

III

(Előkészítő jogi aktusok)

TANÁCS

14/2008/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT

a Tanács által 2008. április 18-án elfogadva

a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, ...-i/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására tekintettel

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 129 E/01)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,tekintettel a Régiók Bizottsága véleményére ⁽²⁾,a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽³⁾,

mivel:

- (1) A légi fuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet ⁽⁴⁾, a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EGK tanácsi rendelet ⁽⁵⁾ és a légi szolgáltatások vitel- és tarifadíjairól szóló, 1992. július 23-i 2409/92/EGK tanácsi rendelet ⁽⁶⁾ számos

ponton jelentős módosításra szorul. Az egyértelműség érdekében célszerű e rendeleteket átdolgozni és egyetlen rendeletben egységes szerkezetbe foglalni.

- (2) A közösségi légiközlekedési belső piacon a közösségi jog hatékonyabb és egységesebb alkalmazása érdekében szükséges a jelenlegi jogi keretet kiigazítani.
- (3) A légi fuvarozók pénzügyi helyzete és a biztonság közötti lehetséges összefüggést felismerve indokolt a légi fuvarozók pénzügyi helyzetét szigorúbban ellenőrizni.
- (4) Mivel egyre jelentősebb az olyan fuvarozók jelenléte, amelyek több tagállamban rendelkeznek működési telephellyel, és mivel szükséges az ilyen légi fuvarozók hatékony ellenőrzését biztosítani, célszerű, hogy mindig ugyanaz a tagállam feleljen az üzembentartási engedély és a működési engedély felügyeletéért.
- (5) A közösségi légi fuvarozók működési engedélyiben rögzített követelményeknek való megfelelés következetes ellenőrzése érdekében indokolt, hogy az engedélyező hatóságok a légi fuvarozók pénzügyi helyzetére vonatkozó rendszeres vizsgálatokat végezzenek. Ezért célszerű, hogy a légi fuvarozók elegendő információt szolgáltatásnak pénzügyi helyzetükről, különösen fennállásuk első két évében, mivel ez az időszak rendkívül kritikus a légi fuvarozó piaci fennmaradása szempontjából. Annak érdekében, hogy elkerülhető legyen a versenynek a szabályok nemzeti szinten való eltérő alkalmazásából eredő torzulása, meg kell erősíteni valamennyi közösségi légi fuvarozó tagállamok általi pénzügyi felügyeletét.

⁽¹⁾ HL C 175., 2007.7.27., 85. o.

⁽²⁾ HL C 305., 2007.12.15., 11. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2007. július 11-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács 2008. április 18-i közös álláspontra és az Európai Parlament ...-i állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽⁴⁾ HL L 240., 1992.8.24., 1. o.

⁽⁵⁾ HL L 240., 1992.8.24., 8. o. A legutóbb az 1791/2006/EK rendelettel (HL L 363., 2006.12.20., 1. o.) módosított rendelet.

⁽⁶⁾ HL L 240., 1992.8.24., 15. o.

- (6) Az utasok védelme érdekében nem szabad megengedni az olyan közösségi légi fuvarozók működését, amelyek nem teljesítik az érvényes működési engedélyre való jogosultság feltételeit. Ilyen esetekben az illetékes engedélyező hatóságnak vissza kell vonnia vagy fel kell függesztenie a működési engedélyt.
- (7) A légifuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről szóló, 2004. április 21-i 785/2004/EK rendelet⁽¹⁾ szerint a légi fuvarozóknak baleseti felelősségbiztosítást kell kötniük az utasok, a rakomány és harmadik felek tekintetében. Kötelezni kell a légi fuvarozókat arra is, hogy postai küldemények tekintetében is kössenek baleseti felelősségbiztosítást.
- (8) Annak érdekében, hogy elkerülhető legyen a légi járművek harmadik országoctól való bérletének túl gyakori alkalmazása, különösen a teljes bérlet esetében, az ilyen lehetőségeket csak kivételes esetekben, például a közösségi piacon a megfelelő járművek hiánya esetében, és csak korlátozott ideig szabad engedélyezni, mindig a közösségi és a nemzeti jogban előírtakkal egyenértékű biztonsági normák teljesülése mellett.
- (9) Az üzleti tevékenységük elsődleges helye szerinti tagállam területén kívül található működési telephelyről légi járatokat működtető közösségi légi fuvarozók alkalmazottai tekintetében a tagállamoknak gondoskodniuk kell a közösségi és a nemzeti szociális jogszabályok helyes alkalmazásáról.
- (10) A légiközlekedési belső piac kiteljesedése érdekében fel kell oldani a tagállamok között még alkalmazott korlátozásokat, például a harmadik országokba tartó járatok közös működtetésére vagy a harmadik országokba tartó, de az utat egy másik tagállamban megszakító járatok (6. szabadságjog alkalmazása) díjszabására vonatkozóan.
- (11) A legkülső régiók egyedi sajátosságainak és korlátainak – különösen távoli, elszigetelt elhelyezkedésüknek és kis méretüknek, valamint a Közösség központi régióival való megfelelő összekapcsolásuk szükségességének – figyelembevétele céljából indokolt lehet az egyedi intézkedések alkalmazása az e régiókba irányuló útvonalakat lefedő közszolgáltatási kötelezettségekről szóló szerződések érvényességi idejét meghatározó szabályok tekintetében.
- (12) A közszolgáltatási kötelezettség előírásának feltételeit világosan, egyértelműen kell meghatározni, a kapcsolódó pályázati eljárásban pedig lehetőséget kell biztosítani megfelelő számú pályázó részvételére. Ahhoz, hogy a Bizottság adott esetben megítélje egy közszolgáltatási kötelezettség előírásának gazdasági indokoltságát, hozzá kell férnie a szükséges információkhoz.
- (13) Az ugyanazt a várost vagy konurbációt kiszolgáló repülőterek közötti forgalom megosztására alkalmazandó szabályokat egyértelműbbé és egyszerűbbé kell tenni.
- (14) Helyénvaló gondoskodni arról, hogy a tagállamoknak lehetőségük legyen az olyan hirtelen felmerülő problémák orvoslására, amelyeket előre nem látható vagy ki nem védhető körülmények okoznak, és amelyek műszaki vagy gyakorlati okoknál fogva nagyon megnehezítik a légi járatok működtetését.
- (15) Gondoskodni kell arról, hogy a Közösségen belüli lakóhelyüktől és állampolgárságuktól függetlenül és az utazásszervező irodák Közösségen belüli székhelyére való tekintet nélkül a fogyasztók valamennyi légi viteldíjhoz és légi tarifadíjhoz hozzáféréssel rendelkezzenek.
- (16) Lehetővé kell tenni a fogyasztók számára, hogy a különböző légitársaságok légi járataira vonatkozó árakat hatékonyan összehasonlíthassák. Ennek érdekében a fogyasztó által fizetendő, a Közösségből származó légi járatokra vonatkozó, az összes adó, illeték és pótdíj felszámításával kialakított teljes árat minden esetben fel kell tüntetni. A közösségi légi fuvarozókat ösztönzik arra is, hogy a harmadik országokból a Közösség területére indított légi járataik tekintetében tüntessék fel a teljes árat.
- (17) Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal⁽²⁾ összhangban kell elfogadni.
- (18) Mivel e rendelet célját, nevezetesen a légiközlekedési belső piacon a közösségi jog egységesebb alkalmazását a tagállamok a légi közlekedés nemzetközi jellege miatt nem tudják kielégítően megvalósítani, és az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Szerződés 5. cikkében előírt szubszidiaritás elvével összhangban a Közösség intézkedéseket fogadhat el. Az arányosság elvének megfelelően, melyet ugyancsak az 5. cikk rögzít, ez a rendelet nem lépi túl az említett cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (19) A Gibraltárról folytatott párbeszéd fórumának első miniszteri találkozásán, 2006. szeptember 18-án Córdobaiban elfogadott, a Gibraltár repülőtéréről szóló miniszteri nyilatkozat az 1987. december 2-án, Londonban készült, a repülőtéréről szóló együttes nyilatkozat helyébe lép, és annak teljes mértékű tiszteletben tartása az 1987. évi nyilatkozat tiszteletben tartásának minősül.
- (20) A 2407/92/EGK, a 2408/92/EGK és a 2409/92/EGK rendeleteket ezért hatályon kívül kell helyezni,

⁽¹⁾ HLL 138., 2004.4.30., 1. o.

⁽²⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy

(1) Ez a rendelet a közösségi légi fuvarozók engedélyeinek kiadását, a közösségi légi fuvarozóknak a Közösségen belüli útvonalakon légi járatok működtetésére vonatkozó jogait, valamint a Közösségen belüli légiközlekedési szolgáltatások díjainak megállapítását szabályozza.

(2) E rendelet III. fejezetét a gibraltári repülőtérre a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság jogi álláspontjának sérelme nélkül kell alkalmazni, tekintettel a repülőtérrel tartalmazó terület feletti fennhatóságra vonatkozó vitájukra.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „működési engedély”: az illetékes engedélyező hatóság által egy vállalkozás számára megadott engedély, amely engedélyezi a működési engedélyben rögzítettek szerinti légi járatok nyújtását;
2. „illetékes engedélyező hatóság”: olyan tagállami hatóság, amely a II. fejezettel összhangban működési engedélyeket bocsáthat ki, tagadhat meg, vonhat vissza vagy függeszthet fel;
3. „vállalkozás”: bármely természetes vagy jogi személy, függetlenül attól, hogy nyereségorientált-e vagy sem, vagy bármely hivatalos szervezet, függetlenül attól, hogy rendelkezik – e önálló jogi személyiséggel, vagy sem;
4. „légi járat”: egy repülés vagy repülések sorozata, amely utasokat, árut és/vagy postai küldeményeket szállít díj és/vagy más térítés ellenében;
5. „repülés”: egy meghatározott repülőtérrel történő indulás egy meghatározott célrepülőtér felé;
6. „helyi repülés”: olyan repülés, amely nem tartalmazza utasok, postai küldemények és/vagy áruk különböző repülőtérrel, vagy más engedélyezett leszállóhelyek közötti szállítást;
7. „repülőtér”: a tagállam bármely olyan területe, amelynek kialakítását kifejezetten légi járatokhoz igazították;
8. „üzembentartási bizonyítvány (AOC)”: egy vállalkozás számára kiadott bizonyítvány arról, hogy a kérdéses szervezet rendelkezik azokkal a szakmai képességekkel és szervezettel, amelynek révén a közösségi vagy adott esetben a nemzeti jog vonatkozó rendelkezéseinek megfelelően biztosítani tudja a bizonyítványban meghatározott tevékenységi körök biztonságos folytatását;
9. „tényleges ellenőrzés”: jogosultságok, szerződések, illetve bármely más eszközök alapján létrejött kapcsolat, amely

elkülönülten vagy együttesen, és az adott eset jogi és ténybeli körülményeinek figyelembe vételével lehetővé teszi döntő befolyás közvetlen vagy közvetett módon való gyakorlását egy vállalkozásban, különösen az alábbiak által:

