

Регулатива (ЕЗ) бр. 1008/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 24 септември 2008 година за заедничките правила за вршење на воздухопловните услуги во заедницата (преработена)

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница, особено членот 80(2) од него,

имајќи го предвид предлогот од Комисијата,

имајќи го предвид мислењето на европскиот Економско-социјален комитет [¹],

имајќи го предвид мислењето на Комитетот на регионите [²],

постапувајќи во согласност со постапката утврдена со член 251 од Договорот [³],

Со оглед на тоа што:

(1) Треба да се извршат значителни промени на Регулативите на Советот (ЕЕЗ) бр. 2407/92 од 23 јули 1992 година за лицензирањето на авиопревозниците [⁴], (ЕЕЗ) бр. 2408/92 од 23 јули 1992 година за пристапот на авиопревозниците на Заедницата до воздухопловните линии во рамките на Заедницата [⁵], и (ЕЕЗ) бр. 2409/92 од 23 јули 1992 година за цените на превозот и за тарифите за воздухопловните услуги [⁶]. Во интерес на јасноста, овие Регулативи треба да се преработат и да се пречистат во една единствена Регулатива.

(2) За да се гарантира поефикасна и подоследна примена на законодавството на Заедницата за внатрешниот воздухопловен пазар, потребна е низа приспособувања на сегашната правна рамка.

(3) Препознавајќи ја можната врска помеѓу добрата финансиска положба на авиопревозникот и безбедноста, треба да се воспостави построго следење на финансиската состојба на авиопревозниците.

(4) Со оглед на сè поголемата важност на авиопревозниците што имаат оперативни седишта во неколку земји-членки и на потребата да се гарантира ефикасниот надзор врз таквите авиопревозници, истата земја-членка би требало

¹ Сл.Весник. С 175, 27.7.2007, стр. 85.

² Сл.Весник. С 305, 15.12.2007, стр. 11.

³ Мислење на Европскиот парламент од 11 јули 2007 година (Сл. В. С 175 Е, 10.7.2008, стр. 371), Заеднички став на Советот од 18 април 2008 година (ОЈ С 129 Е, 27.5.20083, стр. 1) и Ставот на Европскиот парламент од 9 јули 2008 година (сè уште не е објавен во Службен весник).

⁴ Сл. Весник. L 240, 24.8.1992, стр. 1.

⁵ Сл. Весник. L 240, 24.8.1992, стр. 8.

⁶ Сл. Весник. L 240, 24.8.1992, стр. 15.

да биде одговорна за надзорот врз сертификатот на воздухопловниот оператор и врз оперативната лиценца.

(5) Заради гарантирањето на подоследно следење на исполнувањето на барањата за оперативните лиценци на сите авиопревозници на Заедницата, надлежните власти за лиценцирање треба да вршат редовно оценување на финансиската состојба на авиопревозниците. Според тоа, авиопревозниците треба да обезбедат доволно информации за својата финансиска состојба, особено во првите две години од своето постоење, бидејќи тие се од клучно значење за опстанокот на еден авиопревозник на пазарот. За да се избегне нарушувањето на конкуренцијата што произлегува од различната примена на правилата на национално ниво, неопходно е да се зајакне финансискиот надзор врз сите авиопревозници на Заедницата од страна на земјите-членки.

(6) Заради намалување на ризиците за патниците, на авиопревозниците на Заедницата, што не ги исполнуваат барањата за одржување на полноважноста на оперативната лиценца, не смее да им се дозволи да продолжат со работењето. Во таквите случаи, надлежните власти за лиценцирање треба да ја укинат или привремено да ја одземат оперативната лиценца.

(7) Врз основа на Регулативата (ЕЗ) бр. 785/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 21 април 2004 година за барањата за осигурување на авиопревозниците и операторите на воздухоплови [7], авиопревозникот мора да биде осигурен од одговорност во случај на несреќи во однос на патниците, товарот и третите страни. Исто така, за авиопревозниците треба да се воведат обврски да се осигурат од одговорноста во случај на несреќи во однос на поштата.

(8) За избегнување на прекумерната употреба на договорите за закуп на воздухоплови што се регистрирани во трети земји, и особено на закупот со екипаж, ваквите можности треба да се дозволат единствено во исклучителни околности, како, на пример, недостаток на соодветни воздухоплови на пазарот на Заедницата, и тие треба да бидат строго временски ограничени и да исполнуваат стандарди за безбедноста што се еднакви на стандардите за безбедноста од законодавството на Заедницата и од националните законодавства.

(9) Во однос на вработените на авиопревозниците на Заедницата што вршат воздухопловни услуги од оперативна седиште надвор од територијата на земјата-членка во којашто авиопревозникот има главно седиште, земјите-членки треба да ја гарантираат правилната примена на социјалното законодавство на Заедницата и на националното социјално законодавство.

(10) За да се доврши внатрешниот воздухопловен пазар, треба да се укинат сè уште постоечките ограничувања што се применуваат меѓу земјите-членки, како ограничувањата на заедничките ознаки на линиите кон третите земји, или на утврдувањето на цените на линиите кон третите земји со попатно застанување

⁷ Сл. Весник. L 138, 30.4.2004, стр. 1.

во некоја друга земја-членка (летови врз основа на шестата слобода на воздухопловството).

(11) За да се земат предвид посебните карактеристики и ограничувања на надворешните подрачја, особено нивната оддалеченост, островски карактер и малата површина, како и потребата за нивно соодветно поврзување со централните подрачја на Заедницата, може да се оправдаат посебни договори во врска со правилата за рокот на важноста на договорите за обврските за вршење јавни услуги што ги опфаќаат линиите до таквите подрачја.

(12) Условите под коишто може да се воведат обврските за вршење јавни услуги треба да се утврдат јасно и недвосмислено, а соодветните тендерски постапки треба да го овозможат учеството на доволен број конкуренти во постапката. Комисијата треба да биде во можност да добива онолку информации колку што е неопходно за да може да ја оцени економската оправданост на обврските за вршење јавни услуги во поединечните случаи.

(13) Важечките правила во врска со распределбата на сообраќајот меѓу аеродромите што опслужуваат еден ист град или агломерација треба да се разјаснат и да се поедностават.

(14) Соодветно е да се гарантира дека земјите-членки имаат можност да реагираат на ненадејните проблеми што произлегуваат од непредвидени и неизбежни околности, а кои технички или практично во голема мера го отежнуваат вршењето на воздухопловните услуги.

(15) Корисниците треба да имаат пристап до сите цени и тарифи за воздухопловниот превоз, без оглед на своето место на живеење во Заедницата, или своето државјанство, и независно од местото на основање на патничките агенции во рамките на Заедницата.

(16) Корисниците треба да бидат во можност да вршат ефективна споредба на цените за сите воздухопловни услуги на различните авиокомпаниии. Според тоа, крајната цена, што корисникот ја плаќа за сите воздухопловни услуги со место на поаѓање во Заедницата, треба во секое време да биде назначена да ги вклучува сите даноци, давачки и такси. Авиопревозниците од Заедницата, исто така, се поттикнуваат да ја назначуваат крајната цена за своите воздухопловни услуги од трети земји во Заедницата.

(17) Мерките потребни за спроведување на оваа Регулатива треба да бидат донесени во согласност со Одлуката 1999/468/ЕЗ на Советот од 28 јуни 1999 година, со која се утврдуваат постапките за примена на овластувањата пренесени на Комисијата⁸].

(18) Имено, бидејќи целта на оваа Регулатива, похомогената примена на законодавството на Заедницата во врска со внатрешниот воздухопловен пазар, не може да се постигне во доволна мера од страна на земјите-членки поради меѓународниот карактер на воздухопловниот сообраќај, и според тоа таа може

⁸ Сл. Весник. L 184, 17.7.1999, стр. 23.

да се постигне подобро на ниво на Заедницата, Заедницата може да донесе мерки, во согласност со принципот на супсидијарност што е утврден во членот 5 од Договорот. Во согласност со принципот на пропорционалност, утврден во тој член, оваа Регулатива не оди подалеку од она што е потребно за постигнување на таа цел.

