



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Αριθμός Γνωμοδότησης: 52/2014
ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ
(Γ' ΤΜΗΜΑ)

Συνεδρίαση της 17^{ης} Φεβρουαρίου 2014

Σύνθεση

Προεδρεύων: Νικηφόρος Κανιούρας, Αντιπρόεδρος ΝΣΚ.

Μέλη: Ανδρέας Γραμματικός, Παναγιώτης Παναγιωτουνάκος, Παναγιώτης Σπανός, Ευαγγελία Σκαλτσά, Ευστράτιος Συνοίκης, Νομικοί Σύμβουλοι του Κράτους.

Εισηγητής: Παναγιώτης Παναγιωτουνάκος, Νομικός Σύμβουλος του Κράτους.

Αριθμός Ερωτήματος: Τα υπ' αριθ. πρωτ. 3349 και 3354/23-12-2013 του Γραφείου Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Περίληψη Ερωτήματος: *Αν, ο όρος της τριετούς εμπειρίας κοινοτικού αερομεταφορέα στην εκτέλεση τακτικών πτήσεων, ο οποίος περιελήφθη σε σχέδιο στοιχείου της διαγωνιστικής διαδικασίας για την για την εκμετάλλευση των τακτικών αεροπορικών γραμμών ΑΘΗΝΑ-ΚΟΖΑΝΗ - ΚΑΣΤΟΡΙΑ και ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΛΗΜΝΟΣ - ΙΚΑΡΙΑ, στις οποίες έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι νόμιμος και συμβατός με τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) 1008/2008 «σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα» και β) σε περίπτωση αρνητικής απάντησης, με ποιον τρόπο μπορεί να διασφαλισθεί ο επιδιωκόμενος από την ΥΠΑ σκοπός με την εισαγωγή αυτού του όρου.*

Επί του ανωτέρω ερωτήματος, το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους (Τμήμα Γ') γνωμοδότησε, ως εξής:

I.- ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Η Γενική Διεύθυνση Αερομεταφορών της Υ.Π.Α. υπέβαλε προς υπογραφή στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων απόφαση Πρόσκλησης υποβολής προσφορών και Συγγραφή Υποχρεώσεων για τις τακτικές αεροπορικές γραμμές ΑΘΗΝΑ - ΚΟΖΑΝΗ - ΚΑΣΤΟΡΙΑ και ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΛΗΜΝΟΣ - ΙΚΑΡΙΑ, στις οποίες έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Στο άρθρο 7 της Συγγραφής Υποχρεώσεων αμφότερων των διαγωνισμών, με τίτλο «Στοιχεία που περιλαμβάνει η προσφορά», αναφέρεται ότι η προσφορά των αερομεταφορέων που θα μετάσχουν θα πρέπει, μεταξύ άλλων, να περιλαμβάνει «Στοιχεία που αποδεικνύουν **τριετή τουλάχιστον εμπειρία του αερομεταφορέα στην εκτέλεση τακτικών πτήσεων**» (άρθρο 7 παρ. 1 περ. η').

Σύμφωνα με την Υ.Π.Α., ο όρος της τριετούς εμπειρίας έχει εισαχθεί με στόχο τη μεγαλύτερη δυνατή διασφάλιση της ανταπόκρισης του αερομεταφορέα στις συμβατικές του υποχρεώσεις, καθώς **προηγούμενες αναθέσεις σε αερομεταφορείς, οι οποίοι δεν διέθεταν εμπειρία, είχαν ως αποτέλεσμα σοβαρά προβλήματα στην εκτέλεση των δρομολογίων.**

Επειδή τέτοια προϋπόθεση (τριετούς τουλάχιστον εμπειρίας) δεν προβλέπεται στον Κανονισμό ΕΚ 1008/2008 «σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα», στα άρθρα 16-18 του οποίου καθορίζονται οι αρχές και η διαδικασία επιβολής υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, υποβλήθηκε διαμαρτυρία στον Διοικητή της Υ.Π.Α., με κοινοποίησή της στον Υπουργό, ως προς τη νομιμότητα του όρου της εν λόγω τριετούς εμπειρίας, και ειδικότερα ότι αυτός παραβιάζει τον ως άνω Κανονισμό, εισάγοντας μη αντικειμενικά και αδιαφανή κριτήρια επιλογής αερομεταφορέα,

Κατόπιν των ανωτέρω, υποβλήθηκε το ως άνω ερώτημα.

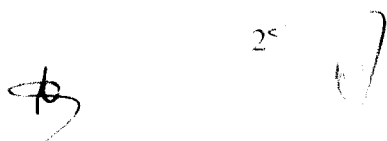
II.- ΝΟΜΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

1.- Στο προοίμιο, στα άρθρα 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 14, 15, 16, 17 και στο Παράρτημα I του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 2008 σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα προβλέπονται, αντιστοίχως, μεταξύ άλλων, και τα εξής:

A. ΠΡΟΟΙΜΙΟ

« (Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο) Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

2^ο



(1) Πρέπει να επέλθουν ορισμένες ουσιαστικές αλλαγές στους κανονισμούς του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων [4], (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών [5] και (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92, της 23ης Ιουλίου 1992, για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών [6]. Για λόγους σαφήνειας, είναι σκόπιμη η αναδιατύπωση και η κωδικοποίηση των κανονισμών αυτών σε έναν κανονισμό....

(2).....

(3) Δεδομένου ότι αναγνωρίζεται ο πιθανός δεσμός μεταξύ της οικονομικής ευρωστίας αερομεταφορέα και της ασφάλειας, θα πρέπει να καθιερωθεί αυστηρότερη επίβλεψη της οικονομικής κατάστασης των αερομεταφορέων.

(4) Λαμβανομένης υπόψη της αύξησης του αριθμού των αερομεταφορέων που έχουν επιχειρησιακές βάσεις σε αρκετά κράτη μέλη και ότι είναι αναγκαίο να εξασφαλισθεί η αποτελεσματική εποπτεία τους, το ίδιο το κράτος μέλος πρέπει να είναι υπεύθυνο για τον εποπτικό έλεγχο του πιστοποιητικού αερομεταφορέα και της άδειας εκμετάλλευσης.

