



Republika e Kosovës
Republika Kosova-Republic of Kosova
Qeveria –Vlada-Government

Ministria e Transportit dhe Post-Telekomunikacionit
Ministarstvo za Saobraćaj, Poštu i Telekomunikacije
Ministry of Transport and Communications

Duke u mbështetur në nenet 6.1 dhe 34 të Ligjit Nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil,

Duke marrë parasysh nënshkrimin nga UNMIK-u të Marrëveshjes Shumëpalëshe për Themelimin e një Zone të Përbashkët Evropiane të Aviacionit (“Marrëveshja HPEA”) në emër të Kosovës, dhe hyrjen e përkohshme në fuqi të Marrëveshjes HPEA në Kosovë më 10 tetor 2006,

Pasi që Republika e Kosovës ka marrë përsipër obligimet ndërkombëtare të Kosovës, duke përfshirë ato të arritura nga UNMIK-u në emër të Kosovës,

Pasi që Marrëveshja HPEA kërkon që Rregullorja (KE) Nr. 1008/2008 e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e 24 shtatorit 2008 mbi rregullat e përbashkëta për operimin e shërbimeve ajrore në Komunitet të bëhet pjesë e rendit të brendshëm ligjor të Republikës së Kosovës,

Nxjerr:

RREGULLORE Nr. 2010/1
MBI RREGULLAT E PËRBASHKËTA PËR OPERIMIN E SHËRBIMEVE AJRORE

Neni 1

1.1 Rregullorja (KE) Nr. 1008/2008 e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e 24 shtatorit 2008 mbi rregullat e përbashkëta për operimin e shërbimeve ajrore në Komunitet, në tekstin e mëtejme Rregullorja (KE) Nr. 1008/2008, deklarohet e aplikueshme në

Republikën e Kosovës. Rregullorja (KE) Nr. 1008/2008 i është bashkëngjitur kësaj Rregulloreje.

1.2 Dispozitat e Rregullores (KE) Nr. 1008/2008 të aplikueshme në Republikën e Kosovës janë nenet 1 deri në 24, neni 26 dhe Aneksi I.

1.3 Pa paragjykuar nenin 1.2, kushtet financiare për dhënien e Licencës së Operimit për të mbuluar operimet me avionë me masë maksimale të ngritjes më të vogël se 10 ton dhe/ose me më pak se 20 ulëse, janë të specifikuara në paragrafin e parë të nenit 5.3.

1.4 Avionët e përdorur nga transportuesit ajrorë të licencuar në Republikën e Kosovës mund të jenë të regjistruar në Republikën e Kosovës ose në Komunitet.

1.5 Çdo dispozitë e amandamenteve të Rregullores (KE) Nr. 1008/2008, siç figuron në Shtojcën I të Marrëveshjes HPEA, do të jetë drejtpërdrejt e zbatueshme në Republikën e Kosovës.

Neni 2

2.1 Përkufizimet e termave dhe shprehjeve të përdorura në këtë Rregullore janë ato të përfshira në nenin 2 të Rregullores 1008/2008.

2.2 Pavarësisht nga neni 2.1, termat “Komunitet”, “Ligj i komunitetit”, “Legjislacion i komunitetit”, “instrumentet e Komunitetit”, “Traktati i KE-së”, “aeropot i Komunitetit”, “Gazeta Zyrtare e Komuniteteve Evropiane”, “Gazeta Zyrtare e Bashkimit Evropian”, “transportues ajror i Komunitetit” dhe “Shtet(et) Anëtar(e)” nëse referohen në Rregulloren 1008/2008, do të lexohen në përputhje me pikat 2 dhe 3 të Shtojcës II të Marrëveshjes HPAE.

2.3 Për qëllim të kësaj Rregulloreje, “Autoriteti Kompetent i Licencimit”, i referuar në Rregulloren 1008/2008, sa i përket Republikës së Kosovës është Ministria e Transportit dhe Postë-Telekomunikacionit e Republikës së Kosovës.

Neni 3

Në rastet kur ka ndryshime në mes të versioneve të Rregullores 1008/2008 në gjuhën shqipe dhe / ose serbe, dhe versionit origjinal në anglisht, versioni në gjuhën angleze siç është publikuar në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Evropian do të mbizotërojë.

Neni 4

Kjo Rregullore shfuqizon rregulloret e mëposhtme:

- Rregullorja Nr. 2008/1 mbi qasjen për transportuesit ajrorë të HPÆ-së në linjat përbrenda HPÆ-së;
- Rregullorja Nr. 2008/2 mbi çmimet dhe tarifatat për shërbimet ajrore;
- Rregullorja Nr. 2008/7 për licencimin e transportuesve ajrorë.

Neni 5

Kjo Rregullore hyn në fuqi më 15 qershor 2010.

Fatmir Limaj
Ministër

**RREGULLORE (KE) Nr. 1008/2008 E PARLAMENTIT EVROPIAN DHE E KËSHILLIT
e datës 24 shtator 2008
mbi rregullat e përbashkëta për operimin e shërbimeve ajrore në Komunitet (e Ndryshuar)
(Teksti në lidhje me EEA)**

PARLAMENTI EVROPIAN DHE KËSHILLI I BASHKIMIT EVROPIAN,

Duke marrë parasysh Traktatin themelues të Komunitetit Evropian dhe në veçanti Nenin 80(2) të tij,

Duke marrë parasysh propozimin nga Komisioni,

Duke marrë parasysh opinionin e Komitetit Ekonomik dhe Social Evropian¹,

Duke marrë parasysh opinionin e Komitetit të Rajoneve²

Duke vepruar në përputhje me procedurën e vendosur në Nenin 251 të Traktatit³,

Duke pasur parasysh që:

(1) Një sërë ndryshimesh thelbësore duhet të bëhen në Rregulloret e Këshillit (KEE) Nr. 2407/92 të datës 23 korrik 1992 për licencimin e transportuesve ajrorë⁴, (KEE) Nr. 2408/92 të datës 23 korrik 1992 për hyrjen e transportuesve ajrorë të Komunitetit në itinerare ajrore brendakomunitare⁵ dhe (KEE) Nr. 2409/92 të datës 23 korrik 1992 mbi tarifatat dhe çmimet për shërbimet ajrore⁶. Për qëllime të qartësimit të mëtejshëm, këto Rregullore duhen ndryshuar dhe konsoliduar në një Rregullore të vetme.

(2) Për të siguruar një zbatim më efikas dhe të qëndrueshëm të legjislacionit të Komunitetit për tregun e brendshëm të aviacionit, kërkohen një sërë rregullimesh në kuadrin aktual ligjor.

(3) Duke njohur lidhjen potenciale midis mbarëvajtjes financiare të një transportuesi ajror dhe sigurisë, duhet të vendoset një monitorim më i rreptë i situatës financiare të transportuesve ajrorë.

(4) Duke ditur rëndësinë në rritje të transportuesve ajrorë me bazat operuese në Vende të ndryshme Anëtare dhe nevojën për të siguruar mbikëqyrje efikase të këtyre transportuesve ajrorë, vetë Shteti Anëtar duhet të jetë i përgjegjshëm për mbikëqyrjen e certifikatës së operatorit ajror dhe të licencës operuese.

(5) Për të siguruar monitorim të qëndrueshëm të pajtueshmërisë me kërkesat e licencave operuese të të gjithë transportuesve ajrorë të Komunitetit, autoritetet licencuese duhet të kryejnë vlerësime të rregullta të situatës financiare të transportuesve ajrorë. Rrjedhimisht, këta të fundit duhet të sigurojnë informacion të mjaftueshëm për gjendjen e tyre financiare, veçanërisht në dy vitet e para të ekzistencës së tyre duke qenë se janë mjaft të rëndësishëm për mbijetesën e një transportuesi ajror në treg. Në mënyrë që të shmangët një shtrembërim i konkurrencës që lind nga

¹ OJ C 175, 27.7.2007, f. 85.

² OJ C 305, 15.12.2007, f. 11.

³ Opinioni i Parlamentit Evropian i datës 11 korrik 2007 (OJ C 175 E, 10.7.2008, f. 371), Pozicioni i Përgjithshëm i Këshillit i datës 18 prill 2008 (OJ C 129 E, 27.5.2008, f. 1) dhe Pozicioni i Parlamentit Evropian i datës 9 korrik 2008 (ende të papublikuara në Gazetën Zyrtare).

⁴ OJ L. 240, 24.8.1992, f. 1.

⁵ OJ L. 240, 24.8.1992, f. 8.

⁶ OJ L. 240, 24.8.1992, f. 15.

zbatimi i ndryshëm i rregullave në nivel kombëtar, është e nevojshme të përfordhet mbikëqyrja financiare e të gjithë transportuesve ajrorë të Komunitetit nga Shtetet Anëtare.

(6) Për të zvogëluar rrezikun për pasagjerët, transportuesit ajrorë të Komunitetit që nuk përbushin kërkesat për ruajtjen e një licence operimi të vlefshme, nuk do të lejohen të vazhdojnë operimet. Në këto raste autoriteti licencues kompetent duhet të anulojë ose pezullojë licencën e operimit.

(7) Sipas Rregullores (KE) Nr. 785/2004 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit të datës 21 prill 2004 për kërkesat e sigurimit për transportuesit ajrorë dhe operatorëve të avionëve⁷, një transportues ajror duhet të jetë i siguruar për të mbuluar përgjegjësinë në rast aksidentesh në lidhje me pasagjerët, ngarkesën dhe palët e treta. Detyrimet duhet të vendosen gjithashtu mbi transportuesit ajrorë për sigurimin për të mbuluar përgjegjësinë në raste aksidentesh në lidhje me postën.

(8) Për të shmangur referimin e paarsyeshëm ndaj marrëveshjeve të qirasë të avionëve të regjistruar në vende të treta, veçanërisht marrëveshjet e qirasë së avionëve së bashku me personelin dhe sigurimin (wet-lease), këto mundësi duhet të lejohen vetëm në rrethana të jashtëzakonshme, si mungesa e avionëve të përshtatshëm në tregun e Komunitetit, dhe duhet të jenë rreptësisht të kufizuar në kohë dhe të përbushin standarde sigurie të barazvlefshme me rregullat e sigurisë së Komunitetit dhe legjislacionit kombëtar.

(9) Në lidhje me punonjësit e një transportuesi ajror të Komunitetit që operon shërbime ajrore nga një bazë operationale jashtë territorit të Shteteve Anëtare, ku ai transportues ajror i Komunitetit ka vendin kryesor të biznesit të tij, Shtetet Anëtare duhet të sigurojnë zbatimin e duhur të legjislacionit social kombëtar dhe të komunitetit.