(19) Министерската изјава за аеродромот во Гибралтар, договорена во Кордоба на 18 септември 2006 година, за време на првата министерска средба на Форумот за дијалог за Гибралтар, ја заменува Заедничката изјава за аеродромот дадена во Лондон на 2 декември 1987 година, и целосната усогласеност со неа се смета како целосна усогласеност со изјавата од 1987 година.

(20) Според тоа, неопходно е да се укинат Регулативите (ЕЕЗ) бр. 2407/92, (ЕЕЗ) бр. 2408/92 и (ЕЕЗ) бр. 2409/92,

ЈА ДОНЕСОА СЛЕДНАВА РЕГУЛАТИВА:

ПОГЛАВЈЕ I

ОПШТИ ОДРЕДБИ

Член 1

Предмет

1. Со оваа Регулатива се уредува лиценцирањето на авиопревозниците на Заедницата, правата на авиопревозниците на Заедницата да вршат воздухопловни услуги во рамките на Заедницата и утврдувањето на цените за воздухопловните услуги во рамките на Заедницата.
2. Примената на Поглавјето III на оваа Регулатива за аеродромот во Гибралтар се подразбира дека е во спротивност со соодветните правни ставови на Кралството Шпанија и Обединетото Кралство во однос на спорот за сувереноста на територијата на којашто се наоѓа аеродромот.

Член 2

Дефиниции

За целите на оваа Регулатива:

1. „оперативна лиценца“ значи овластување што на претпријатието му го издаваат надлежните власти за лиценцирање, со што му се дозволува да врши воздухопловни услуги, како што е наведено во оперативната лиценца;
2. „надлежни власти за лиценцирање“ значи властите на земјата-членка што се овластени за издавање, одбивање, укинување или привремено одземање на оперативната лиценца во согласност со Поглавјето II;

3. „претпријатие“ значи кое било физичко или правно лице, без оглед на тоа дали остварува добивка или не, или какво било службено тело, без оглед на тоа дали има статус на правно лице или не;

4. „воздухопловна услуга,, значи лет или серија летови со кои се превезуваат патници, товар и/или пошта за надоместок и/или наемнина;

5. „лет“ значи заминување од определен аеродром кон определениот аеродром на одредиштето;

6. „локален лет“ значи лет што не вклучува превоз на патници, пошта и/или товар меѓу различни аеродроми или други овластени точки за слетување;

7. „аеродром“ значи која било област во земјата-членка што е посебно приспособена за воздухопловните услуги;

8. „сертификат на воздухопловниот оператор (СВО)“ значи сертификат што се издава на претпријатието, со кој се потврдува дека операторот поседува професионална способност и организација за да ја гарантира безбедноста на дејностите што се наведени во сертификатот, како што е утврдено во соодветните одредби од правото на Заедницата или од националното право;

9. „ефективна контрола“ значи однос што е воспоставен со права, договори или какви било други средства што, посебно или заеднички, земајќи ги предвид уважувањата на соодветните факти или закони, ја даваат можноста за директно или индиректно спроведување на решавачко влијаење врз претпријатието, особено преку:

(а) правото на користење на севкупниот имот или дел од имотот на претпријатието;

(б) права или договори што имаат решавачко влијание врз составот, гласањето или одлуките на телата на претпријатието, или на друг начин обезбедуваат решавачко влијание врз водењето на деловното работење на претпријатието;

10. „авиопревозник“ значи претпријатие со важечка оперативна лиценца или еквивалентен документ;

11. „авиопревозник на Заедницата“ значи авиопревозник со важечка оперативна лиценца издадена од страна на надлежните власти за лиценцирање во согласност со Поглавјето II;

12. „деловен план“ значи детален опис на планираните комерцијални дејности на авиопревозникот за определениот период, особено во поглед на очекуваниот развој на пазарот и за планираните вложувања, вклучувајќи ги финансиските и економските последици од таквите дејности;

13. „воздухопловна услуга во рамките на Заедницата“ значи воздухопловна услуга што се врши во рамките на Заедницата;

14. „право на сообраќај“ значи право на вршење воздухопловни услуги меѓу два аеродроми во Заедницата;

15. „продажба на места за седење“ значи продажба на седишта, без врзана продажба на какви било други услуги, како, на пример, сместување, непосредно на јавноста од страна на авиопревозникот или неговиот овластен застапник или закупец;

16. „линиска воздухопловна услуга“ значи серија летови што ги поседуваат сите од следниве карактеристики:

(а) на секој лет, седиштата и/или капацитетот за превоз на товар и/или пошта \$ се на располагање на јавноста за индивидуална набавка (непосредно од авиопревозник или од неговите овластени застапници);

(б) се врши за потребите на превозот меѓу истите два или повеќе аеродроми, или:

- врз основа на објавен ред на летање, или

- со летови што се толку редовни или зачестени што претставуваат препознатливо систематична серија;

17. „капацитет“ значи број на седишта или корисната носивост што \$ се нудат на пошироката јавност во линискиот воздушен сообраќај во текот на определен период;

18. „воздухопловни цени“ значи цените изразени во евра или во локалната валута, што се плаќаат на авиопревозниците или на нивните застапници, или на други продавачи на билети, за воздушниот превоз на патниците и сите услови под кои се применуваат таквите цени, вклучувајќи ги плаќањето и условите што се нудат на агенцијата и на останатите помошни служби;

19. „воздухопловни тарифи“ значи цените, изразени во евра или во локалната валута, што се плаќаат за превоз на товар и сите услови под кои се применуваат таквите цени, вклучувајќи ги плаќањето и условите што се нудат на агенцијата и на останатите помошни служби;

20. „заинтересирана (-и) земја-членка (земји-членки)“ значи земјата-членка (земјите-членки) меѓу кои или во чиешто рамки се врши воздухопловната услуга;

21. „вклучена (-и) земја-членка (земји-членки)“ значи заинтересираната (-ите) земја-членка (земји-членки) и земјата-членка (земјите-членки) каде авиопревозникот (-иците) што ја врши (-ат) воздухопловната услуга е (се) лиценциран (-и);

22. „агломерација“ значи урбано подрачје што се состои од неколку градови или места што, поради порастот на населението и ширењето, се споиле физички во едно непрекинато изградено подрачје;

23. „деловен извештај“ значи детален приказ на приходите и расходите на авиопревозникот за соодветниот период, вклучувајќи и посебно расчленет приказ на дејностите што се поврзани со воздухопловниот превоз и останатите дејности, како и на паричните и непаричните елементи;

24. „договор за закуп на воздухоплов без екипаж“ значи договор меѓу претпријатија, според кој со воздухопловот се управува согласно СВО на закупецот;

25. „договор за закуп на воздухоплов со екипаж“ значи договор меѓу авиопревозници, според кој со воздухопловот се управува согласно СВО на закуподавачот;

26. „главно седиште“ значи централата или регистрираното седиште на авиопревозникот на Заедницата во земјата-членка во која се вршат главните финансиски дејности и во која се спроведува оперативниот надзор, вклучувајќи го постојаното управување со способноста за летање на авиопревозникот на Заедницата.

ПОГЛАВЈЕ II

ОПЕРАТИВНА ЛИЦЕНЦА

Член 3

Оперативна лиценца

1. На ниедно претпријатие што е регистрирано во Заедницата не му е дозволено да врши превоз по воздушен пат на патници, пошта и/или товар за надомест или наем освен ако за тоа не му биде издадена соодветна оперативна лиценца.

Претпријатието што ги исполнува барањата од ова Поглавје има право да добие оперативна лиценца.

2. Надлежните власти за издавање лиценци не издаваат оперативни лиценци или не им ја продолжуваат важноста ако не е исполнето кое било од барањата од ова поглавје.

3. Без да биде во спротивност со која било друга применлива одредба од правото на Заедницата, националното или меѓународното право, следниве категории воздухопловни услуги не подлежат на барањето за поседување важечка оперативна лиценца:

(а) воздухопловни услуги што се вршат со воздухоплов без мотор и/или ултралесен воздухоплов со мотор; и

(б) локални летови.