(5) Για να εξασφαλισθεί συνεπής επίβλεψη της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις που αφορούν τις άδειες εκμετάλλευσης όλων των κοινοτικών αερομεταφορέων, οι αρχές αδειοδότησης θα πρέπει να προβαίνουν, ανά τακτά χρονικά διαστήματα, σε εκτίμηση της οικονομικής κατάστασης των αερομεταφορέων. Προς τούτο, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να παρέχουν επαρκείς πληροφορίες για την οικονομική τους κατάσταση, ειδικά κατά τα πρώτα δύο έτη λειτουργίας τους, καθόσον αυτό το χρονικό διάστημα είναι ιδιαίτερα κρίσιμο για την επιβίωσή τους στην αγορά. Προκειμένου να αποφευχθεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού που προέρχεται από τη διαφορετική εφαρμογή των κανόνων σε εθνικό επίπεδο, είναι απαραίτητο να ενισχυθεί η οικονομική εποπτεία όλων των κοινοτικών αερομεταφορέων από τα κράτη μέλη.

(6) Για να μειωθούν οι κίνδυνοι για τους επιβάτες, δεν θα πρέπει να επιτρέπεται, σε κοινοτικούς αερομεταφορείς που δεν εκπληρώνουν τις απαιτήσεις προκειμένου να διατηρήσουν έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης, να

συνεχίζουν να εκτελούν πτήσεις. Στις περιπτώσεις αυτές, η αρμόδια αρχή αδειοδότησης θα πρέπει να ανακαλεί ή να αναστέλλει την άδεια εκμετάλλευσης.

(7)... (8)... (9) ... (10) ...

(11) Λόγω των ειδικών χαρακτηριστικών και περιορισμών των ιδιαίτερα απομακρυσμένων περιφερειών, κυρίως λόγω της μεγάλης απόστασης, του νησιωτικού τους χαρακτήρα και της μικρής τους έκτασης, καθώς και της ανάγκης κατάλληλης σύνδεσής τους με τις κεντρικές περιοχές της Κοινότητας, ενδέχεται να δικαιολογούνται χωριστές ρυθμίσεις όσον αφορά τους κανόνες σχετικά με την περίοδο ισχύος των συμβάσεων για υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που καλύπτουν δρομολόγια προς τις περιφέρειες αυτές.

(12) Οι όροι με τους οποίους μπορούν να επιβάλλονται υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να καθορισθούν σαφώς και με τρόπο μη επιδεχόμενο αμφισβήτηση, ενώ οι σχετικές διαδικασίες διαγωνισμών θα πρέπει να επιτρέπουν τη συμμετοχή επαρκούς αριθμού διαγωνιζομένων. Η Επιτροπή θα πρέπει να είναι σε θέση να λαμβάνει την απαιτούμενη πληροφόρηση ώστε να μπορεί να εκτιμά, στην εκάστοτε περίπτωση, εάν δικαιολογούνται οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας.

(13)...(14...) (15) ... (16)... (17)... 18)... (19)

(20) Είναι, συνεπώς, αναγκαίο να καταργηθούν οι κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 και (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92»

2.- Στα επόμενα άρθρα του Κανονισμού ορίζονται τα ακόλουθα:

B. «ΚΕΦΑΛΑΙΟ I ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

1) «Άρθρο 1 Αντικείμενο

1. Ο παρών κανονισμός ρυθμίζει τη **χρήρηση αδειών στους κοινοτικούς αερομεταφορείς, το δικαίωμα των κοινοτικών αερομεταφορέων να εκτελούν ενδοκοινοτικά αεροπορικά δρομολόγια και την τιμολόγηση των ενδοκοινοτικών αεροπορικών δρομολογίων.**

2...».

2) «Άρθρο 2 Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

4

1. **"άδεια εκμετάλλευσης"**, η έγκριση που χορηγείται από την αρμόδια αρχή αδειοδότησης σε επιχείρηση, η οποία της επιτρέπει να παρέχει υπηρεσίες αερομεταφορών, όπως προσδιορίζονται στην άδεια εκμετάλλευσης·

2. **"αρμόδια αρχή αδειοδότησης"**, η αρχή κράτους μέλους που έχει το δικαίωμα να χορηγεί, να απορρίπτει, να ανακαλεί ή να αναστέλλει άδεια εκμετάλλευσης σύμφωνα με το κεφάλαιο II·

3. **"επιχείρηση"**, κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, κερδοσκοπικού ή μη χαρακτήρα, ή κάθε επίσημος οργανισμός που είτε διαθέτει αυτοτελή νομική προσωπικότητα είτε όχι·

4. **"αεροπορική γραμμή"**, η πτήση ή σειρά πτήσεων για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή/και ταχυδρομείου, έναντι αμοιβής ή/και μίσθωσης·

.....

8. **"πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC)"**, το πιστοποιητικό που χορηγείται σε επιχείρηση, και το οποίο βεβαιώνει ότι ο εν λόγω αερομεταφορέας διαθέτει την επαγγελματική ικανότητα και οργάνωση ώστε να εγγυάται την ασφάλεια των δραστηριοτήτων που διευκρινίζονται στο πιστοποιητικό, όπως προβλέπεται στις σχετικές διατάξεις της κοινοτικής ή εθνικής νομοθεσίας, ανάλογα με την περίπτωση·

9. ...

10. **"αερομεταφορέας"**, η επιχείρηση με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης ή ισοδύναμο·

11. **"κοινοτικός αερομεταφορέας"**, ο αερομεταφορέας με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης την οποία έχει χορηγήσει αρμόδια αρχή αδειοδότησης σύμφωνα με το κεφάλαιο II του παρόντος κανονισμού·

.....

