλους, προς όφελος των καταναλωτών. Η ευρωπαϊκή αεροπλοΐα έχει περάσει από τη φάση της έντονα ρυθμιζόμενης αγοράς που βασιζόταν σε διμερείς συμφωνίες στη φάση της έντονα ανταγωνιστικής ενιαίας αγοράς.

Ωστόσο, ύστερα από αρκετά χρόνια εφαρμογής των μέτρων της τρίτης δέσμης, έχει καταστεί σαφές ότι ορισμένα μέτρα είναι παρωχημένα ενώ άλλα έχουν εφαρμοστεί εσφαλμένα ή χρειάζεται να διευκρινιστούν, να αναθεωρηθούν ή να διαγραφούν.

2. Περιεχόμενο της πρότασης

Η πρόταση έχει στόχο να ενοποιήσει και να τροποποιήσει τους τρεις υφιστάμενους προαναφερθέντες κανονισμούς. Η αναδιατύπωση της τρίτης δέσμης αποβλέπει στην απλούστευση της νομοθεσίας, στην αφαίρεση των παρωχημένων τμημάτων, ενώ ταυτόχρονα εισάγει σε ορισμένες περιπτώσεις πιο αυστηρές απαιτήσεις.

Το άρθρο 4 του κανονισμού εισάγει νέες πτυχές σχετικά με το ερώτημα του ποια αρχή αδειοδότησης εκδίδει την άδεια εκμετάλλευσης. Καθοριστικός δεν είναι πλέον ο κύριος τύπος δραστηριοτήτων του αερομεταφορέα αλλά η έδρα του και ο τύπος στον οποίο η αεροπορική εταιρεία εκτελεί σημαντικό μέρος των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων της και όπου εποπτεύεται το πιστοποιητικό αερομεταφορέα.

Το άρθρο 5 του κανονισμού εισάγει αυστηρότερες οικονομικές προϋποθέσεις για τη χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης ενώ το άρθρο 8 ενισχύει τις προϋποθέσεις για την ισχύ της εν λόγω άδειας. Επιπλέον, ο κανονισμός θεσπίζει το καθήκον της αρμόδιας αρχής αδειοδότησης να επανεξετάζει σε ορισμένες περιπτώσεις τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις.

Ο κανονισμός ορίζει επίσης ότι οποιαδήποτε τροποποίηση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα αντανακλάται στην άδεια εκμετάλλευσης (άρθρο 6).

Το άρθρο 9 της πρότασης θεσπίζει το καθήκον της αρμόδιας αρχής αδειοδότησης να αναστέλλει ή ανακαλεί την άδεια εκμετάλλευσης εάν κρίνει ότι ο αερομεταφορέας δεν μπορεί πλέον να ικανοποιήσει τις πραγματικές και δυναμικές υποχρεώσεις του για περίοδο 12 μηνών.

Το άρθρο 13 του κανονισμού καλύπτει τη μίσθωση. Ως νέα απαίτηση, ο κανονισμός περιορίζει τη διάρκεια οποιουδήποτε τύπου μίσθωσης (πλήρης μίσθωση και μίσθωση μόνο του αεροσκάφους) σε 6 μήνες. Οι αερομεταφορείς ενδέχεται να επιτρέπεται να μισθώνουν αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτες χώρες για δεύτερη μη συνεχόμενη περίοδο 6 μηνών. Σε περίπτωση της πλήρους μίσθωσης, θα είναι αναγκαία ακόμη και συμφωνία που προβλέπει αμοιβαιότητα.

Το άρθρο 14 της πρότασης θεσπίζει την αρμοδιότητα της Επιτροπής να εξετάζει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κανονισμού και να λαμβάνει απόφαση για αναστολή ή ανάκληση της άδειας, εφόσον είναι απαραίτητο.

Το άρθρο 15 του κανονισμού καλύπτει τις ενδοκοινοτικές αεροπορικές γραμμές και τις υπερπτήσεις. Αίρεται οποιοσδήποτε περιορισμός στην ελευθερία των κοινοτικών αερομεταφορέων να εκτελούν ενδοκοινοτικές αεροπορικές γραμμές, που απέρρευε από διμερείς συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών. Επιτρέπεται στους κοινοτικούς αερομεταφορείς να συνδυάζουν αεροπορικές γραμμές και να συνάπτουν συμφωνίες πτήσεων με κοινό κωδικό για αεροπορικές γραμμές προς, από και μέσω οποιουδήποτε αερολιμένα της επικράτειάς τους από ή προς οποιοδήποτε σημείο ή σημεία σε τρίτες χώρες.

Αντιθέτως, ο κανονισμός ορίζει ότι τα δικαιώματα ενδοκοινοτικών μεταφορών των αερομεταφορέων τρίτων χωρών υπόκεινται σε συμφωνία που συνάπτεται από την Κοινότητα με την τρίτη χώρα, με την επιφύλαξη ήδη υφιστάμενων διμερών συμφωνιών. Η διέλευση αερομεταφορέων τρίτων χωρών από την επικράτεια της Κοινότητας είναι δυνατή μόνο εάν η τρίτη χώρα είναι συμβαλλόμενο μέρος της Διεθνούς Συμφωνίας Περί Διέλευσης Αεροπορικών Γραμμών ή έχει συνάψει σχετική συμφωνία με την Κοινότητα, με την επιφύλαξη ήδη υφιστάμενων διμερών συμφωνιών.

