



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 18.7.2006
COM(2006) 396 végleges

2006/0130 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a Közösségben a légitársasági szolgáltatások működtetésére vonatkozó közös szabályokról (átdolgozás)

(előterjesztő: a Bizottság)

{SEC(2006) 943}
{SEC(2006) 976}

INDOKLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

- **A javaslat indokai és célkitűzései**

A 2407/92/EGK, 2408/92/EGK és 2409/92/EGK rendeletek, vagyis a „harmadik belső piaci légiközlekedési csomag” által kialakított liberalizációnak köszönhetően a légiközlekedési szolgáltatások hatékonyabbá és megfizethetőbbé váltak. Az elmúlt évtized tapasztalatai azonban azt mutatják, hogy e csomag egyes rendelkezéseit nem megfelelően hajtják végre, illetve azok egyértelműsítésre vagy felülvizsgálatra szorulnak. Mivel a három rendeletet a tagállamok eltérően értelmezik és alkalmazzák, valamint szükség van egyértelműsítésre, célszerű a rendeleteket felülvizsgálni annak érdekében, hogy azonos versenyfeltételeket teremtsünk valamennyi uniós légiközlekedési vállalat számára. A harmadik csomag felülvizsgálata nagyobb piaci átláthatóságra, a légi járatok biztonságának fokozására és az utasok védelmének javítására is törekszik.

- **Általános háttér**

A közösségi légiközlekedési piac liberalizációjának utolsó szakaszát 1992. július 23-án a három tanácsi rendelet: a 2407/92, 2408/92 és 2409/92 (vagyis a „harmadik csomag”) elfogadása nyitotta meg. Ez a csomag az 1987. decemberi „első csomag” és az 1990. júniusi „második csomag” nyomdokaiba lépett.

Több min tíz évvel elfogadása után a harmadik csomag nagyrészt valóra váltotta a hozzá fűzött reményeket: soha nem látott fejlődés ment végbe az európai légiközlekedési piacon. A régi monopóliumok eltűntek, bevezetésre került a Közösségen belüli kabotázs intézménye, a verseny pedig minden piacon kiéleződött, ami kedvez a fogyasztóknak.

Mindezen sikerek ellenére azonban a közösségi légiközlekedési vállalatok többsége többletkapacitással rendelkezik és szenved a piac túlzott fragmentációjától. Egyrészt a harmadik csomagnak a tagállamok közötti következetlen végrehajtása, másrészt a Közösségen belüli légi járatok tekintetében fennmaradt korlátozások a következőket idézik elő:

- o a versenyfeltételek nem egyenlőek: a piaci hatékonyságot aláássák a versenyt torzító tényezők: pl. a működési engedély követelményei tekintetében változó a végrehajtás; az európai légi fuvarozók között gyakori a nemzeti alapon való megkülönböztetés; a harmadik országokba vezető útvonalak kapcsán is megkülönböztetések tapasztalhatóak stb.;

- o a repülőgépek és személyzetük harmadik országtól való kölcsönbérletére (lízing) vonatkozó szabályok következetlen végrehajtása miatt torzul a verseny, és társadalmi igazságtalanság is kialakulhat;

- o az utasok nem élvezhetik a belső piac nyújtotta előnyöket, mert nincs átlátható árstruktúra vagy mert lakóhelyük alapján diszkrimináció érheti őket.

- **A javaslat tárgykörében meglévő rendelkezések**

A javaslat célja a 2407/92/EGK, 2408/92/EGK és 2409/92/EGK rendeletek felülvizsgálata és egységes szerkezetbe foglalása.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival és célkitűzéseivel**

A javaslat erősíti a belső piacot azáltal, hogy konszolidálja azt, és előmozdítja a versenyt az európai és nemzetközi légi fuvarozók között. Ezzel hozzájárul a lisszaboni stratégia azon céljához, hogy javítani kell Európa versenyképességét.