16. **"τακτική αεροπορική γραμμή"**, σειρά πτήσεων η οποία διαθέτει όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

α) σε κάθε πτήση διατίθενται ατομικές θέσεις ή/και ικανότητα μεταφοράς φορτίου ή/και ταχυδρομείου προς πώληση στο κοινό (είτε απευθείας από τον αερομεταφορέα είτε από τους εξουσιοδοτημένους πράκτορές του)·

β) εκτελείται έτσι ώστε να εξυπηρετούνται οι μεταφορές μεταξύ δύο ή περισσότερων αερολιμένων: - είτε με βάση δημοσιευμένο πίνακα δρομολογίων -

είτε με πτήσεις τόσο τακτικές ή συχνές ώστε να αποτελούν αναγνωρίσιμη προφανώς συστηματική σειρά».

3) «ΚΕΦΑΛΑΙΟ II ΑΔΕΙΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ»

« Άρθρο 3 Άδεια εκμετάλλευσης

1. Δεν επιτρέπεται σε καμία εγκατεστημένη στην Κοινότητα επιχείρηση να μεταφέρει αεροπορικώς επιβάτες, ταχυδρομείο ή/και φορτίο έναντι αμοιβής ή/και μίσθωσης, εκτός εάν της έχει χορηγηθεί η κατάλληλη άδεια εκμετάλλευσης. Επιχείρηση που ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου δικαιούται να λάβει άδεια εκμετάλλευσης.

2. Οι αρμόδιες αρχές αδειοδότησης δεν χορηγούν ούτε διατηρούν σε ισχύ άδειες εκμετάλλευσης όταν δεν τηρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.

3.».

4) «Άρθρο 4 Όροι χορήγησης άδειας εκμετάλλευσης

Χορηγείται από την αρμόδια αρχή αδειοδότησης κράτους μέλους άδεια εκμετάλλευσης σε επιχείρηση, υπό την προϋπόθεση ότι:

α) η κύρια εγκατάστασή της βρίσκεται στο εν λόγω κράτος μέλος·

β) διαθέτει έγκυρο ΑΟC που έχει εκδοθεί από εθνική αρχή του ιδίου κράτους μέλους, του οποίου η αρμόδια αρχή αδειοδότησης είναι υπεύθυνη για τη χορήγηση, άρνηση χορήγησης, ανάκληση ή αναστολή της άδειας εκμετάλλευσης του κοινοτικού αερομεταφορέα·

γ) διαθέτει ένα ή περισσότερα αεροσκάφη κατά κυριότητα ή δυνάμει συμφωνίας μίσθωσης υπό όρους·

δ) η κύρια δραστηριότητά της είναι η εκτέλεση υπηρεσιών αερομεταφοράς, είτε αποκλειστικά είτε σε συνδυασμό με οποιαδήποτε άλλη εμπορική χρήση αεροσκαφών, ή επισκευή και συντήρηση αεροσκαφών·

ε) η εταιρική της δομή επιτρέπει στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης να εφαρμόζει τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου·

στ) τα κράτη μέλη ή/και υπήκοοι κρατών μελών κατέχουν άνω του 50 % της επιχείρησης και έχουν τον πραγματικό έλεγχο της, είτε απευθείας είτε έμμεσα μέσω ενός ή περισσότερων ενδιάμεσων επιχειρήσεων, με εξαίρεση τα

6-11

προβλεπόμενα σε συμφωνία με τρίτη χώρα, της οποίας η Κοινότητα είναι συμβαλλόμενο μέρος·

ζ) πληροί τους οικονομικούς όρους του άρθρου 5·

η) πληροί τις απαιτήσεις ασφάλισης του άρθρου 11 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 785/2004 και

θ) πληροί τις απαιτήσεις φερεγγυότητας του άρθρου 7».

5) «Άρθρο 5 Χρηματοοικονομικές προϋποθέσεις για τη χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης

1. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης εκτιμά **επιμελώς** εάν μια επιχείρηση που **ζητεί για πρώτη φορά άδεια εκμετάλλευσης** είναι σε θέση να αποδείξει ότι:

α) μπορεί να ανταποκριθεί, ανά πάσα στιγμή, στις τρέχουσες και μελλοντικές υποχρεώσεις της που έχουν καθοριστεί με βάση ρεαλιστικές εκτιμήσεις, για περίοδο 24 μηνών από την έναρξη των δραστηριοτήτων της και

β) μπορεί να ανταποκριθεί στις πάγιες και λειτουργικές δαπάνες που συνεπάγονται οι δραστηριότητες αυτές, σύμφωνα με το επιχειρηματικό της σχέδιο, για περίοδο τριών μηνών από την έναρξή τους, χωρίς να χρησιμοποιήσει τα εξ αυτών έσοδα.

2. Για τους σκοπούς της εκτίμησης που προβλέπει η παράγραφος 1, κάθε αιτών υποβάλλει επιχειρηματικό σχέδιο τουλάχιστον **για τα πρώτα τρία έτη λειτουργίας**. Το επιχειρηματικό σχέδιο περιγράφει επίσης λεπτομερώς τις χρηματοοικονομικές διασυνδέσεις μεταξύ του αιτούντος και οποιωνδήποτε άλλων εμπορικών δραστηριοτήτων που αναπτύσσει, είτε άμεσα είτε μέσω συνδεδεμένων επιχειρήσεων. **Ο αιτών παρέχει επίσης όλες τις σχετικές πληροφορίες, ιδίως τα δεδομένα στα οποία αναφέρεται το σημείο 1 του παραρτήματος I.**

3.....».

6) «Άρθρο 6 Πιστοποιητικό αερομεταφορέα

1. Η **χορήγηση και τήρηση σε ισχύ άδειας εκμετάλλευσης** προϋποθέτει την **ανά πάσα στιγμή κατοχή εγκύρου AOC που αναγράφει τις καλυπτόμενες από την άδεια εκμετάλλευσης δραστηριότητες.**

2. Κάθε τροποποίηση στο πιστοποιητικό κοινοτικού αερομεταφορέα θα πρέπει να αποτυπώνεται, όπου αρμόζει, στην άδεια εκμετάλλευσης».

