

**Регулатива (ЕЗ) бр. 1008/2008 на Европскиот парламент и на Советот
од 24 септември 2008 година
за заедничките правила за вршење на воздушен сообраќај во
Заедницата (преработена верзија)**

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница, а особено член 80(2) од истиот,

имајќи го предвид предлогот на 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 во 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 издавање на уверенија на авиопревозниците ^[4], (ЕЕЗ) бр. 2408/92 од 23 јули 1992 година за пристапот на авиопревозниците на Заедницата до воздушните патишта во рамките на Заедницата ^[5], и (ЕЕЗ) бр. 2409/92 од 23 јули 1992 година за цените и тарифите во воздушниот сообраќај ^[6]. Во интерес на јасноста, овие регулативи треба да се преработат и да се пречистат во една единствена регулатива.

(2) За да се осигура поефикасна и подоследна примена на законодавството на Заедницата за внатрешниот воздухопловен пазар, потребни се низа ускладувања на сегашната правна рамка.

(3) Препознавајќи ја можната врска помеѓу добрата финансиска положба на авиопревозник 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 бази во неколку земји-членки како и на потребата да се гарантира ефикасен надзор врз овие авиопревозници, истата земја-членка треба да одговара за надзорот врз

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. весник. С 175 Е, 10.7.2008, стр. 371), Заеднички став на Советот од 18 април 2008 година (Сл. весник С 129 Е, 27.5.2008, стр. 1) и Став 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.

уверението за исполнување на безбедносните услови за вршење на јавен воздушен превоз (Air Operator Certificate – АОС) на авиопревозникот и уверението за работа за вршење на јавен воздушен превоз.

(5) Со цел да се обезбеди доследно следење на придржувањето кон условите на уверението за работа на сите авиопревозници на Заедницата, надлежните органи кои издаваат уверенија треба редовно да вршат процена на финансиската состојба на авиопревозниците. Според тоа, авиопревозниците треба да обезбедат доволно податоци за својата финансиска состојба, особено во првите две години од своето постоење, бидејќи истите се особено критични за опстанокот на еден авиопревозник на пазарот. За да се избегне нарушување на конкуренцијата што произлегува од различната примена на правилата на национално ниво, потребно е земјите-членки да го зајакнат финансискиот надзор врз сите авиопревозници на Заедницата.

(6) Заради намалување на ризиците за патниците, на авиопревозниците на Заедницата кои не ги исполнуваат условите за одржување на важечко уверение за работа не смее да им се дозволи да продолжат со работење. Во таквите случаи, надлежниот орган кој издава уверенија треба да го повлече или привремено да го одземе уверението за работа.

(7) Врз основа на Регулатива (ЕЗ) бр. 785/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 21 април 2004 година, за условите за осигурување на авиопревозниците и операторите на воздухоплови [7], авиопревозникот треба да е осигурен за да ја покрие одговорноста за штета во случај на несреќи, што се однесува на патниците, товарот и третите страни. Исто така, за авиопревозниците треба да се воведат и обврски за осигурување во однос на одговорност во случај на несреќи со пошта.

(8) За да се избегне претерано користење на договорите за закуп на воздухоплови кои се регистрирани во трети земји, особено оние за закуп со екипаж, ваквите можности треба да се дозволат само во исклучителни околности, како, на пример, недостаток на соодветни воздухоплови на пазарот на Заедницата, и тие треба да бидат строго временски ограничени и треба да ги исполнуваат стандарди за безбедност што се еднакви на стандардите за безбедноста од законодавството на Заедницата и од националните законодавства.

(9) Што се однесува на вработените на авиопревозниците на Заедницата кои вршат воздушен сообраќај од оперативна база вон територијата на земјата-членка во која е сместено главното седиште на авиопревозникот, земјите-членки треба да осигураат правилна примена на законодавството на Заедницата и националните законски прописи од областа на социјалата.

(10) За да се доврши внатрешниот воздухопловен пазар, треба да се укинат постојните ограничувања што се применуваат меѓу земјите-членки, како што се ограничувањата во однос на заедничките ознаки на линии (code-sharing) кон трети земји, или во однос на утврдувањето на цени на линии кон трети земји со попатно застанување во некоја друга земја-членка (летови врз основа на шестата слобода во воздухопловството).

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

(11) Со цел да се земат предвид посебните карактеристики и ограничувања на најоддалечените региони, особено нивната оддалеченост, ограниченост и мала површина, како и потребата за нивно соодветно поврзување со централните региони на Заедницата, може да се оправда склучување на посебни договори во врска со правилата за периодот на важноста на договорите за обврски за вршење јавни услуги кои ги опфаќаат линиите до тие региони.

(12) Условите под коишто може да се воведат обврски за вршење јавни услуги треба да бидат јасно и недвосмислено дефинирани, а соодветните постапки за јавен повик треба да овозможуваат учество на доволен број конкуренти во постапката. Комисијата треба да биде во можност да добие онолку информации колку што ѝ се неопходни 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 бидат јасно наведени и едноставни.

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

(15) Странките треба да имаат пристап до сите цени и тарифи на воздушниот превоз, без оглед на своето место на живеење во Заедницата, или на своето државјанство, и независно од седиште на патничкиот агент во рамките на Заедницата.

(16) Странките треба да бидат во можност да ги споредуваат цените на воздушниот превоз на различни авиокомпаниии. Според тоа, крајната цена што корисникот ја плаќа за воздушниот превоз со место на поаѓање во Заедницата, во секое време треба да биде назначена, вклучувајќи ги сите даноци, надоместоци и давачки. Исто така, авиопревозниците од Заедницата се поттикнуваат да ја наведат крајната цена за својот воздушен сообраќај од трети земји до Заедницата.

(17) Мерките кои се потребни за спроведување на оваа регулатива треба да се донесат согласно Одлуката 1999/468/ЕЗ на Советот од 28 јуни 1999 година, со која се утврдуваат постапките за користење на овластувањата за спроведување кои и се доделени на Комисијата⁸.

(18) Бидејќи целта на оваа регулатива, имено поизедначена 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 воздушниот сообраќај, и според тоа истата може подобро да се постигне на ниво на Заедницата, Заедницата може да донесе мерки, согласно начелото на супсидијарност од член 5 од Договорот. Согласно начелото за пропорционалност, како што е наведено во тој член, оваа регулатива не оди подалеку од она што е потребно за постигнување на таа цел.

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

(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, ќе ја замени Заедничката изјава за аеродромот составена во Лондон на 2 декември 1987 година, и целосното придржување кон истата ќе се смета дека претставува придржување кон изјавата од 1987 година.