- a) egy vállalkozás eszközeinek teljes vagy részleges használati joga;
 - b) olyan jogosultságok és szerződések, amelyek döntő befolyást biztosítanak egy vállalkozás testületének összetételére, szavazására vagy határozataira vonatkozóan, vagy egyébként biztosítanak döntő befolyást a vállalkozás üzletmenetére nézve;
10. „légi fuvarozó”: olyan vállalkozás, amely rendelkezik érvényes működési-, vagy azzal egyenértékű más engedéllyel;
 11. „közösségi légi fuvarozó”: olyan, érvényes működési engedéllyel rendelkező légi fuvarozó, amelynek engedélyét egy illetékes engedélyező hatóság adta ki a II. fejezetnek megfelelően;
 12. „üzleti terv”: a légi fuvarozó tervezett kereskedelmi tevékenységeinek részletes leírása a kérdéses időszakra, különösen a várható piaci fejlemények és a megvalósítandó beruházások vonatkozásában, beleértve e tevékenységek pénzügyi és gazdasági vonzatait;
 13. „Közösségen belüli légi járat”: a Közösségen belül működtetett légi járat;
 14. „forgalmi jog”: légi járat működtetésének joga két közösségi repülőtér között;
 15. „csak ülőhely-értékesítés”: az ülőhelyek közvetlen értékesítése az ügyfelek számára a légi fuvarozón, annak meghatalmazott ügynökén vagy az utazásszervezőn keresztül, egyéb kapcsolódó szolgáltatások, pl. ellátás nyújtása nélkül;
 16. „menetrend szerinti légi járat”: azok a repüléssorozatok, amelyek az alábbi jellemzők összességével rendelkeznek:
 - a) minden repülés alkalmával az ülőhelyeket és vagy az áruk vagy postai küldemények szállítására vonatkozó kapacitást bárki egyénileg megvásárolhatja (közvetlenül a légi fuvarozótól vagy meghatalmazott ügynökeitől);
 - b) úgy működtetik, hogy ugyanazt a két vagy több repülőtér közötti forgalmat szolgálja ki, akár:
 - közzétett menetrend alapján; vagy
 - olyan rendszeres vagy gyakori repülésekkel, hogy azok felismerhetően rendszeres járatrosorozatot képeznek;
 17. „kapacitás”: a menetrend szerinti légi járaton adott időszakon belül a nagyközönség számára felkínált ülőhelyek száma vagy hasznos teher mennyisége;
 18. „légi viteldíjak”: azok az árak euróban vagy helyi valutában kifejezve, amelyeket az utasa légi szállításért a légi fuvarozó vagy annak ügynöke, vagy más jegyárúsító részére fizet, továbbá ezen árak alkalmazási feltételei, beleértve az ügynöknek és az egyéb kiegészítő szolgáltatásoknak nyújtott díjazást és feltételeket;

19. „légi tarifák”: azok az árak euróban vagy helyi valutában kifejezve, amelyeket áru fuvarozásáért fizetnek, továbbá ezen árak alkalmazási feltételei, beleértve az ügynököknek és az egyéb kiegészítő szolgáltatásoknak nyújtott díjazást és feltételeket;
20. „érintett tagállam(ok)”: az(ok) a tagállam(ok), amelyek között vagy amelyben a légi járatot működtetik;
21. „rész vevő tagállam(ok)”: az érintett tagállam(ok) és azok a tagállamok, ahonnan a légi járatot működtető légi fuvarozó(k) működési engedélyt kiadták;
22. „konurbáció”: több város vagy település népességének gyarapodásával és területének terjeszkedésével létrejött egybe-függő beépített terület;
23. „számviteli beszámoló”: a légi fuvarozónak a kérdéses időszakra vonatkozó részletes bevétel- és költségkimutatása, a légi közlekedéssel összefüggő és egyéb tevékenységek szerinti bontásban, illetve pénzügyi és nem pénzügyi jellegű elemek szerinti bontásban;
24. „sima bérleti megállapodás”: vállalkozások közötti olyan megállapodás, amelynek értelmében a légi járművet a bérbevevő AOC-je alapján működtetik;
25. „teljes bérleti megállapodás”: légi fuvarozók közötti olyan megállapodás, amelynek értelmében a légi járművet a bérbeadó AOC-je alapján működtetik;
26. „központi ügyvezetés helye”: közösségi légi fuvarozó azon tagállamban található központi irodája vagy bejegyzett irodája, amelyen belül a légi fuvarozó elsődleges pénzügyi feladatait és operatív irányítását gyakorolják, beleértve annak folyamatos légialkalmassági irányítását is.

II. FEJEZET

MŰKÖDÉSI ENGEDÉLY

3. cikk

Működési engedély

(1) Egy, a Közösségben letelepedett vállalkozás csak akkor kaphat engedélyt utas, postai küldemények és/vagy áru díj és/vagy más térítés ellenében történő légi fuvarozására, ha megkapta a megfelelő működési engedélyt.

Minden olyan vállalkozás, amely eleget tesz e fejezet követelményeinek, jogosult működési engedély megszerzésére.

(2) Az illetékes engedélyező hatóság nem ad ki, illetve nem tart érvényben működési engedélyeket, ha az e fejezetben foglalt követelményeket nem teljesítik.

(3) A közösségi, nemzeti vagy nemzetközi jog egyéb vonatkozó rendelkezéseinek sérelme nélkül a légi járatok következő

kategóriaira nem vonatkozik az érvényes működési engedély birtoklásának követelménye:

- (a) a hajtómű nélküli légi járművek és/vagy motoros ultrakönnyű légi járművek által teljesített légi járatok, valamint
- (b) a helyi repülések.

4. cikk

A működési engedély kiadásának feltételei

Valamely tagállam illetékes engedélyező hatósága akkor ad ki működési engedélyt egy adott vállalkozás részére, ha:

- a) a központi ügyvezetésének helye abban a tagállamban található;
- b) ugyanazon tagállam nemzeti hatósága által kiállított érvényes AOC-vel rendelkezik, mint amelynek illetékes engedélyező hatósága a közösségi légi fuvarozó működési engedélyének megadásáért, elutasításáért, visszavonásáért és felfüggesztéséért felelős;
- c) tulajdonjog vagy sima bérleti megállapodás révén egy vagy több légi jármű a rendelkezésére áll;
- d) a vállalkozás fő tevékenysége légi járatok működtetése, vagy kizárólagosan, vagy légi jármű kereskedelmi működtetésével vagy légi jármű javításával és karbantartásával kombinálva;
- e) vállalati struktúrája lehetővé teszi, hogy az illetékes engedélyező hatóság végrehajtsa e fejezet rendelkezéseit;
- f) a vállalat több mint 50 %-a a tagállamok és/vagy azok állampolgárai tulajdonában van, és az a tagállamok és/vagy azok állampolgárai tényeleget ellenőrzése alatt áll, akár közvetlen, akár közvetett módon egy vagy több közvetítő vállalaton keresztül, kivéve ha erre harmadik országgal kötött olyan megállapodás vonatkozik, amelyben a Közösség részes fél;
- g) megfelel az 5. cikkben előírt pénzügyi feltételeknek;
- h) eleget tesz a 11. cikkben és a 785/2004/EK rendeletben előírt biztosítási követelményeknek, és
- i) eleget tesz a 7. cikkben meghatározott, a jó hírnévre vonatkozó rendelkezéseknek.

5. cikk

A működési engedély kiadásának pénzügyi feltételei

(1) Az illetékes engedélyező hatóság alaposan megvizsgálja, hogy a működési engedélyért először folyamodó vállalkozás igazolni képes azt, hogy:

- a) megalapozott feltételezés alapján megállapított tényleges és lehetséges kötelezettségeinek a működése megkezdésétől számított 24 hónapig bármikor meg tud felelni; és

b) megalapozott feltételezés alapján megállapított, az üzleti tervnek megfelelő működésből eredő állandó és működési költségeit a működés megkezdésétől számított három hónapig fedezni tudja a működésből származó bármilyen bevétel számításba vétele nélkül.

(2) Az (1) bekezdésben említett vizsgálat céljából minden kérelmező üzleti tervet nyújt be legalább a működés első három évére vonatkozóan. Az üzleti terv részletesen bemutatja a kérelmező pénzügyi kapcsolatait olyan egyéb kereskedelmi tevékenységekkel, amelyeket a kérelmező közvetlenül vagy kapcsolódó vállalkozásokon keresztül folytat. A kérelmező rendelkezésre bocsát továbbá minden vonatkozó információt, különösen az I. melléklet 1. pontjában említett adatokat.

(3) Ennek a cikknek az (1) és (2) bekezdése nem vonatkozik azokra a vállalkozásokra, amelyek 10 tonna maximális felszállósúlynál (Maximum Take off Mass, MTOM) kevesebb és/vagy 20-nál kevesebb ülőhellyel rendelkező légi járművekkel végrehajtott műveletekre kiterjedő működési engedélyért folyamodnak. E vállalkozásoknak igazolniuk kell, hogy nettó tőkéjük legalább 100 000 EUR, illetve az illetékes engedélyező hatóság kérésére az (1) bekezdésben említett vizsgálathoz szükséges minden vonatkozó információt – és különösen a az I. melléklet 1. pontjában említett adatokat – rendelkezésre bocsátanak.

Az illetékes engedélyező hatóságoknak azonban jogukban áll az (1) és a (2) bekezdést alkalmazni azokra az előző albekezdés alapján működési engedélyért folyamodó vállalkozásokra, amelyek menetrend szerinti légi járatokat kívánnak működtetni, vagy amelyek forgalma meghaladja az évi 3 millió eurót.

6. cikk

Légifuvarozói üzembentartási engedély

(1) A működési engedély megadása és érvényessége mindenkor annak függvénye, hogy a légi fuvarozó rendelkezik-e a működési engedélyben foglalt tevékenységi köröket megállapító érvényes AOC-vel.