(10) Për të plotësuar tregun e brendshëm të aviacionit, duhen hequr kufizime ende ekzistuese të aplikuara ndërmjet Shteteve Anëtare, si kufizime në kodin që shpërndahet në itinerare për në vende të treta ose në vendosjen e çmimeve në itinerare për në vende të treta me një ndalim të ndërmjetëm në një Shtet tjetër Anëtar (fluturime të lirisë së gjashtë).

(11) Të marrë në konsideratë karakteristikat e veçanta dhe kufizimet e rajoneve më të largëta, në veçanti largësia, izolimi dhe numri i vogël dhe nevoja për t'u lidhur siç duhet me rajonet qendrore të Komunitetit, mund të justifikohen rregullime të vogla në lidhje me rregullat për periudhën e vlefshmërisë së kontratave mbi detyrimet e shërbimeve publike që mbulojnë itinerare në këto rajone.

(12) Kushtet nën të cilat mund të vendosen detyrimet e shërbimit publik, duhet të jenë të përcaktuara qartë në një mënyrë jo të dykuptimshme, ndërsa procedurat e lidhura të tenderit duhet të lejojnë një numër të mjaftueshëm konkurrentësh të marrin pjesë në tendera. Komisioni duhet të jetë i aftë të marrë sa më shumë informacion të jetë i nevojshëm që të mund të vlerësojë justifikimet ekonomike për detyrimet e shërbimit publik në raste të veçanta.

(13) Rregullat në fuqi në lidhje me shpërndarjen e trafikut ndërmjet aeroporteve që operojnë në të njëjtin qytet ose bashkimi urban duhet të sqarohen dhe të thjeshtohen.

(14) Duhet të sigurohet që Shtetet Anëtare të kenë mundësinë të reagojnë ndaj problemeve të papritura që lindin nga rrethana të paparashikueshme dhe të pashmangshme, që e bëjnë teknikisht ose praktikisht shumë të vështirë kryerjen e shërbimeve ajrore.

⁷ OJ L. 138, 30.4.2004, f. 1

(15) Klientët duhet të kenë akses në të gjitha tarifatat ajrore dhe çmimet ajrore pavarësisht nga vendi i tyre i banimit brenda Komunitetit ose shtetësia dhe pavarësisht nga vendi i themelimit të agjentëve të udhëtimit brenda Komunitetit.

(16) Klientët duhet të kenë mundësi të krahasojnë efektivisht çmimet për shërbimet ajrore të linjave të ndryshme ajrore. Rrjedhimisht, çmimi përfundimtar që duhet të paguhet nga klienti për shërbimet ajrore me origjinë nga Komuniteti duhet të tregohet gjithmonë, duke përfshirë gjithë taksat, tatimet dhe tarifatat. Transportuesit ajrorë të Komunitetit inkurajohen gjithashtu të tregojnë çmimin përfundimtar për shërbimet e tyre ajrore nga vende të treta në Komunitet.

(17) Masat e nevojshme për implementimin e kësaj Rregulloreje duhet të miratohen në përputhje me Vendimin e Këshillit 1999/468/KE të datës 28 qershor 1999, që përcakton procedurat për ushtrimin e kompetencave zbatuese të dhëna Komisionit⁸.

(18) Meqë objektivi i kësaj Rregulloreje, domethënë aplikimi më homogjen i legjislacionit të Komunitetit në lidhje me tregun e brendshëm të aviacionit, nuk mund të arrihet mjaftueshëm nga Shtetet Anëtare për shkak të karakterit ndërkombëtar të transportit ajror dhe prandaj mund të arrihet më mirë në nivel Komuniteti, Komuniteti mund të miratojë masa në përputhje me parimin e subsidiaritetit që paraqitet në Nenin 5 të Traktatit. Në përputhje me parimin e proporcionalitetit që paraqitet në këtë Nen, kjo rregullore nuk tejkalon nevojën për të arritur këtë objektiv.

(19) Deklarata Ministrore për Aeroportin e Gjibraltarit, e miratuar në Kordoba më 18 shtator 2006, gjatë takimit të parë ministror të Forumit të Dialogut për Gjibraltarin, do të zëvendësojë Deklaratën e Përbashkët për aeroportin të bërë në Londër më 2 dhjetor 1987 dhe përputhja e plotë me të do të çmohet përputhje me deklaratën e vitit 1987.

(20) Rrjedhimisht, është e nevojshme të shfuqizohen Rregulloret (KEE) Nr. 2407/92, (KEE) Nr. 2408/92 dhe (KEE) Nr. 2409/92,

KANË MIRATUAR KËTË RREGULLORE:

KAPITULLI I

DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1

Objekti

1. Kjo Rregullore rregullon licencimin e transportuesve ajrorë të Komunitetit, të drejtën e transportuesve ajrorë të Komunitetit për të kryer shërbime ajrore brendakomunitare dhe vendosjen e çmimeve të shërbimeve ajrore brendakomunitare.

2. Zbatimi i Kapitullit III të kësaj Rregulloreje në aeroportin e Gjibraltarit kuptohet të mos çenojë pozicionet ligjore përkatëse të Mbretërisë së Spanjës dhe Mbretërisë së Bashkuar në lidhje me konfliktin për sovranitetin mbi territorin ku ndodhet aeroporti.

Neni 2

Përkufizime

Për qëllimet e kësaj Rregulloreje:

⁸ OJ L. 184, 17.7.1999, f. 13

1. “licencë operimi” do të thotë një autorizim i dhënë nga autoriteti kompetent licencues një sipërmarrjeje, duke e lejuar atë të ofrojë shërbime ajrore siç është caktuar në licencën e operimit;
2. “autoriteti kompetent licencues” do të thotë një autoritet i një Shteti Anëtar që ka të drejtë të japë, të refuzojë, të anulojë ose të pezullojë një licencë operimi në përputhje me Kapitullin II;
3. “sipërmarrje” do të thotë çdo person fizik ose juridik, qoftë fitimprurës ose jo, ose çdo organ tjetër zyrtar, qoftë me personalitetin e vet juridik ose jo.
4. “shërbim ajror” do të thotë një fluturim ose një seri fluturimesh që transportojnë pasagjerë, ngarkesë dhe/ose postë për pagesë dhe/ose qira;
5. “fluturim” do të thotë një nisje nga një aeroport i caktuar drejt një aeroporti destinacioni të caktuar;
6. “fluturime lokale” do të thotë një fluturim që nuk përfshin transportin e pasagjerëve, postës dhe/ose ngarkesës ndërmjet aeroporteve të ndryshme ose pika të tjera të autorizuar uljeje.
7. “aeroport” do të thotë çdo zonë në një Shtet Anëtar i përshtatur veçanërisht për shërbime ajrore;
8. “certifikata e operatorit ajror (AOC)” do të thotë një certifikatë e dhënë një sipërmarrjeje që provon se operatori ka aftësinë dhe organizimin profesional për të garantuar sigurinë e operimeve të përcaktuara në certifikatë, siç parashikohet në dispozitat përkatëse të Komunitetit ose ligjin kombëtar, siç zbatohet;
9. “kontroll efektiv” do të thotë një marrëdhënie e përbërë nga të drejta, kontrata ose çdo mjet tjetër, i cili qoftë individualisht ose bashkërisht dhe duke marrë parasysh konsideratat e faktit ose ligjit të përfshirë, jep mundësinë e ushtrimit direkt ose indirekt të një ndikimi vendimtar mbi një sipërmarrje, veçanërisht në:
 - (a) të drejtën për të përdorur të gjitha ose pjesë të aseteve të një sipërmarrjeje;
 - (b) të drejta ose kontrata që japin një ndikim vendimtar në përbërjen, votimin ose vendimet e organeve të një sipërmarrjeje ose ndryshe japin një ndikim vendimtar në funksionimin e biznesit të një sipërmarrjeje;
10. “transportues ajror” do të thotë një sipërmarrje me një licencë të vlefshme operimi ose ekuivalent;
11. “transportues ajror i Komunitetit” do të thotë një transportues ajror me një licencë të vlefshme operimi të dhënë nga një autoritet licencues kompetent në përputhje me Kapitullin II;
12. “plan biznesi” do të thotë një përshkrim i hollësishëm i veprimtarive tregtare të synuara nga transportuesi ajror për periudhën në fjalë, veçanërisht në lidhje me zhvillimin e pritshëm të tregut dhe investimet që do të kryhen, duke përfshirë implikimet financiare dhe ekonomike të këtyre veprimtarive;
13. “shërbime ajrore brendakomunitare” do të thotë një shërbim ajror i kryer brenda Komunitetit;
14. “e drejta e trafikut” do të thotë e drejta për të kryer një shërbim ajror ndërmjet dy aeroporteve të Komunitetit;

15. “shitje vetëm e vendit” do të thotë shitje e vendeve pa ndonjë shërbim tjetër pakete, si akomodimi, direkt te publiku nga transportuesi ajror ose agjenti i tij i autorizuar ose një marrësi me qira (charter);

16. “shërbim ajror i programuar” do të thotë një seri fluturimesh që kanë të gjitha karakteristikat e mëposhtme:

(a) në çdo fluturim vendet dhe/ose kapaciteti për të transportuar ngarkesë dhe/ose postë janë të disponueshme për blerje individuale nga publiku (ose direkt nga transportuesi ajror, ose nga agjentët e tij të autorizuar);

(b) operohet në mënyrë që të kryhet lëvizja ndërmjet dy ose më shumë aeroporteve, ose:

- sipas orarit të publikuar, ose

- me fluturime aq të rregullta dhe të shpeshta sa të përbëjnë një seri sistematike që mund të njihet;

17. “kapacitet” do të thotë numri i vendeve ose ngarkesa me fitim e ofruar publikut të gjerë në një shërbim ajror të programuar për një periudhë të caktuar;

18. “çmime ajrore” do të thotë çmimet e shprehura në euro ose në monedhën e vendit që iu paguhen transportuesve ajrorë ose agjentëve të tyre ose shitësve të tjerë të biletave për transportimin e pasagjerëve në shërbime ajrore dhe çdo kusht me të cilin aplikohen këto çmime, duke përfshirë pagesa dhe kushte të ofruara agjencisë dhe shërbime të tjera ndihmëse;

19. “tarifat ajrore” do të thotë çmimet e shprehura në euro ose në monedhën e vendit që paguhen për transportimin e ngarkesave dhe kushtet me të cilat aplikohen këto çmime, duke përfshirë pagesa dhe kushte të ofruara agjencisë dhe shërbime të tjera ndihmëse;