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

ЈА ДОНЕСОА СЛЕДНАТА РЕГУЛАТИВА:

ПОГЛАВЈЕ I

ОПШТИ ОДРЕДБИ

Член 1

Предмет

1. Со оваа регулатива се уредуваат издавањето на уверенија на авиопревозниците на Заедницата, правата на авиопревозниците на Заедницата да вршат воздушен сообраќај во рамките на Заедницата, како и определувањето на цените во воздушниот сообраќај во рамките на Заедницата.
2. Примената на Поглавје III од оваа регулатива за аеродромот во Гибралтар се подразбира дека не е во спротивност со односните правни ставови на Кралството Шпанија и на Обединетото Кралство што се однесуваат на спорот за сувереноста на територијата на којашто се наоѓа аеродромот.

Член 2

Дефиниции

За целите на оваа регулатива:

1. „уверение за работа за вршење на јавен воздушен превоз (Operating Licence)“ е овластување кое надлежниот орган кој издава уверенија му го дава на претпријатие, со кое му се дозволува да врши јавен воздушен превоз како што е наведено во уверението за работа за вршење на јавен воздушен превоз (во понатамошниот текст: уверение за работа);
2. „надлежен орган кој издава уверенија“ е орган на земјата-членка кој има право да дава, одбива, повлече или привремено да одземе уверение за работа согласно наведеното во Поглавје II;
3. „претпријатие“ е кое било физичко или правно лице, без оглед на тоа дали остварува добивка или не, или кое било службено тело, без оглед на тоа дали има статус на правно лице или не;

4. „воздушен превоз,, е лет или серија летови со кои се превезуваат патници, товар и/или пошта за надоместок и/или наемнина;
5. „лет“ е заминување од определен аеродром кон определениот аеродром на одредиште;
6. „локален лет“ е лет кој не вклучува превоз на патници, пошта и/или товар меѓу различни аеродроми или други одобрени точки за слетување;
7. „аеродром“ е која било област во земја-членка што е посебно приспособена за воздушен превоз;
8. „уверение за исполнување на безбедносните услови за вршење на јавен воздушен превоз (Air Operator Certificate – АОС)“ е уверение што се издава на претпријатие, а со кое се потврдува дека операторот поседува професионална способност и организациона поставеност за да осигура безбедност на операциите наведени во уверението за исполнување на безбедносните услови за вршење на јавен воздушен превоз (во понатамошниот текст: АОС), како што е утврдено во односните одредби од законодавството на Заедницата или од националното законодавство;
9. „ефективна контрола“ е однос што е воспоставен со права, договори или какви било други средства кои, посебно или заедно, и земајќи ги предвид уважувањата на соодветните факти или закони, дава можност за директно или индиректно користење на одлучувачкото влијание врз претпријатие, особено преку:
- (а) правото на користење на целата и дел од активата на претпријатието;
 - (б) права или договори што имаат одлучувачко влијание врз составот, гласањето или одлуките на телата на претпријатието, или на поинаков начин обезбедуваат одлучувачко влијание врз деловните активности на претпријатието;
10. „авиопревозник“ е претпријатие со важечко уверение за работа или истоветен/еквивалентен документ;
11. „авиопревозник на Заедницата“ е авиопревозник со важечко уверение за работа издадена од страна на надлежен орган за издавање на уверенија согласно Поглавје II;
12. „план за работа/деловен план“ е детален опис на планираните комерцијални активности на авиопревозникот за даден период, особено што се однесува на очекуваниот развој на пазарот и планираните вложувања, вклучувајќи ги финансиските и економските последици од овие активности;
13. „воздушен сообраќај во рамките на Заедницата“ е воздушен сообраќај кој се врши во рамките на Заедницата;
14. „сообраќајно право“ е право за вршење воздушен сообраќај меѓу два аеродроми во Заедницата;

15. „продажба на места за седење“ е продажба на седишта, без врзана продажба на какви било други услуги, како на пример, сместување, која авиопревозникот или неговиот овластен застапник ја продаваат директно на јавноста;

16. „редовен воздушен сообраќај“ е серија летови што ги поседуваат сите од следниве карактеристики:

(а) на секој лет, седиштата и/или капацитетот за превоз на товар и/или пошта ѝ стојат на располагање на јавноста за индивидуална набавка (било непосредно од авиопревозникот или од неговите овластени застапници);

(б) се врши за потребите на сообраќајот меѓу исти два или повеќе аеродроми, или:

– согласно објавен ред на летање, или

– со летови што се толку редовни или зачестени што претставуваат препознатлива систематична серија;

17. „капацитет“ е бројот на седишта или корисната носивост што ѝ се нудат на пошироката јавност во редовниот воздушен сообраќај за даден период;

18. „цени на авиопревозот“ се цените изразени во евра или во локална валута, што се плаќаат на авиопревозниците или на нивните застапници, или на други продавачи на билети, за превозот на патниците во воздушниот сообраќај и сите услови под кои се применуваат тие цени, вклучувајќи ги и надоместокот и условите што се нудат на агенцијата и на останатите помошни служби;

19. „тарифи во воздушниот сообраќај“ се цените, изразени во евра или во локална валута, што се плаќаат за превоз на товар и сите услови под кои се применуваат овие цени, вклучувајќи го и плаќањето и условите што се нудат на агенцијата и на останатите помошни служби;

20. „односна (-и) земја-членка (земји-членки)“ е земјата-членка (земјите-членки) меѓу кои или во чишто рамки се врши воздушниот сообраќај;

21. „вклучена (-и) земја-членка (земји-членки)“ е односната (-ите) земја-членка (земји-членки) и земјата-членка (земјите-членки) во која (кои) му е издадено уверение на авиопревозникот (-иците) кои вршат воздушен сообраќај;

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

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

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

25. „договор за закуп на воздухоплов со екипаж“ е договор склучен меѓу авиопревозници, според кој со воздухопловот се управува согласно АОС-то на закуподавачот;

26. „главно седиште“ е централата или регистрираното седиште на авиопревозник на Заедницата во земјата-членка во која се вршат главните финансиски дејности и во која се спроведува оперативниот надзор, вклучувајќи го и управувањето со постојаната/континуирана пловидбеност.

ПОГЛАВЈЕ II УВЕРЕНИЕ ЗА РАБОТА

Член 3 **Уверение за работа**

1. Ниедно претпријатие што е регистрирано во Заедницата не смее да врши превоз на патници, пошта и/или товар по воздушен пат за надомест или наем, освен ако за тоа не му е издадено соодветно уверение за работа.

Претпријатието што ги исполнува условите од ова поглавје има право да добие уверение за работа.

2. Надлежниот орган кој издава уверенија не смее да дава уверенија за работа ниту да ја продолжуваат важноста на истите ако не е исполнет кој било од условите од ова поглавје.

3. Без штета по наведеното во која било друга важечка одредба од правото на Заедницата, националното или меѓународното право, следните категории воздушен сообраќај не подлежат на условот за поседување на важечко уверение за работа:

(а) воздушен сообраќај кој се врши со воздухоплови без погон на мотор и/или ултралесни воздухоплови со погон на мотор; и

(б) локални летови.