(2) A légi fuvarozó AOC-jében bekövetkezett bármely változást adott esetben fel tüntetik működési engedélyében.

7. cikk

A jó hírnév igazolása

(1) Ha működési engedély kiadása céljából a vállalkozás működését a jövőben folyamatosan és ténylegesen irányító személyektől bizonyítékot követelnek arról, hogy jó hírnévnek örvendenek, és nem nyilvánították őket fizetésképtelennek, az illetékes engedélyező hatóság a tagállamok állampolgáraitól elegendő bizonyítékként elfogadja a származási tagállam vagy az állandó lakóhely szerinti tagállam illetékes hatóságai által kibocsátott azon okiratokat, amelyek igazolják, hogy e követelményeknek megfelelnek.

(2) Amennyiben az (1) bekezdésben említett okiratokat a származási tagállam vagy az állandó lakóhely szerinti tagállam nem bocsátja ki, ezeket az okiratokat eskü alatt tett nyilatko-

zattal – vagy, azokban a tagállamokban, ahol az eskü alatt tett nyilatkozatra nincs rendelkezés, ünnepélyes nyilatkozattal – kell helyettesíteni, amelyet az illető személy a származási tagállam vagy az állandó lakóhely szerinti tagállam illetékes igazságügyi vagy közigazgatási hatósága, vagy adott esetben annak közjegyzője vagy minősített szakmai testülete előtt tesz. Ez a hatóság, közjegyző vagy minősített szakmai testület igazolást ad ki, amellyel bizonyítja az eskü alatt vagy ünnepélyesen tett nyilatkozat hitelességét.

(3) Az illetékes engedélyező hatóság megkövetelheti azt, hogy az (1) és a (2) bekezdésben említett okiratokat és igazolásokat a kiállításuktól számított legfeljebb három hónapon belül nyújtsák be.

8. cikk

A működési engedély érvényessége

(1) A működési engedély mindaddig érvényben marad, amíg a közösségi légi fuvarozó megfelel e fejezet követelményeinek.

A közösségi légi fuvarozónak az illetékes engedélyező hatóság kérésére bármikor tudnia kell igazolni azt, hogy az e fejezetben ismertetett valamennyi követelménynek eleget tesz.

(2) Az illetékes engedélyező hatóság szigorúan felügyeli az e fejezet követelményeinek való megfelelést. Mindenképpen ellenőrzi az e követelményeknek való megfelelést a következő esetekben:

- új működési engedély kiadása után két évvel,
- amennyiben potenciális problémát sejt, vagy
- a Bizottság kérésére.

Amennyiben az illetékes engedélyező hatóság azzal a gyanúval él, hogy egy közösségi légi fuvarozó pénzügyi gondjai kihatással lehetnek működésének biztonságára, úgy erről késedelem nélkül tájékoztatja az AOC-ért felelős hatóságot.

(3) A működési engedélyt ismételten be kell nyújtani jóváhagyásra, amennyiben a közösségi légi fuvarozó:

- a működési engedély kiadását követő hat hónapon belül nem kezdte meg működését,
- több mint hat hónapig szünetelteti működését, vagy
- amennyiben az 5. cikk (3) bekezdésének első albekezdése alapján engedélyezték, az 5. cikk (3) bekezdésében meghatározott mérethetárnál nagyobb légi járművel kívánja tevékenységét folytatni, vagy már nem tesz eleget az ott meghatározott pénzügyi feltételeknek.

(4) A nemzeti jog eltérő rendelkezése hiányában, a közösségi légi fuvarozók legkésőbb az érintett pénzügyi év utolsó napját követő hat hónap elteltével eljuttatják ellenőrzött beszámolójukat az illetékes engedélyező hatósághoz. Egy közösségi légi fuvarozó működésének első két évében az I. melléklet 3. pontjában említett adatokat kérésre az illetékes engedélyező hatóság rendelkezésére kell bocsátani.

Az illetékes engedélyező hatóságnak bármikor jogában áll a vonatkozó adatok kikérése révén ellenőrizni azon közösségi légi fuvarozó pénzügyi teljesítményét, amely számára engedélyt bocsátott ki. Ezen értékelés részeként az érintett közösségi légi fuvarozó naprakészé teszi az I. melléklet 3. pontjában említett adatokat, és kérésre az illetékes engedélyező hatóság rendelkezésére bocsátja azokat.

(5) A közösségi légi fuvarozók kötelesek előzetesen értesíteni az illetékes engedélyező hatóságot

- a) minden, korábban ki nem szolgált kontinensre vagy körzetbe irányuló új légi járat működtetésére vonatkozó tervről, valamint a tevékenységük volumenében bekövetkező minden lényeges változásról, ideértve – de nem kizárólag – az általuk használt légi járművek típusában vagy számában bekövetkező változásokat is;
- b) minden tervezett egyesülésről vagy felvásárlásról; illetve
- c) 14 napon belül minden olyan, a tulajdonrészben bekövetkező tulajdonosi változásról, amely a közösségi légi fuvarozó vagy az anyavállalkozása, illetve a legfőbb vagyongazdálkodó vállalkozása teljes részvénytulajdonának 10 %-át vagy nagyobb hányadát érinti.

(6) Amennyiben az illetékes engedélyező hatóság úgy ítéli meg, hogy az (5) bekezdésnek megfelelően bejelentett változások lényeges kihatással lesznek a közösségi légi fuvarozó pénzügyi helyzetére, az engedélyező hatóság egy átdolgozott üzleti terv benyújtását írja elő, amelynek tartalmaznia kell a kérdéses változtatásokat, le kell fednie a végrehajtás időpontjától számított legalább 12 hónapos időszakot, és tartalmaznia kell a (4) bekezdésben előírtakon felül az I. melléklet 2. pontjában ismertetett adatokat is.

Az illetékes engedélyező hatóság döntést hoz az átdolgozott üzleti tervről a tekintetben, hogy a közösségi légi fuvarozó e 12 hónapos időszak során meg tud-e felelni tényleges és lehetséges kötelezettségeinek. E határozatot legkésőbb az összes szükséges információ benyújtásától számított három hónapon belül meg kell hozni.

(7) Az általuk engedélyezett közösségi légi fuvarozókkal kapcsolatosan az illetékes engedélyező hatóságoknak kell dönteniük arról, hogy a közösségi légi fuvarozó jogi helyzetére kiható, egy vagy több tényezőben bekövetkező változás esetén, különösen egyesülés vagy felvásárlás esetén, a működési engedélyt ismételten be kell-e nyújtani jóváhagyásra.

(8) Ennek a cikknek a (4), (5) és (6) bekezdése nem vonatkozik azokra a közösségi légi fuvarozókra, amelyek kizárólag 10 tonna MTOM-nél kevesebb és/vagy 20-nál kevesebb ülőhellyel rendelkező légi járműveket működtetnek. E közösségi légi fuvarozóknak mindenkor tudniuk kell igazolni azt, hogy nettó tőkéjük legalább 100 000 EUR, illetve az illetékes engedélyező hatóság kérésére a 9. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálathoz szükséges információkat rendelkezésre kell bocsátaniuk.

Az illetékes engedélyező hatóságnak azonban jogában áll a (4), (5) és (6) bekezdést alkalmazni olyan közösségi légi fuvarozókra,

amelyeknek engedélyt adott, és amelyek menetrend szerinti légi járatokat működtetnek, illetve amelyek forgalma meghaladja az évi 3 millió eurót.

9. cikk

Működési engedély felfüggesztése vagy visszavonása

(1) Az illetékes engedélyező hatóság bármikor ellenőrizheti az általa engedélyezett közösségi légi fuvarozó pénzügyi teljesítményét. Ezen ellenőrzés alapján a hatóság felfüggesztheti vagy visszavonhatja a működési engedélyt, amennyiben már nincs meggyőződve arról, hogy az adott közösségi légi fuvarozó a tényleges és lehetséges kötelezettségeit 12 hónapos időtartamra teljesíteni tudja. Az illetékes engedélyező hatóság mindazonáltal kiadhat ideiglenes, legfeljebb 12 hónapra szóló engedélyt a közösségi légi fuvarozó pénzügyi átszervezésének időtartamára, feltéve, hogy ez nem veszélyezteti a biztonságot, és ez az ideiglenes engedély adott esetben tükrözi az AOC-ben bekövetkezett esetleges változásokat, és az ideiglenes engedély időtartama alatt valós esély mutatkozik a pénzügyi helyzet kielégítő rendezésére.

(2) Amennyiben egy közösségi légi fuvarozónál egyértelműen pénzügyi nehézségek mutatkoznak, illetve ha a közösségi légi fuvarozó ellen fizetéseketelenséget állapítanak meg, vagy hasonló eljárást indítanak, az illetékes engedélyező hatóság haladéktalanul elvégzi az általa engedélyezett légi fuvarozó pénzügyi helyzetének alapos vizsgálatát, és e cikkkel összhangban a vizsgálat eredményei alapján három hónapon belül felülvizsgálja a működési engedély érvényességét.

Az illetékes engedélyező hatóság tájékoztatja a Bizottságot a működési engedély érvényességével kapcsolatos döntéséről.

(3) Amennyiben a 8. cikk (4) bekezdésében említett ellenőrzött beszámolóját a közösségi légi fuvarozó nem közölte az említett cikkben megjelölt határidőn belül, az illetékes engedélyező hatóság indokolatlan késedelem nélkül felkéri azt az ellenőrzött beszámoló benyújtására.

Amennyiben a felszólítástól számított egy hónapon belül az ellenőrzött beszámolót nem bocsátják rendelkezésre, a működési engedélyt visszavonható vagy felfüggeszthető.

(4) Az illetékes engedélyező hatóság felfüggeszti vagy visszavonja a működési engedélyt, amennyiben a közösségi légi fuvarozó valamely tárgyban tudatosan vagy gondatlanságból hamis információt szolgáltat az illetékes engedélyező hatóságnak.

(5) Abban az esetben, ha egy közösségi légi fuvarozó AOC-jét felfüggesztik vagy visszavonják, az illetékes engedélyező hatóság azonnali hatállyal felfüggeszti vagy visszavonja e légi fuvarozó működési engedélyét.

(6) Az illetékes engedélyező hatóság felfüggesztheti vagy visszavonhatja a közösségi légi fuvarozó működési engedélyét, ha egy ilyen fuvarozó már nem teljesíti a 7. cikkben meghatározott, a jó hírnévre vonatkozó követelményeket.