7) «Άρθρο 8 Ισχύς της άδειας εκμετάλλευσης

1. Η άδεια εκμετάλλευσης ισχύει ενόσω ο κοινοτικός αερομεταφορέας συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου. Κάθε κοινοτικός αερομεταφορέας πρέπει, εφόσον του ζητηθεί, να είναι πάντοτε σε θέση να αποδεικνύει στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης ότι ανταποκρίνεται σε όλες τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.

2. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης παρακολουθεί στενά τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου. Εξετάζει ούτως ή άλλως τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις αυτές στις εξής περιπτώσεις:

α) δύο έτη από τη χορήγηση νέας άδειας εκμετάλλευσης,

β) όταν υπάρχουν υπόνοιες για τυχόν πρόβλημα, ή

γ) κατόπιν αιτήσεως της Επιτροπής.

Εφόσον η αρμόδια αρχή αδειοδότησης έχει υπόνοιες ότι τα χρηματοοικονομικά προβλήματα κοινοτικού αερομεταφορέα ενδέχεται να επηρεάσουν την ασφάλεια των δραστηριοτήτων του, ενημερώνει αμέσως την αρχή που είναι αρμόδια για το AOC.

3. ...

4. Οι κοινοτικοί αερομεταφορείς παρέχουν στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης τους ελεγμένους λογαριασμούς τους το αργότερο έξι μήνες μετά την τελευταία ημέρα του αντίστοιχου οικονομικού έτους, εκτός εάν προβλέπει άλλως η εθνική νομοθεσία. Κατά τη διάρκεια των δύο πρώτων ετών λειτουργίας ενός κοινοτικού αερομεταφορέα, τα δεδομένα στα οποία αναφέρεται το σημείο 3 του παραρτήματος I διατίθενται στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης κατόπιν αιτήσεώς της. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να εκτιμήσει τη χρηματοοικονομική κατάσταση κοινοτικού αερομεταφορέα στον οποίο έχει χορηγήσει άδεια εκμετάλλευσης και να του ζητήσει σχετικές πληροφορίες. Στο πλαίσιο της εκτίμησης αυτής, ο εν λόγω κοινοτικός αερομεταφορέας ενημερώνει τα δεδομένα στα οποία αναφέρεται το σημείο 3 του παραρτήματος I και τα κοινοποιεί στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης κατόπιν αιτήσεώς της....».

8) « Άρθρο 9 Αναστολή και ανάκληση άδειας εκμετάλλευσης

1. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να αξιολογήσει τη χρηματοοικονομική απόδοση κοινοτικού αερομεταφορέα στον οποίο έχει

χορηγήσει άδεια. Βάσει της αξιολόγησης αυτής, η αρχή αναστέλλει ή ανακαλεί την άδεια εκμετάλλευσης εάν εκτιμήσει ότι ο εν λόγω κοινοτικός αερομεταφορέας δεν μπορεί πλέον να αντιμετωπίσει τις υφιστάμενες και δυνητικές υποχρεώσεις του κοινοτικού αερομεταφορέα για περίοδο δώδεκα μηνών. Ωστόσο, η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί να χορηγήσει προσωρινή άδεια, διάρκειας ισχύος έως δώδεκα μηνών, μέχρις ότου αναδιοργανωθεί χρηματοοικονομικά ένας κοινοτικός αερομεταφορέας υπό την προϋπόθεση ότι δεν διακυβεύεται η ασφάλεια, ότι η προσωρινή αυτή άδεια αποτυπώνει, όπου αρμόζει, τις τυχόν αλλαγές στο πιστοποιητικό του αερομεταφορέα και ότι υπάρχει ρεαλιστική προοπτική ικανοποιητικής χρηματοοικονομικής ανασυγκρότησης εντός του εν λόγω χρονικού διαστήματος.

2. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης, **οσάκις υφίστανται σαφείς ενδείξεις ότι υπάρχουν χρηματοοικονομικά προβλήματα ή ότι έχουν κινηθεί διαδικασίες κήρυξης αφερεγγυότητας ή παρόμοιες διαδικασίες εναντίον κοινοτικού αερομεταφορέα στον οποίο έχει χορηγήσει άδεια, πραγματοποιεί αμελλητί διεξοδική εκτίμηση της χρηματοοικονομικής του κατάστασης και, με βάση τα πορίσματά της, επανεξετάζει το καθεστώς της άδειας εκμετάλλευσης σύμφωνα με το παρόν άρθρο εντός τριών μηνών. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με τις αποφάσεις της όσον αφορά το καθεστώς της άδειας εκμετάλλευσης.**

.....

6. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί να αναστείλει ή να ανακαλέσει την άδεια εκμετάλλευσης κοινοτικού αερομεταφορέα όταν ο εν λόγω αερομεταφορέας δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις φερεγγυότητας του άρθρου 7».

9) **Άρθρο 14 Δικαίωμα ακροάσεως** Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μεριμνά ώστε, όταν λαμβάνει απόφαση αναστολής ή ανάκλησης της άδειας εκμετάλλευσης ενός κοινοτικού αερομεταφορέα, να παρέχεται στον κοινοτικό αερομεταφορέα η δυνατότητα να εκφράζει τις απόψεις του, **λαμβάνοντας υπόψη, σε ορισμένες περιπτώσεις, την ανάγκη για διαδικασία επείγοντος».**

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ»

10) **«Άρθρο 15 Εκτέλεση ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών**

1. Οι κοινοτικοί αερομεταφορείς δικαιούνται να εκμεταλλεύονται ενδοκοινοτικές αεροπορικές γραμμές.

2. Τα κράτη μέλη δεν εξαρτούν την εκμετάλλευση ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών από κοινοτικό αερομεταφορέα από την έκδοση άδειας ή εξουσιοδότησης...»..