Член 4

Услови за издавање оперативна лиценца

Надлежните власти за лиценцирање на земјата-членка му издаваат оперативна лиценца на претпријатието под услов ако:

- (а) неговото главно седиште се наоѓа во таа земја-членка;
- (б) тоа поседува важечки СВО, издаден од националните власти на истата земја-членка чишто надлежни власти за лиценцирање се одговорни за издавање, одбивање, укинување или привремено одземање на оперативната лиценца на авиопревозникот на Заедницата;
- (в) тоа има на располагање еден или повеќе воздухоплови врз основа на сопственост или договор за закуп на воздухоплов без екипаж;
- (г) неговата главна дејност е обезбедување воздухопловни услуги самостојно или во комбинација со некоја друга комерцијална дејност на воздухопловот или со поправката и одржувањето на воздухоплови;
- (д) структурата на неговата компанија им овозможува на надлежните власти за лиценцирање да ги спроведат одредбите од ова поглавје;
- (ѓ) земјите-членки и/или државјани на земјите-членки поседуваат повеќе од 50% од претпријатието и ефективно вршат контрола врз него, непосредно или посредно, преку едно или повеќе посреднички претпријатија, освен ако не е поинаку утврдено со договор со трета земја во кој Заедницата се јавува како страна;
- (е) тоа ги исполнува финансиските услови што се утврдени во членот 5;
- (ж) тоа ги исполнува барањата за осигурување што се утврдени во член 11 и во Регулативата (ЕЗ) бр. 785/2004; и
- (з) тоа ги исполнува одредбите за добриот углед, како што е утврдено во член 7.

Член 5

Финансиски услови за издавање оперативна лиценца

1. Надлежните власти за издавање лиценци вршат детална проценка дали претпријатието што поднесува барање за издавање оперативна лиценца за првпат може да покаже дека:

- (а) може во кое било време да ги исполни своите вистински и потенцијални обврски, што се утврдени под реални претпоставки, во рок од 24 месеци од почетокот на работењето; и

(б) може да ги подмири своите фиксни и оперативни трошоци поднесени при работењето во согласност со својот деловен план и утврдени под реалистични претпоставки, во рок од три месеци по почетокот од работењето, без да се земе предвид каков било приход од неговото работење.

2. За целите на процената што се спомнува во ставот 1, секој подносител на барање поднесува деловен план за, најмалку, првите три години од работењето. Деловниот план, исто така, детално ги наведува финансиските врски на подносителот на барањето со какви било други комерцијални дејности во коишто учествува подносителот на барањето, непосредно или преку поврзаните претпријатија. Подносителот на барањето, исто така, ги доставува сите релевантни информации, особено податоците што се наведени во точка 1 од Анекс I.

3. Ставовите 1 и 2 не се применуваат за претпријатието што поднесува барање за оперативна лиценца наменета за покривање на работењето со воздухоплов што има максимална тежина на полетување (МТОМ) под 10 тони и/или помалку од 20 седишта. Таквите претпријатија мора да докажат дека нивниот нето-капитал изнесува најмалку 100.000 евра, или да ги обезбедат, доколку тоа го побараат надлежните власти за лиценцирање, сите неопходни релевантни информации за целите на процената што се спомнува во став 1, особено податоците што се спомнуваат во точка 1 од Анекс I.

Надлежните власти за лиценцирање може, сепак, да ги применат ставовите 1 и 2 на претпријатие што поднесува барање за оперативна лиценца врз основа на одредбите од претходниот потстав, кое има намера да врши линиски воздухопловен превоз или чијшто промет е поголем од 3 милиони евра годишно.

Член 6

Сертификат на воздухопловниот оператор

1. Издавањето и важноста на оперативната лиценца во секое време зависат од поседувањето на важечки СВО, во кој се наведени дејностите што се опфатени со оперативната лиценца.

2. Секоја промена на СВО на авиопревозникот на Заедницата се наведува, по потреба, во неговата оперативна лиценца.

Член 7

Доказ за добриот углед

1. Кога, за потребите на издавањето оперативна лиценца, се бара доказ дека лицата што континуирано и ефективно ќе управуваат со работењето на претпријатието се со добар углед, или дека не се предмет на стечајна постапка, надлежните власти за лиценцирање прифаќаат како доволен доказ, во врска со државјаните на земјите-членки, поднесувањето на документи што се издадени од надлежните власти во матичната земја-членка, или во земјата-членка во која

лицето има постојано живеалиште, и покажуваат дека таквите барања се исполнети.

2. Ако матичната земја-членка или земјата-членка во која лицето има постојано живеалиште, не ги издава документите наведени во став 1, таквите документи се заменуваат со изјава под заклетва – или, во оние земји-членки во кои не постои одредба за таква изјава под заклетва, со свечена изјава што односното лице ја дава пред надлежните судски или управни власти или, каде што е тоа соодветно, пред нотар или квалификувано стручно тело на матичната земја-членка или на земјата-членка во која лицето има постојано живеалиште. Таквите власти, нотарот или квалификуваното професионално тело, издаваат сертификат со кој се потврдува веродостојноста на изјавата под заклетва или на свечената изјава.

3. Надлежните власти за лиценцирање може да бараат документите и потврдите што се наведени во ставовите 1 и 2 да се достават најдоцна во рок од три месеци по датумот на нивното издавање.

Член 8

Важност на оперативната лиценца

1. Оперативната лиценца важи сè додека авиопревозникот на Заедницата ги исполнува барањата од ова Поглавје.

Авиопревозникот од Заедницата во секое време мора да биде способен на барање од надлежните власти за лиценцирање да докаже дека ги исполнува сите барања од ова Поглавје.

2. Надлежните власти за лиценцирање темелно го следат исполнувањето на барањата од ова Поглавје. Тие, во секој случај ја проверуваат усогласеноста со овие барања во следниве случаи:

(а) две години по издавањето на нова оперативна лиценца;

(б) кога постои сомневање за можни проблеми; или

(в) на барање од Комисијата.

Во случај ако надлежните власти за лиценцирање се посомневаат дека финансиските проблеми на авиопревозникот на Заедницата може да влијаат врз безбедноста на неговото работење, тие веднаш ги информираат надлежните власти за издавање на СВО.

3. Оперативната лиценца повторно се поднесува на одобрување ако авиопревозникот на заедницата:

(а) не започнал со работење во рок од шест месеци по издавањето на оперативната лиценца;

(б) престанал со работењето во период подолг од шест месеци; или

(в) што бил лиценциран врз основа на последниот потстав од член 5(3) има намера да се вклучи во работењето со воздухоплов со димензии што ги надминуваат оние што се наведени во член 5(3) или повеќе не ги исполнува финансиските услови што се утврдени во тој став.

4. Авиопревозникот на Заедницата ги доставува своите ревидирани финансиски извештаи на надлежните власти за лиценцирање, најдоцна шест месеци по завршувањето на соодветната финансиска година, освен ако не е утврдено поинаку во националното право. Во текот на првите две години од работењето на авиопревозникот на Заедницата, податоците што се спомнуваат во точка 3 од Анекс I, им се доставуваат на надлежните власти за лиценцирање по нивно барање.

Надлежните власти за лиценцирање можат во кое било време да ја оценуваат финансиската успешност на авиопревозникот на Заедницата на којшто му издале оперативна лиценца преку барање на соодветните информации. Во рамките на таквото оценување, соодветниот авиопревозник на Заедницата ги ажурира податоците што се спомнуваат во точка 3 од Анекс I и ги доставува на надлежните власти за лиценцирање по нивно барање.

5. Авиопревозникот на Заедницата ги известува надлежните власти за лиценцирање:

(а) однапред, за сите планови за воведување нова воздухопловна услуга на континент или светски регион што претходно не го опслужувал, или за какви било значителни промени во опсегот на својата дејност, вклучувајќи, без ограничувања, промени на типот или бројот на воздухопловите што ги користи.

(б) однапред, за какви било планирани спојувања или преземања; и

(в) во рок од 14 дена за секоја промена на сопственоста на кој било поединечен удел што претставува 10% или повеќе од севкупниот удел на авиопревозникот на Заедницата, неговата матична компанија или крајната холдинг компанија.

6. Ако надлежните власти за лиценцирање сметаат дека промените за кои е известно, согласно став 5, имаат значително влијание врз финансиската состојба на авиопревозникот на Заедницата, тие бараат да се поднесе ревидираниот деловен план што ги вклучува соодветните промени и опфаќа, најмалку, период од 12 месеци од датумот на неговото спроведување, како и податоците што се спомнуваат во точка 3 од Анекс I, покрај информациите што се доставуваат согласно став 4.