10. cikk

A működési engedélyekkel kapcsolatos döntéshozatal

(1) Az illetékes engedélyező hatóság a lehető legrövidebb időn belül döntést hoz a kérelemről, valamennyi szükséges információ benyújtásától számított legfeljebb három hónapon belül, figyelembe véve minden rendelkezésre álló bizonyítékot. A határozatot közli a kérelmezővel. A visszautasítást meg kell indokolni.

(2) Az illetékes engedélyező hatóság nyilvánosságra hozza a működési engedély megadására, felfüggesztésére és visszavonására vonatkozó eljárásokat, és tájékoztatja azokról a Bizottságot.

(3) Az illetékes engedélyező hatóságnak a működési engedély megadásáról, felfüggesztéséről vagy visszavonásáról szóló határozatait évente közzé kell tenni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

11. cikk

Biztosítási kötelezettség

A 785/2004/EK rendeletben foglaltakon túl a légi fuvarozónak baleseti felelősségbiztosítással kell rendelkeznie a postai küldemények vonatkozásában.

12. cikk

Lajstromba vétel

(1) A 13. cikk (4) bekezdésének sérelme nélkül a közösségi légi fuvarozó által használt légi járműveket a működési engedélyt kiadó illetékes engedélyező hatóság szerinti tagállam választása szerint a tagállam nemzeti lajstromába vagy a Közösségben lajstromba kell venni.

(2) Az (1) bekezdéssel összhangban az illetékes engedélyező hatóságnak az alkalmazandó törvények és rendeletek függvényében hátrányos megkülönböztetést jelentő díj és késedelem nélkül a nemzeti lajstromába kell vennie a más tagállamok állampolgárai tulajdonában lévő légi járműveket és a más tagállamok lajstromából történő átvezetéseket. A rendes lajstromozási díjon túl egyéb díj nem róható ki a légi jármű lajstromba való átvezetése esetén.

13. cikk

Bérlet

(1) A 4. cikk c) pontjának sérelme nélkül, a közösségi légi fuvarozóknak egy vagy több légi jármű sima vagy teljes bérleti megállapodás révén is a rendelkezésére állhat. A közösségi légi fuvarozók szabadon működtethetnek teljes bérlettel igénybe vett, a Közösségben lajstromba vett légi járműveket, kivéve, ha ez a biztonság veszélyeztetéséhez vezetne. A Bizottság gondoskodik arról, hogy e rendelkezés végrehajtása ésszerű és arányos legyen, valamint biztonsági megfontolásokon alapuljon.

(2) Azon sima bérleti megállapodást, amelyben valamely közösségi légi fuvarozó részes fél, vagy azon teljes bérleti megállapodást, ami alapján a közösségi légi fuvarozó a teljes bérlettel igénybe vett légi jármű bérlője, a vonatkozó közösségi vagy nemzeti repülésbiztonsági joggal összhangban előzetesen jóvá kell hagyni.

(3) Azon közösségi légi fuvarozónak, amely egy másik vállalkozótól valamely harmadik országban lajstromba vett légi járművet vesz teljes bérletbe, előzetesen az illetékes engedélyező hatóság jóváhagyását kell kérnie a műveletre. Az illetékes engedélyező hatóság megadhatja a jóváhagyást, amennyiben:

a) a közösségi légi fuvarozó az illetékes engedélyező hatóság számára bizonyítja, hogy a közösségi vagy nemzeti jog által előírt biztonsági normákkal egyenértékű valamennyi biztonsági norma teljesül; és

b) teljesül az alábbi feltételek egyike:

i. a közösségi légi fuvarozó kivételes szükségletek alapján igazolja a bérletet, amely esetben a jóváhagyás legfeljebb héthónapos, egy alkalommal legfeljebb hét hónappal megújítható időtartamra megadható;

ii. a közösségi légi fuvarozó bizonyítja, hogy a bérletre olyan időszakos kapacitásiigény miatt van szükség, amely ésszerű módon nem elégíthető ki a Közösségen belül lajstromba vett légi jármű bérlése révén, amely esetben a jóváhagyás megújítható; vagy

iii. a közösségi légi fuvarozó bizonyítja, hogy a bérletre működési nehézségek megoldása érdekében van szükség, és a Közösségen belül lajstromba vett légi jármű bérlése nem lehetséges vagy nem ésszerű, amely esetben a jóváhagyásnak szigorúan a nehézségek megoldásához szükséges időtartamra kell korlátozódnia.

(4) Az illetékes hatóság feltételekhez kötheti a jóváhagyást. E feltételek a bérleti megállapodás részét képezik.

Az illetékes hatóság megtagadhatja a jóváhagyást, amennyiben az érintett tagállam vagy a Közösség, valamint azon harmadik ország között, ahol a teljes bérlettel bérbe vett légi járművet lajstromba vették, nem áll fenn kölcsönösség a teljes bérlet tekintetében.

Az illetékes hatóság tájékoztatja az érintett tagállamokat az általa valamely harmadik országban lajstromba vett légi jármű teljes bérletére megadott jóváhagyásról.

14. cikk

A meghallgatáshoz való jog

Az illetékes engedélyező hatóságnak biztosítania kell, hogy amikor valamely közösségi légi fuvarozó működési engedélyének felfüggesztéséről vagy visszavonásáról hoz döntést, az érintett légi fuvarozónak lehetősége legyen a véleménnyilvánításra, figyelemmel adott esetben a sürgősségi eljárás szükségességére.

III. FEJEZET

AZ ÚTVONALAKHOZ VALÓ HOZZÁFÉRÉS

15. cikk

A Közösségen belüli légi járatok nyújtása

(1) A közösségi légi fuvarozóknak jogukban áll Közösségen belüli légi járatokat működtetni.

(2) A tagállamok a Közösségen belüli légi járatok működtetését közösségi légi fuvarozók esetében nem köthetik semmilyen engedélyhez vagy jogosítványhoz. A tagállamok nem kérhetik a közösségi légi fuvarozóktól olyan okiratok vagy információk bemutatását, amelyeket azok az illetékes engedélyező hatóságnak már benyújtottak, feltéve, hogy a megfelelő információk az illetékes engedélyező hatóságtól kellő időben beszerezhetők.

(3) Amennyiben a Bizottság a 26. cikk (2) bekezdése alapján kapott információk alapján úgy találja, hogy a valamely közösségi légi fuvarozónak megadott működési engedély nem felel meg e rendelet előírásainak, továbbítja megállapításait az illetékes engedélyező hatóságnak, amely 15 munkanapon belül megküldi észrevételeit a Bizottságnak.

Ha a Bizottság az illetékes engedélyező hatóság észrevételeinek vizsgálatát követően fenntartja azon véleményét, hogy a működési engedély nem felel meg az előírásoknak, vagy ha az illetékes engedélyező hatóságtól nem érkezik észrevétel, a Bizottság a 25. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően döntést hoz az illetékes engedélyező hatóság arra való felkéréséről, hogy tegye meg a megfelelő korrekciós intézkedéseket, vagy függessze fel vagy vonja vissza a működési engedélyt.

A döntésben meg kell állapítani a korrekciós intézkedések vagy eljárás illetékes engedélyező hatóság általi végrehajtásának határidejét. Amennyiben a korrekciós intézkedések vagy eljárás végrehajtására ezen határidőn belül nem kerül sor, a közösségi légi fuvarozó nem jogosult az (1) bekezdés szerinti jogai gyakorlására.

A közösségi légi fuvarozó újra megkezdheti az (1) bekezdés szerinti jogai gyakorlását, amint az illetékes engedélyező hatóság értesíti a Bizottságot arról, hogy a korrekciós intézkedéseket végrehajtották, és az illetékes engedélyező hatóság megbizonyosodott a végrehajtás tényéről.

(4) A Közösségen belüli légi járatok működtetése során a közösségi légi fuvarozó számára megengedett a légi járatok összevonása és közös működtetési megállapodások kötése a vállalkozásokra vonatkozó közösségi versenyjog sérelme nélkül.

A tagállamok között fennálló kétoldalú megállapodásokból fakadó, a Közösségen belüli légi járatoknak a közösségi légi fuvarozók általi működtetését érintő korlátozások megszűnnek.

(5) A tagállamok között érvényben lévő kétoldalú megállapodások rendelkezései ellenére és a vállalkozásokra vonatkozó közösségi versenyszabályokra figyelemmel az érintett tagállam(ok) engedélyezi(k) a közösségi légi fuvarozók számára légi járatok összevonását és bármely légi fuvarozóval közös műkö-

dtetési megállapodások kötését a területükön található repülőtérről induló, oda érkező vagy azon áthaladó, egy harmadik ország bármely pontját kiszolgáló járatokra vonatkozóan.

A tagállamok – adott harmadik országgal kötött kétoldalú légi-közlekedési megállapodás keretében – korlátozásokat szabhatnak meg a közösségi légi fuvarozók és harmadik országok légi fuvarozói közötti, közös működtetési megállapodások tekintetében, különösen ha az érintett harmadik ország nem engedélyez hasonló kereskedelmi lehetőségeket a szolgáltatásaikat az adott tagállamból működő közösségi légi fuvarozók számára. Ennek keretében a tagállamok biztosítják, hogy az említett megállapodások keretében megszabott korlátozások nem korlátozzák a versenyt és nem okoznak megkülönböztetést a közösségi légi fuvarozók között, valamit a szükségesnél nem korlátozóbb jellegűek.

16. cikk

A közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó általános szabályok

(1) Egy tagállam a más érintett tagállamokkal folytatott konzultációkat, illetve a Bizottság, az érintett repülőterek és az adott útvonalon működő légi fuvarozók tájékoztatását követően közszolgáltatási kötelezettséget írhat elő a Közösségben található repülőtér és egy, a területén belüli peremterületet vagy fejlődő régiót kiszolgáló repülőtér között vagy a területén lévő repülőtérhez kapcsolódó ritkán használt útvonalon működő menetrend szerinti légi járatokra, ha ezek az útvonalak a repülőtér által kiszolgált régióban a gazdasági és társadalmi fejlődés szempontjából létfontosságúnak tekinthetők. Ezt a szolgáltatási kötelezettséget a tagállam csak olyan mértékben írhatja elő, amely biztosítja, hogy az adott útvonalon nyújtott menetrend szerinti légi járat megfelel a folyamatosság, rendszeresség, árképzés vagy minimális kapacitás rögzített előírásainak, amelyeknek a légi fuvarozók nem tennének eleget, ha kizárólag csak üzleti érdekeiket vennék fontolóra.