20. “Shtet(e) Anëtar(e) në fjalë” do të thotë Shtet(e) Anëtar(e) ndërmjet ose brenda së cilave kryhet një shërbim ajror;

21. “Shtet(e) Anëtar(e) të përfshira” do të thotë Shtet(e) Anëtar(e) në fjalë dhe Shtet(e) Anëtar(e) ku transportuesi(t) ajrorë, që kryejnë shërbimin ajror, është (janë) i (të) licencuar;

22. “bashkim urban” do të thotë një zonë urbane që përfshin një numër qytetesh ose qytezash, të cilat me rritjen dhe zgjerimin e popullsisë, janë shkrirë në mënyrë të natyrshme për të formuar gradualisht një zonë të vazhdueshme;

23. “llogaria e menaxhimit” do të thotë një deklaratë e hollësishme e të ardhurave dhe shpenzimeve të transportuesit ajror për periudhën në fjalë, duke përfshirë një dobësim ndërmjet aktiviteteve të lidhura me transportin dhe aktiviteteve të tjera si dhe ndërmjet elementëve në para dhe jo në para;

24. “marrëveshje e qirasë së avionëve pa personelin dhe sigurimin (dry lease)” do të thotë një marrëveshje ndërmjet sipërmarrjeve, sipas së cilës avioni operohet nën AOC e qiramarrësit;

25. “marrëveshje e qirasë së avionëve së bashku me personelin dhe sigurimin (wet lease)” do të thotë një marrëveshje ndërmjet transportuesve ajrorë, sipas së cilës avioni operohet nën AOC e qiradhënësit;

26. “vendi kryesor i biznesit” do të thotë zyra qendrore ose zyra e regjistruar e një transportuesi ajror të Komunitetit në Shtetin Anëtar, brenda të cilit ushtrohen funksionet kryesore financiare

dhe kontrolli operues, duke përfshirë menaxhim të vazhdueshëm të gatishmërisë për punë të avionëve, të transportuesit ajror të Komunitetit.

KAPITULLI II

LICENCA E OPERIMIT

Neni 3

Licenca e operimit

1. Asnjë sipërmarrje e themeluar në Komunitet nuk do të lejohet të transportojë në mënyrë ajrore pasagjerë, postë dhe/ose ngarkesë për pagesë dhe/ose qira, nëse nuk i është dhënë një licencë operimi e rregullt.

Një sipërmarrje që plotëson kërkesat e këtij Kapitulli do të ketë të drejtë të marrë një licencë operimi.

2. Autoriteti licencues kompetent nuk do të japë licenca operimi ose t'i ruajë ato në fuqi nëse ka ndonjë mospërputhje me kërkesat e këtij Kapitulli.

3. Pa cenuar asnjë dispozitë tjetër të zbatueshme të ligjit kombëtar, ndërkombëtar ose të Komunitetit, kategoritë e mëposhtme të shërbimeve ajrore nuk do t'i nënshtrohen kërkesave për të mbajtur një licencë operative të vlefshme:

(a) shërbimet ajrore të kryera nga avionë pa ndezje motorike dhe/ose avionë me fuqi ultradrite; dhe

(b) fluturime lokale.

Neni 4

Kushtet për dhënien e një licence operimi

Një sipërmarrjeje i jepet një licencë operimi nga autoriteti licencues kompetent i një Shteti Anëtar nëse:

(a) vendi i saj kryesor i biznesit ndodhet në atë Shtet Anëtar;

(b) ajo mban një AOC të vlefshme të lëshuar nga një autoritet kombëtar i të njëjtit Shtet Anëtar, autoriteti licencues kompetent i të cilit është përgjegjës për dhënien, refuzimin, anulimin ose pezullimin e licencës së operimit të transportuesit ajror të Komunitetit;

(c) ajo ka një ose më shumë avionë në dispozicion përmes pronësisë ose marrëveshjes së qirasë së avionit pa personelin dhe sigurimin;

(d) puna e saj kryesore është të kryejë shërbime ajrore individualisht ose të kombinuara me çdo operim tjetër tregtar të avionit ose riparim dhe mirëmbajtje avioni;

(e) struktura e shoqërisë së saj e lejon autoritetin licencues kompetent të zbatojë dispozitat e këtij Kapitulli;

(f) Shtetet Anëtare dhe/ose shtetas të Shteteve Anëtare zotërojnë më shumë se 50% të sipërmarrjes dhe e kontrollojnë atë efektivisht, qoftë direkt, qoftë indirekt nëpërmjet një ose më

shumë sipërmarrjesh të ndërmjetme, përveç rasteve kur parashikohen masa për këtë në një marrëveshje me një vend të tretë në të cilën Komuniteti është palë;

(g) ajo plotëson kushtet financiare të specifikuara në Nenin 5;

(h) ajo përputhet me kërkesat e sigurimit të specifikuara në Nenin 11 dhe në Rregulloren (KE) Nr 785/2004; dhe

(i) ajo përputhet me dispozitat për reputacion të mirë siç specifikohet në Nenin 7.

Neni 5

Kushtet financiare për dhënien e një licence operimi

1. Autoriteti licencues kompetent do të vlerësojë nga afër nëse një sipërmarrje që aplikon për herë të parë për një licencë operimi mund të tregojë që:

(a) ajo mund të përmbushë në çdo kohë detyrimet e saj aktuale dhe potenciale të ngritura sipas supozimeve reale, për një periudhë prej 24 muajsh nga fillimi i operimeve; dhe

(b) ajo mund të paguajë shpenzimet e saj fikse dhe operative që lindin nga operimet sipas planit të saj të biznesit dhe të ngritura sipas supozimeve reale, për një periudhë prej tre muajsh nga fillimi i operacioneve, pa marrë parasysh ndonjë të ardhur nga operimet.

2. Për qëllimin e vlerësimit të përmendur në paragrafin 1, çdo aplikues do të paraqesë një plan biznesi për të paktën tre vitet e operimit. Plani i biznesit gjithashtu do të përcaktojë hollësisht lidhjet financiare të aplikuesit me çdo veprimtari tjetër tregtare në të cilën aplikuesi është i angazhuar ose direkt ose nëpërmjet sipërmarrjeve të lidhura. Aplikuesi gjithashtu duhet të sigurojë të gjithë informacionin përkatës, veçanërisht të dhënat e përmendura në pikën 1 të Aneksit I.

3. Paragrafët 1 dhe 2 nuk do të zbatohen në një sipërmarrje që aplikon për një licencë operimi, me qëllim mbulimin e operimeve me avion me më pak se 10 ton masë uljeje maksimumi (MTOM) dhe/ose më pak se 20 vende. Sipërmarrje të tilla do të tregojnë se kapitali i tyre neto është të paktën 100 000 Euro ose të sigurojnë, kur kërkohet nga autoriteti licencues kompetent, të gjithë informacionin përkatës për qëllimin e vlerësimit të përmendur në paragrafin 1, veçanërisht të dhënat e përmendura në pikën 1 të Aneksit 1.

Megjithatë, autoriteti licencues kompetent mund të zbatojë paragrafët 1 dhe 2 në një sipërmarrje që aplikon për një licencë operimi nën dispozitat e nënparagrafit të mëparshëm, që ka si qëllim të kryejë shërbime ajrore të programuara ose xhiroja e së cilës i kalon 3 milion Euro në vit.

Neni 6

Çertifikata e operatorit ajror

1. Dhënia dhe vlefshmëria e një licence operimi do të jetë në çdo kohë e varur nga zotërimi i një licence të vlefshme AOC që specifikon aktivitetet e mbuluara nga licenca e operimit.

2. Çdo modifikim në AOC e një transportuesi ajror të Komunitetit do të pasqyrohet, kur duhet, në licencën e tij të operimit.

Neni 7

Prova e reputacionit të mirë

1. Kur, për qëllim të lëshimit të një licence operimi, kërkohen prova se personat që do të menaxhojnë vazhdimisht dhe me efikasitet operacionet e sipërmarrjes, kanë reputacion të mirë ose se ata nuk kanë deklaruar falimentim, autoriteti licencues kompetent do të pranojë si provë të mjaftueshme në lidhje me shtetasit e Shteteve Anëtare, paraqitjen e dokumenteve të lëshuara nga autoritetet kompetente në Shtetin Anëtar të origjinës ose në Shtetin Anëtar ku personi ka banimin e tij/e saj të përhershëm duke treguar që këto kërkesa plotësohen.

2. Kur Shteti Anëtar i origjinës ose Shteti Anëtar ku personi ka banimin e tij/e saj të përhershëm nuk lëshon dokumentet e përmendura në paragrafin 1, këto dokumente do të zëvendësohen nga një deklaratë nën betim ose – në Shtetet Anëtare ku nuk ka dispozitë të tillë për deklaratë me betim – nga një deklaratë solemne e bërë nga personi në fjalë para një autoriteti kompetent gjyqësor ose administrativ ose, kur është e përshtatshme, një noter ose subjekt profesional i kualifikuar i Shtetit Anëtar i origjinës ose Shtetit Anëtar ku personi ka banimin e tij/e saj të përhershëm. Një autoritet i tillë, noter ose subjekt profesional i kualifikuar, do të lëshojë një certifikatë që vërteton autenticitetin e deklaratës nën betim ose deklaratës solemne.

3. Autoriteti licencues kompetent mund të kërkojë që dokumentet dhe certifikatat të përmendura në paragrafin 1 dhe 2 të paraqiten jo më shumë se tre muaj pas datës së tyre të lëshimit.

Neni 8

Vlefshmëria e licencës së operimit

1. Një licencë operimi do të jetë e vlefshme për sa kohë që transportuesi ajror i Komunitetit përmbush kërkesat e këtij Kapitulli.

Një transportues ajror i Komunitetit duhet të jetë i aftë t'i demonstrojë në çdo kohë me kërkesë autoritetit licencues kompetent se ai plotëson të gjitha kërkesat e këtij Kapitulli.

2. Autoriteti licencues kompetent do të monitorojë nga afër pajtueshmërinë me kërkesat e këtij Kapitulli. Megjithatë ai do të rishikojë pajtueshmërinë me këto kërkesa në rastet e mëposhtme:

(a) dy vjet pasi është dhënë një licencë e re operimi;

(b) kur dyshohet një problem i mundshëm; ose

(c) me kërkesë të Komisionit.

Në rast se autoriteti licencues kompetent dyshon se problemet financiare të një transportuesi ajror të Komunitetit mund të cenojnë sigurinë e operimeve të tij, ai do të informojë menjëherë autoritetin kompetent për AOC.