11) «Άρθρο 16 Γενικές αρχές για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας

1. Ένα κράτος μέλος, κατόπιν διαβουλεύσεων με άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και αφού ενημερώσει την Επιτροπή, τους σχετικούς αερολιμένες και τους αερομεταφορείς που εκτελούν το δρομολόγιο αυτό, μπορεί να επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ αερολιμένα της Κοινότητας και αερολιμένα που εξυπηρετεί περιφερειακή περιοχή ή περιοχή ανάπτυξης που βρίσκεται στο έδαφός του, ή γραμμή η οποία έχει χαμηλή κίνηση, εφόσον η γραμμή αυτή θεωρείται δρομολόγιο ζωτικής σημασίας για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιφέρειας την οποία εξυπηρετεί ο αερολιμένας. Η υποχρέωση αυτή επιβάλλεται μόνο στο μέτρο που απαιτείται προκειμένου να εξασφαλίζεται, στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, ελάχιστη εξυπηρέτηση τακτικών αεροπορικών γραμμών που πληρούν καθορισμένα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας, τιμολόγησης ή ελάχιστης μεταφορικής ικανότητας, τα οποία ο αερομεταφορέας δεν επρόκειτο άλλως να αναλάβει εάν ελάμβανε αποκλειστικά υπόψη το εμπορικό συμφέρον του. Τα συγκεκριμένα πρότυπα που επιβάλλονται σε διαδρομή υποκείμενη στην παροχή δημόσιας υπηρεσίας καθορίζονται με διαφάνεια και χωρίς την εισαγωγή διακρίσεων.

.....

4. Όταν κράτος μέλος επιθυμεί να επιβάλει υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας, κοινοποιεί το πλήρες κείμενο της προτεινόμενης επιβολής υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας στην Επιτροπή, τα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, τους αερολιμένες και τους αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται το συγκεκριμένο δρομολόγιο. Η Επιτροπή δημοσιεύει ενημερωτική ανακοίνωση στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην οποία:

α) προσδιορίζονται οι δύο αερολιμένες που συνδέει το συγκεκριμένο δρομολόγιο και οι πιθανές ενδιάμεσες στάσεις,

β) σημειώνεται η ημερομηνία έναρξης ισχύος της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, και

γ) αναγράφεται η πλήρης διεύθυνση στην οποία διατίθεται αμελλητί και δωρεάν από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος το κείμενο και κάθε πληροφορία και/ή τεκμηρίωση σχετικά με την υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας.

5.... 6. ...7.8.

9. Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις της παραγράφου 8, εάν κανένας κοινοτικός αερομεταφορέας δεν έχει αρχίσει ή δεν μπορεί να αποδείξει ότι είναι έτοιμος να αρχίσει την εκμετάλλευση βιώσιμων τακτικών αεροπορικών γραμμών σε δρομολόγιο για το οποίο έχει επιβληθεί υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, **το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί να περιορίσει την πρόσβαση στις τακτικές αεροπορικές γραμμές στο συγκεκριμένο δρομολόγιο σε ένα μόνο κοινοτικό αερομεταφορέα για μέγιστο χρονικό διάστημα τεσσάρων ετών, μετά την πάροδο του οποίου η κατάσταση πρέπει να επανεξετάζεται. Το εν λόγω χρονικό διάστημα μπορεί να ανέλθει σε πέντε έτη εάν η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιβάλλεται σε δρομολόγιο προς αερολιμένα που εξυπηρετεί ιδιαίτερα απομακρυσμένη περιοχή, κατά την έννοια του άρθρου 299 παράγραφος 2 της συνθήκης.**

10. **Το δικαίωμα εκμετάλλευσης των γραμμών στις οποίες αναφέρεται η παράγραφος 9 παρέχεται με δημόσιο διαγωνισμό σύμφωνα με το άρθρο 17, είτε για μεμονωμένο δρομολόγιο, είτε, στις περιπτώσεις που αυτό δικαιολογείται για λόγους επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας, για μία ομάδα δρομολογίων, σε οποιονδήποτε κοινοτικό αερομεταφορέα πληροί της προϋποθέσεις εκμετάλλευσης των γραμμών αυτών. Για λόγους διοικητικής αποτελεσματικότητας, το κράτος μέλος μπορεί να δημοσιεύσει ενιαία πρόσκληση υποβολής προσφορών για διάφορα δρομολόγια.**

11..... 12...»..

12) « **Άρθρο 17 Διαδικασία δημόσιου διαγωνισμού για υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας**

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

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

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

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

β) ..., γ) ...δ) ..., ε)

4. Η Επιτροπή γνωστοποιεί την πρόσκληση υποβολής προσφορών με ενημερωτική ανακοίνωση που δημοσιεύει στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης..

8. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί να αποζημιώνει αερομεταφορέα, ο οποίος έχει επιλεγεί, δυνάμει της παραγράφου 7, για την τήρηση των προδιαγραφών που απαιτούνται για την επιβληθείσα, σύμφωνα με το άρθρο 16, παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Το εν λόγω αντιστάθμισμα δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό που απαιτείται για να καλυφθεί το καθαρό κόστος που προκύπτει από την εκπλήρωση κάθε υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων του αερομεταφορέα και ευλόγου κέρδους...».

Γ.- ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

«ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ 5 ΚΑΙ 8

1. Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται από όσους υποβάλλουν για πρώτη φορά αίτηση, όσον αφορά την οικονομική τους επιφάνεια.

1.1. Οι πλέον πρόσφατοι λογαριασμοί εσωτερικής διαχείρισης και, εφόσον υπάρχουν, ελεγμένοι από ορκωτούς λογιστές λογαριασμοί του προηγούμενου οικονομικού έτους.

1.2. Προβλεπόμενος ισολογισμός, στον οποίο πρέπει να περιλαμβάνεται ο λογαριασμός κερδών και ζημιών για τα επόμενα τρία χρόνια.

1.3. Τα στοιχεία βάσει των οποίων υπολογίζονται τα μελλοντικά έσοδα και έξοδα, όπως τιμές καυσίμων, ναύλοι και κόμιστρα, μισθοί, συντήρηση, απαξίωση

υλικού, διακυμάνσεις συναλλαγματικών ισοτιμιών, αερολιμενικά τέλη, τέλη εναέριας κυκλοφορίας, κόστος υπηρεσιών εδάφους, ασφάλιστρα κ.λπ., προβλέψεις κίνησης/εσόδων.