A közszolgáltatási kötelezettség alá eső adott útvonal vonatkozásában ezeket a rögzített előírásokat átlátható és megkülönböztetés-mentes módon kell megállapítani.

(2) Azokban az esetekben, amikor egyéb közlekedési módok nem tudják biztosítani a folyamatos, legalább napi két alkalommal igénybe vehető szolgáltatást, az érintett tagállam a közszolgáltatási kötelezettségek keretében előírhatja, hogy az útvonalat működtetni szándékozó közösségi légi fuvarozó köteles garantálni az útvonal működtetését egy külön meghatározandó bizonyos időtartamra, a közszolgáltatási kötelezettség egyéb előírásainak megfelelően.

(3) A tervezett közszolgáltatási kötelezettség szükségességét és kielégítő jellegét a tagállam(ok) az alábbiakat figyelembe véve értékeli:

a) a tervezett kötelezettség arányban áll-e az érintett régió gazdasági fejlődésének szükségleteivel;

b) egyéb közlekedési módok igénybevételének a lehetősége, és hogy a megállapított közlekedési igényeket ezek képesek-e kielégíteni, különösen, ha az érintett útvonalat a vasút három óránál rövidebb menetidővel, valamint megfelelő gyakoriságot, csatlakozási lehetőségeket és átszállási időket biztosítva kiszolgálja;

c) a felhasználóknak ajánlható viteldíjak és feltételek;

d) az útvonalon járatokat működtető vagy működtetni szándékozó valamennyi légi fuvarozó együttes hatása az adott útvonalra.

(4) Ha egy tagállam közszolgáltatási kötelezettséget kíván előírni, a tervezett közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó előírás szövegét közli a Bizottsággal, a többi érintett tagállammal, az érintett repülőterekkel és a kérdéses útvonalon járatokat működtető légi fuvarozókkal.

A Bizottság az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzétesz egy tájékoztatót, amelyben:

a) megadja az útvonal két végpontjaként szolgáló repülőterek nevét és a lehetséges köztes leszállóhelye(ke)t,

b) ismerteti a közszolgáltatási kötelezettség hatálybalépésének időpontját, és

c) feltünteti azt a pontos címet, ahol a közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatos előírás szövegét, az azzal összefüggő lényeges információkat és/vagy dokumentumokat az érintett tagállam haladéktalanul és díjmentesen rendelkezésre bocsátja.

(5) A (4) bekezdésben foglalt rendelkezések ellenére, azon útvonalak tekintetében, amelyekben a légiközlekedési szolgáltatást évente várhatóan igénybe vevő utasok száma nem éri el a 10 000-et, a közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó tájékoztatót vagy az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* vagy az érintett tagállam nemzeti közlönyében kell közzétenni.

(6) A közszolgáltatási kötelezettség hatálybalépésének időpontja nem előzheti meg a (4) bekezdés második albekezdésében említett tájékoztató közzétételének időpontját.

(7) Amennyiben az (1) és a (2) bekezdés értelmében közszolgáltatási kötelezettséget írnak elő, a közösségi légi fuvarozók csak akkor ajánlhatnak fel „csak ülőhely-értékesítést”, ha a kérdéses légi járat a közszolgáltatási kötelezettség valamennyi követelményének eleget tesz. Következésképpen ezt a légi járatot menetrend szerinti légi járatnak kell tekinteni.

(8) Amennyiben az (1) és (2) bekezdéssel összhangban közszolgáltatási kötelezettséget állapítottak meg, bármely más közösségi légi fuvarozó bármikor megkezdheti a közszolgáltatási kötelezettség követelményeinek teljes mértékben megfelelő menetrend szerinti járatok működtetését, beleértve az esetleg a (2) bekezdéssel összhangban előírt működtetési időtartamot is.

(9) A (8) bekezdés ellenére, ha a közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó útvonalon a menetrend szerinti, fenntartható légi járatok működtetését még egyetlen közösségi légi fuvarozó sem kezdte meg, vagy egy sem tudja bizonyítani, hogy a szolgáltatás megkezdése előtt áll, a tagállam jogosult egyetlen közösségi

légi fuvarozóra korlátozni az ezen útvonalhoz történő menetrend szerinti hozzáférést, maximum négy éves időtartamra, amelynek elteltével a helyzetet ismételt felülvizsgálják.

Ez az időszak öt évre hosszabbítható, ha a közszolgáltatási kötelezettséget olyan útvonalra írják elő, amely a Szerződés 299. cikkének (2) bekezdésében említett legkülső régió repülőterét szolgálja ki.

(10) A (9) bekezdésben említett járatok működtetésének jogát a 17. cikknek megfelelő nyilvános pályázat alapján ítélik oda, akár egy útvonalra, akár – amennyiben az működési hatékonyság ezt indokolja – egy útvonalcsoportra, az olyan közösségi légi fuvarozók számára, amelyek jogosultak ilyen légi járatok működtetésére. Az adminisztratív hatékonyság érdekében a tagállamok több különböző útvonalra vonatkozó, egyetlen pályázati felhívást is kiadhatnak.

(11) A közszolgáltatási kötelezettség lejártnak tekinthető, ha egy ilyen kötelezettség alá eső útvonalon egy 12 hónapos időszak alatt nem indítottak menetrend szerinti légi járatot.

(12) Abban az esetben, ha a 17. cikkel összhangban kiválasztott közösségi légi fuvarozó hirtelen megszakítja egy szolgáltatás nyújtását, az érintett tagállam sürgős esetben közös megegyezés alapján legfeljebb hét hónapos időszakra – amely nem újítható meg – a közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonalon közlekedő járatok működtetésére kiválaszthat egy másik közösségi légi fuvarozót, a következő feltételek mellett:

a) a tagállam által nyújtott ellentételezés megfelel a 17. cikk (8) bekezdésének;

b) a kijelölendő fuvarozót közösségi légi fuvarozók közül választják ki az átláthatóság és a megkülönböztetés-mentesség elveinek tiszteletben tartásával;

c) új pályázati felhívást tesznek közzé.

A Bizottságot és az érintett tagállamokat haladéktalanul tájékoztatják a sürgősségi eljárásról és annak okairól. A Bizottság egy tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére a 25. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban felfüggesztheti a sürgősségi eljárást, amennyiben annak vizsgálatát követően úgy ítéli meg, hogy az nem tesz eleget e bekezdés követelményeinek, vagy egyéb okból ellentétes a közösségi joggal.

17. cikk

A közszolgáltatási kötelezettség teljesítésére kiírandó nyilvános pályázati eljárás

(1) A 16. cikk (10) bekezdésében előírt nyilvános pályázatot az e cikk (2)–(11) bekezdéseiben ismertetett eljárás szerint kell bonyolítani.

(2) A kiíró tagállam a pályázati felhívás teljes szövegét közli a Bizottsággal, kivéve, ha a 16. cikk (5) bekezdésével összhangban a közszolgáltatási kötelezettséget egy tájékoztatónak a nemzeti közlönyében történő közzététele útján tette közzismertté. Ebben az esetben a pályázati felhívást is a nemzeti közlönyben kell közzétenni.

(3) A pályázati felhívás és az ezt követő szerződés, többek között, az alábbi pontokat tartalmazza:

- a) a közszolgáltatási kötelezettségben előírt normák;
- b) a szerződés módosítására és megszüntetésre vonatkozó szabályok, különös tekintettel az előre nem látható változásokra;
- c) a szerződés érvényességének időtartama;
- d) a szerződés teljesítése elmaradásának jogkövetkezményei;
- e) azok az objektív és átlátható mutatók, amelyek alapján a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséért esetlegesen fizetendő ellentételezést kiszámítják.

(4) A Bizottság az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* megjelenő tájékoztató útján közzéteszi a pályázati felhívást. A tájékoztató megjelenésének időpontja és az ajánlatok benyújtására megadott határidő között legalább két hónapnak el kell telnie. Amennyiben a pályázati felhívás olyan útvonalra vonatkozik, amelyhez a hozzáférést a 16. cikk (9) bekezdésével összhangban egy fuvarozóra korlátozták, a pályázati felhívást az új koncesszió lejártá előtt legalább hat hónappal közzé kell tenni annak érdekében, hogy meg lehessen ítélni a hozzáférés korlátozásának további szükségességét.

(5) A tájékoztatónak az alábbi információkat kell tartalmaznia:

- a) az érintett tagállam vagy tagállamok;
- b) az érintett légi útvonal;
- c) a szerződés érvényességi ideje;
- d) az a pontos cím, ahol a közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatos előírás szövegét, az azzal összefüggő lényeges információkat és/vagy dokumentumokat az érintett tagállam rendelkezésre bocsátja;
- e) a pályázati ajánlatok beadásának határideje.

(6) Az érintett tagállam(ok) a nyilvános pályázat iránt érdeklődő felek számára haladéktalanul és díjmentesen rendelkezésre bocsát(anak) bármilyen vonatkozó információt vagy dokumentumot.

(7) A benyújtott ajánlatokat a lehető legrövidebb időn belül elbírálják, figyelembe véve a szolgáltatás kielégítő voltát, beleértve a felhasználók számára közölhető árakat és feltételeket, és adott esetben az érintett tagállam(ok)tól kért ellentételezés összegét.

(8) A (7) bekezdés értelmében kiválasztott légi fuvarozónak a tagállam ellentételezést nyújthat azért, hogy az megfeleljen a 16. cikk értelmében rá háruló közszolgáltatási kötelezettség előírásainak. Ez az ellentételezés nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésekor felmerült nettó költségek fedezéséhez szükséges összeget, figyelembe véve a légi fuvarozónak a szolgáltatás nyújtása kapcsán keletkező bevételeit és ésszerű nyereségét.

(9) A tagállamnak írásban és haladéktalanul értesítenie kell a Bizottságot a nyilvános pályázati eljárás eredményeiről és a nyertes pályázó kiválasztásáról, a következők megadásával:

- a) a pályázók száma, neve, a vállalkozás adatai;
- b) az ajánlatokban szereplő műveletek;
- c) az ajánlatokban kért ellentételezés;
- d) a kiválasztott pályázó neve.