Член 4 **Услови за издавање на уверение за работа**

Надлежниот орган на земја – членка кој издава уверенија му издава уверение за работа на претпријатие, под услов ако:

(а) неговото главно седиште се наоѓа во таа земја-членка;

(б) претпријатието поседува важечко АОС издадено од националниот орган на истата земја-членка чишто надлежен орган кој издава уверенија е одговорен за издавање, одбивање, повлекување или привремено одземање на уверението за работа на авиопревозникот на Заедницата;

- (c) има на располагање еден или повеќе воздухоплови врз основа на сопственост или договор за закуп на воздухоплов без екипаж;
- (d) неговата главна дејност е да врши воздушен сообраќај, самостојно или во комбинација со која било друга комерцијална дејност на воздухоплов, или поправка и одржување на воздухоплови;
- (e) организационата структурата на неговата компанија му овозможува на надлежниот орган кој издава уверенија да ги спроведе одредбите од ова поглавје;
- (f) земјите-членки и/или државјаните на земјите-членки поседуваат повеќе од 50% од претпријатието и вршат ефективна контрола врз истото, непосредно или посредно, преку едно или повеќе посреднички претпријатија, освен како е предвидено во спогодба склучена со трета земја во кој Заедницата се јавува како страна;
- (g) тоа ги исполнува финансиските услови што се утврдени во член 5;
- (h) тоа ги исполнува условите за осигурување што се утврдени во член 11 и во Регулацијата (ЕЗ) бр. 785/2004; и
- (i) тоа ги исполнува одредбите за добар углед, како што е утврдено во член 7.

Член 5

Финансиски услови за издавање на уверение за работа

1. Надлежниот орган кој издава уверенија врши детална процена за тоа дали претпријатието кое за прв пат поднесува барање за издавање на уверение за работа може да покаже дека:

- (a) во секое време може да ги исполни своите вистински и потенцијални обврски, што се утврдени врз реални претпоставки, за период од 24 месеци од започнување со работењето; и
- (b) може да ги подмири своите фиксни и оперативни трошоци настанати при работењето согласно својот план за работа/деловен план, а кои се утврдени врз реални претпоставки, и тоа за период од три месеци од започнувањето со работењето, без да се земе предвид каков било приход од неговото работење.

2. За целите на процената наведена во став 1, секој подносител на барање доставува план за работа/деловен план, најмалку за првите три години од работењето. Исто така, во деловниот план во детали се прикажани финансиските врски на подносителот на барањето со кои било други комерцијални дејности во кои учествува подносителот на барањето, било непосредно или преку односни претпријатија. Исто така, подносителот на барањето ги доставува сите битни податоци, особено податоците наведени во точка 1 од Анекс I.

3. Ставовите 1 и 2 не смее да се применуваат на претпријатие кое поднесува барање за уверение за работа и има намера да лета со воздухоплови со максимална маса на

полетување помала од 10 тони и/или со помалку од 20 седишта. Ваквите претпријатија докажуваат дека нивниот нето капитал изнесува најмалку 100.000 евра, или ги обезбедуваат, на барање на надлежниот орган кој издава уверенија, сите битни податоци за целите на вршење на процената спомната во став 1, особено податоците спомнати во точка 1 од Анекс I.

Меѓутоа, надлежниот орган кој издава уверенија може да ги примени ставовите 1 и 2 на претпријатието што поднесува барање за уверение за работа согласно одредбите од претходниот потстав, а кое има намера да врши редовен воздушен сообраќај или чијшто промет е поголем од 3 милиони евра годишно.

Член 6

Уверение за исполнување на безбедносните услови за вршење на јавен воздушен превоз – АОС

1. Издавањето и важноста на уверението за работа во секое време зависат од поседувањето на важечко АОС, во кое се наведени дејностите опфатени во уверението за работа.
2. Секоја измена на АОС-то на авиопревозник на Заедницата се наведува, ако е соодветно, во неговото уверение за работа.

Член 7

Доказ за добро реноме

1. Кога, за потребите на издавање уверение за работа, се бара доказ дека лицата што континуирано и ефикасно ќе управуваат со работењето на претпријатието се со добро реноме, или доказ дека не се предмет на стечајна постапка, надлежниот орган кој издава уверенија го прифаќа, што се однесува на државјаните на земјите-членки, како доволен доказ поднесувањето на документи издадени од страна на надлежните органи во матичната земја-членка, или во земјата-членка во која лицето има постојано живеалиште, а кои потврдуваат дека овие услови се исполнети.
2. Ако матичната земја-членка или земјата-членка во која лицето има постојано живеалиште не ги издава документите наведени во став 1, овие документи се заменуваат со давање на изјава под заклетва – или, во земји-членки во кои не постои одредба за давање на изјава под заклетва, се заменуваат со свечена изјава што односното лице ја дава пред надлежните судски или управни органи или, кога е соодветно, пред нотар или квалификувано стручно тело на матичната земја-членка или на земјата-членка во која лицето има постојано живеалиште. Овој орган, нотар или квалификувано професионално тело издаваат уверение со кое се потврдува веродостојноста на изјавата дадена под заклетва или на свечената изјава.
3. Надлежниот орган кој издава уверенија може да побара документите и уверенијата наведени во ставовите 1 и 2 да се достават најдоцна во рок од три месеци од датумот на нивното издавање.

Член 8

Важност на уверение за работа

1. Уверението за работа важи сè додека авиопревозникот на Заедницата ги исполнува условите од ова поглавје.

Авиопревозник на Заедницата во секое време мора, на барање од надлежниот орган кој издава уверенија, да биде способен да докаже дека ги исполнува сите услови од ова поглавје.

2. Надлежниот орган кој издава уверенија темелно го следи придржувањето кон условите од ова поглавје. Тој, во секој случај, го проверува придржувањето кон овие услови во следниве случаи:

- (а) две години по издавање на ново уверение за работа;
- (б) кога постои сомнеж за можни проблеми; или
- (с) на барање на Комисијата.

Во случај ако надлежниот орган кој издава уверенија се посомнева дека финансиските проблеми на даден авиопревозник на Заедницата може да влијаат врз безбедноста на неговото работење, тој веднаш ги известува надлежниот орган за издавање на АОС.

3. Уверението за работа повторно се поднесува на одобрување во случај кога авиопревозник на Заедницата:

- (а) не започнал со работење во рок од шест месеци по добивање на уверение за работа;
- (б) не работи подолго од шест месеци; или
- (с) со уверение издадено врз основа на последниот потстав од член 5(3) има намера да врши превоз со воздухоплов поголем од оние наведени во член 5(3), или повеќе не се придржува кон финансиските услови наведени во тој став.