A 2407/92/EGK, 2408/92/EGK és 2409/92/EGK rendeletek egyszerűsítése és egységes szerkezetbe foglalása megkülönböztetett figyelmet kapott. Ez összhangban áll a Bizottság azon kötelezettségvállalásával, amely a közösségi vívmányok tartalmának egyszerűsítésére, naprakésszé tételére és terjedelmének csökkentésére irányul.

A javasolt változtatások némelyikének lehet kihatása a környezetre. Szeretnénk felidézni, hogy a környezeti hatással a Bizottság különböző kezdeményezései foglalkoznak: a fenntartható fejlődési stratégia és az európai éghajlatváltozási program. Lásd még a Bizottság közleményét a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának a repülés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásának csökkentéséről (COM(2005) 459., 2005. szeptember 27.).

2. KONZULTÁCIÓ AZ ÉRDEKELT FELEKKEL ÉS HATÁSVIZSGÁLAT

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultáció**

A konzultáció módszerei, a megcélzott főbb ágazatok és a válaszadók általános bemutatása

E javaslat készítését nyilvános konzultáció előzte meg annak érdekében, hogy az érintett személyek és szervezetek minél több észrevételt és javaslatot tehessenek. 56 hozzászólás érkezett a Bizottsághoz nemzeti hatóságoktól, nemzetközi szervezetektől, légi fuvarozóktól és légi fuvarozókat képviselő szervezetektől, repülőterektől, valamint a légi közlekedésben dolgozók és légi utasok szövetségeitől.

2004. február 26-án Brüsszelben az érintett felekkel találkozóra került sor. 11 tagállam és a légi fuvarozókat, repülőtereket, utazásszervezőket és a légi közlekedésben dolgozókat képviselő 11 szervezet volt jelen.

A válaszok összefoglalása és figyelembevételük módja

A válaszadók többsége elégedett a jelenlegi szabályozással, ugyanakkor egyetért a kiigazítások szükségességével és a harmonizációs törekvésekkel, ahogy azzal is, hogy ezek megvalósíthatók a jogszabályi szövegek kiegészítésével vagy iránymutatások kidolgozásával. Támogatják a szövegek korszerűsítését és egyszerűsítését, valamint az 1992-ben még szükséges, de ma már túlhaladott előírások eltörlését.

A 2407/92/EGK rendelettel kapcsolatban elhangzott, hogy a légi fuvarozók pénzügyi alkalmasságára vonatkozó ellenőrzést meg kell szigorítani, és a repülőgépek

kölcsönbérletére szigorúbb feltételeket kell alkalmazni.

A 2408/92/EGK rendelet tekintetében a legtöbb válaszadó azt emelte ki, hogy a harmadik országokkal való viszonyt külön megállapodásokban és rendeletekben kellene szabályozni. Általános az egyetértés a tekintetben, hogy a közszolgáltatási kötelezettség ellátására egyszerűbb eljárást kellene bevezetni, de számos légi fuvarozó hangsúlyozta, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek túlzott előírása torzíthatja a versenyt. A legtöbb válaszadó egyetértett azzal, hogy a repülőterek közötti forgalom megosztásának szabályait egyértelműbbé kell tenni és objektív követelményeket kell megállapítani.

A 2409/92/EGK rendelet vonatkozásában a légi fuvarozók minden olyan intézkedést elleneznek, amely a viteldíjak szabad megállapítását veszélyezteti. Jelenleg a 2409/92/EGK rendelet védintézkedései és a versenyjog értelmében mód van a szabad viteldíj-megállapításra. Egyes nemzeti és regionális hatóságok azonban fellépnének annak érdekében, hogy a viteldíjak területén jobb átláthatóságot és valamennyi európai számára valódi elérhetőséget biztosítsanak.

A felülvizsgálati javaslat készítésekor a konzultáció során kapott valamennyi hozzászólást körültekintően mérlegelték. A konzultáció eredményeit a hatásvizsgálat készítésekor is felhasználták. A hatásvizsgálatban 2004 decembere és 2005 októbere között külső tanácsadó cég is közreműködött.