3. Licenca e operimit do të paraqitet përsëri për miratim kur një transportues ajror i Komunitetit:

(a) nuk ka filluar operimet brenda gjashtë muajve nga dhënia e licencës së operimit;

(b) ka ndërprerë operimet e tij për më shumë se gjashtë muaj; ose

(c) i cili është licencuar në bazë të nënparagrafit të parë të Nenit 5(3) synon të angazhohet në operime me avion mbi kufirin minimal të specifikuar në Nenin 5(3) ose nuk plotëson më kushtet financiare të vendosura në të.

4. Një transportues ajror i Komunitetit do t'i sigurojë autoritetit licencues kompetent llogaritë e tij me audit jo më vonë se gjashtë muaj pas ditës së fundit të vitit financiar përkatës, vetëm nëse parashikohet ndryshe në ligjin kombëtar. Gjatë dy viteve të para të operimeve të një transportuesi ajror të Komunitetit, të dhënat që përmenden në pikën 3 të Aneksit I do t'i vihen në dispozicion autoritetit licencues kompetent, sipas kërkesës.

Autoriteti licencues kompetent mund të vlerësojë në çdo kohë performancën financiare të një transportuesi ajror të Komunitetit, të cilit ai i ka dhënë një licencë operimi, duke kërkuar informacionin përkatës. Si pjesë e një vlerësimi të tillë, transportuesi ajror i Komunitetit në fjalë do të përditësojë të dhënat e përmendura në pikën 3 të Aneksit I dhe do t'ia sigurojë autoritetit licencues kompetent, sipas kërkesës.

5. Një transportues ajror i Komunitetit do të njoftojë autoritetin licencues kompetent:

(a) paraprakisht për çdo plan në lidhje me kryerjen e një shërbimi të ri ajror në një kontinent ose rajon të botës që nuk është paraqitur më parë, ose për çdo ndryshim tjetër thelbësor në gamën e aktiviteteve të tij, duke përfshirë, por jo kufizuar në, ndryshime në tipin ose numrin e avionëve të përdorur;

(b) paraprakisht për çdo shkrimje ose blerje të synuar; dhe

(c) brenda 14 ditëve për çdo ndryshim në pronësi të çdo aksionit që përfaqëson 10% ose më shumë të aksioneve të përgjithshme të transportuesit ajror të Komunitetit ose të shoqërisë mëmë të tij ose të shoqërisë së fundit aksionere.

6. Nëse autoriteti licencues kompetent çmon se ndryshimet e shpallura në paragrafin 5 kanë një lidhje të rëndësishme me financat e transportuesit ajror të Komunitetit, ai do të kërkojë paraqitjen e një plani biznesi të rishikuar që përmban ndryshimet në fjalë dhe mbulon të paktën një periudhë prej 12 muajsh nga data e implementimit të tij si dhe të dhënat e përmendura në pikën 2 të Aneksit I, plus informacionin që duhet të sigurohet sipas paragrafit 4.

Autoriteti licencues kompetent do të marrë një vendim për planin e rishikuar të biznesit nëse transportuesi ajror i Komunitetit mund të plotësojë detyrimet potenciale dhe ekzistuese gjatë asaj periudhe prej 12 muajsh. Një vendim i tillë do të merret jo më vonë se tre muaj pasi t'i jetë paraqitur i gjithë informacioni i nevojshëm.

7. Në lidhje me transportuesit ajrorë të Komunitetit të licencuar nga ai, autoriteti licencues kompetent do të vendosë nëse licenca e operimit do të paraqitet përsëri për miratim në rast ndryshimi në një ose më shumë elementë që cenojnë situatën ligjore të një transportuesi ajror të Komunitetit dhe në veçanti në rastin e një shkrimjeje ose blerjeje të aksioneve.

8. Paragrafët 4, 5 dhe 6 nuk do të zbatohen për transportuesit ajrorë të Komunitetit të angazhuar me avionë më pak se 10 ton MTOM dhe/ose më pak se 20 vende. Transportues të tillë ajrorë duhet të jenë të aftë të demonstrojnë në çdo kohë se kapitali i tyre neto është të paktën 100 000 Euro ose të sigurojnë, kur kërkohet nga autoriteti licencues kompetent, informacionin përkatës për qëllimet e vlerësimit të përmendur në Nenin 9(2).

Megjithatë, autoriteti licencues kompetent mund të zbatojë paragrafët 4, 5 dhe 6 për transportuesit ajrorë të Komunitetit të licencuar nga ai, që kryejnë shërbime ajrore të programuara ose xhiroja e të cilëve kalon 3 milion Euro në vit.

Neni 9

Pezullimi dhe anulimi i një licence operimi

1. Autoriteti licencues kompetent mund të vlerësojë në çdo kohë performancën financiare të një transportuesi ajror të Komunitetit, që ai ka licencuar. Në bazë të vlerësimit të tij, autoriteti do të pezullojë ose anulojë licencën e operimit, nëse ai nuk është më i bindur që ky transportues ajror i Komunitetit mund të përmbushë detyrimet e tij potenciale dhe aktuale për një periudhë prej 12 muajsh. Megjithatë, autoriteti licencues kompetent mund të japë një licencë të përkohshme, që nuk i kalon 12 muaj në pritje të riorganizimit financiar të një transportuesi ajror të Komunitetit, me kusht që siguria të mos jetë në rrezik, që kjo licencë e përkohshme pasqyron, kur duhet, çdo ndryshim në AOC dhe që ka perspektivë reale të një rikonstruksioni të kënaqshëm financiar brenda kësaj periudhe kohore.

2. Kur ka tregues të qartë se ekzistojnë probleme financiare ose janë hapur procedime të paaftësisë paguese ose procedime të ngjashme kundër një transportuesi ajror të Komunitetit të licencuar prej tij, autoriteti licencues kompetent do të bëjë pa vonesë një vlerësim të hollësishëm të situatës financiare dhe në bazë të rezultateve të tij, do të rishikojë statusin e licencës së operimit në përputhje me këtë Nen brenda një periudhe kohe prej tre muajsh.

Autoriteti licencues kompetent do të informojë Komisionin për vendimin e tij, në lidhje me statusin e licencës së operimit.

3. Kur llogaritë me audit të përmendura në Nenin 8(4) nuk janë transmetuar brenda afatit të treguar në këtë Nen, autoriteti licencues kompetent do t'i kërkojë, pa vonesë të tepruar, transportuesit ajror të Komunitetit të transmetojë llogaritë me audit.

Nëse llogaritë me audit nuk transmetohen brenda një muaji, licenca e operimit mund të anulohet ose pezullohet.

4. Autoriteti licencues kompetent do të pezullojë ose anulojë licencën e operimit nëse transportuesi ajror i Komunitetit me dashje ose nga pakujdesia i jep autoritetit licencues kompetent informacion të rremë për një pikë të rëndësishme.

5. Në rast se AOC e një transportuesi ajror të Komunitetit pezullohet ose tërhiqet, autoriteti licencues kompetent do të pezullojë ose anulojë menjëherë atë licencë operimi të transportuesit ajror.

6. Autoriteti licencues kompetent mund të pezullojë ose anulojë licencën e operimit të një transportuesi ajror të Komunitetit nëse një transportues nuk plotëson më kërkesat në lidhje me reputacionin e mirë të përcaktuara në Nenin 7.

Neni 10

Vendime për licencën e operimit

1. Autoriteti licencues kompetent do të marrë një vendim për një aplikim sa më shpejt të jetë e mundur dhe jo më vonë se tre muaj pasi të jetë paraqitur i gjithë informacioni i nevojshëm, duke marrë parasysh të gjitha provat e disponueshme. Vendimi do t'i njoftohet aplikuesit. Një refuzim tregon arsyet përkatëse në lidhje me të.

2. Procedurat për dhënie, pezullimin dhe anulimin e licencave të operimit do të bëhen publike nga autoritetet licencuese kompetente që do të informojnë Komisionin për këtë.

3. Një listë e vendimeve të autoriteteve kompetente për të dhënë, pezulluar ose anuluar licenca operimi do të publikohet çdo vit në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Evropian.

Neni 11

Kërkesat e sigurimit

Pavarësisht nga Rregullorja (KE) Nr. 785/2004, një transportues ajror do të sigurohet për të mbuluar detyrimin në raste aksidentesh në lidhje me postën.

Neni 12

Regjistrimi

1. Pa cenuar Nenin 13(3), avionët e përdorur nga një transportues ajror i Komunitetit do të regjistrohen me opsionin e Shtetit Anëtar, autoriteti licencues i të cilit lëshon licencën e operimit, në regjistrin e tij kombëtar ose brenda Komunitetit.
2. Në përputhje me paragrafin 1, në bazë të ligjeve dhe rregulloreve të zbatueshme, autoriteti kompetent do të pranojë në regjistrin e tij kombëtar pa asnjë tarifë diskriminuese dhe pa shtyrje, avionë në pronësi të shtetasve të Shteteve të tjera Anëtare. Asnjë tarifë nuk do të aplikohet në transferimet e avionëve përveç tarifës normale të regjistrimit.

Qiraja

1. Pa cenuar Nenin 4(c), një transportues ajror i Komunitetit mund të ketë një ose më shumë avionë në dispozicion të tij nga marrëveshja e qirasë së avionit me ose pa personelin dhe sigurimin (dry ose wet lease). Transportuesit ajrorë të Komunitetit mund të operojnë lirisht avionë me qira së bashku me personelin dhe sigurimin të regjistruar brenda Komunitetit përveçse kur kjo do të vinte në rrezik sigurinë. Komisioni do të garantojë se implementimi i një dispozite të tillë është i arsyeshëm dhe proporcional dhe i bazuar në faktorët e sigurisë.

2. Marrëveshja e qirasë së avionit pa personelin dhe sigurimin (dry lease) në të cilën një transportues ajror i Komunitetit është palë ose një marrëveshje qirasë së avionit së bashku me personelin dhe sigurimin në të cilën transportuesi ajror i Komunitetit është qiramarrësi i avionit i marrë me qira së bashku me personelin dhe sigurimin do t'i nënshtrohet një miratimi të mëparshëm në përputhje me ligjin kombëtar ose të Komunitetit të zbatueshëm për sigurinë e avionëve.