Надлежните власти за лиценцирање донесуваат одлука за ревидираниот деловен план во поглед на тоа дали авиопревозникот на Заедницата може да ги исполни своите постоечки и можни обврски за време на тој период од 12 месеци. Таквата одлука се донесува најдоцна три месеци откако ќе им се поднесат сите потребни информации.

7. Надлежните власти за лиценцирање донесуваат одлука за авиопревозниците на Заедницата, на кои тие им издале лиценца, дали оперативната лиценца треба повторно да се поднесе на одобрување во случај на промена на еден или повеќе елементи што влијаат врз правната положба на авиопревозникот на Заедницата и, особено, во случај на спојување или преземање.

8. Ставовите 4, 5 и 6 не се применуваат за авиопревозниците на Заедницата што исклучиво ги вршат воздухопловните услуги со воздухоплови со МТОМ помала од 10 тони и/или со помалку од 20 седишта. Таквите авиопревозници на Заедницата мора да докажат во секое време дека нивниот нето-капитал изнесува најмалку 100.000 евра, или да ги обезбедат, ако тоа го побараат надлежните власти за лиценцирање, сите неопходни информации што се од значење за целите на процената што се спомнува во член 9(2).

Надлежните власти за лиценцирање, сепак, може да ги применат ставовите 4, 5 и 6 на авиопревозници на Заедницата на коишто им издале лиценци и што вршат линиски воздухопловен превоз, или чијшто промет е поголем од 3 милиони евра годишно.

Член 9

Привремено одземање или поништување на оперативната лиценца

1. Надлежните власти за лиценцирање може во секое време да ја оценуваат финансиската успешност на авиопревозникот на Заедницата на којшто тие му издале лиценца. Врз основа на своето оценување, властите привремено ја одземаат или ја поништуваат оперативната лиценца ако повеќе не се уверени дека тој авиопревозник на Заедницата може да ги исполнува своите вистински и потенцијални обврски во периодот од 12 месеци. Меѓутоа, надлежните власти за лиценцирање може да издадат привремена лиценца за период што не надминува 12 месеци до финансиската реорганизација на авиопревозникот на Заедницата, под услов да не е загрозувана безбедноста, и таа привремена лиценца да ги содржи, по потреба, сите промени на СВО, и под услов ако постојат реалистични изгледи за успешна финансиска реконструкција во тој период.

2. Кога постојат јасни показатели за финансиски проблеми или ако против авиопревозникот на Заедницата се води стечајна или слична постапка, надлежните власти за лиценцирање што му ја издале лиценцата на тој авиопревозник на Заедницата без одлагање спроведуваат детална проценка на финансиската состојба, и врз основа на своите наоди го преиспитуваат статусот на оперативната лиценца во согласност со овој член во рок од три месеци.

Надлежните власти за лиценцирање ја информираат Комисијата за своите одлуки што се однесуваат на статусот на оперативната лиценца.

3. Ако ревидираните финансиски извештаи што се спомнуваат во членот 8(4), не се достават во рокот што е утврден во тој член, надлежните власти за лиценцирање, без непотребни одлагања, бараат од авиопревозникот на Заедницата да ги достави таквите ревидирани финансиски извештаи.

Ако ревидираните финансиски извештаи не се достават во рок од еден месец, оперативната лиценца може да се поништи или привремено да се одземе.

4. Надлежните власти за лиценцирање привремено ја одземаат или ја поништуваат оперативната лиценца ако авиопревозникот на Заедницата свесно или поради небрежност на надлежните власти за лиценцирање им достави лажни информации за некои значајни прашања.
5. Во случај кога СВО на авиопревозникот на Заедницата е привремено одземен или повлечен, надлежните власти за лиценцирање веднаш привремено ја одземаат или ја поништуваат оперативната лиценца на тој авиопревозник.
6. Надлежните власти за лиценцирање може привремено да ја одземат или да ја поништат оперативната лиценца на авиопревозникот на Заедницата ако таквиот превозник повеќе не ги задоволува барањата во врска со добриот углед што се утврдени во член 7.

Член 10

Одлуки за оперативните лиценци

1. Надлежните власти за лиценцирање донесуваат одлука за барањето во најскоро можно време, но не подоцна од три месеци по поднесувањето на сите потребни информации, земајќи ги предвид сите расположливи докази. За оваа одлука се известува подносителот на барањето. Во одлуката за одбивање на барањето мора да бидат наведени причините за одбивањето.
2. Постапките за издавање, привремено одземање и поништување на оперативните лиценци се објавуваат јавно од страна на надлежните власти за лиценцирање, кои за тоа ја информираат Комисијата.
3. Списокот со одлуките на надлежните власти за лиценцирање за издавање, привремено одземање или поништување на оперативните лиценци се објавува годишно во Службениот весник на Европската унија.

Член 11

Барања за осигурување

Без оглед на Регулативата (ЕЗ) бр. 785/2004, авиопревозникот се осигурува за покривање на одговорноста во случај на несреќи во врска со поштата.

Член 12

Регистрација

1. Без да биде во спротивност со членот 13(3), воздухопловот што го користи авиопревозникот на Заедницата се регистрира, по избор на земјата-членка чишто надлежни власти ја издале оперативната лиценца, во нејзиниот национален регистар или во рамките на Заедницата.

2. Во согласност со став 1, надлежните власти, согласно применливите закони и прописи, прифаќаат упис во својот национален регистар, без наплаќање на каква било дискриминациска давачка и без одлагање, на воздухоплов што е сопственост на државјани на други земји-членки и пренос од регистрите на воздухоплови на другите земји-членки. Освен вообичаениот надоместок за регистрација, не се наплаќа никаков друг надоместок за преносот на воздухопловите.

Член 13

Закуп

1. Без да биде во спротивност со член 4(в), авиопревозникот на Заедницата може да располага со еден или повеќе воздухоплови врз основа на договор за закуп на воздухоплов без или со екипаж. Авиопревозниците на Заедницата може слободно да работат со воздухоплови што се закупени со екипаж и што се регистрирани во рамките на Заедницата, освен во случај кога тоа би довело до загрозување на безбедноста. Комисијата осигурува дека спроведувањето на таквата одредба е разумно и сразмерно и дека се заснова врз безбедносни причини.

2. Договорот за закуп на воздухоплов без екипаж, во кој авиопревозникот на Заедницата се јавува како страна, или договорот за закуп на воздухоплов со екипаж според кој авиопревозникот на Заедницата е закупец на воздухопловот со екипаж, се предмет на претходно одобрение во согласност со применливото право на Заедницата или националното право за воздухопловна безбедност.

3. Авиопревозникот на Заедницата што зема под закуп воздухоплов со екипаж од друго претпријатие, што е регистриран во трета земја, мора претходно да добие соодветно одобрение за вршење на дејноста од надлежните власти за лиценцирање. Надлежните власти може да издадат одобрение ако:

(а) авиопревозникот на Заедницата им докаже на задоволителен начин на надлежните власти дека се исполнети сите безбедносни стандарди што се еднакви на стандардите што се бараат со правото на Заедницата или со националното право; и

(б) е исполнет еден од следниве услови:

(i) ако авиопревозникот на Заедницата го оправда таквиот закуп врз основа на вонредни потреби, и во таквиот случај одобрението може да се издаде за период најмногу до седум месеци, што може да се продолжи еднаш за дополнителен период од најмногу седум месеци;

(ii) ако авиопревозникот на Заедницата докаже дека закупот е потребен за задоволување на сезонските потреби за зголемен капацитет што не може да се задоволат соодветно со закуп на воздухоплов што е регистриран во Заедницата, и во тој случај може да се обнови одобрението; или

(iii) ако авиопревозникот на Заедницата докаже дека закупот е неопходен за надминување на тешкотии во работењето и дека не е можно или разумно да се земе под закуп воздухоплов што е регистриран во Заедницата, и во тој случај одобрението е со ограничено времетраење, единствено за периодот што е неопходен за надминување на тешкотиите.

4. Надлежните власти може да пропишат услови со одобрението. Таквите услови стануваат составен дел од договорот за закуп на воздухоплов со екипаж.

Надлежните власти може да одбијат да издадат одобрение ако не постои реципрочност во врска со закупот на воздухоплови со екипаж меѓу заинтересираната земја-членка или Заедницата и третата земја во којашто е регистриран воздухопловот што се зема под закуп со екипаж.