1.4. Λεπτομέρειες για τα έξοδα εκκίνησης κατά την περίοδο από την υποβολή της αίτησης μέχρι την έναρξη εκμετάλλευσης, καθώς και για τον τρόπο με τον οποίο προβλέπεται να καλυφθούν τα έξοδα αυτά.

1.5. Λεπτομέρειες για τις υφιστάμενες και τις αναμενόμενες πηγές χρηματοδότησης.

1.6. Λεπτομέρειες όσον αφορά τους μετόχους, συμπεριλαμβανομένης της ιθαγένειας και του τύπου των κατεχόμενων μετοχών, καθώς και το καταστατικό. Εάν ο αιτών ανήκει σε όμιλο επιχειρήσεων πρέπει να παρέχονται πληροφορίες για τις σχέσεις του με τον όμιλο αυτόν.

1.7. Προβλέψεις ταμειακής ροής (cash flow) και ρευστότητας για τα τρία πρώτα έτη λειτουργίας.

1.8. Λεπτομέρειες για τη χρηματοδότηση αγοράς ή μίσθωσης αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων, στην περίπτωση της μίσθωσης, των όρων της σχετικής σύμβασης.

2. Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται **για την αξιολόγηση της διατήρησης της οικονομικής υγείας των κατόχων αδειών**, όταν αυτοί σκοπεύουν να τροποποιήσουν τη διάρθρωση ή τις δραστηριότητές τους με σημαντικές χρηματοοικονομικές επιπτώσεις

2.1. Εφόσον απαιτείται, **οι πλέον πρόσφατοι ισολογισμοί εσωτερικής διαχείρισης** και ελεγμένοι από ορκωτούς λογιστές λογαριασμοί για το προηγούμενο οικονομικό έτος.

2.2. Λεπτομερής περιγραφή των προγραμματιζόμενων μεταβολών, π.χ. αλλαγή του τύπου των παρεχόμενων υπηρεσιών, προτεινόμενη εξαγορά ή συγχώνευση, τροποποίηση του μετοχικού κεφαλαίου, μεταβολές σύνθεσης των μετόχων κ.λπ.

2.3. Προβλεπόμενος ισολογισμός, με λογαριασμό κερδών και ζημιών για το τρέχον οικονομικό έτος, συμπεριλαμβανομένων όλων των σχεδιαζόμενων και σημαντικών, από χρηματοοικονομική άποψη, διαρθρωτικών ή λειτουργικών μεταβολών.

2.4. Παλαιότερα και προβλεπόμενα στοιχεία εξόδων και εσόδων, όπως τιμές καυσίμων, ναύλοι και κόμιστρα, μισθοί, συντήρηση, απαξίωση του υλικού, διακυμάνσεις συναλλαγματικών ισοτιμιών, αερολιμενικά τέλη, τέλη εναέριας κυκλοφορίας, κόστος υπηρεσιών εδάφους, ασφάλιστρα κ.λπ., προβλέψεις κίνησης/εσόδων.

2.5. Προβλέψεις ταμειακής ροής και ρευστότητας για το επόμενο έτος, συμπεριλαμβανομένων όλων των σημαντικών, από χρηματοοικονομική άποψη, διαρθρωτικών ή λειτουργικών μεταβολών.

2.6. Λεπτομέρειες για τη χρηματοδότηση αγοράς ή μίσθωσης αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων, στην περίπτωση της μίσθωσης, των όρων της σχετικής σύμβασης.

3. Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται για την αξιολόγηση της διατήρησης της οικονομικής υγείας των κατόχων αδείας

3.1. Ελεγμένοι από ορκωτούς λογιστές λογαριασμοί εντός έξι μηνών το πολύ από την τελευταία ημέρα του σχετικού οικονομικού έτους, εκτός εάν προβλέπεται άλλως στην εθνική νομοθεσία και, εφόσον απαιτείται, ο πλέον πρόσφατος ισολογισμός εσωτερικής διαχείρισης.

3.2. Προβλεπόμενος ισολογισμός, στον οποίο πρέπει να περιλαμβάνεται λογαριασμός κερδών και ζημιών για το επόμενο έτος.

3.3. Παλαιότερα και προβλεπόμενα στοιχεία εξόδων και εσόδων, όπως τιμές καυσίμων, ναύλοι και κόμιστρα, μισθοί, συντήρηση, απαξίωση του υλικού, διακυμάνσεις συναλλαγματικών ισοτιμιών, αερολιμενικά τέλη, τέλη εναέριας κυκλοφορίας, κόστος υπηρεσιών εδάφους, ασφάλιστρα κ.λπ., προβλέψεις κίνησης/εσόδων.

3.4. Προβλέψεις ταμειακής ροής και ρευστότητας για το επόμενο έτος».

III.- ΕΡΜΗΝΕΙΑ.

Από τις ανωτέρω διατάξεις, ερμηνευόμενες αυτοτελώς και σε συνδυασμό μεταξύ τους συνάγονται τα ακόλουθα:

1.- Με τον Κανονισμό Ε.Ε. 1008/2008 ρυθμίζεται η χορήγηση αδειών στους κοινοτικούς αερομεταφορείς και το δικαίωμα αυτών να εκτελούν ενδοκοινοτικά αεροπορικά δρομολόγια. Ειδικότερα, ορίζεται ως υποχρεωτική η άδεια εκμετάλλευσης προκειμένου να επιτραπεί σε επιχείρηση να μεταφέρει

αεροπορικώς επιβάτες, ταχυδρομείο ή/και φορτίο έναντι αμοιβής ή/και μίσθωσης και προβλέπονται οι αναγκαίοι όροι, καθώς και οι χρηματοοικονομικές προϋποθέσεις για τη χορήγησή της από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους.