(10) Egy tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére a Bizottság felkérheti a tagállamokat, hogy egy adott légi fuvarozónak a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésére való kiválasztásával kapcsolatos iratokat egy hónapon belül nyújtsák be. Amennyiben a kért dokumentumok e határidőn belül nem jutnak el a Bizottsághoz, a Bizottság határozhat úgy, hogy felfüggeszti a pályázati eljárást a 25. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban.

18. cikk

A közszolgáltatási kötelezettségek vizsgálata

(1) A tagállamok minden szükséges intézkedést megtesznek annak biztosítására, hogy a 16. és 17. cikk értelmében hozott bármely döntés hatékonyan felülvizsgálható legyen, és különösen a lehető legrövidebb időn belül olyan döntések esetében, amelyek megsértették a közösségi jogot vagy az azt végrehajtó nemzeti szabályokat.

Különösen egy tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére a Bizottság felkérheti a tagállamokat, hogy két hónapon belül nyújtsák be a következőket:

- a) a közszolgáltatási kötelezettség előírásának szükségességét és a 16. cikkben szereplő feltételeknek való megfelelést indokoló dokumentumot;
- b) a régió gazdaságáról készült elemzést;
- c) a tervezett kötelezettségek és a gazdasági fejlesztési célok arányosságát bemutató elemzést;
- d) a már működő légi járatokkal (amennyiben van ilyen) és az egyéb rendelkezésre álló, a légiszolgáltatási kötelezettséget esetleg helyettesíteni képes közlekedési módokkal kapcsolatos elemzést.

(2) Ha egy tagállam úgy ítéli meg, hogy a 16. és 17. cikkben foglalt feltételek megengedhetetlen mértékben korlátozzák egy útvonal fejlődését, a Bizottság a tagállam kérésére vagy a saját kezdeményezésére vizsgálatot folytat le, és a kérés kézhezvételétől számított hat hónapon belül, a 25. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban valamennyi vonatkozó tényező figyelembevételével határozatot hoz arról, hogy a kérdéses útvonalra továbbra is alkalmazni kell-e a 16. és a 17. cikket.

19. cikk

A forgalom megosztása a repülőterek között és a forgalmi jogok gyakorlása

(1) A forgalmi jogok gyakorlása a biztonságra, a védelemre, a környezetvédelemre és a résidő kiosztására vonatkozó közösségi, nemzeti, regionális vagy helyi működtetési szabályoktól függ.

(2) Egy tagállam az érintett felekkel – többek között az érintett légi fuvarozókkal és repülőterekkel – folytatott konzultációt követően a Közösségen belüli úti célokra való tekintet nélkül és a légi fuvarozók állampolgársága vagy személye miatti hátrányos megkülönböztetéstől mentesen szabályozza a légi forgalom megosztását a következő feltételeknek megfelelő repülőterek között:

- a) a repülőterek ugyanazt a várost vagy konurbációt szolgálják ki;
- b) a repülőtereket megfelelő közlekedési infrastruktúra szolgálja ki, amely – amennyire lehetséges – olyan közvetlen összeköttetést biztosít, amely kilencven percen belül lehetővé teszi a repülőterre érkezést, szükség esetén határon átnyúló közlekedéssel;
- c) a repülőteret gyakori, megbízható és hatékony tömegközlekedési szolgáltatás kapcsolja össze más repülőterekkel és a kiszolgált várossal vagy konurbációval; és
- d) a repülőterek biztosítják a légi fuvarozók számára a szükséges szolgáltatásokat, és nem akadályozzák indokolatlanul kereskedelmi lehetőségeiket.

Az érintett repülőterek közötti forgalom megosztását az arányosság és az átláthatóság elveit tiszteletben tartva, objektív szempontok alapján kell szabályozni.

(3) Az érintett tagállamnak tájékoztatnia kell a Bizottságot arról, ha forgalommegosztási szabályokat szándékozik hozni, vagy ha egy érvényben lévő forgalommegosztási szabályt szándékozik megváltoztatni.

A Bizottság ekkor megvizsgálja az e cikk (1) és (2) bekezdéseinek alkalmazását, és a tagállamtól származó információ kézhezvételétől számított hat hónapon belül a 25. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően határoz arról, hogy a tagállam alkalmazhatja-e a tervezett intézkedéseket.

A Bizottság az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzéteszi határozatát, és az intézkedéseket a bizottsági jóváhagyás közzététele előtt nem alkalmazza.

(4) Az e rendelet hatálybalépésekor fennálló forgalommegosztási szabályokat illetően a Bizottság valamely tagállam kérésére megvizsgálja, vagy saját kezdeményezése alapján megvizsgálhatja az (1) és (2) bekezdés alkalmazását, és a 25. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban határoz arról, hogy a tagállam folytathatja-e az intézkedés alkalmazását.

(5) A Bizottság az e cikk értelmében meghozott határozatait közzéteszi az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

20. cikk

Környezetvédelmi intézkedések

(1) Súlyos környezetvédelmi problémák fennállása esetén a felelős tagállam korlátozhatja vagy elutasíthatja a forgalmi jogok gyakorlását, különösen abban az esetben, ha az egyéb közlekedési módok megfelelő szintű szolgáltatást biztosítanak. Az intézkedés mentes a megkülönböztetéstől, nem torzítja a légi fuvarozók közötti versenyt, nem tartalmaz a nehézségek enyhítéséhez szükségesnél nagyobb mértékű korlátozást, hatályba

pedig korlátozott – három évet meg nem haladó – időtartamra szól, amelyet követően az intézkedést felül kell vizsgálni.

(2) Amennyiben valamely tagállam az (1) bekezdés szerinti intézkedést tart szükségesnek, legalább három hónappal az intézkedés hatálybalépését megelőzően – az intézkedés megfelelő indokolásával együtt – tájékoztatja arról a többi tagállamot és a Bizottságot. Az intézkedést nem lehet végrehajtani, amennyiben a tájékoztatás kézhezvételét követő egy hónapon belül valamely érintett tagállam az intézkedés ellen kifogást emel vagy a Bizottság – a (3) bekezdésnek megfelelően – azt további vizsgálat tárgyává teszi.

(3) A Bizottság valamely más tagállam kérésére vagy saját kezdeményezése alapján – a 25. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően – felfüggesztheti az intézkedéseket, amennyiben azok nem teljesítik az (1) bekezdés követelményeit, vagy a közösségi joggal egyéb módon ellentétesek.

21. cikk

Sürgősségi intézkedések

(1) Egy tagállamnak jogában áll rövid időtartamú, váratlan, előre nem látható és elkerülhetetlen problémák kezelése céljából megtagadni, korlátozni vagy feltételekhez kötni a forgalmi jogok gyakorlását. Az ilyen intézkedés tiszteletben tartja az arányosság és az átláthatóság elvét, és objektív, megkülönböztetéstől mentes feltételeken alapul.

Erről az intézkedésről haladéktalanul tájékoztatni kell a Bizottságot és a többi tagállamot, kellően indokolva azt. Amennyiben az ilyen intézkedést szükségessé tevő problémák 14 napon túl is fennállnak, a tagállam tájékoztatja erről a Bizottságot és a többi tagállamot, és a Bizottság beleegyezésével az intézkedés hatályát további legfeljebb 14 napos időtartamokkal meghosszabbíthatja.

(2) A részt vevő tagállam(ok) kérésére vagy a saját kezdeményezésre, a Bizottság felfüggesztheti az intézkedést, amennyiben az nem felel meg az (1) bekezdés előírásainak, vagy egyéb módon ellentétes a közösségi joggal.

IV. FEJEZET

ÁRKÉPZÉSI ELŐÍRÁSOK

22. cikk

Szabad árképzés

(1) A 16. cikk (1) bekezdésének sérelme nélkül, a közösségi légi fuvarozók és – viszonyossági alapon – harmadik országok légi fuvarozói szabadon állapítják meg a légi vitel – és légi tarifadíjakat a Közösségen belüli járatokon.

(2) A tagállamok között fennálló kétoldalú megállapodások rendelkezései ellenére a tagállamok nem tehetnek különbséget a légi fuvarozók között állampolgárságuk vagy személyük alapján, amikor a közösségi légi fuvarozók számára jóváhagyják a területük és harmadik országok között közlekedő járatok vitel- és tarifadíjait. A vitel- és tarifadíjak megállapítására vonatkozó, a tagállamok közötti kétoldalú megállapodásokból fakadóan esetleg fennmaradt korlátozások, beleértve a harmadik országba irányuló útvonalakat is, ezennel hatályukat veszítik.

23. cikk

Tájékoztatás és megkülönböztetés-mentesség

(1) A Szerződés hatálya alá tartozó tagállam területén található repülőtérrel kiinduló légi járatok a nagyközönség számára rendelkezésre álló, felkínált vagy bármilyen formában – többek között az interneten – közzétett légi viteldíjaival és légi tarifáival együtt az azokra vonatkozó feltételeket is fel kell tüntetni. A megfizetendő végső árat mindenkor fel kell tüntetni, és annak magában kell foglalnia az alkalmazandó légi vitel- vagy légi tarifadíjat, valamint a közzététel idején elkerülhetetlen és előre látható valamennyi vonatkozó adót, díjat, felárat és illetéket. A végső ár megjelölése mellett feltüntetik legalább az alábbiakat:

- a) légi vitel- vagy légi tarifadíj;
- b) adók;
- c) repülőtéri díjak; valamint
- d) egyéb díjak, felárak és illetékek, mint például a védelmi díj vagy üzemanyag-felár;

amennyiben a b), c) és d) pontban felsorolt díjakat a légi vitel- vagy légi tarifadíjon felül kell megfizetni. A választható felárakat egyértelmű, átlátható és világos formában tüntetik fel minden jegyfoglalási folyamat kezdetén, és azok elfogadásáról az ügyfél dönt.

(2) A 16. cikk (1) bekezdésének sérelme nélkül, a Szerződés hatálya alá tartozó tagállam területén található repülőtérrel kiinduló légi járatoknak a nagyközönség számára rendelkezésre álló légi viteldíjaihoz és légi tarifáihoz való hozzáférést a vásárló állampolgársága vagy lakóhelye szerinti megkülönböztetés nélkül, illetve a légi fuvarozó ügynökségének vagy az egyéb jegyértékesítőnek a Közösségen belüli székhelyétől függetlenül biztosítják.

24. cikk

Jogkövetkezmények

A tagállamok gondoskodnak az e fejezetben foglalt szabályoknak való megfelelésről, és jogkövetkezményeket állapítanak meg azok megsértése esetére. Ezeknek a jogkövetkezményeknek hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt, ...

az Európai Parlament részéről
az elnök

...

V. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

25. cikk

Bizottság

- (1) A Bizottság munkáját egy bizottság segíti.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 3. és 7. cikkét kell alkalmazni, tekintettel annak 8. cikke rendelkezéseire.

26. cikk

Együttműködés és az információszerzés joga

- (1) A tagállamok és a Bizottság e rendelet alkalmazása és az alkalmazás figyelemmel kísérése során együttműködnek.
- (2) A Bizottság az e rendelet értelmében fennálló kötelezettségei megvalósítása céljából minden szükséges információt megkérhet a tagállamoktól, amelyek megkönnyítik azt is, hogy az illetékes engedélyező hatóságuk által engedélyezett légi fuvarozók rendelkezésre bocsássák a kért információkat.
- (3) A tagállamok nemzeti jogszabályaiknak megfelelően megtesznek minden szükséges lépést annak érdekében, hogy az e rendelet alapján birtokukba jutott információkat megfelelő bizalmassággal kezeljék.

27. cikk

Hatályon kívül helyezés

A 2407/92/EGK, a 2408/92/EGK és a 2409/92/EGK rendelet hatályát veszti.

A hatályukat vesztő rendeletekre történő hivatkozásokat e rendeletre történő hivatkozásként kell érteni, és a II. mellékletben szereplő megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

28. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

I. MELLÉKLET

AZ 5. ÉS A 8. CIKK ÉRTELMÉBEN BENYÚJTANDÓ INFORMÁCIÓK

1. Az első alkalommal engedélyért folyamodó fuvarozó pénzügyi alkalmasságának megállapításához szükséges információk
 - 1.1. A legfrissebb számviteli beszámoló és – amennyiben rendelkezésre áll – az előző pénzügyi év ellenőrzött beszámolója.
 - 1.2. A következő három év eredmény-kimutatását is tartalmazó prognosztizált mérleg.
 - 1.3. A prognosztizált kiadási és bevételi adatok alapja olyan tételek vonatkozásában, mint például üzemanyag, viteldíjak és tarifadíjak, fizetések, karbantartás, amortizáció, devizaárfolyam-ingadozások, repülőtéri díjak, légi navigációs díjak, földi járatkiszolgálási költségek, biztosítás stb. Forgalom/árbevétel előrejelzések.
 - 1.4. A kérelem benyújtása és a működés megkezdése közötti időszak során felmerülő kezdőköltségek részletes ismertetése, illetve annak ismertetése, hogy e költségeket hogyan szándékoznak finanszírozni.
 - 1.5. A jelenlegi és a tervezett finanszírozási források részletes ismertetése.
 - 1.6. A részvényesek adatai, az állampolgárságukkal, a birtokukban lévő részvények típusával, valamint a társasági alapszabállyal egyetemben. Ha a fuvarozó egy vállalkozáscsoport tagja, a köztük lévő kapcsolat ismertetése.
 - 1.7. Prognosztizált pénzforgalmi kimutatások és likviditási tervek a működés első három évére.
 - 1.8. Légijármű-vásárlás/lízingelés finanszírozásának ismertetése, és lízing esetén a szerződési feltételek.
 2. A már engedéllyel rendelkező fuvarozók folyamatos pénzügyi alkalmasságának megállapításához benyújtandó információk abban az esetben, ha a vállalkozás szerkezetében vagy tevékenységében olyan változtatást terveznek, amely jelentős hatással lesz annak pénzügyi helyzetére
 - 2.1. Ha szükséges, a legfrissebb belső számviteli beszámoló és az előző pénzügyi év ellenőrzött beszámolója.
 - 2.2. Valamennyi tervezett változtatás részletes ismertetése, pl. a szolgáltatás típusának megváltoztatása, tervezett felvásárlás vagy egyesülés, módosítások a részvénytőkében, változások a részvénytulajdonosi összetételben stb.
 - 2.3. A folyó pénzügyi év prognosztizált mérlege eredmény-kimutatással, a vállalkozás szerkezetében vagy tevékenységében tervezett összes olyan változtatással, amelynek lényeges hatása van a vállalkozás pénzügyi helyzetére.
 - 2.4. Múltbeli és prognosztizált bevételi és kiadási adatok olyan tételek vonatkozásában, mint például üzemanyag, viteldíjak és tarifadíjak, fizetések, karbantartás, amortizáció, devizaárfolyam-ingadozások, repülőtéri díjak, légi navigációs díjak, földi járatkiszolgálási költségek, biztosítás stb. Forgalom/árbevétel-előrejelzések.
 - 2.5. A következő évre vonatkozó pénzforgalmi és likviditási tervek, ismertetve minden olyan javasolt változtatást a szerkezet és a tevékenység terén, amelynek lényeges hatása van a vállalkozás pénzügyi helyzetére.
 - 2.6. Légijármű-vásárlás/lízingelés finanszírozásának ismertetése, és lízing esetén a szerződési feltételek.
 3. A már engedéllyel rendelkező fuvarozók folyamatos pénzügyi megfelelőségének megállapításához benyújtandó információk
 - 3.1. Az érintett pénzügyi év utolsó napjától számított legfeljebb hat hónapon belüli ellenőrzött beszámoló, amennyiben a nemzeti jog másként nem rendelkezik, és amennyiben szükséges a legfrissebb belső számviteli beszámoló dokumentumok.
 - 3.2. A következő év prognosztizált mérlege eredmény-kimutatással.
 - 3.3. Múltbeli és prognosztizált bevételi és kiadási adatok olyan tételek vonatkozásában, mint például üzemanyag, viteldíjak és tarifadíjak, fizetések, karbantartás, amortizáció, devizaárfolyam-ingadozások, repülőtéri díjak, légi navigációs díjak, földi járatkiszolgálási költségek, biztosítás stb. Forgalom/árbevétel-előrejelzések.
 - 3.4. A következő évre szóló pénzforgalmi és likviditási tervek.
-

II. MELLÉKLET

MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT

(A 27. cikkben említettek szerint)

A 2407/92/EGK rendelet	Ez a rendelet
1. cikk (1) bekezdés	1. cikk
1. cikk (2) bekezdés	3. cikk (3) bekezdés
2. cikk	2. cikk
3. cikk (1) bekezdés	3. cikk (2) bekezdés
3. cikk (2) bekezdés	3. cikk (1) bekezdésének második albekezdése
3. cikk (3) bekezdés	3. cikk (1) bekezdésének első albekezdése
4. cikk (1) bekezdés	4. cikk
4. cikk (2) bekezdés	4. cikk f) pont
4. cikk (3) bekezdés	–
4. cikk (4) bekezdés	4. cikk f) pont
4. cikk (5) bekezdés	8. cikk (1) bekezdésének második albekezdése
5. cikk (1) bekezdés	5. cikk (1) bekezdés
5. cikk (2) bekezdés	5. cikk (2) bekezdés
5. cikk (3) bekezdés	8. cikk (5) bekezdés
5. cikk (4) bekezdés	8. cikk (6) bekezdés
5. cikk (5) bekezdés	9. cikk (1) bekezdés
5. cikk (6) bekezdés	8. cikk (4) bekezdés
5. cikk (7) bekezdés	5. cikk (3) bekezdés és 8. cikk (8) bekezdés
6. cikk	7. cikk
7. cikk	11. cikk
8. cikk (1) bekezdés	4. cikk c) pont
8. cikk (2) bekezdés	12. cikk (1) bekezdés
8. cikk (3) bekezdés	13. cikk (2) és (3) bekezdések
8. cikk (4) bekezdés	12. cikk (2) bekezdés
9. cikk	6. cikk
10. cikk (1) bekezdés	13. cikk (2) és (3) bekezdések
10. cikk (2) bekezdés	13. cikk (2) és (3) bekezdések
11. cikk (1) bekezdés	8. cikk (1) bekezdés
11. cikk (2) bekezdés	8. cikk (3) bekezdés
11. cikk (3) bekezdés	8. cikk (7) bekezdés
12. cikk	9. cikk (2)–(6) bekezdések
13. cikk (1) bekezdés	10. cikk (2) bekezdés
13. cikk (2) bekezdés	10. cikk (1) bekezdés
13. cikk (3) bekezdés	–
13. cikk (4) bekezdés	10. cikk (3) bekezdés
14. cikk	–
15. cikk	–
16. cikk	–
17. cikk	–
18. cikk (1) bekezdés	26. cikk (1) bekezdés
18. cikk (2) bekezdés	26. cikk (3) bekezdés
19. cikk	–
MELLÉKLET	I. MELLÉKLET

A 2408/92/EGK rendelet	Ez a rendelet
1. cikk (1) bekezdés	1. cikk
1. cikk (2) bekezdés	1. cikk (2) bekezdés
1. cikk (3) bekezdés	–
1. cikk (4) bekezdés	–
2. cikk	2. cikk
3. cikk (1) bekezdés	15. cikk (1) és (2) bekezdések
3. cikk (2) bekezdés	–
3. cikk (3) bekezdés	–
3. cikk (4) bekezdés	–
4. cikk (1) bekezdés a) pont	16. cikk (1) bekezdés
4. cikk (1) bekezdés b) pont	16. cikk (3) bekezdés
4. cikk (1) bekezdés c) pont	16. cikk (2) bekezdés
4. cikk (1) bekezdés d) pont	16. cikk (9) bekezdés
–	17. cikk (1) bekezdés
–	17. cikk (2) bekezdés
–	17. cikk (4) bekezdés
–	17. cikk (5) bekezdés
–	17. cikk (6) bekezdés
4. cikk (1) bekezdés e) pont	17. cikk (3) bekezdés
4. cikk (1) bekezdés f) pont	17. cikk (7) bekezdés
4. cikk (1) bekezdés g) pont	–
4. cikk (1) bekezdés h) pont	17. cikk (8) bekezdés
–	17. cikk (9) bekezdés
–	17. cikk (10) bekezdés
4. cikk (1) bekezdés i) pont	18. cikk (1) bekezdés
4. cikk (1) bekezdés j) pont	16. cikk (7) bekezdés
4. cikk (1) bekezdés k) pont	–
4. cikk (2) bekezdés	–
4. cikk (3) bekezdés	18. cikk (2) bekezdés
4. cikk (4) bekezdés	–
5. cikk	–
6. cikk (1) és (2) bekezdések	–
7. cikk	15. cikk (4) és (5) bekezdések
8. cikk (1) bekezdés	19. cikk (2) bekezdés
8. cikk (2) bekezdés	19. cikk (1) bekezdés
8. cikk (3) bekezdés	19. cikk (3) bekezdés
8. cikk (4) bekezdés	–
8. cikk (5) bekezdés	–
9. cikk (1) bekezdés	20. cikk (1) bekezdés
9. cikk (2) bekezdés	20. cikk (1) bekezdés
9. cikk (3) bekezdés	20. cikk (2) bekezdés
9. cikk (4) bekezdés	20. cikk (3) bekezdés
9. cikk (5) bekezdés	22. cikk (1) bekezdés
9. cikk (6) bekezdés	22. cikk (2) bekezdés
9. cikk (7) bekezdés	–
9. cikk (8) bekezdés	–