4. Авиопревозник на Заедницата ги доставува до надлежниот орган кој издава уверенија своите финансиски извештаи од ревизиите најдоцна шест месеци по завршувањето на соодветната финансиска година, освен ако не е поинаку предвидено во националното право. Во текот на првите две години од работењето на авиопревозник на Заедницата, податоците спомнати во точка 3 од Анекс I, се доставуваат до надлежниот орган кој издава уверенија на негово барање.

Надлежниот орган кој издава уверенија може во кое било време да ја оценува финансиската успешност на авиопревозник на Заедницата на којшто му издал уверение за работа, преку барање на соодветните податоци. Во рамките на таквото оценување, односниот авиопревозник на Заедницата ги ажурира податоците наведени во точка 3 од Анекс I и ги доставува до надлежниот орган кој издава уверенија на негово барање.

5. Авиопревозник на Заедницата го известува надлежниот орган кој издава уверенија:

(а) однапред, за сите планови за воведување на нов воздушен превоз на континент или светски регион што претходно не го опслужувал, или за каква било значајна промени во опсегот на својата дејност, вклучувајќи ги и, но без ограничување на, промените на типот или бројот на воздухоплови што ги користи.

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

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

6. Ако надлежниот орган кој издава уверенија смета дека промените за кои е известен согласно став 5, имаат значително влијание врз финансиската состојба на авиопревозникот на Заедницата, тој бара да се достави ревидиран план за работа во кој се опфатени и односните промени и кој опфаќа најмалку период од 12 месеци од датумот на неговото спроведување, како и податоците наведени во точка 2 од Анекс I, покрај информациите кои се доставуваат согласно став 4.

Надлежниот орган кој издава уверенија донесува одлука за ревидираниот план за работа во поглед на тоа дали авиопревозникот на Заедницата може да ги исполни своите постојни и можни обврски за време на тој период од 12 месеци. Оваа одлука се донесува не подоцна од три месеци по доставувањето на сите потребни информации.

7. Надлежниот орган кој издава уверенија донесува одлука за авиопревозниците на Заедницата, на кои тој им издал уверение, за тоа дали уверението за работа треба повторно да се поднесе на одобрување во случај на промена на еден или повеќе елементи кои влијаат врз правната положба на авиопревозникот на Заедницата а, особено, во случај на спојување или преземање.

8. Ставовите 4, 5 и 6 не смее да се применуваат на авиопревозници на Заедницата кои вршат сообраќај исклучиво со воздухоплови со МТОМ помала од 10 тони и/или со помалку од 20 седишта. Таквите авиопревозници на Заедницата во секое време мора да докажат дека нивниот нето-капитал изнесува најмалку 100.000 евра, или ако тоа го побара надлежниот орган кој издава уверенија да ги обезбедат сите неопходни информации што се од значење за целите на процената наведена во член 9(2).

Меѓутоа, надлежниот орган кој издава уверенија може да ги примени ставовите 4, 5 и 6 на авиопревозници на Заедницата на коишто им издал уверение, а кои вршат редовен воздушен сообраќај или чијшто промет е поголем од 3 милиони евра годишно.

Член 9

Привремено одземање или повлекување на уверение за работа

1. Надлежниот орган кој издава уверенија може во секое време да ја проценува финансиската успешност на авиопревозник на Заедницата на којшто тој му издал уверение. Врз основа на извршената проценка, надлежниот орган привремено го одзема или повлекува уверението за работа ако повеќе не е уверен дека тој авиопревозник на Заедницата може да ги исполнува своите вистински и потенцијални обврски во период од 12 месеци. Меѓутоа, надлежниот орган кој издава уверенија може да даде

привремено уверение, за период што не надминува 12 месеци, до финансиската реорганизација на авиопревозникот на Заедницата, под услов дека безбедноста не е загрозена, и дека привременото уверение ги содржи, онаму каде што е соодветно, сите промени во АОС-то, и дека постојат реални изгледи за успешна финансиска реконструкција во рамките на тој период.

2. Кога постојат јасни показатели за финансиски проблеми или ако против авиопревозникот на Заедницата се води стечајна или слична постапка, надлежниот орган кој издава уверенија, и кој му издал уверение на тој авиопревозник на Заедницата, веднаш врши детална процена на финансиската состојба и, врз основа на своите наоди, го преиспитуваат статусот на уверението за работа согласно овој член, во рок од три месеци.

Надлежниот орган кој издава уверенија ја известува Комисијата за своите одлуки во врска со статусот на уверението за работа.

3. Ако прегледаните финансиски сметки наведени во член 8(4) не се достават во рокот утврден во тој член, надлежниот орган кој издава уверенија веднаш бара од авиопревозникот на Заедницата да ги достави таквите прегледани финансиски извештаи.

Ако прегледаните финансиски извештаи не се достават во рок од еден месец, уверението за работа може да се повлече или привремено да се одземе.

4. Надлежниот орган кој издава уверенија привремено го одзема или повлекува уверението за работа ако авиопревозникот на Заедницата свесно или поради небрежност, му достави на надлежниот орган кој издава уверенија лажни податоци за некои значајни прашања.

5. Во случај кога АОС на авиопревозник на Заедницата е привремено одземено или е повлечено, надлежниот орган кој издава уверенија веднаш привремено го одзема или повлекува уверението за работа на тој авиопревозник.

6. Надлежниот орган кој издава уверенија може привремено да го одземе или да го повлече уверението за работа на авиопревозник на Заедницата, ако тој авиопревозник повеќе не ги исполнува условите кои се однесуваат на доброто реноме наведени во член 7.

Член 10

Одлуки за уверенија за работа

1. Надлежниот орган кој издава уверенија донесува одлука во врска со барање, во најкраток можен рок, но не подоцна од три месеци по поднесување на сите потребни податоци, земајќи ги предвид сите расположливи докази. Подносителот на барањето се известува за оваа одлука. Во одлуката за одбивање на барањето се наведуваат причините за одбивањето.

2. Постапките за издавање, привремено одземање и повлекување на уверенијата за работа се објавуваат јавно од страна на надлежниот орган кој издава уверенија, кој за тоа ја известува Комисијата.

3. Списокот со одлуки на надлежниот орган кој издава уверенија во врска со издавање, привремено одземање или повлекување на уверенијата за работа се објавува годишно во Службениот весник на Европската унија.

Член 11

Услови за осигурување

И покрај наведеното во Регулатива (ЕЗ) бр. 785/2004, авиопревозник се осигурува за покривање на одговорноста за штета во случај на несреќи во врска со поштата.

Член 12

Регистрација

1. Без штета по наведеното во член 13(3), воздухопловите што ги користи авиопревозник на Заедницата се регистрираат, по избор на земјата-членка чиешто надлежен орган издава уверенија за работа, во нејзиниот национален регистар или во рамките на Заедницата.