2003. március 17. és 2003. szeptember 30. között nyílt internetes konzultáció zajlott. A Bizottság 56 visszajelzést kapott. Az eredmények megtekinthetők a http://europa.eu.int/comm/transport/air/rules/package_3_en.htm linken.

- **Szakvélemények összegyűjtése és felhasználása**

Külső szakértők bevonására nem volt szükség.

- **Hatásvizsgálat**

A harmadik csomag felülvizsgálata nem a jogi keret gyökeres megváltoztatására, hanem a megállapított problémák megoldásához szükséges kiigazítások elvégzésére irányul. A hatályos jogi kerettől túlságosan eltérő lehetőségeket – például egy közösségi engedélyező hivatal létrehozását – már a konzultáció során elvetették. Tehát egy változtatás nélküli és egy megváltoztatott helyzetet hasonlítottunk össze, mely utóbbiban a változást a harmadik csomag vizsgálata során napfényre került problémák megoldását célzó intézkedések képviselik.

1. A változatlan helyzetben a légiközlekedési belső piacot szabályozó három rendelet érintetlen. A csomag rendeleteinek korábban említett következtelen végrehajtásából eredő problémák fennmaradnak vagy súlyosbodnak, ha a szabályozás nem változik.

2. A megváltoztatott helyzetben a harmadik csomag módosul a szabályok egységes és hatékony végrehajtása érdekében. A hatásvizsgálat azt mutatta, hogy ezen intézkedések révén elérhetők a kitűzött célok, a gazdasági és társadalmi hatás kedvező, a környezeti hatás meglehetősen kicsi.

A Bizottság az ezt a javaslatot kísérő munkaprogramban meghatározott

hatásvizsgálatot végezte el.

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

- **A javasolt intézkedés összefoglalása**

A rendelettervezet a légiközlekedési belső piacra vonatkozó közösségi jogszabályok hatékony és egységes végrehajtását hivatott biztosítani szigorúbb és pontosabb végrehajtási követelmények bevezetése révén (például a működési engedélyek, repülőgépek kölcsönbérlete, közszolgáltatási kötelezettségek és a légi forgalom megosztása területén). Erősíti a belső piacot, mivel a tagállamok között fennálló régi kétoldalú megállapodásokból fakadó, a légi járatok nyújtására vonatkozó, még érvényben lévő korlátozásokat feloldja, valamint a Közösséget hatalmazza fel arra, hogy harmadik országokkal tárgyaljon a Közösségen belüli légi útvonalakon érvényes forgalmi jogokról. Szolgálja a fogyasztók védelmét is, hiszen átlátható árakat és megkülönböztetés-mentességet mozdít elő.

A javaslat egyszerűsíti és egységes szerkezetbe foglalja a szabályozást, eltávolítja a harmadik csomag elavult részeit és egyértelműbbé teszi a szöveget, ahol szükséges. A harmadik csomag három rendeletét egyetlen szöveggé gyűrja össze.

- **Jogalap**

A 2407/92/EGK, 2408/92/EGK és 2409/92/EGK rendeleteket hatályon kívül helyező rendelettervezet alapja az Európai Közösséget létrehozó szerződés 80. cikkének (2) bekezdése.

- **A szubszidiaritás elve**

Mivel a Közösség nem rendelkezik kizárólagos hatáskörrel a javaslatot illetően, figyelembe kell venni a szubszidiaritás elvét.

A javaslat célkitűzéseit a tagállamok nem tudják kielégítő mértékben megvalósítani a következő ok(ok) miatt:

- A harmadik csomaggal kapcsolatos tapasztalatok azt mutatják, hogy a légiközlekedési belső piacon a jogszabályokat nem azonos módon értelmezik és hajtják végre a különböző tagállamokban. Ez a helyzet gátolja a közösségi légi fuvarozók közötti egyenlő verseny kialakulását. A repülés nemzetközi jellegéből fakadóan ezeket a problémákat nem lehet nemzeti szinten megoldani.

- A harmadik csomag egyenlőtlen alkalmazása torzítja a légiközlekedési belső piaci versenyt, mivel a különböző tagállamok légi fuvarozói nem azonos feltételek mellett működnek.