2.- Οι όροι και προϋποθέσεις της άδειας εκμετάλλευσης αερομεταφορέα πρέπει να ισχύουν τόσο κατά το χρόνο χορήγησης της άδειας όσο και **καθ' όλη τη διάρκεια της εκμετάλλευσης** του (ή των) αεροσκαφών του, πρέπει δε η **επιχείρηση να είναι σε θέση να αποδεικνύει τη συνδρομή τους άμεσα και πάντοτε στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης.**

3.- Αν και οι κοινοτικοί αερομεταφορείς δικαιούνται να εκμεταλλεύονται ελευθέρως τις ενδοκοινοτικές μεταφορές, **εξαιρετικώς**, ένα κράτος μέλος, κατόπιν διαβουλεύσεων με άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και αφού ενημερώσει την Επιτροπή, τους σχετικούς αερολιμένες και τους αερομεταφορείς που εκτελούν συγκεκριμένο δρομολόγιο, μπορεί να επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στη γραμμή αυτή, εφόσον αυτή έχει χαμηλή κίνηση, και θεωρείται δρομολόγιο ζωτικής σημασίας για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιφέρειας, την οποία εξυπηρετεί αερολιμένας. Η υποχρέωση αυτή επιβάλλεται μόνο στο μέτρο που εξασφαλίζεται με το συγκεκριμένο δρομολόγιο ελάχιστη εξυπηρέτηση τακτικής αεροπορικής γραμμής που πληροί καθορισμένα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας, τιμολόγησης ή ελάχιστης μεταφορικής ικανότητας, τα οποία ο αερομεταφορέας δεν επρόκειτο άλλως να αναλάβει, εάν ελάμβανε αποκλειστικά υπόψη το εμπορικό συμφέρον του.

4.- Δικαίωμα εκμετάλλευσης της αμέσως ως άνω γραμμής παρέχεται σε οποιονδήποτε κοινοτικό αερομεταφορέα πληροί τις προϋποθέσεις εκμετάλλευσής της (άρθρο 16 παρ. 10), μετά τη διενέργεια δημόσιου διαγωνισμού που διενεργείται κατά τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 17, με κοινοποίηση στην αρμόδια Επιτροπή της Ε.Ε. του πλήρους κειμένου της προβλεπόμενης Πρόσκλησης υποβολής προσφορών, ή και δημοσίευση της στην εθνική επίσημη εφημερίδα κάθε κράτος μέλος.

5.- Σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 17, η Πρόσκληση υποβολής προσφορών και η επακόλουθη Σύμβαση, προβλέπουν, μεταξύ άλλων, και τις προδιαγραφές που απαιτούνται για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Στις προδιαγραφές αυτές της Πρόσκλησης υποβολής προσφορών για τη

συμμετοχή στο δημόσιο διαγωνισμό παροχής υπηρεσιών δημόσιας υπηρεσίας, το επισπεύδον τη διαγωνιστική διαδικασία κράτος μέλος δεν κωλύεται να περιλάβει πρόσθετους όρους, οι οποίοι, χωρίς να εισάγουν διακρίσεις σε βάρος άλλων κοινοτικών αερομεταφορέων, διασφαλίζουν κατά την κρίση του την διαρκή και απρόσκοπτη παροχή της δημόσιας υπηρεσίας.

6.- Οι πρόσθετοι αυτοί όροι, ως όροι κανονιστικής πράξης (δημόσιου διαγωνισμού), αποβλέποντας συγχρόνως στην εξυπηρέτηση γενικότερου συμφέροντος, και συγκεκριμένα στην κάλυψη με τακτική αεροπορική γραμμή αναγκών ζωτικής σημασίας για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη περιφερειακών ή νησιωτικών περιοχών με αερολιμένες χαμηλής κίνησης, πρέπει πάντως να είναι σαφείς και ορισμένοι, αλλά και οι αναγκαίοι και πρόσφοροι σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό.

IV. Με βάση τα όσα έγιναν αμέσως ανωτέρω (παράγραφος III, ιδίως στοιχ. 5 και 6) δεκτά:

i) Ως προς το πρώτο υποερώτημα.

Ο υπό κρίση όρος του άρθρου 7 παρ. 1 περ. η' του σχεδίου της Συγγραφής Υποχρεώσεων περί «τριετούς εμπειρίας στην εκτέλεση τακτικών αεροπορικών γραμμών» εμφανίζεται αόριστος και μη νόμιμος, διότι, πρώτον, αποκλείει εξ ορισμού από την εν λόγω δημόσια διαγωνιστική διαδικασία κάθε νέο αερομεταφορέα, ανεξάρτητα δηλ. από τις οποιοσδήποτε τεχνικές και χρηματοοικονομικές δυνατότητές του, ακόμη, συνεπώς, και όταν αυτός πληροί αυξημένες σε σχέση με τις προβλεπόμενες από τον Κανονισμό προϋποθέσεις για την αδειοδότηση ενός κοινοτικού αερομεταφορέα, αλλά και τις αναγκαίες για την παροχή της συγκεκριμένης δημόσιας υπηρεσίας, και δεύτερον, διότι στηρίζεται σε ένα συμπτωματικό γεγονός, χωρίς να προσδιορίζεται ο χρόνος στον οποίο μπορεί να ανάγεται η απαιτούμενη και προηγουμένως αποκτηθείσα τριετής εμπειρία στην εκτέλεση τακτικών γραμμών, αλλά ούτε και η σχέση – αντιστοιχία της εμπειρίας αυτής με τις ενδιαφέρουσες εν προκειμένω προς ανάθεση υπηρεσίες αερομεταφορών. Κατά συνέπεια, ο όρος αυτός, ως μη συμβατός προς τον Κανονισμό 1008/2008 κρίνεται διαγραπτός.

ii) Ως προς το δεύτερο υποερώτημα.