Τα άρθρα 16, 17 και 18 καλύπτουν τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ). Ο

κανονισμός ορίζει ότι ΥΔΥ μπορούν να επιβάλλονται σε τακτικές αεροπορικές γραμμές προς περιφερειακό αερολιμένα και παρέχει σαφή ορισμό του περιφερειακού αερολιμένα. Η περίοδος εκχώρησης αυξάνεται από τρία χρόνια σε τέσσερα. Οι διατάξεις που διέπουν τις υποχρεώσεις ενημέρωσης και δημοσίευσης διευκρινίζονται και απλουστεύονται. Επίσης ο κανονισμός εισάγει μια έκτακτη διαδικασία προκειμένου να αντιμετωπίζονται οι αιφνίδιες διακοπές εξυπηρέτησης στις γραμμές με ΥΔΥ. Ένα νέο στοιχείο είναι ότι η Επιτροπή μπορεί να ζητεί από τα κράτη μέλη να παρέχουν αναλύσεις έτσι ώστε να αιτιολογούν την ανάγκη για ΥΔΥ.

Όσον αφορά την κατανομή των δικαιωμάτων μεταφορών, το άρθρο 19 της πρότασης εισάγει μια ενιαία διαδικασία αντί για την ισχύουσα διαδικασία δύο φάσεων. Τα κράτη μέλη μπορούν να ρυθμίζουν την κατανομή της αεροπορικής κυκλοφορίας μεταξύ αερολιμένων μόνον ύστερα από έγκριση της Επιτροπής. Η έκφραση "σύστημα αερολιμένων" δεν χρησιμοποιείται πλέον. Ο κανονισμός προσδιορίζει τον ορισμό του αστικού συγκροτήματος.

Τα άρθρα 21-24 του κανονισμού καλύπτουν τη διαφάνεια των τιμών και τις διακρίσεις. Προκειμένου να αποφευχθεί η τρέχουσα πρακτική ορισμένων αερομεταφορέων, δηλ. η δημοσίευση ναύλων χωρίς τη μνεία φόρων και τελών, ο κανονισμός ορίζει ότι οι ναύλοι πρέπει να περιλαμβάνουν όλους τους φόρους, τις επιβαρύνσεις και τα τέλη που έχουν εφαρμογή. Επιπλέον, στο κοινό πρέπει να παρέχεται αναλυτική ενημέρωση για τους ναύλους και τα κόμιστρα και τους σχετικούς όρους. Η πρόταση θεσπίζει την υποχρέωση των αερομεταφορέων να ορίζουν αεροπορικούς ναύλους χωρίς διακρίσεις λόγω εθνικότητας ή τόπου διαμονής του επιβάτη ή σχετικά με τον τόπο στον οποίο εδρεύει ο ταξιδιωτικός πράκτορας μέσα στην Κοινότητα.

3. Παρατηρήσεις του εισηγητή

Ο εισηγητής θεωρεί ότι η πρόταση της Επιτροπής είναι λογική και συμφωνεί με την ανάγκη για το στόχο της αναδιאτύπωσης. Ωστόσο, πιστεύει ότι η πρόταση πρέπει να τροποποιηθεί σε ορισμένους σημαντικούς τομείς..

Μίσθωση

Αυτή τη στιγμή οι πρακτικές των κρατών μελών ως προς τη μίσθωση διαφέρουν μεταξύ τους. Τούτο μπορεί να οδηγήσει σε στρέβλωση της αγοράς και δημιουργεί ανησυχίες κοινωνικές, καθώς και από πλευράς ασφαλείας. Κατά συνέπεια, είναι αναμφισβήτητο ότι πρέπει να καθιερωθούν νέες κοινές απαιτήσεις. Ωστόσο, οι κανόνες που προτείνονται στο άρθρο 13 προχωρούν υπερβολικά και δεν λαμβάνουν υπόψη τα χαρακτηριστικά ορισμένων αεροπορικών εταιρειών, ιδίως τον εποχιακό χαρακτήρα. Είναι επιθυμητό να εξευρεθεί μια λεπτή ισορροπία συμφερόντων μεταξύ κοινωνικών παραμέτρων και παραμέτρων ασφαλείας από τη μια πλευρά, και της ομαλής λειτουργίας των αεροπορικών εταιρειών από την άλλη. Για το λόγο αυτό προτείνεται να αυξηθεί το χρονικό όριο της μίσθωσης σε 7 μήνες και να μην περιορίζεται η συχνότητά της.