A javaslat célkitűzéseit közösségi fellépés segítségével hatékonyabban lehet majd megvalósítani a következő ok(ok) miatt:

- A csomag egységes végrehajtását legjobban a szabályok közösségi szinten való egyértelműbbé és pontosabbá tételével lehet biztosítani.

- El kell távolítani a közösségi jog azon elemeit, amelyek akadályozzák a légi járatok nyújtásának szabadságát.

- Az azonosított problémákkal nemzeteken átívelő jellegük miatt leghatékonyabban uniós szinten lehet foglalkozni.

A javaslat ezért megfelel a szubszidiaritás elvének.

- **Az arányosság elve**

A javaslat megfelel az arányosság elvének a következő ok(ok) miatt:

- A harmadik csomag javasolt módosításai szinte érintetlenül hagyják a nemzeti hatáskörbe tartozó döntések körét, de ugyanakkor hozzájárulnak a közösségi jog egységesebb értelmezésének biztosításához. A közösségi fellépés lehetőségét csak azokban a konkrét esetekben növelték, ahol a nemzeti döntéshozatal leginkább fenyeget a piac torzításával.

- Egyes tagállamok esetében a nemzeti hatóságokra rótt adminisztratív teher nőhet, mivel a javaslat szigorítja a működési engedélyek felügyeletét. A javaslat által érintett más területeken azonban az adminisztratív terhek várhatóan változatlanok maradnak vagy csökkennek (pl. a közszolgáltatási kötelezettség esetében).

- **Az eszközök megválasztása**

Javasolt eszköz: rendelet.

Egyéb eszközök a következő ok(ok) miatt nem lennének megfelelőek:

A rendelet a legmegfelelőbb eszköz, mivel:

- a javaslat három hatályos rendelet felülvizsgálatára vonatkozik;

- a cél biztosítani a közösségi jog egységesebb alkalmazását a légiközlekedési belső piacon.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslat nincs kihatással a Közösség költségvetésére.

5. TOVÁBBI INFORMÁCIÓK

- **Jogszabályok egyszerűsítése**

A javaslat rendelkezik a jogszabályi rendelkezések egyszerűsítéséről.

A javaslat rendelkezik az elavult intézkedések eltörléséről, és ahol lehetséges, módosítja a rendeletek tartalmát, tagolását és megfogalmazását a jobb érthetőség, valamint a félreérthetőség elkerülése érdekében. Ezenfelül a három, immár egyszerűbb szerkezetű rendeletet egyetlen szöveggé fogja össze.

A javaslat szerepel a Bizottságnak a közösségi vívmányok frissítésére és egyszerűsítésére irányuló folyamatos programjában, illetve a 2002/TREN/28 hivatkozás szerinti munka- és jogalkotási programjában.

- **A hatályos jogszabályok hatályon kívül helyezése**

A javaslat elfogadása a meglévő jogszabályok hatályon kívül helyezését eredményezi.

- **Európai Gazdasági Térség**

A javasolt jogi aktus érinti az EGT-t, ezért ki kell terjeszteni az Európai Gazdasági Térségre.

- **A javaslat részletes magyarázata**

1. A működési engedélyek kiadására és visszavonására vonatkozó követelmények szigorítása

A légi fuvarozók pénzügyi helyzetének ellenőrzését eltérő alapossággal végzik az engedélyt kiadó különböző tagállamokban. Ezért a különböző tagállamokban bejegyzett légi fuvarozók nem azonos versenyfeltételek mellett működnek, és a piac konszolidációja csorbát szenved. A bizonytalan pénzügyi helyzetű légiközlekedési vállalatok működése azon felül, hogy az utasok pénzét kockáztatja a légiközlekedési vállalat esetleges csődje esetén, biztonsági kockázattal is jár.

A javaslat a működési engedélyek szigorúbb felügyeletére kötelezi a tagállamokat, és amennyiben a rendelet követelményei nem teljesülnek, az engedélyek felfüggesztéséről vagy visszavonásáról rendelkezik (5–10. cikkek). Az egyes tagállamok tétlenségének elkerülése érdekében a javaslat felruhazza a Bizottságot a működési engedélyek visszavonásának jogával (14. cikk).