2. Согласно став 1, надлежниот орган, согласно важечките закони и други прописи, прифаќа да впише во својот национален регистар, без наплаќање на каква било дискриминациска давачка и без одлагање, воздухоплов што е во сопственост на државјани на други земји-членки и да го префрли од регистрите на воздухоплови на другите земји-членки. Покрај вообичаениот надоместок за регистрација, не смее да се наплаќа никаков друг надоместок за префрлање на воздухоплови.

Член 13

Закупување

1. Без штета по наведеното во член 4(с), авиопревозник на Заедницата може да има на располагање еден или повеќе воздухоплови врз основа на договор за закуп на воздухоплов без или со екипаж. Авиопревозниците на Заедницата може слободно да летаат со воздухоплови што се закупени со екипаж и кои се регистрирани во рамките на Заедницата, освен во случај кога тоа би довело до загрозување на безбедноста. Комисијата обезбедува дека спроведувањето на оваа одредба е разумно и сразмерно и се заснова врз безбедносни причини.

2. Договор за закуп на воздухоплов без екипаж, во кој авиопревозник на Заедницата е договорна страна, или договор за закуп на воздухоплов со екипаж според кој авиопревозник на Заедницата е закупец на воздухоплов со екипаж, подлежат на претходно одобрение согласно важечкото право на Заедницата или националното право за воздухопловна безбедност.

3. Авиопревозник на Заедницата што зема под закуп воздухоплов со екипаж, а кој воздухоплов е регистриран во трета земја од друго претпријатие, мора претходно од надлежниот орган кој издава уверенија да добие соодветно одобрение за вршење на сообраќај. Надлежниот орган може да даде одобрение ако:

(а) авиопревозникот на Заедницата на задоволителен начин докаже пред надлежниот орган дека се исполнети сите безбедносни стандарди што се еднакви на стандардите кои се бараат согласно правото на Заедницата или националното право; и

(б) е исполнет еден од следните услови:

(i) авиопревозникот на Заедницата го оправда ваквиот закуп врз основа на вонредни потреби, во кој случај може да се даде одобрение за период најмногу до седум месеци, а може да се продолжи еднаш за дополнителен период од најмногу седум месеци;

(ii) авиопревозникот на Заедницата докаже дека закупот е потребен заради задоволување на сезонски потреби за зголемен капацитет што не може да се задоволи соодветно со закуп на воздухоплов што е регистриран во Заедницата, во кој случај одобрението може да се обнови; или

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

4. Надлежниот орган може да пропише услови кон одобрението. Овие услови се составен дел од договорот за закуп на воздухоплов со екипаж.

Надлежниот орган може да одбие да даде одобрение, доколку не постои реципроцитет што се однесува до закупувањето на воздухоплови со екипаж меѓу односната земја-членка или Заедницата и третата земја во којашто е регистриран воздухопловот кој се зема под закуп со екипаж.

Надлежниот орган ги известува односните земји-членки за одобрението што го дава за земање под закуп на воздухоплов регистриран во трета земја.

Член 14

Право на сослушување

Надлежниот орган кој издава уверенија осигурува, при донесување на одлука за привремено одземање или за повлекување на уверението за работа на авиопревозник на Заедницата, дека односниот авиопревозник 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 на воздушен сообраќај во рамки на Заедницата

1. Авиопревозниците на Заедницата имаат право да вршат воздушен сообраќај во Заедницата.
2. Земјите-членки не смеат да го условат вршењето на воздушниот сообраќај во рамките на Заедницата од страна на авиопревозник на Заедницата со какви било дозволи или овластувања. Земјите-членки не смеат да бараат од авиопревозниците на Заедницата да обезбедат каква било документација или податоци кои тие веќе ги доставиле до надлежниот орган кој издава уверенија, под услов дека релевантните податоци може навремено да се добијат од надлежниот орган кој издава уверенија.
3. Ако Комисијата, врз основа на добиените податоци согласно член 26(2), утврди дека уверението за работа што му е издадено на авиопревозник на Заедницата не се придржува кон од оваа регулатива, таа ги проследува своите наоди до надлежниот орган кој издава уверенија, кој пак своите забелешки ѝ ги испраќа на Комисијата во рок од 15 работни денови.

Ако Комисијата, по прегледување на забелешките од надлежниот орган кој издава уверенија и понатаму смета дека уверението за работа не се придржува кон условите, или ако не добие забелешки од надлежниот орган кој издава уверенија, таа, во согласност со постапката наведена во член 25(2), донесува одлука да побара од надлежниот орган кој издава уверенија да преземе соодветни поправни мерки, или привремено да го одземе или повлече уверението за работа.

Во одлуката се назначува датум до којшто надлежниот орган кој издава уверенија ги спроведува 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 став 1.

Авиопревозникот на Заедницата може да продолжи да ги користи своите права од став 1 откако надлежниот орган кој издава уверенија ќе ја известат Комисијата дека поправни мерки се спроведени и дека надлежниот орган кој издава уверенија го потврдил спроведувањето.

4. При вршење на воздушен сообраќај во рамки на Заедницата, авиопревозник на Заедницата има право да го комбинира воздушниот сообраќај и да склучува договори за летови со заедничка ознака (code-sharing arrangements), без штета по правилата за конкуренција на Заедницата кои се важечки за претпријатијата.

Со оваа Регулотива се заменуваат сите ограничувања на слободата на авиопревозниците на Заедницата за вршење воздушен сообраќај во Заедницата, а кои произлегуваат од билатерални спогодби склучени меѓу земјите-членки.

5. Без оглед на наведеното во одредбите на билатералните спогодби склучени меѓу земјите-членки и согласно правилата за конкуренција на Заедницата кои се важечки за

претпријатијата, односната (односните) земја-членка (земји-членки) им дозволува (дозволуваат) на авиопревозниците на Заедницата да го комбинираат воздушниот превоз и да склучуваат договори за летови со заедничка ознака (code-sharing arrangements) со кој било авиопревозник за вршење на воздушен сообраќај до, од или преку кој било аеродром на својата територија, од или до која било точка (-и) во трети земји.

Земја-членка може, во рамките на билатерална спогодба за воздушен сообраќај склучена со односна трета земја, да воведо ограничувања на спогодбите за летови со заедничка ознака (code-sharing arrangements) склучени меѓу авиопревозници на Заедницата и авиопревозници од трета земја, особено ако односната трета земја не дозволува слични комерцијални можности за авиопревозници на Заедницата кои летаат од односната земја-членка. Притоа, земјите-членки обезбедуваат дека ограничувањата воведени согласно овие спогодби не ја ограничуваат конкуренцијата и не се дискриминаторски меѓу авиопревозниците на Заедницата, но и дека не ограничуваат повеќе од потребното.