3. Një avion me qira së bashku me personelin dhe sigurimin i një transportuesi ajror të Komunitetit i regjistruar në një vend të tretë nga një sipërmarrje tjetër do të marrë miratim të mëparshëm për operimin nga autoriteti licencues kompetent. Autoriteti licencues kompetent mund të japë një miratim nëse:

(a) transportuesi ajror i Komunitetit demonstroi për autoritetin kompetent se të gjitha standardet e sigurisë të barazvlefshme me ato të vendosura nga ligji kombëtar ose i Komunitetit përmbushen; dhe

(b) plotësohet një nga kushtet e mëposhtme:

(i) transportuesi ajror i Komunitetit justifikon një dhënie me qira të tillë në bazë të nevojave të jashtëzakonshme, që në këtë rast mund të jepet miratim për një periudhë deri në shtatë muaj që mund të rinovohet njëherë për një periudhë të mëtejshme deri në shtatë muaj.

(ii) transportuesi ajror i Komunitetit demonstroi se dhënia me qira është e nevojshme për të plotësuar nevojat e kapacitetit sezonal, që nuk mund të plotësohet në mënyrë të arsyeshme nga avionë të dhënë me qira të regjistruar brenda Komunitetit, rast në të cilin miratimi mund të rinovohet; ose

(iii) transportuesi ajror i Komunitetit demonstroi se dhënia me qira është e nevojshme për të kapërcyer vështirësitë e operimit dhe nuk është e mundur ose e arsyeshme të jepet me qira ndonjë avion i regjistruar brenda Komunitetit, rast në të cilin miratimi do të jetë me një kohëzgjatje të kufizuar pikërisht sa është e nevojshme për kapërcimin e vështirësive.

4. Autoriteti kompetent mund t'i bashkëngjisë kushte miratimit. Këto kushte do të përbëjnë pjesë të marrëveshjes së qirasë së avionit së bashku me personelin dhe sigurimin.

Autoriteti kompetent mund të refuzojë të japë një miratim, nëse nuk ka reciprocitet për sa i përket marrëveshjes së qirasë së avionit së bashku me personelin dhe sigurimin ndërmjet Shteteve Anëtare në fjalë ose Komunitetit dhe vendit të tretë ku është regjistruar avioni i dhënë me qira së bashku me personelin dhe sigurimin.

Autoriteti kompetent do të informojë Shtetet Anëtare në fjalë për një miratim që ai ka dhënë për avion të dhënë me qira së bashku me personelin dhe sigurimin të regjistruar në një vend të tretë.

Neni 14

E drejta për t'u dëgjuar

Autoriteti licencues kompetent do të garantojë se, kur miraton një vendim për të pezulluar ose anuluar licencën e operimit të transportuesit ajror të Komunitetit, transportuesit ajror të Komunitetit në fjalë i jepet mundësia që të dëgjohet, duke marrë parasysh nevojën, në disa raste, për një procedurë urgjente.

KAPITULLI III

AKSESI NË ITINERARE

Neni 15

Ofrimi i shërbimeve ajrore brendakomunitare

1. Transportuesi ajror i Komunitetit do të ketë të drejtë të kryejë shërbime ajrore brendakomunitare.

2. Shtetet Anëtare nuk do t'ia nënshtrojnë operimin e shërbimeve ajrore brendakomunitare nga një transportues ajror i Komunitetit, ndonjë leje ose autorizimi. Shtetet Anëtare nuk do t'i kërkojnë transportuesve ajrorë të Komunitetit të sigurojnë ndonjë dokument ose informacion që ata ia kanë paraqitur tashmë autoritetit licencues kompetent, me kusht që informacioni përkatës mund të merret nga autoriteti licencues kompetent në kohën e duhur.

3. Nëse Komisioni, në bazë të informacionit të marrë sipas nenit 26(2), konstaton se licenca e operimit e dhënë një transportuesi ajror të Komunitetit nuk është në përputhje me kërkesat e kësaj Rregulloreje, ai do t'ia transmetojë rezultatet e tij autoritetit licencues kompetent, që do t'i dërgojë komentet e tij Komisionit brenda 15 ditëve pune.

Nëse Komisioni, pasi ka shqyrtuar komentet e autoritetit licencues kompetent, pohon se licenca e operimit nuk përputhet ose nuk janë marrë komente nga autoriteti licencues kompetent, ai, në përputhje me procedurën e përmendur në Nenin 25(2), do të marrë një vendim që t'i kërkojë autoritetit licencues kompetent të marrë masat korrigjuese të duhura ose të pezullojë ose anulojë licencën e operimit.

Vendimi do të përcaktojë një datë në të cilën do të zbatohen masat korrigjuese ose veprimet nga autoriteti licencues kompetent. Nëse masat korrigjuese ose veprimet nuk janë zbatuar në atë datë, transportuesi ajror i Komunitetit nuk do të ketë të drejtë të ushtrojë të drejtat e tij sipas paragrafit 1.

Transportuesi ajror i Komunitetit mund të rifillojë të ushtrojë të drejtat e tij sipas paragrafit 1, me njoftim të Komisionit nga autoriteti licencues kompetent, që masat korrigjuese janë zbatuar dhe se autoriteti licencues kompetent ka verifikuar zbatimin.

4. Gjatë operimit të shërbimeve ajrore brendakomunitare, një transportues ajror i Komunitetit do të lejohet të kombinojë shërbime ajrore dhe të lidhë marrëveshje për ndarjen e kodit, pa cenuar rregullat e konkurrencës të Komunitetit të aplikueshme për sipërmarrjet.

Çdo kufizim i lirisë së transportuesve ajrorë të Komunitetit për të kryer shërbime ajrore brendakomunitare, që lind nga marrëveshje dypalëshe ndërmjet Shteteve Anëtare, zëvendësohet me anë të kësaj.

5. Pavarësisht nga dispozitat e marrëveshjeve dypalëshe ndërmjet Shteteve Anëtare dhe duke iu nënshtruar rregullave të konkurrencës së Komunitetit të zbatueshme për sipërmarrjet, transportuesit ajrorë të Komunitetit do të lejohen nga Shteti(et) Anëtar(e) në fjalë që të kombinojnë shërbime ajrore dhe të lidhin marrëveshje për ndarjen e kodit me çdo transportues ajror për shërbime ajrore për, nga ose nëpërmjet çdo aeroporti në territorin e tyre ose në çdo pikë(a) në vende të treta.

Në kuadrin e marrëveshjes dypalëshe të shërbimit ajror me vendin e tretë në fjalë, një Shtet Anëtar mund të vendosë kufizime në marrëveshjet e ndarjes së kodit ndërmjet transportuesve ajrorë të Komunitetit dhe transportuesve ajrorë të një vendi të tretë, veçanërisht nëse vendi i tretë në fjalë nuk i lejon mundësi të ngjashme tregtare transportuesve ajrorë të Komunitetit që operojnë nga Shteti Anëtar në fjalë. Duke bërë kështu, Shtetet Anëtare do të garantojnë se kufizimet e vendosura sipas këtyre marrëveshjeve, nuk kufizojnë konkurrencën dhe janë jodiskriminuese ndërmjet transportuesve ajrorë të Komunitetit dhe se ato nuk janë më kufizuese sesa është e nevojshme.

Neni 16

Parime të përgjithshme për detyrimet e shërbimit publik

1. Pas konsultimeve me Shtetet e tjera Anëtare në fjalë dhe pasi të ketë informuar Komisionin, aeroportet në fjalë dhe transportuesit ajrorë që operojnë në itinerar, një Shtet Anëtar mund të vendosë një detyrim shërbimi publik në lidhje me shërbimet ajrore të programuara ndërmjet një aeroporti në Komunitet dhe një aeroporti që operon në një rajon periferik ose në zhvillim në territorin e tij ose në një itinerar të caktuar për në çdo aeroport në territorin e tij, duke u konsideruar çdo itinerar i tillë me rëndësi të veçantë për zhvillimin ekonomik dhe social të rajonit në të cilin operon aeroporti. Ky detyrim do të vendoset vetëm për shtrirjen e nevojshme për të garantuar në atë itinerar sigurimin minimal të shërbimeve ajrore të programuara, që plotësojnë standardet fikse të vazhdimësisë, rregullsisë, çmimit ose kapacitetit minimal, të cilat transportuesit ajrorë nuk do t'i pranonin nëse do të merrnin në konsideratë vetëm interesat e tyre tregtare.

Standardet fikse të vendosura në itinerarin që i nënshtrohet atij detyrimi të shërbimit publik, do të vendosen në mënyrë transparente dhe jodiskriminuese.

2. Në rastet kur mjete të tjera transporti nuk mund të sigurojnë një shërbim të pandërprerë me të paktën një shpeshësi dy ditore, Shtetet Anëtare në fjalë mund të përfshijnë në detyrimin e shërbimit publik kërkesën që çdo transportues ajror i Komunitetit që synon të operojë itinerarin, të japë një garanci që ai do të operojë itinerarin për një periudhë të caktuar, që do të përcaktohet në përputhje me kushtet e tjera të detyrimit të shërbimit publik.

3. Nevoja dhe përshtatshmëria e një detyrimi të shërbimit publik të parashikuar do të vlerësohet nga Shteti(et) Anëtar(e) në lidhje me:

(a) proporcionalitetin ndërmjet detyrimit të parashikuar dhe nevojave për zhvillim ekonomik të rajonit në fjalë;

(b) mundësinë për të pasur mbështetje në mjetet e tjera të transportit dhe aftësinë e këtyre mjeteve për të plotësuar nevojat e transportit nën shqyrtim, veçanërisht kur shërbimet ekzistuese hekurudhore kryhen në itinerarin e parashikuar me një kohë udhëtimi prej më pak se tri orësh dhe me shpeshësi, lidhje të mjaftueshme dhe koordinime të përshtatshme.

(c) çmimet ajrore dhe kushtet që mund t'u caktohen përdoruesve;

(d) efektin e kombinuar të të gjithë transportuesve ajrorë që operojnë ose synojnë të operojnë në itinerar.

4. Kur një Shtet Anëtar dëshiron të vendosë një detyrim të shërbimit publik, ai do t'i komunikojë tekstin e vendosjes së parashikuar të detyrimit të shërbimit publik Komisionit, Shteteve Anëtare në fjalë, aeroportëve në fjalë dhe transportuesve ajrorë që operojnë itinerarin në fjalë.

Komisioni do të publikojë një njoftim informacioni në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Evropian:

(a) duke identifikuar dy aeroportet e lidhura nga itinerari në fjalë dhe pikën(at) e mundshme të ndërmjetme të ndalimit;

(b) duke përmendur datën e hyrjes në fuqi të detyrimit të shërbimit publik; dhe

(c) duke treguar adresën e plotë ku teksti dhe çdo informacion përkatës dhe/ose dokumentacion në lidhje me detyrimin e shërbimit publik do të bëhet i disponueshëm pa vonesë dhe falas nga Shteti Anëtar në fjalë.