A légi fuvarozók hatékony és következetes felügyeletének biztosítása érdekében a javaslat megfogalmazása lehetőséget biztosít az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség hatáskörének jövőbeni kiterjesztésére a biztonsági felügyelet és engedélyezés területére.

2. A javaslat szigorítja a repülőgépek kölcsönbérletének feltételeit is (13. cikk).

A harmadik országok repülőgépeinek teljes bérlete rugalmasságot biztosít az unió légi fuvarozóinak, növeli az uniós légiközlekedési ágazat gazdasági teljesítményét és kedvez a fogyasztóknak. Azonban a 2407/92/EGK rendelet jelenlegi előírásainak alkalmazása társadalmi és biztonsági szempontból aggályokat kelt. A kölcsönbérletre vonatkozó szabályok (különösen a teljes bérlet, vagyis személyzettel együtt bérelt repülőgépek esetében) tagállamonként igen különbözőek.

A harmadik országoktól bérelt repülőgépek biztonsági ellenőrzése nem egyforma szigorral történik a különböző tagállamokban, ez megkérdőjelezi a repülőgépek biztonságosságát. Mivel a harmadik országoktól való kölcsönbérlet helyenként rendszeressé vált, figyelemmel kell lenni a kiváltott, esetleg visszas társadalmi hatásokra.

A javaslat a követelmények szigorítása révén törekszik a társadalmi igazságtalanság minimálisra csökkentésére és a biztonság fokozására. A javaslat hangsúlyozza, hogy a kölcsönbérleti szerződések jóváhagyása előtt az illetékes engedélyező hatóságnak meg kell győződnie arról, hogy a közösségi biztonsági előírásokkal egyenértékű normák érvényesülnek. A harmadik országokban bejegyzett repülőgépek kölcsönbérlete csak különleges körülmények között lesz engedélyezhető és legfeljebb hat hónapra, a szerződés pedig csak egyszer hosszabbítható meg egy második, az első nem követő, legfeljebb hat hónapos időszakra.

3. A javaslat a közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó szabályokat is egyértelműbbé teszi (16., 17. és 18. cikkek).

A közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó szabályokat felülvizsgálták az adminisztratív teher csökkentése, az ilyen kötelezettségek túlzott kiírásának elkerülése, valamint több pályázó bevonása érdekében. A közzétételi kötelezettség is módosult: az Európai Unió Hivatalos Lapjában rövidebb értesítést kell csak közzétenni.

Annak érdekében, hogy elkerülhető legyen a közszolgáltatási kötelezettség túlzott igénybevétele, a Bizottság egyes esetekben megkövetelheti gazdasági jelentés készítését annak háttéréről. Olyan útvonalakon, amelyeket a vasút három óránál rövidebb idő alatt kiszolgál, különös figyelemmel kell megvizsgálni a szolgáltatások kielégítő voltát. A pályázati eljárás is módosul, mivel a koncessziót nem három, hanem négy évre (illetve rendkívül félreeső területek vonatkozásában öt évre) lehet majd kiadni. A koncesszió megújítására kiírt pályázati eljárást legalább hat hónappal annak lejárta előtt meg kell kezdeni annak érdekében, hogy a hozzáférés korlátozásának szükségességét alaposan felül lehessen vizsgálni.