Τιμολογιακή διαφάνεια

Ο εισηγητής υποστηρίζει το στόχο της Επιτροπής να τερματιστεί η πρακτική των αεροπορικών εταιρειών που συνίσταται στη δημοσίευση αεροποριών ναύλων που δεν περιλαμβάνουν τέλη, φόρους, επιβαρύνσεις και υπερτιμήματα. Ωστόσο, θεωρεί ότι η υποχρέωση των εταιρειών να δημοσιεύουν τους συνολικούς ναύλους πρέπει να εκφράζεται

σαφέστερα. Επιπλέον, προτείνεται να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής αυτών των διατάξεων έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότερη εφαρμογή της διαφάνειας των τιμών.

Κοινωνικές πτυχές

Η ύπαρξη επιχειρησιακών βάσεων εκτός της χώρας προέλευσης έχει δημιουργήσει προβλήματα σε σχέση με τον καθορισμό του εφαρμοστέου εργατικού δικαίου. Προκειμένου να λυθεί το πρόβλημα προτείνεται να θεσπιστεί σαφής διάταξη στο θέμα αυτό.

Προστασία των επιβατών

Η πρόταση της Επιτροπής δεν περιλαμβάνει κανένα μηχανισμό για να εξασφαλιστεί ότι οι επιβάτες δεν θα υφίστανται δυσμενείς επιπτώσεις στην περίπτωση χρεοκοπίας των αεροπορικών εταιρειών, όπως για παράδειγμα να μην τους επιστραφούν τα ποσά που έχουν καταβάλει για διαδρομές που δεν πραγματοποιήθηκαν ή να αποκλειστούν στο εξωτερικό. Ο εισηγητής θεωρεί ότι στον κανονισμό πρέπει να συμπεριληφθούν διατάξεις που αποβλέπουν στην προστασία των επιβατών.

Υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και περιφερειακοί αερολιμένες

Ο εισηγητής πιστεύει ότι οποιοσδήποτε ορισμός "περιφερειακών αερολιμένων" για λόγους υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, αναπόφευκτα θα περιλάβει ορισμένους αερολιμένες σε οικονομικά βιώσιμες περιοχές και θα αποκλείσει ορισμένους αερολιμένες σε περιοχές που έχουν ανάγκη από οικονομική ή κοινωνική στήριξη. Δεδομένου ότι οι ΥΔΥ δικαιολογούνται μόνο για αερολιμένες οι οποίοι εξυπηρετούν περιφέρειες με οικονομικές ή κοινωνικές ανάγκες, πρέπει να διαγραφεί ο ορισμός του περιφερειακού αερολιμένα.

Εκτός από τα προαναφερθέντα βασικά σημεία, πρέπει να προστεθούν ορισμένοι ορισμοί και να διευκρινιστούν προϋποθέσεις έτσι ώστε να αποφευχθεί οποιαδήποτε παρεξήγηση και αποκλίνουσα εφαρμογή.

Ενδοκοινοτικές αεροπορικές γραμμές

Αντίθετα με τα προαναφερθέντα θέματα, όπου προτάθηκαν αρκετές τροποποιήσεις, ο εισηγητής πιστεύει ακράδαντα ότι στην περίπτωση των ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών πρέπει να υποστηριχθεί η προτεινόμενη επέκταση της αρμοδιότητας της Επιτροπής. Η διαπραγμάτευση των δικαιωμάτων της πρώτης και της πέμπτης ελευθερίας μπορεί να γίνει πιο αποτελεσματικά από την Επιτροπή παρά από τα κράτη μέλη ξεχωριστά, όπως άλλωστε αποδεικνύεται από τη συμφωνία με τη Ρωσία σχετικά με τα δικαιώματα πτήσεων στη Σιβηρία. Ο εισηγητής δεν συμερίζεται τις αμφιβολίες ορισμένων ενδιαφερομένων σχετικά με την επικουρικότητα. Κατά συνέπεια, προτείνεται να γίνει δεκτό το άρθρο 15 όπως προτείνεται από την Επιτροπή.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Τίτλος	Κοινοί κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (αναδιατύπωση)		
Έγγραφο αναφοράς	COM(2006)0396 - C6-0248/2006 - 2006/0130(COD)		
Ημερομηνία υποβολής στο ΕΚ	18.7.2006		
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	TRAN 5.9.2006		
Γνωμοδοτική(ές) επιτροπή(ες) Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	EMPL 5.9.2006	ENVI 5.9.2006	IMCO 5.9.2006
Αποφάσισε να μη γνωμοδοτήσει Ημερομηνία της απόφασης	EMPL 12.9.2006	ENVI 14.9.2006	IMCO 4.10.2006
Εισηγητής(ές) Ημερομηνία ορισμού	Arūnas Degutis 13.9.2006		
Εξέταση στην επιτροπή	19.12.2006	28.2.2007	10.4.2007
Ημερομηνία έγκρισης	8.5.2007		
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: -: 0:	32 3 0	
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Jean-Louis Bourlanges, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Dieter-Lebrecht Koch, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Willi Piecyk, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Ţicău, , Γεώργιος Τούσσας, Yannick Vaugrenard		
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Zsolt László Becsey, Pedro Guerreiro, Antonio López-Istúriz White, Salvatore Tatarella, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool		
Αναπληρωτές (άρθρο 178, παρ. 2) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Árpád Duka-Zólyomi, Den Dover, Béla Glattfelder		