5. Pavarësisht nga dispozitat e paragrafit 4, në lidhje me itineraret ku numri i pasagjerëve që pritet të përdorë shërbimin ajror është më pak se 10 000 në vit, njoftimi i informacionit për një detyrim të shërbimit publik do të publikohet ose në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Evropian, ose në gazetën zyrtare kombëtare të Shtetit Anëtar në fjalë.

6. Data e hyrjes në fuqi e një detyrimi të shërbimit publik nuk do të jetë më e hershme sesa data e publikimit të njoftimit të informacionit të përmendur në nënparagrafin e dytë të paragrafit 4.

7. Kur një detyrim i shërbimit publik është vendosur në përputhje me paragrafët 1 dhe 2, transportuesi ajror i Komunitetit do të jetë i aftë të ofrojë shitje vetëm të vendeve me kusht që shërbimi ajror në fjalë të plotësojë të gjithë kërkesat e detyrimit të shërbimit publik. Rrjedhimisht, ai shërbim ajror do të konsiderohet si shërbim ajror i programuar.

8. Kur një detyrim i shërbimit publik është vendosur në përputhje me paragrafët 1 dhe 2, çdo transportues tjetër ajror i Komunitetit do të lejohet në çdo kohë të fillojë shërbime ajrore të programuara që plotësojnë të gjitha kërkesat e detyrimit të shërbimit publik, duke përfshirë periudhën e operimit që mund të kërkohet në përputhje me paragrafin 2.

9. Pavarësisht nga paragrafi 8, nëse asnjë transportues ajror i Komunitetit nuk ka filluar ose nuk mund të demonstrojë se është gati për të filluar shërbime ajrore të programuara të vërtetueshme në një itinerar në përputhje me detyrimin e shërbimit publik, i cili është vendosur në atë itinerar, Shteti Anëtar në fjalë mund të kufizojë aksesin në shërbimet ajrore të programuara në atë itinerar vetëm në një transportues ajror të Komunitetit për një periudhë deri në katër vjet, pas të cilës situata do të rishikohet.

Kjo periudhë mund të jetë deri në pesë vjet, nëse detyrimi i shërbimit publik është vendosur në një itinerar për në një aeroport që operon në një rajon të largët, të përmendur në Nenin 299(2) të Traktatit.

10. E drejta për të kryer shërbimet e përmendura në paragrafin 9 do të ofrohet me tender publik në përputhje me Nenin 17, ose veçmas ose, në rastet kur justifikohet për arsyet e efikasitetit operativ, për një grup iteraresh të tillë për çdo transportues ajror të Komunitetit që ka të drejtë të kryejë shërbime të tilla publike. Për arsye të efikasitetit administrativ, një Shtet Anëtar mund të ofrojë një ftesë të vetme për tender që mbulon itinerare të ndryshme.

11. Një detyrim i shërbimit publik do të çmohet se ka skaduar, nëse asnjë shërbim ajror i programuar nuk është kryer gjatë një periudhe prej 12 muajsh në itinerarin që i nënshtrohet një detyrimi të tillë.

12. Në rast të një ndërprerjeje të papritur të shërbimit nga transportuesi ajror i Komunitetit i zgjedhur në përputhje me Nenin 17, në rast emergjence, Shteti Anëtar në fjalë mund të zgjedhë me marrëveshje të përbashkët një tjetër transportues ajror të Komunitetit për të kryer detyrimin e shërbimit publik për një periudhë deri në shtatë muaj, të parinovueshme, me kushtet e mëposhtme:

(a) çdo kompensim i paguar nga Shteti Anëtar duhet të bëhet në përputhje me Nenin 17(8);

(b) zgjedhja do të bëhet ndërmjet transportuesve ajrorë të Komunitetit në përputhje me parimet e transparencës dhe mosdiskriminimit;

(c) do të paraqesë një kërkesë e re për tender.

Komisioni dhe Shteti(et) Anëtar(e) në fjalë do të informohen pa vonesë për procedurën e emergjencës dhe për arsyet e saj. Me kërkesë të një Shteti Anëtar ose me iniciativë të tij në përputhje me procedurën e përmendur në Nenin 25(2), Komisioni mund të pezullojë procedurën nëse çmon pas vlerësimit të tij se nuk plotësohen kërkesat e këtij paragrafi ose në ndonjë formë tjetër është ndryshe kundër ligjit të Komunitetit.

Neni 17

Procedura e tenderit publik për detyrimin e shërbimit publik

1. Tenderi publik i kërkuar në Nenin 16(10) do të kryhet sipas procedurës së vendosur në paragrafët 2 deri 10 të këtij Neni.

2. Shteti Anëtar në fjalë do t'i njoftojë të gjithë tekstin e ftesës për tender Komisionit, përveç rasteve kur në përputhje me Nenin 16(5), ai e ka bërë të njohur detyrimin e shërbimit publik nëpërmjet publikimit të një njoftimi në gazetën e tij zyrtare kombëtare. Në këtë rast tenderi do të publikohet gjithashtu në gazetën zyrtare kombëtare.

3. Ftesa për tender dhe kontrata pasuese do të mbulojnë ndër të tjera pikat e mëposhtme:

(a) standardet e kërkuara nga detyrimi i shërbimit publik;

(b) rregullat në lidhje me amendimin dhe përfundimin e kontratës; veçanërisht për të marrë parasysh ndryshimet e paparashikueshme;

(c) periudhën e vlefshmërisë së kontratës;

(d) sanksionet në rastin e dështimit për të përmbushur kontratën;

(e) parametrat objektivë dhe transparentë në bazë të të cilave do të llogaritet kompensimi, nëse ka, për shlyerjen e detyrimit të shërbimit publik.

4. Komisioni do ta bëjë të njohur ftesën për tender nëpërmjet një njoftimi informacioni në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Evropian. Afati për paraqitjen e tenderave nuk do të jetë më herët se dy muaj nga data e publikimit të këtij njoftimi informacioni. Në rast se tenderat i përkasin një itinerari për të cilin aksesimi është kufizuar tashmë në një transportues në përputhje me Nenin 16(9),

ftesa për tender do të publikohet të paktën gjashtë muaj para fillimit të koncesionit të ri për të vlerësuar nevojën e vazhdueshme të aksesit të kufizuar.

5. Njoftimi i informacionit do të japë informacionin e mëposhtëm:

(a) Shtetin(et) Anëtar(e) në fjalë;

(b) itinerarin ajror në fjalë;

(c) periudhën e vlefshmërisë së kontratës;

(d) adresën e plotë ku teksti i ftesës për tender dhe çdo informacion përkatës dhe/ose dokumentacion i lidhur me tenderin publik dhe detyrimin e shërbimit publik do të bëhet i disponueshëm nga Shteti Anëtar në fjalë;

(e) afatin për paraqitjen e tenderave.

6. Shteti(et) Anëtar(e) në fjalë do të transmetojë(jnë) pa vonesë dhe falas çdo informacion përkatës dhe dokumente të kërkuara nga një palë e interesuar për tenderin publik.

7. Zgjedhja ndërmjet parashtrimeve do të bëhet sa më shpejt të jetë e mundur duke marrë në konsideratë përshtatshmërinë e shërbimit, duke përfshirë çmimet dhe kushtet që mund t'u caktohen përdoruesve dhe koston e kompensimit të kërkuar nga Shteti(et) Anëtar(e) në fjalë, nëse ka.

8. Shteti Anëtar në fjalë mund të kompensojë një transportues ajror që është zgjedhur sipas paragrafit 7, për t'iu përmbajtur standardeve të kërkuara nga një detyrim i shërbimit publik i vendosur sipas Nenit 16. Një kompensim i tillë nuk mund të kalojë shumën e kërkuar për të mbuluar shpenzimet neto që lindin për shlyerjen e çdo detyrimi të shërbimit publik, duke marrë parasysh të ardhurat në lidhje me to të mbajtura nga transportuesi ajror dhe një përfitim të arsyeshëm.

9. Komisioni do të informohet me shkrim dhe pa vonesë për rezultatet e tenderit publik dhe për zgjedhjen nga Shteti Anëtar, duke përfshirë informacionin e mëposhtëm:

(a) informacione të numrave, emrave dhe korporatës së tenderuesve;

(b) elementët operativë në përmbajtje të ofertave;

(c) kompensimi i kërkuar në oferta;

(d) emri i tenderuesit të zgjedhur.

10. Me kërkesë të një Shteti Anëtar ose me iniciativë të vet, Komisioni mund t'i kërkojë Vendeve Anëtare të transmetojnë brenda një muaji të gjitha dokumentet përkatëse në lidhje me zgjedhjen e një transportuesi ajror për përmbushjen e një detyrimi të shërbimit publik. Në rast se dokumentet e kërkuara nuk transmetohen brenda afatit, Komisioni mund të vendosë të pezullojë ftesën për tender në përputhje me procedurën e përmendur në Nenin 25(2).

Neni 18

Shqyrtimi i detyrimeve të shërbimit publik

1. Shtetet Anëtare do të marrin të gjitha masat e nevojshme për të siguruar se çdo vendim i marrë sipas Neneve 16 dhe 17 mund të rishikohet efektivisht dhe, në veçanti, sa më shpejt të jetë e mundur mbi bazat që vendime të tilla kanë shkelur ligjin e Komunitetit ose rregullat kombëtare duke zbatuar ligjin e Komunitetit.

Në veçanti, me kërkesë të një Shteti Anëtar ose me iniciativë të vet, Komisioni mund t'i kërkojë Shteteve Anëtare të transmetojnë brenda dy muajsh:

(a) një dokument që justifikon nevojën për detyrim të shërbimit publik dhe në përputhje me kriteret e përmendura në Nenin 16;

(b) një analizë të ekonomisë në rajon;

(c) një analizë të proporcionalitetit ndërmjet detyrimeve të parashikuara dhe objektivave të zhvillimit ekonomik;

(d) një analizë të shërbimeve ajrore ekzistuese, nëse ka, dhe mjeteve të tjera të transportit të disponueshme që mund të konsiderohen si zëvendësues për taksat e parashikuara.