Надлежните власти ги информираат заинтересираните земји-членки за одобрението што го издале за земање под закуп воздухоплов што е регистриран во трета земја.

Член 14

Право на сослушување

Надлежните власти за лиценцирање осигуруваат дека, кога се донесува одлука за привремено одземање или поништување на оперативната лиценца на авиопревозник на Заедницата, авиопревозникот на Заедницата има можност да биде сослушан, земајќи ја предвид, во определени случаи, потребата за итна постапка.

ПОГЛАВЈЕ III

ПРИСТАП ДО ВОЗДУШНИ ЛИНИИ

Член 15

Обезбедување воздухопловни услуги во Заедницата

1. Авиопревозниците на Заедницата имаат право да вршат воздухопловни услуги во Заедницата.
2. Земјите-членки не го условуваат вршењето на воздухопловни услуги во Заедницата од страна на авиопревозник на Заедницата со какви било дозволи или овластувања. Земјите-членки не бараат од авиопревозниците на Заедницата да обезбедат каква било документација или информации што тие веќе ги поднеле на надлежните власти за лиценцирање, под услов ако релевантните информации може навремено да се добијат од надлежните власти за лиценцирање.
3. Ако Комисијата, врз основа на информациите добиени, согласно член 26(2), утврди дека оперативната лиценца што му е издадена на авиопревозник на Заедницата не е во согласност со барањата од оваа Регулатива, таа ги

проследува своите наоди до надлежните власти за лиценцирање кои своите забелешки § ги испраќаат на Комисијата во рок од 15 работни денови.

Ако Комисијата, по прегледувањето на забелешките на надлежните власти за лиценцирање, и понатаму смета дека оперативната лиценца не ги исполнува барањата, или ако не добие забелешки од надлежните власти за лиценцирање, таа, во согласност со постапката што се спомнува во член 25(2), донесува одлука да бара од надлежните власти за лиценцирање да преземат соодветни поправни мерки, или привремено да ја одземат или да ја поништат оперативната лиценца.

Во одлуката мора да биде назначен датум до којшто надлежните власти за лиценцирање ги спроведуваат поправните мерки или активности. Ако поправните мерки или активности не се спроведат до тој датум, авиопревозникот на Заедницата нема право да ги користи своите права од ставот 1.

Авиопревозникот на Заедницата може да продолжи да ги користи своите права од ставот 1 откако надлежните власти за лиценцирање ќе ја известат Комисијата дека биле спроведени поправни мерки и дека надлежните власти за лиценцирање го потврдиле спроведувањето.

4. Кога врши воздухопловни услуги во Заедницата, авиопревозникот на Заедницата има право да ги комбинира воздухопловните услуги и да склучува договори за летови со заедничка ознака, без тоа да биде во спротивност на правилата за конкуренција на Заедницата што важат за претпријатијата.

Сите ограничувања на слободата на авиопревозниците на Заедницата за вршење воздухопловни услуги во Заедницата, што произлегуваат од билатерални спогодби меѓу земјите-членки, со ова се заменуваат.

5. Без оглед на одредбите на билатералните спогодби меѓу земјите-членки, и согласно правилата за конкуренција на Заедницата што важат за претпријатијата, соодветната земја-членка (земји-членки) им дозволува на авиопревозниците на Заедницата да ги комбинираат воздухопловните услуги и да склучуваат договори за летови со заедничка ознака со кој било авиопревозник за воздухопловни услуги кон, од или преку кој било аеродром на својата територија, од или до која било точка (-и) во трети земји.

Земјата-членка може, во рамките на билатерална спогодба за воздухопловни услуги со предметната трета земја, да воведо ограничувања на спогодбите за летови со заедничка ознака меѓу авиопревозници на Заедницата и авиопревозници од трета земја, особено ако предметната трета земја не дозволува слични комерцијални можности за авиопревозниците на Заедницата што работат од соодветната земја-членка. Притоа, земјите-членки осигуруваат дека воведените ограничувања врз основа на таквите спогодби не ја ограничуваат конкуренцијата и не се дискриминациски меѓу авиопревозниците на Заедницата, како и дека тие не ограничуваат повеќе од потребното.

Член 16

Општи начела за обврските за вршење јавни услуги

1. Земјата-членка, по советување со другите заинтересирани земји-членки и по информирање на Комисијата, соодветните аеродроми и авиопревозници што вршат дејност на линијата, може да воведат обврска за вршење јавна услуга во врска со линиските воздухопловни услуги меѓу аеродром во Заедницата и аеродром што опслужува некој периферен регион или регион во развој на својата територија, или линија со слаб промет до кој било аеродром на својата територија, ако која било таква линија се смета за клучна за економскиот и социјалниот развој на регионот што го опслужува тој аеродром. Таквата обврска се воведува само во потребниот обем за осигурување на минималното вршење линиски воздухопловни услуги на таа линија што ги задоволуваат утврдените стандарди за непрекинато, редовно, утврдување на цените или минималниот капацитет, што авиопревозниците не би ги преземале доколку го земале предвид единствено сопствениот комерцијален интерес.

Утврдените стандарди што се воведени за линијата што е предмет на таквата обврска за вршење јавна услуга се пропишуваат на транспарентен и недискриминациски начин.

2. Во случаите кога другите форми на превоз не може да гарантираат непрекинато вршење на услугата со најмалку две линии дневно, заинтересираните земји-членки може во обврската за вршење јавна услуга да вклучат барање секој авиопревозник на Заедницата што има намера да работи на линијата да даде гаранција дека ќе работи на линијата во определен период, што треба да се утврди, во согласност со останатите услови на обврската за вршење јавна услуга.

3. Земјата-членка (земјите-членки) ја оценува потребата за и соодветноста на предвидената обврска за вршење јавна услуга, земајќи ги предвид:

(а) сразмерноста на предвидената обврска со потребите за економскиот развој на соодветниот регион;

(б) можноста за користење други форми на превоз и способноста на таквите форми за исполнување на потребите за превоз, особено кога со постоечките услуги на железничкиот сообраќај предвидената линија се опслужува со време на патување што е пократко од три часа и со доволна зачестеност, доволен број врски и соодветен временски распоред.

(в) цените на воздушниот превоз и условите што им се нудат на корисниците;

(г) збирното дејство на сите авиопревозници што работат или имаат намера да работат на линијата.

4. Кога земјата-членка сака да воведат обврска за вршење јавна услуга, таа го доставува текстот на предвидената обврска на Комисијата, на останатите

заинтересирани земји-членки, на соодветните аеродроми и на авиопревозниците што работат на соодветната линија.

Комисијата објавува информативно известување во Службениот весник на Европската унија во кое:

(а) се идентификуваат двата аеродроми што се поврзани со соодветната линија и можните места на попатно застанување;

(б) се наведува датумот на влегувањето во сила на обврската за вршење јавна услуга; и

(в) се наведува полната адреса на која заинтересираната земја-членка ќе ги стави на располагање, без одлагање и бесплатно, сите релевантни информации и/или документи во врска со обврската за вршење јавна услуга.

5. Без оглед на одредбите од став 4, во поглед на линиите на коишто бројот на патници што се очекува дека ќе ја користат воздухопловната услуга е помал од 10.000 годишно, информативното известување за обврската за вршење јавна услуга се објавува во Службениот весник на Европската унија или во националниот службен весник на соодветната земја-членка.

6. Датумот на влегување во сила на обврската за вршење јавна услуга не смее да биде утврден порано од датумот на објавувањето на информативното известување од вториот потстав на став 4.

7. Кога обврската за вршење јавна услуга се воведува во согласност со ставовите 1 и 2, авиопревозникот на Заедницата мора да биде способен да понуди продажба само на места за седење, под услов ако предметниот авиопревозник ги задоволува сите барања од обврската за вршење јавна услуга. Во согласност со тоа, таквата воздухопловна услуга се смета за линиска воздухопловна услуга.

8. Кога обврската за вршење јавна услуга се воведува во согласност со ставовите 1 и 2, кој било друг авиопревозник на Заедницата има право во секое време да започне да врши линиски воздухопловни услуги што ги исполнуваат сите барања од обврската за вршење јавна услуга, вклучувајќи го периодот на работењето што може да се бара врз основа на став 2.