Στην προς υπογραφή Πρόσκληση υποβολής προσφορών της ΥΠΑ αναφέρονται, μεταξύ άλλων, και τα εξής:

«1...2...Στην περίπτωση που έως τις 15 Απριλίου 2014 κανένας αερομεταφορέας δεν έχει εκδηλώσει στην υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας την πρόθεσή του για εκτέλεση, από 1^{ης} Ιουνίου 2014 τακτικών πτήσεων στην ανωτέρω γραμμή» (ενν. οι γραμμές του ερωτήματος) «σύμφωνα με τις επιβληθείσες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και χωρίς οικονομικό αντιστάθμισμα, η Ελλάδα έχει αποφασίσει, στο πλαίσιο της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 17 του προαναφερθέντος κανονισμού, να προχωρήσει στη διαδικασία περιορισμού της πρόσβασης για το χρονικό διάστημα από 1^{ης} Ιουνίου 2014 έως 31 Μαΐου 2018 σε έναν αερομεταφορέα για τη γραμμή αυτή (όπως αναφέρεται στο επόμενο άρθρο) και να χορηγήσει το δικαίωμα εκμετάλλευσής της από 1^{ης} Ιουνίου 2014...3..4...5. Η συμμετοχή στο διαγωνισμό είναι ανοικτή σε όλους τους αερομεταφορείς που διαθέτουν άδεια εκμετάλλευσης σε ισχύ... Από την συμμετοχή στο διαγωνισμό αποκλείονται6....7...8...Οι προσφορές που θα υποβληθούν από τους υποψηφίους πρέπει να αναφέρουν ρητά το ποσό που απαιτείται ως αντιστάθμισμα ανά τρίμηνο για την εκμετάλλευση της γραμμής κατά τη διάρκεια του χρονικού διαστήματος από 1^η Ιουνίου 2014 έως 31 Μαΐου 2018...Το αντιστάθμισμα θα καταβάλλεται σε τρίμηνη βάση και σε διάστημα τριάντα ημερών από την ημερομηνία έκδοσης του/ων τιμολογίου/ων του αερομεταφορέα μέσω της μεταφοράς αυτού σε λογαριασμό του, που τηρείται στην Ελλάδα τράπεζα. Το ακριβές ποσό του αντισταθμίματος θα καθορίζεται βάσει των πράγματι εκτελεσθεισών πτήσεων από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης, της βεβαίωσης των αρμοδίων αρχών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας περί ομαλής εκπλήρωσης των όρων της σύμβασης και του αναλογούντος ποσού αντισταθμίματος. 9. Κριτήριο επιλογής μεταξύ των αερομεταφορέων, που κρίνεται ότι είναι σε θέση να εξασφαλίσουν την απρόσκοπτη και σύμφωνα με τις επιβληθείσες υποχρεώσεις παροχή υπηρεσιών για την προκηρυχθείσα γραμμή, είναι το χαμηλότερο αιτούμενο συνολικό οικονομικό αντιστάθμισμα».

Με βάση όσα έγιναν δεκτά επί του πρώτου ερωτήματος, ως προς τους πρόσθετους όρους που μπορούν να τεθούν στην Πρόσκληση Πρόσφορών της κατ' άρθρο 17 του Κανονισμού διαγωνιστικής διαδικασίας, σε συνδυασμό με το περιεχόμενο των βασικών

όρων αυτής που θέτει, εν προκειμένω, η Υπηρεσία και για να επιτευχθεί ο επιδιωκόμενος σκοπός της εξασφάλισης διαρκούς και απρόσκοπτης παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις τακτικές αεροπορικές γραμμές ΑΘΗΝΑ - ΚΟΖΑΝΗ - ΚΑΣΤΟΡΙΑ και ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΛΗΜΝΟΣ - ΙΚΑΡΙΑ, θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν στην Πρόσκληση Προσφορών (και όχι στη Συγγραφή Υποχρεώσεων), ως όροι συμμετοχής, οι εξής:

(1) η μη έκπτωση των ενδιαφερομένων να συμμετάσχουν στο διαγωνισμό από την εκμετάλλευση ενδοκοινοτικών τακτικών αεροπορικών γραμμών την τελευταία πενταετία πριν από την ημερομηνία δημοσίευσης της Πρόσκλησης

(2) η υποβολή στοιχείων τα οποία θα αποδεικνύουν τη δυνατότητα των υποψηφίων να ανταποκριθούν, από πλευράς τόσο επαγγελματικής επάρκειας και οργάνωσης, με την κατοχή εγκύρου ΑΟΣ που καλύπτει τις υπό εκμετάλλευση δραστηριότητες τακτικών αεροπορικών γραμμών, όσο και αξιόπιστης χρηματοοικονομικής κατάστασης βάσει των προβλεπομένων στο Παράρτημα Ι του Κανονισμού στοιχείων, πρώτον στις εν γένει υποχρεώσεις τους από την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας στις ανωτέρω τακτικές αεροπορικές γραμμές για περίοδο των τεσσάρων (4) ετών (όση και η προβλεπόμενη συμβατική περίοδος) και δεύτερον στις υποχρεώσεις τους για τις άμεσες, πάγιες και λειτουργικές δαπάνες που συνεπάγεται η εκτέλεση τακτικών πτήσεων στις ίδιες αεροπορικές γραμμές για περίοδο έξι (6) μηνών από την έναρξη τους (λόγω της διαγραφόμενης στην Πρόσκληση Προσφορών προθεσμίας εξόφλησης από το Δημόσιο των πρώτων τιμολογίων του αναδόχου, μετά από τον σχετικό έλεγχο αυτών).

Η υιοθέτηση, πάντως, των ως άνω όρων εξαρτάται, κατά τα λοιπά, από την ουσιαστική, περί των πραγμάτων, κρίση της Υ.Π.Α., η οποία έχει τη γνώση και ασκεί την εποπτεία επί της οικείας αγοράς, αλλά και την ευθύνη για τη συμμετοχή ικανού αριθμού διαγωνιζομένων (βλ. σχετικώς στοιχείο 12 του προοιμίου του Κανονισμού),

IV.- Κατόπιν των ανωτέρω, επί του τεθέντος αρμόζουν οι, ως άνω, επιμέρους (παράγραφος V στοιχεία i και ii) απαντήσεις.

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

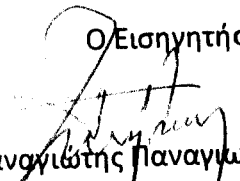
Αθήνα 4/2/2014

Ο Προεδρεύων


Νικηφόρος Κανιτσώρας

Αντιπρόεδρος ΝΣΚ

Ο Εισηγητής


Παναγιώτης Παναγιωτουνάκος

Νομικός Σύμβουλος του Κράτους