Amennyiben a javasolt rendelet elfogadásra kerülő formája az átláthatóság, a megkülönböztetés-mentesség és az arányosság tiszteletben tartását olyan szinten biztosítja, mint a Bizottságnak a közszolgáltatási ellentételezés meghatározására és nyújtására vonatkozó javaslata, továbbá annak érdekében, hogy a közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó járatok nyújtására kijelölt üzemeltetők számára jogilag garantált legyen az e rendelettel összhangban nyújtott ellentételezés, a Bizottság legkésőbb e rendelet hatálybalépése idején elfogad egy, a 86. cikk (3) bekezdésén alapuló, jogilag kötelező érvényű rendelkezést, amely a rendelettel összhangban nyújtott ellentételezést – amennyiben az állami támogatásnak minősülne – mentesíti a bejelentési kötelezettség alól. Ez a rendelkezés a Bizottság 2005. november 28-i határozatának (HL L 312., 2005.11.29.) kiigazításaként is megalkotható, amennyiben a határozatot kiegészítik erre az új rendeletre való hivatkozással, és hatályát kiterjesztik bármely, közszolgáltatási kötelezettség keretében ezzel a rendelettel összhangban egy légitársaságnak nyújtott ellentételezésre.

A fentiekén túl gyorsított eljárás is bevezetésre kerül, amely a közszolgáltatási kötelezettségek alá tartozó légi járatok hirtelen megszakadása esetén alkalmazható.

4. A javaslat megszünteti a következtetlenségeket a légiközlekedési belső piac és a harmadik országokba tartó légi járatok között (15. és 22. cikkek).

A konzultáció során kapott észrevételeket figyelembe véve a javaslat csak a harmadik csomaghoz közvetlenül kapcsolódó kérdések vonatkozásában foglalkozik a harmadik

országokkal fenntartott viszonyokkal.

Annak érdekében, hogy biztosítható legyen az összhang a belső piac és a külkapcsolatok között, ideértve az egységes európai égboltot is, célszerű a harmadik országok légitársaságainak a belső piachoz való hozzáférését egységesen, közösségi szintű tárgyalásokon keresztül szabályozni. Ezért az Európai Közösségek felelőssége lesz harmadik országokkal tárgyalni a Közösségen belüli légi útvonalakon érvényes forgalmi jogokról.

A tagállamok között fennálló kétoldalú kapcsolatokból fakadó korlátozásokat a javaslat feloldja, ezzel megkülönböztetés-mentességet biztosít a közösségi légi fuvarozók harmadik országokba tartó, de a tagállamokat is kiszolgáló járatainak közös üzemeltetés és a díjszabás területén.

5. A javaslat egyértelműbbé teszi a repülőterek közötti forgalommegosztás szabályait (19. cikk).

A jelenlegi kétlépéses rendszert (repülőterek rendszerének kialakítása, majd forgalommegosztási szabályok meghatározása) egylépéses eljárás váltja fel, a repülőterrendszer fogalma kiiktatásra kerül. Az ugyanazt a várost vagy agglomerációt kiszolgáló repülőterek tekintetében meghatározhatják a tagállamok a forgalommegosztás szabályait, de ehhez a Bizottság előzetes jóváhagyására van szükség. (A jóváhagyást a megfelelő bizottsággal való konzultáció előzi meg.) A kérdéses repülőterekhez megfelelő közlekedési infrastruktúrának kell kapcsolódnia, a kiszolgált repülőtereknek, városnak vagy agglomerációnak pedig gyakori, megbízható és hatékony tömegközlekedési szolgáltatások által megközelíthetőnek kell lennie.

A javaslat előírja, hogy a forgalommegosztás szabályainak tiszteletben kell tartaniuk az arányosság és az átláthatóság elvét, és az ilyen szabályokat objektív szempontok alapján kell meghatározni. A forgalommegosztási szabályokat nem szabad a légi fuvarozók közötti megkülönböztetés eszközéül használni.

6. A javaslat előmozdítja az árak átláthatóságát és az igazságos díjszabást az utasok számára.

Igen elterjedt gyakorlattá vált, hogy a légi fuvarozók az adók, illetékek, sőt az üzemanyag-pótlék felszámítása nélkül teszik közzé viteldíjaikat, ami rontja az árak átláthatóságát. Az árak átláthatóságának hiánya torzítja a versenyt, a fogyasztók számára pedig összességében magasabb árakat eredményez. A Bizottság még mindig talált olyan eseteket, ahol az utasokat lakóhelyük alapján éri megkülönböztetés.