9. Без оглед на став 8, ако ниеден авиопревозник на Заедницата не започне или не може да докаже дека во најкраток временски рок ќе започне трајно да врши линиски воздухопловни услуги на определена линија, во согласност со обврската за вршење јавна услуга воведена за таа линија, заинтересираната земја-членка може да го ограничи пристапот до линиските воздухопловни услуги на таа линија на само еден авиопревозник на Заедницата за период најмногу до четири години, по што ситуацијата се преиспитува.

Овој период може да трае најмногу пет години ако обврската за вршење јавна услуга е воведена за линија до аеродром што опслужува некој надворешен регион, што се спомнува во член 299(2) на Договорот.

10. Правото за вршење на услугите што се спомнуваат во став 9 се нуди по пат на постапка за јавни набавки во согласност со членот 17, за само една линија, или во случаите кога тоа е оправдано со оперативната ефикасност, за група такви линии на секој авиопревозник на Заедницата што може да врши такви воздухопловни услуги. Заради административна ефикасност, земјата-членка може да издаде еден повик за поднесување понуди што опфаќа различни линии.

11. Обврската за вршење јавна услуга се смета дека престанала ако на линијата за којашто важи таквата обврска во текот на период од 12 месеци не се вршела линиска воздухопловна услуга.

12. Во случај на ненадејно прекинување на вршењето на услугата од страна на авиопревозник на Заедницата избран во согласност со член 17, заинтересираната земја-членка може, во вонредни случаи, со заемна спогодба да избере друг авиопревозник на Заедницата што ќе ја врши обврската за јавна услуга во период најмногу до седум месеци, што не може да се продолжи, под следниве услови:

(а) сите надоместоци што ги плаќа земјата-членка се вршат во согласност со член 17(8);

(б) изборот меѓу авиопревозниците на Заедницата се врши во согласност со начелата за транспарентност и недискриминација;

(в) се распишува нова тендерска постапка.

Комисијата и заинтересираните земји-членки, без одлагање, се информираат за итната постапка и за причините за неа. На барање на земјата-членка или на сопствена иницијатива, Комисијата може, во согласност со постапката што се спомнува во член 25(2), да ја запре постапката ако смета, по извршеното оценување, дека постапката не ги исполнува барањата од овој став, или ако на друг начин е во спротивност на правото на Заедницата.

Член 17

Јавна тендерска постапка за обврската за вршење јавна услуга

1. Јавната тендерска постапка што се бара со член 16(10), се спроведува во согласност со постапката што е утврдена во ставовите од 2 до 10 на овој член.

2. Заинтересираната земја-членка го доставува целосниот текст на повикот за поднесување понуди до Комисијата, освен во случајот кога, во согласност со член 16(5), обврската за вршење јавна услуга ја објавила преку објавувањето на известување во својот национален службен весник. Во тој случај, јавниот повик се објавува и во националниот службен весник.

3. Повикот за поднесување понуди и последователниот договор ги содржат, меѓу другото, следниве точки:

(а) стандардите што се бараат со обврската за вршење јавна услуга;

(б) правила во врска со менувањето и раскинувањето на договорот, особено за земање предвид на непредвидливите промени;

(в) рокот на важноста на договорот;

(г) договорните казни во случај на неисполнување на договорот;

(д) објективни и транспарентни параметри врз чија основа се пресметува висината на евентуалниот надоместок за вршење на обврските за јавна услуга.

4. Комисијата го објавува повикот за поднесување понуди со информативно известување што се објавува во Службениот весник на Европската унија. Крајниот рок за поднесување на понудите изнесува најмалку два месеца по денот на објавувањето на таквото информативно известување. Во случајот ако тендерската постапка се однесува на линија до којашто пристапот веќе бил ограничен на само еден авиопревозник во согласност со член 16(9), повикот за поднесување понуди се објавува најмалку шест месеци пред започнувањето на новата концесија за да може да се оцени натамошната потреба за ограничениот пристап.

5. Информативното известување ги содржи следниве информации:

(а) предметната (-ите) земја-членка (земји-членки);

(б) предметната воздухопловна линија;

(в) рокот на важноста на договорот;

(г) полната адреса на која предметната земја-членка ќе ги стави на располагање текстот на повикот за поднесување понуди и сите релевантни информации и/или документи во врска со јавниот повик и обврската за вршење јавна услуга;

(д) крајниот рок за поднесување на понудите.

6. Предметната земја-членка (земји-членки) ги доставува, без одлагање и бесплатно, сите релевантни информации и документи на заинтересираната страна за јавниот тендер.

7. Изборот од доставените понуди се врши во најскоро можно време, земајќи ги предвид соодветноста на услугата, вклучувајќи ги цената и условите што може да им се понудат на корисниците, и трошоците за евентуалниот надоместок што може да го бара земјата-членка (земјите-членки).

8. Предметната земја-членка на авиопревозникот, што бил избран согласно став 7, може да му ги надомести трошоците за исполнување на стандардите што се бараат со обврската за јавна услуга од член 16. Таквиот надомест не може да биде поголем од потребниот износ за покривање на поднесените нето трошоци за вршење на секоја поединечна обврска за јавна услуга, земајќи ги предвид приходите од обврската што ги задржува авиопревозникот и разумна добивка.

9. Земјата-членка ја информира Комисијата, во писмена форма и без одлагање, за резултатите на јавната тендерска постапка и за изборот на понудувачот, вклучувајќи ги следниве информации:

- (а) броевите, имињата и деловните информации на понудувачите;
- (б) оперативните елементи што се содржани во понудите;
- (в) надоместот што се бара во понудите;
- (г) името на избраниот понудувач.

10. На барање на земја-членка или на сопствена иницијатива, Комисијата може да бара од земјите-членки да ги достават, во рок од еден месец, сите релевантни документи во врска со изборот на авиопревозникот за вршење на обврската за јавна услуга. Во случај бараните документи да не се достават во рокот, Комисијата може да одлучи да го повлече повикот за поднесување понуди во согласност со постапката што се спомнува во член 25(2).

Член 18

Испитување на обврските за вршење јавна услуга

1. Земјите-членки ги преземаат сите потребни мерки за осигурување дека секоја одлука што е донесена согласно членовите 16 и 17 може да се преиспита ефективно и, особено, во најскоро можно време, врз основа на тоа дека таквите одлуки го кршат правото на Заедницата или националните правила со коишто се спроведува правото на Заедницата.

Особено, на барање на земјата-членка или на сопствена иницијатива, Комисијата може да бара од земјите-членки да достават, во рок од два месеци:

- (а) документ со кој се оправдува потребата за обврската за вршење јавна услуга и нејзината усогласеност со критериумите што се наведени во член 16;
- (б) анализа на економската состојба во регионот;
- (в) анализа на сразмерноста на предвидените обврски со целите на економскиот развој;
- (г) анализа на постоечките воздухопловни услуги, доколку постојат, и на останатите расположливи форми на превоз што може да се сметаат како замена за предвидената обврска.

2. На барање на земјата-членка што смета дека развојот на определена линија е ограничен без причина со условите од членовите 16 и 17, или на сопствена иницијатива, Комисијата спроведува истрага и, во рок од шест месеци по приемот на барањето и во согласност со постапката од член 25(2), донесува одлука врз основа на релевантните фактори за тоа дали членовите 16 и 17 и понатаму ќе се применуваат за предметната линија.

Член 19

Распределба на сообраќајот меѓу аеродромите и користење на сообраќајните права

1. Користењето на сообраќајните права е предмет на објавените прописи на Заедницата, националните, регионалните и локалните оперативни правила што се однесуваат на безбедноста, сигурноста, заштитата на животната средина и распределбата на местата.

2. Земјата-членка, по советување со заинтересираните страни, вклучувајќи ги предметните авиопревозници и аеродроми, без дискриминација на одредиштата во рамките на Заедницата или врз основа на државјанството или идентитетот на авиопревозниците, може да ја уреди распределбата на воздушниот сообраќај меѓу аеродромите што ги задоволуваат следниве услови:

(а) аеродроми што опслужуваат еден ист град или агломерација;

(б) аеродромите поседуваат соодветна сообраќајна инфраструктура што обезбедува, колку што е тоа можно, директна врска, со што до аеродромот може да се стигне во рок од 90 минути, вклучувајќи, по потреба, и прекуграничен премин.