A 2408/92/EGK rendelet	Ez a rendelet
10. cikk	–
11. cikk	25. cikk
12. cikk (1) bekezdés	26. cikk (2) bekezdés
12. cikk (2) bekezdés	–
13. cikk	–
14. cikk (1) bekezdés	26. cikk (1) bekezdés
14. cikk (2) bekezdés	26. cikk (3) bekezdés
15. cikk	–
16. cikk	–
I. Melléklet	–
II. MELLÉKLET	–
III. MELLÉKLET	–
–	II. MELLÉKLET

A 2409/92/EGK rendelet	Ez a rendelet
1. cikk (1) bekezdés	1. cikk
1. cikk (2) bekezdés	21. cikk (1) bekezdés
1. cikk (3) bekezdés	–
2. cikk	2. cikk
3. cikk	–
4. cikk	23. cikk
5. cikk (1) bekezdés	22. cikk
5. cikk (2) bekezdés	–
5. cikk (3) bekezdés	–
5. cikk (4) bekezdés	–
6. cikk	–
7. cikk	–
8. cikk	–
9. cikk	–
10. cikk (1) bekezdés	26. cikk (1) bekezdés
10. cikk (2) bekezdés	26. cikk (3) bekezdés
11. cikk	–
12. cikk	–
–	27. cikk
–	28. cikk

A TANÁCS INDOKOLÁSA

I. BEVEZETÉS

A Bizottság javaslatát 2006. júliusában fogadták el. A javaslat célja a fuvarozók engedélyezéséről, a légi szolgáltatások Közösségen belüli működtetésének szabadságáról, és az ilyen légi szolgáltatások árképzéséről szóló, jelenleg hatályban lévő rendeletek tartalmának összevonása és ésszerűsítése. Ezzel párhuzamosan a javaslat szigorúbb követelményeket vezet be a légi fuvarozók pénzügyi erejére és a légi járművek teljes bérletére (wet-leasing) vonatkozóan (légi szolgáltatás működtetése egy másik légitársaság légi járművel és személyzetével). Pontosítja továbbá a légi útvonalakkal kapcsolatos közszolgálati kötelezettségekről szóló szabályokat, felszámolja a belső légiközlekedési piac és a harmadik országokba irányuló szolgáltatások közötti következetlenségeket, és egyszerűsíti az ugyanazt a várost vagy agglomerációt kiszolgáló repülőterek közötti forgalommegosztási szabályokat. A javaslat végezetül megerősíti az árak átláthatóságát az utasok és a teherszállítást igénybe vevők számára kínált vitel- és tarifadíjak tekintetében.

II. A KÖZÖS ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

A Tanács a bizottsági javaslat főbb elemeinek többségével egyetértett. Néhány fontos pontban azonban a Tanács úgy határozott, hogy módosítja a szöveget. E módosítások általános célja az volt, hogy teljesen egyértelművé tegyék a tagállamok engedélyező hatóságainak feladatait, valamint a harmadik országokkal fennálló kapcsolatokra vonatkozó megfelelő közösségi és tagállami kompetenciákat, továbbá hogy biztosítsák a légi fuvarozók felügyelete és a túlzott terhet jelentő követelmények felállításának elkerülése közötti helyes egyensúly fennmaradását. Ennek kapcsán kellően figyelembe vették a Bizottság által végzett hatásvizsgálatot.

A Tanács megbeszélései során a bizottsági javaslat alábbi fő módosításairól született megállapodás.

A Tanács néhány fontos változtatást végzett a 2. cikk és a 3. cikk fogalom meghatározásain, annak egyértelművé tétele érdekében, hogy az üzemeltető biztonsgági felügyeletéért felelős tagállam hatóságának feladata a működési engedély kiállítása is. Szem előtt tartva, hogy a javaslat a jogszabályok egyszerűsítését célzó közösségi törekvés részét képezi, a Tanács lehetségesnek ítélte a légitársaságok pénzügyi helyzete szoros figyelemmel kísérésének szükségessége, valamint az annak szükségessége közötti egyensúly javítását, hogy az üzemeltetőket ne terheljék túl a fogyasztóvédelmet nem javító adminisztratív előírásokkal. Ezzel összefüggésben néhány változtatás történt annak érdekében, hogy az üzemeltetők számára lehetőség nyíljon a légi jármű teljes bérletére. Annak elismerése mellett, hogy az üzemeltetőknak néhány esetben törvényes működési indokuk van a teljes bérletre, a közös álláspont szövege szigorú feltételeket állapít meg a nem közösségi légi járművek (olyan járművek, amelyek biztonsgági felügyeletére nem vonatkoznak a közösségi előírások) teljes bérletére vonatkozóan.

A közösségi légi közlekedési piac nemzetközi dimenziójára vonatkozóan a Tanács törölte a 15. cikk egyes bekezdéseit, amelyek véleménye szerint nem voltak összhangban a tagállamok és a Közösség megfelelő kompetenciáival. Ezzel összefüggésben továbbá a tanácsi szöveg egyértelművé teszi, hogy a tagállamok fenntartják annak jogát, hogy a közösségi és a nem közösségi légi fuvarozók közötti közös működtetési megállapodásokra vonatkozóan korlátozásokat állapítsanak meg, amennyiben a külföldi légi fuvarozó országa korlátozza a közösségi légi fuvarozók rendelkezésére álló kereskedelmi lehetőségeket.

A Tanács egyszerűsített néhány, a 16. és 17. cikk szerinti közszolgáltatási kötelezettségek megállapításához kapcsolódó szabályt és eljárást, és egyéb módosításokat végzett annak érdekében, hogy e szabályok és eljárások összhangban álljanak a közszolgáltatási kötelezettségek alkalmazásának hátterében álló célkitűzésekkel.

A közös álláspont új cikket vezet be, amely lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy amennyiben azt súlyos környezeti problémák indokolják, korlátozásokat vezessenek be a forgalmi jogokra vonatkozóan. Ez az új szöveget a jelenlegi rendeletekben foglalt lehetőségekhez igazítja, valamint biztosítékot illeszt a szövegbe annak szavatolása érdekében, hogy az intézkedések megkülönböztetéstől mentesek és teljesen indokoltak.

A repülőtéri rendszereken belüli forgalommegosztásra vonatkozó szabályok tekintetében a Tanács beillesztett egy olyan szövegrészt, amely megerősíti azt az elvet, miszerint az ilyen rendszereken belüli repülőtereket megfelelő közlekedési infrastruktúra szolgálja ki, az utasok érdekében.

Végül a Tanács kiterjesztette az árképzés átláthatóságára vonatkozó szabályok hatályát a közösségi repülőterekről induló valamennyi járatra (az úti céltól függetlenül). A tanácsi szöveg értelmében az ezen járatokra vonatkozó valamennyi jegyárat a **légi vitel- vagy légi tarifadíj**, a díjak, az adók és az illetékek feltüntetésével kell kiállítani.

Az Európai Parlament által javasolt módosítások közül a Tanács a következő módosításokat tudta maradéktalanul elfogadni: 3., 5., 7., 9., 14., 19., 21., 22., 27., 30., 34., 37., 38., 39., 42., 44., 51., 52., 53. és 56. módosítás. Meg kell jegyezni, hogy a forgalommegosztásról szóló 42. módosításról, valamint a szociális jogszabályoknak való megfelelésről szóló 56. módosításról hosszú és nehéz tárgyalás folyt a Tanácsban. E módosítások elfogadására a Parlamenttel való kompromisszum részeként került sor, amely a Tanács reménye szerint a második olvasatban átfogó megállapodás alapját képezi majd.

Az 1., 6., 10., 33., 41., 45., 46., 48. és 49. módosítást a Tanács elvben (a szöveg más részébe beillesztve) vagy kisebb átfogalmazással fogadta el.

A Tanács néhány egyéb módosítást azonban nem tudott elfogadni. Ezek közül többet azért utasított el a Tanács, mert azok véleménye szerint indokolatlan mértékben terjesztették volna ki a rendelet hatályát (2., 15., 17. és 50. módosítás). A módosítások egy másik csoportjának (4., 16., 25. és 28. módosítás) elutasítására azért került sor, mert azok méltánytalan terhet rónának az üzembentartókra, vagy csorbítanak az engedélyezési rendszer tisztességességét.

Néhány módosítást azért utasítottak el, mert azok a bizottsági javaslaton végzett tanácsi módosítások eredményeképpen feleslegessé váltak (12. és 43. módosítás). Több más módosítás elutasításának az volt az indoka, hogy a Tanács véleménye szerint azok kevésbé egyértelművé teszik a szöveget vagy technikai hibákat tartalmaztak (8., 11., 13., 18., 23., 24., 26., 29., 31., 32. és 47. módosítás). Bár a Tanács a 20. módosítást elutasította, máshol beillesztette a szövegbe. A 36. módosítás elutasítására azért került sor, mert az a harmadik országok légi társaságaival fennálló közös működési megállapodások tekintetében sértené a tagállami kompetenciákat. Végül a 35. és a 40. módosítás elutasításának az volt az oka, hogy olyan kérdésekre vonatkoztak, amelyeket más, a közös álláspontban foglalt kompromisszumos szöveg tárgyát képező módosítások is érintettek, amely közös álláspontot a Tanács reményei szerint a Parlament második olvasatban elfogadhatónak talál majd.

III. ÖSSZEGZÉS

A Tanács úgy véli, hogy közös álláspontjának szövege megfelelő és kiegyensúlyozott. A Tanács tudomásul veszi, hogy máris intenzív kapcsolatfelvételt kellett folytatni a Parlamenttel, és bízik abban, hogy ez a jogszabály gyors elfogadása formájában hamarosan meghozza a kívánt eredményeket.