Член 16

Општи начела за обврските за вршење јавни услуги

1. Земја-членка, по извршени консултации со другите односни земји-членки и по известување на Комисијата, односните аеродроми и авиопревозниците кој летаат на линијата, може да воведо обврска за вршење јавна услуга што се однесува на редовниот воздушен сообраќај меѓу аеродром во Заедницата и аеродром што опслужува некој периферен регион или регион во развој на својата територија, или на 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 кој го опслужува тој аеродром. Ваква обврска се воведува само до степен кој е потребен за да се обезбеди минимално вршење на редовен воздушен сообраќај на таа линија, со што се задоволуваат утврдените стандарди за континуираност, редовност, утврдување на цените или минималниот капацитет, што авиопревозниците не би ги презеле која би го имале предвид само сопствениот комерцијален интерес.

Утврдените стандарди кои се воведуваат за линијата што е предмет на оваа обврска за вршење јавна услуга се пропишуваат на еден транспарентен и недискриминаторски начин.

2. Во случаи кога други начини на превоз не може да осигураат континуирано вршење на сообраќајот, најмалку два пати дневно, односните земји-членки во обврската за вршење јавна услуга може да го вклучат условот дека секој авиопревозник на Заедницата што има намера да лета на линијата дава гаранција дека ќе лета на линијата во определен период, кој треба да се утврди, согласно останатите услови на обврската за вршење јавна услуга.

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

(а) пропорционалноста меѓу предвидената обврска и потребите за економски развој на односниот регион;

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

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

(d) збирното дејство на сите авиопревозници кои летаат или имаат намера да летаат на линијата.

4. Кога земја-членка сака да воведо обврска за вршење јавна услуга, таа го доставува текстот на предвидената обврска до Комисијата, до останатите односни земји-членки, до односните аеродроми и до авиопревозниците кои летаат на односната линија.

Комисијата го објавува информативното известување во Службениот весник на Европската унија, во кое:

(a) се определуваат двата аеродроми што се поврзани со односната линија и можните места на попатно застанување;

(b) се наведува датумот на влегување во сила на обврската за вршење јавна услуга; и

(c) се наведува полната адреса на која односната земја-членка веднаш и без надоместок ги става на располагање сите релевантни податоци и/или документи во врска со обврската за вршење јавна услуга.

5. Без оглед на наведеното во одредбите од став 4, што се однесува на линиите на коишто бројот на патници што се очекува да го користат воздушниот сообраќај е помал од 10 000 годишно, известувањето за обврската за вршење јавна услуга се објавува во Службениот весник на Европската унија или во националниот службен весник на односната земја-членка.

6. Датумот на влегување во сила на обврската за вршење јавна услуга не смее да се утврди порано од датумот на објавување на известувањето спомнато во вториот потстав на став 4.

7. Кога обврската за вршење јавна услуга се воведува согласно ставовите 1 и 2, авиопревозникот на Заедницата мора да биде способен да понуди продажба само на места за седење, под услов дека предметниот воздушен сообраќај ги исполнува сите услови од обврската за вршење јавна услуга. Према тоа, ваквиот воздушен сообраќај се смета дека претставува редовен воздушен сообраќај.

8. Кога обврската за вршење јавна услуга се воведува согласно ставовите 1 и 2, кој било друг авиопревозник на Заедницата има право, во секое време, да започне да врши редовен воздушен сообраќај исполнувајќи ги сите услови од обврската за вршење јавна услуга, вклучувајќи го и периодот на работење кој може да се бара согласно став 2.

9. Без оглед на наведеното во став 8, доколку ниеден авиопревозник на Заедницата не започне или не може да докаже дека во најкраток временски рок ќе започне да врши

одржлив редовен воздушен сообраќај на линија согласно обврската за вршење јавна услуга воведена за таа линија, односната земја-членка може да го ограничи пристапот до редовниот воздушен сообраќај 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 од најоддалечените региони, спомнато во член 299(2) на Договорот.

10. Правото за вршење на сообраќај наведен во став 9 се нуди по пат на постапка за јавни набавки согласно член 17, било да е само за една линија или, во случаи кога тоа е оправдано со оперативната ефикасност, за група такви линии на секој авиопревозник на Заедницата што може да врши таков воздушен сообраќај. Заради административна ефикасност, земја-членка може да издаде еден повик за поднесување понуди што опфаќа различни линии.

11. Обврската за вршење јавна услуга се смета дека престанала да важи ако на линијата за којашто важи таквата обврска во текот на период од 12 месеци не се вршел редовен воздушен сообраќај.

12. Во случај на ненадеен прекин на вршење на сообраќајот од страна на авиопревозник на Заедницата избран согласно член 17, односната земја-членка, во итни случаи, може врз основ на взаемна спогодба, да избере друг авиопревозник на Заедницата што ќе ја врши обврската за јавна услуга во период од најмногу до седум месеци, кој не може да се продолжи, согласно следните услови:

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

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

(с) се покренува нова тендерска постапка.

Комисијата и односните земји-членки веднаш се известуваат за итната постапка и за причините за истата. На барање на земја-членка или на сопствена иницијатива, Комисијата, согласно постапката наведена во член 25(2), може да ја запре постапката доколку смета, по извршено процена дека постапката не ги исполнува условите наведени во овој став или на друг начин е во спротивност со правото на Заедницата.

Член 17

Постапка за јавен оглас за обврска за вршење јавна услуга

1. Постапката за јавен оглас што се бара согласно член 16(10) се спроведува во согласност со постапката наведена во ставовите од 2 до 10 на овој член.

2. Односната земја-членка го доставува до Комисијата целосниот текст на повикот за поднесување понуди, освен во случај кога согласно член 16(5), обврската за вршење јавна услуга ја објавила преку објавување на известување во својот национален

службен весник. Во тој случај, јавниот повик исто така се објавува во националниот службен весник.

3. Повикот за поднесување понуди и последователниот договор ги опфаќа, меѓу другото, следните точки:

- (а) стандардите кои се бараат со обврската за вршење јавна услуга;
- (б) правилата во врска со изменување и дополнување и раскинувањето на договорот, особено се земаат предвид и непредвидливите измени;
- (с) периодот на важност на договорот;
- (д) договорните казни во случај на не придржување кон договорот;
- (е) објективни и транспарентни фактори врз чија основа се пресметува висината на евентуалниот надоместок за 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 понуди не смее да биде порано од два месеца по денот на објавувањето на ова информативно известување. Во случај тендерската постапка да се однесува на линија/рута до којашто пристапот веќе бил ограничен само на еден авиопревозник согласно член 16(9), повикот за поднесување понуди се објавува најмалку шест месеци пред започнување на нова концесија за да може да се оцени натамошната потреба за ограничениот пристап.

5. Во информативното известување се дадени следните податоци:

- (а) односната (-ите) земја-членка (земји-членки);
- (б) односната воздушна линија;
- (с) периодот на важност на договорот;
- (д) полната адреса на која односната земја-членка 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;
- (е) крајниот рок за поднесување на понудите.

6. Односната (-ите) земја-членка (земји-членки) ги доставува, веднаш и бесплатно, сите релевантни информации и документи кои ги бара заинтересирана страна за јавниот тендер.