(в) аеродромите се поврзани меѓусебно и со градот или агломерацијата што ја опслужуваат со чести, сигурни и ефикасни услуги на јавниот превоз; и

(г) аеродромите им нудат соодветни услуги на авиопревозниците и не влијаат негативно врз нивните деловни можности.

Секоја одлука со која се уредува распределбата на воздушниот сообраќај меѓу предметните аеродроми мора да ги почитува начелата на сразмерност и транспарентност и се заснова врз објективни критериуми.

3. Предметната земја-членка ја информира Комисијата за својата намера да ја уреди распределбата на воздушниот сообраќај или до го промени постоечкото правило за распределба на сообраќајот.

Комисијата ја проверува примената на ставовите 1 и 2 од овој член и, во рок од шест месеци по приемот на информацијата од земјата-членка и во согласност со постапката од член 25(2), одлучува дали земјата-членка може да ги применува мерките.

Комисијата ја објавува својата одлука во Службениот весник на Европската унија и мерките не се применуваат пред објавувањето на одобрението на Комисијата.

4. Земајќи ги предвид правилата за распределба на сообраќајот што постојат во времето на влегувањето во сила на оваа Регулатива, Комисијата, на барање на земјата-членка, или на сопствена иницијатива, ја проверува примената на

ставовите 1 и 2 и, во согласност со постапката од член 25(2), одлучува дали земјата-членка може да продолжи да ја применува мерката.

5. Комисијата ги објавува своите одлуки што се донесени врз основа на овој член во Службениот весник на Европската унија.

Член 20

Мерки за заштита на животната средина

1. Во случај на постоење сериозни проблеми во врска со заштитата на животната средина, одговорната земја-членка може да го ограничи или да го одбие користењето на сообраќајните права, особено кога со останатите форми на превоз се обезбедува услуга на соодветно ниво. Мерката мора да биде недискриминациска, да не ја нарушува конкуренцијата меѓу авиопревозниците, не смее да ограничува повеќе од потребното за решавање на проблемите, и треба да биде со ограничено времетраење, што не смее да биде подолго од три години, по што треба да се преиспита.

2. Ако некоја земја-членка смета дека мерката од став 1 е неопходна, таа, најмалку три месеци пред влегувањето во сила на мерката, ги информира останатите земји-членки и Комисијата, наведувајќи соодветни причини што ја оправдуваат мерката. Мерката може да се спроведува освен ако, во рок од еден месец по приемот на информацијата, предметната земја-членка не ја оспори мерката или ако Комисијата, во согласност со став 3, не ја земе мерката на дополнително испитување.

3. На барање на друга земја-членка или на сопствена иницијатива, Комисијата може, во согласност со постапката што се спомнува во член 25(2), да ги запре мерките ако тие не ги исполнуваат барањата од став 1 или ако на друг начин се во спротивност на правото на Заедницата.

Член 21

Итни мерки

1. Земјата-членка може да го одбие, да го ограничи или да воведи услови за користењето на сообраќајните права заради решавање на ненадејните проблеми со кратко времетраење, што произлегуваат од непредвидливи или неизбежни околности. Таквите мерки треба да ги почитуваат начелата за сразмерност и транспарентност и да се засноваат врз објективни и недискриминациски критериуми.

Комисијата и останатите земји-членки без одлагање се информираат за таквата мерка, заедно со соодветно оправдување за преземањето на мерката. Ако проблемите што бараат преземање на таквата мерка постојат подолго од 14 дена, земјата-членка соодветно ги информира Комисијата и останатите земји-членки и може, со согласност на Комисијата, да ја продолжи мерката за дополнителни периоди со траење најмногу до 14 дена.

2. На барање на предметната земја-членка (земји-членки) или на сопствена иницијатива, Комисијата може да ја повлече оваа мерка ако таа не ги исполнува барањата од став 1 или ако е на друг начин во спротивност со правото на Заедницата.

ПОГЛАВЈЕ IV

ОДРЕДБИ ЗА УТВРДУВАЊЕТО НА ЦЕНИТЕ

Член 22

Слобода на утврдувањето на цените

1. Без тоа да биде во спротивност на член 16(1), авиопревозниците на Заедницата и, врз основа на реципрочноста, авиопревозниците од трети земји слободно ги утврдуваат цените и тарифите на воздухопловните услуги во Заедницата.

2. Без оглед на одредбите од билатералните спогодби меѓу земјите-членки, земјите-членки не смеат да вршат дискриминација врз основа на државјанството или идентитетот на авиопревозниците при овозможување на авиопревозниците на Заедницата да ги утврдуваат цените и тарифите за воздухопловните услуги меѓу својата територија и некоја трета земја. Со ова се заменуваат сите останати ограничувања врз утврдувањето на цените, вклучувајќи ги ограничувањата што се однесуваат на линиите кон трети земји, што произлегуваат од билатерални спогодби меѓу земјите-членки.

Член 23

Информирање и недискриминација

1. Цените и таксите на воздухопловните услуги што се достапни на јавноста ги вклучуваат сите применливи услови што се понудени или објавени во каков било облик, вклучително и на интернет, за воздухопловните услуги од аеродром што се наоѓа на територијата на некоја земја-членка за којашто се применува Договорот. Крајната цена што се плаќа во секое време мора да биде наведена и да ја вклучува применливата цена или тарифа на воздухопловната услуга, како и сите применливи даноци, такси и дополнителни давачки и провизии што се неизбежни и предвидливи во времето на објавувањето. Покрај наведувањето на крајната цена, треба да се наведе најмалку и следново:

(а) цената или тарифата на воздухопловната услуга;

(б) даноците;

(в) аеродромските такси; и

(г) други такси, дополнителни давачки или провизии, како оние што се поврзани со безбедноста или горивото;

при што ставките од точките (б), (в) и (г) се додаваат на цената или тарифата на воздухопловната услуга. За можноста за дополнителното плаќање мора да се информира на јасен, транспарентен и недвосмислен начин на почетокот на процесот за правење резервација, а корисникот сам ја избира таквата можност.

2. Без да биде во спротивност на член 16(1), пристапот до цените и тарифите на воздухопловните услуги од аеродром што се наоѓа на територијата на земјо-членка за која се применува Договорот, што се достапни на јавноста, се дава без каква било дискриминација врз основа на државјанството или местото на живеење на корисникот, или на местото на регистрација на застапникот на авиопревозникот или на друг продавач на билети во рамките на Заедницата.

Член 24

Казни

Земјите-членки ја гарантираат усогласеноста со правилата што се утврдени во ова Поглавје и утврдуваат казни за нивното кршење. Таквите казни треба да бидат ефикасни, сразмерни и одвратувачки.

ПОГЛАВЈЕ V

ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ

Член 25

Комитет

1. На Комисијата § помага комитет.
2. Кога се прави упатување на овој став, се применуваат членовите 3 и 7 од Одлуката 1999/468/ЕЗ, имајќи ги предвид одредбите од член 8 од неа.

Член 26

Соработка и право на добивање информации

1. Земјите-членки и Комисијата соработуваат во примената и во следењето на примената на оваа Регулатива.
2. За извршување на своите обврски согласно оваа Регулатива, Комисијата може да ги добива сите потребни информации од земјите-членки, што, исто така, го овозможуваат обезбедувањето информации од страна на авиопревозниците што се лиценцирани од нивните надлежни власти за лиценцирање.
3. Земјите-членки, во согласност со своето национално право, ги преземаат сите потребни мерки за гарантирање на соодветната доверливост на информациите што ги добиваат согласно оваа Регулатива.

Член 27

Укинување

Регулативата бр. 2407/92 (ЕЕЗ), Регулативата бр. 2408/92 (ЕЕЗ) и Регулативата бр. 2409/92 (ЕЕЗ) се укинуваат.

Упатувањата на укинатите Регулативи се толкуваат како упатувања на оваа Регулатива и се читаат во согласност со кореспондентната табела од Анекс II.

Член 28

Влегување во сила

Оваа Регулатива влегува во сила следниот ден по нејзиното објавување во Службениот весник на Европската унија.

Оваа Регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Во Стразбур, 24 септември 2008 година.