2. Me kërkesë të një Shteti Anëtar që çmon se zhvillimi i një itinerari është kufizuar padrejtësisht nga kushtet e Neneve 16 dhe 17, ose me iniciativë të vet, Komisioni do të kryejë një hetim dhe, brenda gjashtë muajve nga marrja e kërkesës dhe në përputhje me procedurën e përmendur në Nenin 25(2), do të marrë një vendim në bazë të të gjithë faktorëve përkatës nëse Nenet 16 dhe 17 do të vazhdojnë të zbatohen për sa i përket itinerarit në fjalë.

Neni 19

Shpërndarja e lëvizjes ndërmjet aeroporteve dhe ushtrimi i të drejtave të lëvizjes

1. Ushtrimi i të drejtave të lëvizjes do t'i nënshtrohet rregullave të publikuara lokale operative, rajonale, kombëtare dhe të Komunitetit në lidhje me sigurinë, ruajtjen, mbrojtjen e mjedisit dhe caktimin e intervaleve kohore.

2. Një Shtet Anëtar, pas konsultimit me palët e interesuara, duke përfshirë transportuesit ajrorë dhe aeroportet në fjalë, mund të rregullojë, pa diskriminim ndërmjet destinacioneve brenda Komunitetit ose në bazë të shtetësisë ose identitetit të transportuesve ajrorë, shpërndarjen e lëvizjes ajrore ndërmjet aeroporteve duke plotësuar kushtet e mëposhtme:

(a) aeroportet që operojnë në të njëjtin qytet ose bashkimi urban;

(b) aeroportet operohen nga një infrastrukturë e mjaftueshme transporti, duke siguruar sa më shumë të jetë e mundur, një lidhje direkte duke bërë të mundur të arrihet në aeroport brenda 90 minutash duke përfshirë, ku është e nevojshme, mbi baza ndërkufitare;

(c) aeroportet janë të lidhura me njëri-tjetrin dhe me qytetin ose bashkimin urban që ato operojnë me shërbime transporti publik të shpeshtë, të besueshëm dhe efikas; dhe

(d) aeroportet i ofrojnë shërbime të nevojshme transportuesve ajrorë dhe nuk i cenojnë padrejtësisht mundësitë e tyre tregtare.

Çdo vendim për të rregulluar shpërndarjen e trafikut ajror ndërmjet aeroporteve në fjalë do të respektojë parimet e proporcionalitetit dhe transparencës dhe do të bazohet në kritere objektive.

3. Një Shtet Anëtar në fjalë do të njoftojë Komisionin për qëllimin e tij për të rregulluar shpërndarjen e trafikut ajror ose për të ndryshuar një rregull ekzistues të shpërndarjes së trafikut.

Komisioni do të shqyrtojë zbatimin e paragrafëve 1 dhe 2 të këtij Neni dhe, brenda gjashtë muajve të marrjes së informacionit nga Shteti Anëtar dhe në përputhje me procedurën e përmendur në Nenin 25(2), do të vendosë nëse Shteti Anëtar mund të zbatojë masat.

Komisioni do të publikojë vendimin e tij në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Evropian dhe masat nuk do të zbatohen para publikimit të miratimit të Komisionit.

4. Për sa i përket rregullave ekzistuese të shpërndarjes së trafikut në kohën e hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje, Komisioni do të shqyrtojë me kërkesë të një Shteti Anëtar dhe mund të shqyrtojë me iniciativë të vet, zbatimin e paragrafëve 1 dhe 2 dhe, në përputhje me procedurën e përmendur në Nenin 25(2), do të vendosë nëse Shteti Anëtar mund të vazhdojë të zbatojë masën.

5. Komisioni do të publikojë vendimin e tij të marrë sipas këtij neni në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Evropian.

Neni 20

Masa mjedisore

1. Kur ekzistojnë probleme serioze mjedisore, Shteti Anëtar përgjegjës mund të kufizojë ose refuzojë ushtrimin e të drejtave të trafikut, veçanërisht kur mjete të tjera transporti sigurojnë nivele të përshtatshme shërbimi. Masa do të jetë jodiskriminuese, nuk do të shtrembërojë konkurrencën ndërmjet transportuesve ajrorë, nuk do të jetë më shumë kufizuese sesa është e nevojshme për të lehtësuar problemet dhe do të ketë një periudhë të caktuar vlefshmërie, që nuk i kalon tre vjetët, pas të cilës do të rishikohet.

2. Kur një Shtet Anëtar çmon që akti sipas paragrafit 1 është i nevojshëm, ai do të informojë të paktën tre muaj para hyrjes në fuqi të aktit, Shtetet e tjera Anëtare dhe Komisionin, duke dhënë justifikim të mjaftueshëm për aktin. Akti mund të implementohet, nëse brenda një muaji nga marrja e informacionit një Shtet Anëtar në fjalë nuk e kundërshton aktin, ose Komisioni, në përputhje me paragrafin 3 e merr për shqyrtim të mëtejshëm.

3. Me kërkesën e një Shteti tjetër Anëtar ose me iniciativë të vet, në përputhje me procedurën e përmendur në Nenin 25(2), Komisioni mund të pezullojë masat nëse ato nuk plotësojnë kërkesat e paragrafit 1 ose në ndonjë formë tjetër janë kundër ligjit të Komunitetit.

Neni 21

Masa emergjence

1. Një Shtet Anëtar mund të refuzojë, kufizojë ose vendosë kushte për ushtrimin e të drejtave të trafikut që trajtojnë probleme të papritura me kohëzgjatje të shkurtër që rrjedhin nga rrethana të paparashikueshme dhe të pashmangshme. Akte të tilla do të respektojnë parimet e proporcionalitetit dhe transparencës dhe do të bazohen në kritere objektive dhe jodiskriminuese.

Komisioni dhe Shtetet e tjera Anëtare do të informohen pa vonesë për akte të tilla me justifikimin e tij të mjaftueshëm. Nëse problemet që bëjnë të nevojshëm një akt të tillë vazhdojnë të ekzistojnë për më shumë se 14 ditë, Shteti Anëtar do të njoftojë Komisionin dhe Shtetet e tjera Anëtare në përputhje me rrethanat dhe, me marrëveshjen e Komisionit, mund të shtyjë aktin për periudha të mëtejshme deri në 14 ditë.

2. Me kërkesë të Shtetit(eve) Anëtar(e) të përfshirë ose me iniciativë të vet, Komisioni mund të pezullojë këtë akt nëse nuk plotëson kërkesat e paragrafit 1 ose në ndonjë formë tjetër është kundër ligjit të Komunitetit.

KAPITULLI IV

DISPOZITA PËR VENDOSJEN E ÇMIMEVE

Neni 22

Liria e vendosjes së çmimeve

1. Pa cenuar Nenin 16(1), transportuesit ajrorë të Komunitetit dhe në bazë të reciprocitetit, transportuesit ajrorë të vendeve të treta do të vendosin lirisht çmime ajrore dhe tarifa ajrore për shërbimet ajrore brendakomunitare.

2. Pavarësisht nga dispozitat e marrëveshjeve bilaterale ndërmjet Shteteve Anëtare, Shtetet Anëtare nuk mund të diskriminojnë në bazë të shtetësisë ose identitetit të transportuesve ajrorë në lejinin e transportuesve ajrorë të Komunitetit për të vendosur çmime dhe tarifa për shërbimet ajrore ndërmjet territorit të tyre dhe një vendi të tretë. Çdo kufizim që mbetet për vendosjen e çmimeve, përfshirë në lidhje me itineraret për në vende të treta, që lindin nga marrëveshje bilaterale ndërmjet Shteteve Anëtare zëvendësohen me anë të kësaj.

Neni 23

Informacion dhe mosdiskriminim

1. Çmimet ajrore dhe tarifat ajrore të diponueshme për publikun e gjerë do të përfshijnë kushtet e zbatueshme kur ofrohen ose publikohen në çdo formë, duke përfshirë ato në Internet, për shërbime ajrore nga një aeroport i ndodhur në territorin e një Shteti Anëtar për të cilin zbatohet Traktati. Çmimi përfundimtar që duhet të paguhet do të tregohet gjithmonë dhe do të përfshijë çmimin ajror ose tarifën ajrore të zbatueshme si dhe të gjitha taksat dhe tatimet, shtesat e çmimit dhe tarifat e zbatueshme, të cilat janë të paeshmangshme dhe të parashikueshme në momentin e publikimit. Përveç tregimit të çmimit përfundimtar, do të specifikohen të paktën sa më poshtë:

(a) çmimi ajror ose tarifa ajrore;

(b) taksat;

(c) tatimet e aeroportit; dhe

(d) tatime, shtesa çmimi ose tarifa, si ato të lidhura me sigurinë ose lëndën djegëse;

ku zërat e përmendur në pikat (b), (c) dhe (d) i janë shtuar çmimeve ajrore dhe tarifave ajrore. Shtesa çmimi fakultative do të njoftohen në mënyrë të qartë dhe transparente në fillim të procesit të rezervimit dhe pranimi i tyre nga klienti do të jetë mbi një bazë shprehjeje miratimi “pro”.

2. Pa cenuar Nenin 16(1), aksesin në çmime ajrore dhe tarifa ajrore për shërbimet ajrore nga një aeroport i ndodhur në territorin e një Shteti Anëtar për të cilin zbatohet Traktati, i disponueshëm për publikun e gjerë, do të jepet pa asnjë dallim në bazë të shtetësisë ose vendit të banimit të klientit ose të vendit të themelimit të agjentit të transportuesit ajror ose të shitësit tjetër të biletave brenda Komunitetit.

Neni 24

Sanksione

Shtetet Anëtare do të garantojnë pajtueshmërinë me rregullat e vendosura në këtë Kapitull dhe do të vendosin sanksione për shkeljen e tyre. Këto sanksione do të jenë të efektshme, proporcionale dhe me karakter rregullues.

KAPITULLI V

DISPOZITA PËRFUNDIMTARE

Neni 25

Komisioni

1. Komisioni do të asistohet nga një komitet.

2. Kur i referohet këtij paragrafi, do të zbatohen Nenet 3 dhe 7 të Vendimit 1999/468/KE, duke patur parasysh dispozitat e Nenit 8 të tij.

Neni 26

Bashkëpunimi dhe e drejta për të marrë informacion

1. Shtetet Anëtare dhe Komisioni do të bashkëpunojnë në zbatimin dhe monitorimin e zbatimit të kësaj Rregulloreje.
2. Për të kryer detyrat e tij sipas kësaj Rregulloreje, Komisioni mund të marrë të gjithë informacionin e nevojshëm nga Shtetet Anëtare, që do të lehtësojnë gjithashtu sigurimin e informacionit nga transportuesit ajrorë të licencuar nga autoritetet e tyre licencuese kompetente.
3. Shtetet Anëtare, në përputhje me legjislacionin e tyre kombëtar, do të marrin masat paraprake për të garantuar fshehtësinë e duhur të informacionit të marrë prej tyre sipas kësaj Rregulloreje.