7. Изборот од доставените понуди се врши во најкраток можен рок, земајќи ја предвид соодветноста на услугата, вклучувајќи ги и цената и условите кои може да им се понудат на корисниците, и трошоците за евентуалниот надоместок што може да го бара односната земја-членка (земјите-членки).

8. Односната земја-членка на авиопревозникот избран согласно став 7, може да му ги надомести трошоци настанати заради придржување кон стандардите што се бараат со обврската за јавна услуга воведена согласно член 16. Овој надоместок не смее да биде поголем од потребниот износ за покривање на нето трошоци настанати заради вршење на секоја обврска за јавна услуга, водејќи сметка за приходот од обврската кој авиопревозникот го задржува и разумната добивка.

9. Земјата-членка ја известува Комисијата, во писмена форма и веднаш, за резултатите од постапката за јавен оглас и за изборот, вклучувајќи ги и следните информации:

(a) броевите, имињата и деловните податоци на подносителите на понуди;

(b) оперативните елементи што се содржани во понудите;

(c) надоместокот кој се бара во понудите;

(d) името на избраниот подносител на понуда.

10. На барање на земја-членка или на сопствена иницијатива, Комисијата може да побара од земјите-членки да ги достават, во рок од еден месец, сите релевантни документи во врска со изборот на авиопревозник за вршење на обврската за јавна услуга. Во случај бараните документи да не се достават до крајниот рокот, Комисијата може да одлучи да ја запре постапката за повик за поднесување понуди согласно постапката наведена во член 25(2).

Член 18

Испитување на обврските за вршење јавна услуга

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

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

(a) документ со кој се оправдува потребата од обврска за вршење јавна услуга и придржување на истата кон критериумите спомнати во член 16;

(b) анализа на економската состојба во регионот;

(c) анализа на односот меѓу предвидените обврски и целите на економскиот развој;

(d) анализа на постојниот воздушен сообраќај, ако постои, и на останатите расположливи начини на превоз што би можеле да се сметаат како замена за предвидената обврска.

2. На барање на земја-членка која смета дека развојот на определена линија е без причина ограничен 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 согласно постапката наведена во 25(2), донесува одлука врз основа на сите релевантните фактори за тоа дали членовите 16 и 17 и понатаму ќе се применуваат за односната линија.

Член 19

Распределба на сообраќајот меѓу аеродромите и остварување на сообраќајните права

1. Користењето на сообраќајните права е предмет на објавените оперативни правила на Заедницата, националните, регионалните и локалните оперативни правила што се однесуваат на безбедноста, обезбедувањето, заштитата на животната средина и доделувањето на слотови.

2. Земја-членка, по извршени консултации со заинтересираните страни, вклучувајќи ги и односните авиопревозници и аеродроми, без дискриминација на одредиштата во рамките на Заедницата или врз основа на државјанството или идентитетот на авиопревозниците може да ја уредува распределбата на воздушниот сообраќај меѓу аеродромите кои ги задоволуваат следните услови:

(а) аеродромите 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.

(с) аеродромите се меѓусебно поврзани како и со градот или агломерацијата со вршење на чести, сигурни и ефикасни услуги на јавниот превоз; и

(д) аеродромите им ги нудат на авиопревозниците потребните услуги, и не влијаат негативно врз нивните деловни можности.

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

3. Односната земја-членка ја известува Комисијата за својата намера да ја уреди распределбата на воздушниот сообраќај или до го промени постојното правило за распределба на сообраќајот.

Комисијата ја прегледува примената на ставовите 1 и 2 од овој член и, во рок од шест месеци по приемот на известувањето од земјата-членка и, согласно постапката наведена во 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 смеат да се применуваат пред објавување на одобрението дадено од страна на Комисијата.

4. Што се однесува на правилата за распределба на сообраќајот кои постојат во времето на влегување во сила на оваа регулатива, Комисијата, на барање на земја-членка или на сопствена иницијатива, ја проверува примената на ставовите 1 и 2 и, согласно постапката од член 25(2), одлучува дали земјата-членка може да продолжи да ја применува мерката.

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

Член 20

Мерки за заштита на животната средина

1. Во случај на постоење на сериозни проблеми во врска со заштитата на животната средина, односната земја-членка, која е одговорна, може да го ограничи или да го одбие користењето на сообраќајните права, особено кога со останатите видови на превоз се обезбедува соодветно ниво на превоз. Мерката е недискриминациска, не ја нарушува конкуренцијата меѓу авиопревозниците, таа не ограничува повеќе од потребното за решавање на проблемите, и е со ограничен период на важност, кој не смее да е подолго од три години, по што таа се преиспита.

2. Ако некоја земја-членка смета дека е неопходна мерката наведена во став 1, таа, најмалку три месеци пред влегувањето во сила на мерката, ги известува останатите земји-членки и Комисијата, наведувајќи соодветно оправдување за мерката. Мерката може да се спроведе, освен ако во рок од еден месец по приемот на известувањето односната земја-членка не ја оспори мерката или ако Комисијата, согласно став 3, не ја земе мерката на дополнително испитување.

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

Член 21

Итни мерки

1. Земја-членка може да го одбие, ограничи или да воведе услови за користење на сообраќајните права заради решавање на ненадејни проблеми со кратко времетраење, кои произлегуваат од непредвидливи или неизбежни околности. Оваа постапка ги им предвид начелата за сразмерност и транспарентност и се заснова врз објективни и недискриминаторски критериуми.

Комисијата и останатите земји-членки веднаш се известуваат за таквата постапка заедно со соодветно оправдување за преземање на истата. Ако проблемите што бараат преземање на таква постапка постојат подолго од 14 дена, земјата-членка ја известува Комисијата и останатите земји-членки и, во договор со Комисијата, може да ја продолжи постапката за дополнителни периоди со траење од најмногу 14 дена.

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

ПОГЛАВЈЕ IV ОДРЕДБИ ЗА УТВРДУВАЊЕ НА ЦЕНИ

Член 22

Слобода при утврдување на цени

1. Без штета по наведеното во член 16(1), авиопревозниците на Заедницата и, врз основа на реципроцитет, авиопревозниците од трети земји слободно ги утврдуваат цените и тарифите за воздушниот сообраќај во рамки на Заедницата.

2. Без оглед на наведеното во одредбите од билатералните спогодби склучени 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 воздушниот сообраќај меѓу својата територија и некоја трета земја. Со ова Регулатива се заменуваат сите останати ограничувања во однос на утврдувањето на цените, вклучувајќи ги и ограничувањата што се однесуваат на линиите кон трети земји, а што произлегуваат од билатералните спогодби склучени меѓу земјите-членки.