За Европскиот парламент

Претседател

Х. Г. Потеринг

За Советот

Претседател

Ж. П. Жује

АНЕКС I

ИНФОРМАЦИИ ШТО СЕ ДОСТАВУВААТ СОГЛАСНО ЧЛЕНОВИТЕ 5 И 8

1. Информации за финансиската способност што ги поднесува подносителот на барање што поднесува барање за првпат

1.1. Најновиот интерен финансиски извештај за раководството и, ако е на располагање, ревидираниот финансиски извештај за претходната финансиска година.

1.2. Проектиран биланс на состојбата, вклучувајќи биланс на успехот, за следните три години.

1.3. Основата за проектирање на расходите и приходите за ставките како гориво, цени и тарифи, плати, одржување, амортизација, флукуации на девизниот курс, аеродромски такси, трошоци за воздушни навигациски услуги, трошоци за прифат и опрема, осигурување, итн. Прогнози за сообраќајот/приходите.

1.4. Детални податоци за почетните трошоци што биле поднесени во периодот од поднесувањето на барањето до започнувањето со работењето, и објаснување на кој начин планира да се финансираат таквите трошоци.

1.5. Детални податоци за постоечките и очекуваните извори за финансирање.

1.6. Детални податоци за акционерите, вклучувајќи го нивното државјанство и видовите акции што ги поседуваат, и основачкиот акт. Ако е дел од група на претпријатија, информации за нивниот меѓусебен однос.

1.7. Проектирани извештаи за готовинските текови и планови за ликвидноста за првите три години од работењето.

1.8. Детални податоци за финансирањето на набавката/закупот на воздухопловот, вклучувајќи ги, во случај на закуп, роковите и условите на договорот.

2. Информации што треба да се достават за оценување на натамошната финансиска состојба на постоечките носители на лиценца што планираат промени во своите структури или дејности што значително ќе влијаат врз нивните финансии

2.1. По потреба, најновиот интерен биланс на состојбата за раководството и ревидираниот финансиски извештај за претходната финансиска година.

2.2. Прецизни детални податоци за сите предложени промени, како, на пример, промена на видот на услугата, предложени преземања или спојувања, промени во акционерскиот капитал, промени на акционерите, итн.

2.3. Проектиран биланс на состојбата, со биланс на успех, за тековната финансиска година, вклучувајќи ги сите предложени промени во структурата или дејностите што имаат значително влијание врз финансиите.

2.4. Минати и проектирани расходи и приходи за ставките како гориво, цени и тарифи, плати, одржување, амортизација, флукуации на девизниот курс, аеродромски такси, трошоци за воздушни навигациски услуги, трошоци за прифат и опрема, осигурување, итн. Прогнози за сообраќајот/приходите.

2.5. Извештаи за готовинските текови и планови за ликвидноста за следната година, вклучувајќи ги сите предложени промени во структурата или дејностите што имаат значително влијание врз финансиите.

2.6. Детални податоци за финансирањето на набавката/закупот на воздухопловот, вклучувајќи ги, во случај на закуп, роковите и условите на договорот.

3. Информации што треба да се достават за оценување на натамошната финансиска состојба на постоечките носители на лиценца

3.1. Ревидирани финансиски извештаи најдоцна шест месеци по последниот ден на соодветната финансиска година, освен ако не е поинаку утврдено во националното право и, по потреба, најновиот интерес биланс на состојбата за раководството.

3.2. Проектиран биланс на состојбата, вклучувајќи биланс на успехот, за следната година.

3.3. Минати и проектирани расходи и приходи за ставките како гориво, цени и тарифи, плати, одржување, амортизација, флукуации на девизниот курс, аеродромски такси, трошоци за воздушни навигациски услуги, трошоци за прифат и опрема, осигурување, итн. Прогнози за сообраќајот/приходите.

3.4. Извештаи за готовинските текови и планови за ликвидноста за следната година.

АНЕКС II

КОРЕСПОДЕНТНА ТАБЕЛА
(се спомнува во член 27)

Регулатива (ЕЕЗ) бр. 2407/92	Оваа Регулатива
Член 1(1)	Член 1
Член 1(2)	Член 3(3)
Член 2	Член 2
Член 3(1)	Член 3(2)
Член 3(2)	вториот потстав од членот 3(1)
Член 3(3)	првиот потстав од членот 3(1)
Член 4(1)	Член 4
Член 4(2)	Член 4(г)
Член 4(3)	—
Член 4(4)	Член 4(г)
Член 4(5)	вториот потстав на членот 8(1)
Член 5(1)	Член 5(1)
Член 5(2)	Член 5(2)
Член 5(3)	Член 8(5)
Член 5(4)	Член 8(6)
Член 5(5)	Член 9(1)
Член 5(6)	Член 8(4)
Член 5(7)	Член 5(3) и член 8(8)
Член 6	Член 7
Член 7	Член 11
Член 8(1)	Член 4(в)
Член 8(2)	Член 12(1)
Член 8(3)	Член 13(2) и (3)
Член 8(4)	Член 12(2)
Член 9	Член 6
Член 10(1)	Член 13(2) и (3)
Член 10(2)	Член 13(2) и (3)
Член 11(1)	Член 8(1)
Член 11(2)	Член 8(3)
Член 11(3)	Член 8(7)
Член 12	Член 9(2) до (6)
Член 13(1)	Член 10(2)
Член 13(2)	Член 10(1)
Член 13(3)	—
Член 13(4)	Член 10(3)
Член 14	—
Член 15	—
Член 16	—
Член 17	—
Член 18(1)	Член 26(1)
Член 18(2)	Член 26(3)
Член 19	—
АНЕКС	АНЕКС I

Регулатива (ЕЕЗ) бр. 2408/92	Оваа Регулатива
Член 1(1)	Член 1
Член 1(2)	Член 1(2)
Член 1(3)	—
Член 1(4)	—
Регулатива (ЕЕЗ) бр. 2408/92	Оваа Регулатива
Член 2	Член 2
Член 3(1)	Член 15(1) и (2)
Член 3(2)	—
Член 3(3)	—
Член 3(4)	—
Член 4(1)(а)	Член 16(1)
Член 4(1)(б)	Член 16(3)
Член 4(1)(в)	Член 16(2)
Член 4(1)(г)	Член 16(9)
—	Член 17(1)
—	Член 17(2)
—	Член 17(4)
—	Член 17(5)
—	Член 17(6)
Член 4(1)(д)	Член 17(3)
Член 4(1)(ѓ)	Член 17(7)
Член 4(1)(е)	—
Член 4(1)(ж)	Член 17(8)
—	Член 17(9)
—	Член 17(10)
Член 4(1)(з)	Член 18(1)
Член 4(1)(с)	Член 16(7)
Член 4(1)(и)	—
Член 4(2)	—
Член 4(3)	Член 18(2)
Член 4(4)	—
Член 5	—
Член 6(1) и (2)	—
Член 7	Член 15(4) и (5)
Член 8(1)	Член 19(2)
Член 8(2)	Член 19(1)
Член 8(3)	Член 19(3)
Член 8(4)	—
Член 8(5)	—
Член 9(1)	Член 20(1)
Член 9(2)	Член 20(1)
Член 9(3)	Член 20(2)
Член 9(4)	Член 20(3)
Член 9(5)	Член 22(1)
Член 9(6)	Член 22(2)
Член 9(7)	—
Член 9(8)	—
Член 10	—
Член 11	Член 25

Член 12(1)	Член 26(2)
Член 12(2)	
Член 13	—
Член 14(1)	Член 26(1)
Член 14(2)	Член 26(3)
Член 15	—
Член 16	
АНЕКС I	
АНЕКС II	
АНЕКС III	—
—	АНЕКС II
Регулатива (ЕЕЗ) бр. 2409/92	Оваа Регулатива
Член 1(1)	Член 1
Член 1(2)	Член 21(1)
Член 1(3)	—
Член 2	Член 2
Член 3	—
Член 4	Член 23
Член 5(1)	Член 22
Член 5(2)	—
Член 5(3)	—
Член 5(4)	—
Член 6	—
Член 7	—
Член 8	—
Член 9	—
Член 10(1)	Член 26(1)
Член 10(2)	Член 26(3)
Член 11	—
Член 12	—
—	Член 27
—	Член 28