Neni 27

Shfuqizimi

Rregulloret (KEE) Nr. 2407/92, (KEE) Nr. 2408/92 dhe (KEE) Nr. 2409/92 do të shfuqizohen.

Referencat ndaj Rregulloreve të shfuqizuara do të interpretohen si referenca ndaj kësaj Rregulloreje dhe do të lexohen në përputhje me tabelën e korrelacionit në Aneksin II.

Neni 28

Hyrja në fuqi

Kjo Rregullore do të hyjë në fuqi ditën pasuese të publikimit të saj në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Evropian.

Kjo Rregullore do të jetë detyruese në tërësinë e vet dhe drejtpërdrejt e zbatueshme në të gjitha Shtetet Anëtare.

Bërë në Strasburg, 24 shtator 2008.

Për Parlamentin Evropian
Presidenti
H.-G. PÖTTERING

Për Këshillin
Presidenti
J.-P. JOUYET

ANEKSI I

INFORMACIONI QË DUHET TË JEPET SIPAS NENEVE 5 DHE 8

1. Informacioni që duhet të jepet nga një aplikues për herë të parë nga një pikëpamje e përshtatshmërisë financiare

1.1. Llogaritë e brendshme më të fundit të menaxhimit dhe, nëse disponohet, llogaritë me audit për vitin e mëparshëm financiar.

1.2. Një bilanc të planifikuar, përfshirë llogaritë e fitimit dhe humbjes për tre vitet e mëpashe.

1.3. Bazën për shpenzimet e planifikuara dhe shifrat e të ardhurave për zëra të tillë si lënda djegëse, çmimet dhe tarifatat, pagat, mirëmbajtja, zhvlerësimi, luhatjet e kursit të këmbimit, tatimet e aeroportit, tatimet e lundrimit ajror, shpenzimet bazë të tregtimit, sigurimi, etj. Parashikimi i të ardhurave/trafikut.

1.4. Detaje të shpenzimeve të ndezjes/nisjes që kanë ndodhur në periudhën nga paraqitja e një aplikimi për fillimin e operimeve dhe një shpjegim se si propozohet të financohen këto shpenzime.

1.5. Detaje të burimeve financiare ekzistuese dhe të planifikuara.

1.6. Detaje të aksionerëve, duke përfshirë shtetësinë dhe tipin e aksioneve që zotërohen dhe Nenet e Shoqërisë. Nëse është pjesë e një grupi sipërmarrjesh, informacion për marrëdhëniet ndërmjet tyre.

1.7. Deklarata të planifikuara të qarkullimit të parave dhe planet e likuiditetit për tre vitet e para të operimit.

1.8. Detaje të financimit të blerjes/qiramarrjes së avionëve, duke përfshirë në rastin e qiramarrjes, afatet dhe kushtet e kontratës.

2. Informacioni që duhet të jepet për vlerësimin e përshtatshmërisë financiare të vazhdueshme të mbajtësve të licencës ekzistuese që planifikojnë një ndryshim në strukturën ose aktivitetin e tyre me një lidhje të rëndësishme me financat e tyre.

2.1. Nëse nevojitet, bilanci i brendshëm më i fundit i menaxhimit dhe llogaritë me audit për vitin e kaluar financiar.

2.2. Detaje të sakta të të gjitha ndryshimeve të propozuara p. sh. ndryshime të tipit të shërbimit, blerja e sipërmarrjes ose shkrirja e propozuar, modifikime në kapitalin aksionar, ndryshime në aksionerë etj.

2.3. Një bilanc i planifikuar, me një llogari fitimi dhe humbjeje për vitin aktual financiar, duke përfshirë të gjithë ndryshimet e propozuara në strukturë ose aktivitete me një lidhje të rëndësishme me financat e tyre.

2.4. Shpenzime të kaluara dhe të planifikuara dhe shifra të ardhurash për zëra të tillë si lënda djegëse, çmimet dhe tarifatat, pagat, mirëmbajtja, zhvlerësimi, luhatjet e kursit të këmbimit, tatimet e aeroportit, tatimet e lundrimit ajror, shpenzimet bazë të tregtimit, sigurimi etj. Parashikimi i të ardhurave/trafikut.

2.5. Deklarata të planifikuara të qarkullimit të parave dhe planet e likuiditetit për vitin e ardhshëm, duke përfshirë të gjitha ndryshimet e propozuara në strukturë ose aktivitete me një lidhje të rëndësishme me financat e tyre.

2.6. Detaje të financimit të blerjes/qiramarrjes së avionëve, duke përfshirë në rastin e qiramarrjes, afatet dhe kushtet e kontratës.

3. Informacioni që duhet dhënë për vlerësimin e përshtatshmërisë financiare të vazhdueshme të mbajtësve ekzistues të licencës.

3.1. Llogaritë me audit jo më vonë se gjashtë muaj nga dita e fundit e vitit financiar përkatës, vetëm nëse parashikohet ndryshe në ligjin kombëtar, nëse është e nevojshme, bilanci i brendshëm më i fundit i menaxhimit.

3.2. Një bilanc i planifikuar, duke përfshirë llogaritë e fitimit dhe humbjes për vitin e ardhshëm.

3.3. Shpenzime të kaluara dhe të planifikuara dhe shifra të ardhurash për zëra të tillë si lënda djegëse, çmimet dhe tarifatat, pagat, mirëmbajtja, zhvlerësimi, luhatjet e kursit të këmbimit, tatimet e aeroportit, tatimet e lundrimit ajror, shpenzimet bazë të tregtimit, sigurimi, etj. Parashikimi i të ardhurave/trafikut.

3.4. Deklarata të qarkullimit të parave dhe planet e likuiditetit për vitin pasues.

ANEKSI II

TABELA E KORELACIONIT

(Përmendur në Nenin 27)

Rregullorja (KEE) Nr. 2407/92	Kjo Rregullore
Neni 1(1)	Neni 1

Neni 1(2)	Neni 3(3)
Neni 2	Neni 2
Neni 3(1)	Neni 3(2)
Neni 3(2)	nënparagrafi i dytë i Nenit 3(1)
Neni 3(3)	nënparagrafi i parë i Nenit 3(1)
Neni 4(1)	Neni 4
Neni 4(2)	Neni 4(f)
Neni 4(3)	-
Neni 4(4)	Neni 4(f)
Neni 4(5)	nënparagrafi i dytë i Nenit 8(1)
Neni 5(1)	Neni 5(1)
Neni 5(2)	Neni 5(2)
Neni 5(3)	Neni 8(5)
Neni 5(4)	Neni 8(6)
Neni 5(5)	Neni 9(1)
Neni 5(6)	Neni 8(4)
Neni 5(7)	Neni 5(3) dhe Neni 8(8)
Neni 6	Neni 7
Neni 7	Neni 11
Neni 8(1)	Neni 4(c)
Neni 8(2)	Neni 12(1)
Neni 8(3)	Neni 13(2) dhe (3)
Neni 8(4)	Neni 12(2)
Neni 9	Neni 6
Neni 10(1)	Neni 13(2) dhe (3)
Neni 10(2)	Neni 13(2) dhe (3)
Neni 11(1)	Neni 8(1)
Neni 11(2)	Neni 8(3)
Neni 11(3)	Neni 8(7)
Neni 12	Neni 9(2) deri (6)
Neni 13(1)	Neni 10(2)
Neni 13(2)	Neni 10(1)
Neni 13(3)	-
Neni 13(4)	Neni 10(3)
Neni 14	-
Neni 15	-
Neni 16	-
Neni 17	-
Neni 18(1)	Neni 26(1)
Neni 18(2)	Neni 26(3)
Neni 19	-
ANEKS	ANEKSI I

Rregullorja (KEE) Nr. 2408/92	Kjo Rregullore
Neni 2	Neni 2
Neni 3(1)	Neni 15(1) dhe (2)
Neni 3(2)	-
Neni 3(3)	-
Neni 3(4)	-
Neni 4(1)(a)	Neni 16(1)
Neni 4(1)(b)	Neni 16(3)
Neni 4(1)(c)	Neni 16(2)
Neni 4(1)(d)	Neni 16(9)
-	Neni 17(1)

-	Neni 17(2)
-	Neni 17(4)
-	Neni 17(5)
-	Neni 17(6)
Neni 4(1)(e)	Neni 17(3)
Neni 4(1)(f)	Neni 17(7)
Neni 4(1)(g)	-
Neni 4(1)(h)	Neni 17(8)
-	Neni 17(9)
-	Neni 17(10)
Neni 4(1)(i)	Neni 18(1)
Neni 4(1)(j)	Neni 16(7)
Neni 4(1)(k)	-
Neni 4(2)	-
Neni 4(3)	Neni 18(2)
Neni 4(4)	-
Neni 5	-
Neni 6(1) dhe (2)	-
Neni 7	Neni 15(4) dhe (5)
Neni 8(1)	Neni 19(2)
Neni 8(2)	Neni 19(1)
Neni 8(3)	Neni 19(3)
Neni 8(4)	-
Neni 8(5)	-
Neni 9(1)	Neni 20(1)
Neni 9(2)	Neni 20(1)
Neni 9(3)	Neni 20(2)
Neni 9(4)	Neni 20(3)
Neni 9(5)	Neni 22(1)
Neni 9(6)	Neni 22(2)
Neni 9(7)	-
Neni 9(8)	-
Neni 10	-
Neni 11	Neni 25
Neni 12(1)	Neni 26(2)
Neni 12(2)	-
Neni 13	-
Neni 14(1)	Neni 26(1)
Neni 14(2)	Neni 26(3)
Neni 15	-
Neni 16	-
ANEKSI I	-
ANEKSI II	-
ANEKSI III	-
-	ANEKSI II

Rregullorja (KEE) Nr. 2409/92	Kjo Rregullore
Neni 1(1)	Neni 1
Neni 1(2)	Neni 21(1)
Neni 1(3)	-
Neni 2	Neni 2
Neni 3	-
Neni 4	Neni 23

Neni 5(1)	Neni 22
Neni 5(2)	-
Neni 5(3)	-
Neni 5(4)	-
Neni 6	-
Neni 7	-
Neni 8	-
Neni 9	-
Neni 10(1)	Neni 26(1)
Neni 10(2)	Neni 26(3)
Neni 11	-
Neni 12	-
-	Neni 27
-	Neni 28