Член 23

Известување и недискриминација

1. Цените и таксите во воздушниот сообраќај кои им се достапни на јавноста ги вклучуваат сите важечки услови кога се нудат или се објавуваат во која било форма, вклучително и на интернет, за воздушен превоз од аеродром што се наоѓа на територијата на земја-членка каде се применува Договорот. Крајната цена која треба да се плати се наведува, во секое време, и ја вклучува важечката цена или тарифа за воздушниот превоз, како и сите важечки даноци, такси и надоместоци, дополнителни давачки и провизии кои се неизбежни и предвидливи во времето на објавувањето.

Покрај наведувањето на крајната цена, се наведе најмалку и следното:

(a) цената или тарифата за воздушниот превоз;

(b) даноците;

(c) аеродромските надоместоци; и

(d) другите надоместоци, дополнителни давачки или провизии, како оние што се однесуваат на обезбедувањето или горивото;

при што ставките од точките (b), (c) и (d) се додаваат на цената или тарифата на воздушниот превоз. Дополнителните додатоци на цената се проследуваат на еден јасен,

транспарентен и недвосмислен начин на почетокот на постапката за правење резервација, а корисникот сам избира дали ќе ги прифати истите.

2. Без штета по наведеното во член 16(1), се дозволува јавен пристап до цените и тарифите на воздушниот превоз од аеродром што се наоѓа на територијата на земја-членка на која се однесува Договорот, без каква било дискриминација врз основа на државјанството или местото на живеење на корисникот, или во местото на регистрација на застапникот на авиопревозникот или на друг продавач на билети во рамките на Заедницата.

Член 24 **Казни**

Земјите-членки осигуруваат придржувањето кон правилата наведени во ова поглавје и утврдуваат казни за нивното кршење. Казните се ефикасни, сразмерни и превентивни.

ПОГЛАВЈЕ V ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ

Член 25 **Комитет**

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

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. Заради извршување на своите обврски согласно оваа регулатива, Комисијата може да ги добие сите потребни информации од земјите-членки кои, исто така го олеснуваат обезбедувањето на информации од страна на авиопревозниците кои добиле уверенија од страна на нивните надлежни органи кои издаваат уверенија.
3. Земјите-членки, согласно своите национални закони и прописи, ги преземаат сите потребни мерки за да осигураат соодветна доверливост на податоците што ги добиваат согласно оваа регулатива.

Член 27
Укинување

Се укинуваат Регулатива бр. 2407/92 (ЕЕЗ), Регулатива бр. 2408/92 (ЕЕЗ) и Регулатива бр. 2409/92 (ЕЕЗ).

Упатувањата на укинатите регулативи се толкуваат како упатувања кон 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 денот на нејзиното објавување во Службениот весник на Европската унија.

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

Стразбур, 24 септември 2008 година.

За Европскиот парламент
Претседател
Х. Г. Потеринг

За Советот
Претседател
Ж. П. Жује

АНЕКС I

ПОДАТОЦИ КОИ ТРЕБА ДА СЕ ОБЕЗБЕДАТ СОГЛАСНО ЧЛЕНОВИ 5 И 8

1. Информации кои треба да ги обезбеди подносител кој прв пат поднесува барање, а во врска со финансиската способност

1.1. Најнов интересен финансиски извештај, и, ако е има, прегледан/ревидиран финансиски извештај за претходната финансиска година.

1.2. Проектиран биланс на состојбата, вклучувајќи го и билансот на успех, за следните три години.

1.3. Основите за проектирани цифри на расходи и приходи, за ставки како што се оние за гориво, цени и тарифи, плати, одржување, амортизација, промени на девизниот курс, аеродромски надоместоци, надоместоци за воздухопловната навигација, трошоци за опслужување на земја, осигурување, итн. Прогнози за сообраќајот/приходите.

1.4. Детални податоци за трошоците за отпочнување со работа претрпени во периодот од поднесување на барањето до отпочнување со работењето и објаснување на кој начин се планира да се финансираат овие трошоци.

1.5. Детални податоци за постојните и проектираните извори на финансирање.

1.6. Детални податоци за акционерите, вклучувајќи нивно државјанство и типови на акции кои треба да се поседуваат, како и членови од Статутот. Ако се дел од група на претпријатија, податоци за нивниот меѓусебен однос.

1.7. Проектирани извештаи за движење на готовинскиот капитал и за ликвидноста за првите три години од работењето.

1.8. Детални податоци за финансирање на набавка/закуп на воздухоплови, вклучувајќи ги, во случај на закуп, и условите на договорот.

2. Податоци кои треба да се достават со цел да се изврши проценка на постојаната финансиска способност на постојните иматели на уверенија, кои планираат промени во своите структури или во нивните активности, кои промени значително ќе влијаат врз нивната финансиска состојба.

2.1. Ако е потребно, најнов интересен биланс на состојбата и прегледани/ревидирани финансиски сметки за претходната финансиска година.

2.2. Прецизни детални податоци за сите предложени измени, на пример, измена на услуга, планирано преземања или здржување, измени во акцискиот капитал, промена на акционери, итн.

2.3. Проектиран биланс на состојбата, со биланс на успех за тековната финансиска година, вклучувајќи ги и сите планирани промени во структурата или дејностите кои значајно ќе влијаат врз финансиската способност.

2.4. Претходни и проектирани износи на расходи и приходи на ставките како што се оние за гориво, цени и тарифи, плати, одржување, амортизација, промени на девизниот курс, аеродромски надоместоци, трошоци за услуги на воздухопловната навигација, трошоци за опслужување на земја, осигурување, итн. Прогнози за сообраќајот/приходите.

2.5. Извештаи за движење на готовинските текови и планови за ликвидноста за следната година, вклучувајќи ги и сите планирани измени во структурата или активностите кои значајно ќе влијаат врз финансиската способност.

2.6. Детални податоци за финансирање за набавка/закуп на воздухоплови, вклучувајќи ги, во случај на закуп, и условите на договорот.

3. Податоци кои треба да се обезбедат заради оценување на постојаната финансиска способност на постојните иматели на уверенија

3.1. Прегледани сметки, но не постари од шест месеци по последниот ден на односната финансиска година, освен ако не се предвидува поинаку во националното право и, ако е потребно, најновиот интерен финансиски извештај.

3.2. Проектиран биланс на состојбата, вклучувајќи го и билансот на успехот, за претстојната година.

3.3. Претходни и проектирани износи на расходи и приходи за ставки како што се оние за гориво, цени и тарифи, плати, одржување, амортизација, промени на девизниот курс, аеродромски надоместоци, надоместоци за услугите на воздухопловната навигација, трошоци за опслужување на земја, осигурување, итн. Прогнози за сообраќајот/приходите.

3.4. Извештаи за движење на готовинскиот капитал и планови за ликвидноста за следната година.

АНЕКС II

КОРЕСПОДЕНТНА ТАБЕЛА
(наведено 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 член 3(1)
Член 3(3)	првиот потстав од член 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 член 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)	—
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)(s)	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