A javaslat szerint minden viteldíjnak tartalmaznia kell a vonatkozó adókat, illetékeket és díjakat, a légi fuvarozók pedig kötelesek közérthető formában tájékoztatni a nyilvánosságot viteldíjaikról, egyéb díjaikról és az ezekhez kapcsolódó feltételekről (2. cikk (18) bekezdése és 24. cikk (1) bekezdése).

A díjakat a Közösségen belüli lakóhely vagy állampolgárság alapján történő megkülönböztetés nélkül kell megállapítani (24. cikk (2) bekezdése). A légi fuvarozó viteldíjaihoz való hozzáférést az utazásszervező ügynökség székhelye sem befolyásolhatja.

A légi közlekedés liberalizációját célzó harmadik csomag végrehajtásával kapcsolatos tapasztalatok azt mutatják, hogy nem jelentkezett olyan piaci elégtelenség, amely indokolná a 2409/92/EGK rendelet 6. cikkében előírt védintézkedésekhez hasonló, a légiközlekedési viteldíjakat szabályozó különleges rendelkezések érvényben tartását. A fentiek ismeretében és az általános versenyszabályok értelmében ezeket az ágazat-specifikus intézkedéseket a javaslat eltávolítja a rendeletből.

↓ 2407/92 – 2408/92 – 2409/92
(kiigazított szöveg)

2006/0130 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a Közösségben a légiközlekedési szolgáltatások működtetésére vonatkozó közös szabályokról

(EGT vonatkozású szöveg)

☒ Az Európai Parlament és ☒ az Európai Unió Tanácsa,

tekintettel az európai Közösséget létrehozó szerződésre, különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére és 89. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára¹,

~~tekintettel az Európai Parlament véleményére,~~

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére²,

↓ új szöveg

tekintettel a Régiók Bizottsága véleményére³,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően⁴,

¹ HL C [...], [...], [...] o.

² HL C [...], [...], [...] o.

³ HL C [...], [...], [...] o.

mivel:

- (1) A légi fuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet⁵, a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EGK tanácsi rendelet⁶ és a légi szolgáltatások vitel- és tarifadíjairól szóló, 1992. július 23-i 2409/92/EGK tanácsi rendelet⁷ számos ponton jelentős módosításra szorul. Az egyértelműség érdekében célszerű ezeket a rendeleteket átdolgozni és egyetlen rendeletben egységes szerkezetbe foglalni.
- (2) E három rendelet elfogadásával történt meg a közösségi légi közlekedés liberalizációja. A liberalizáció sikeres volt a növekedés, a verseny és az alacsonyabb díjak előidézése tekintetében, azonban a rendeletek alkalmazásának következtelensége az egyes tagállamok között torzítja a légiközlekedési belső piac működését.
- (3) A közösségi légiközlekedési belső piacon a közösségi jog hatékonyabb és egységesebb alkalmazása érdekében szükséges a jelenlegi jogi keretet kiigazítani.
- (4) A légi fuvarozók pénzügyi helyzete és a biztonság közötti lehetséges összefüggést felismerve indokolt a légi fuvarozók pénzügyi helyzetét szigorúbban ellenőrizni.
- (5) Mivel egyre jelentősebb az olyan fuvarozók jelenléte, amelyek több tagállamban rendelkeznek működési telephellyel, és szükséges az ilyen légi fuvarozók hatékony ellenőrzését biztosítani, célszerű, hogy mindig ugyanaz a tagállam feleljen az üzemeltetési engedély és a működési engedély felügyeletéért.
- (6) A közösségi légi fuvarozók működési engedélyeiben rögzített követelményeknek való megfelelés következetes ellenőrzése érdekében indokolt, hogy az engedélyező hatóságok a légi fuvarozók pénzügyi helyzetét rendszeresen ellenőrizzék. Ezért célszerű, hogy a légi fuvarozók elegendő információt szolgáltatassanak pénzügyi helyzetükről, különösen fennállásuk első két évében, mivel ez az időszak rendkívül kritikus a légi fuvarozó piaci fennmaradása szempontjából.
- (7) Az utasok védelme érdekében nem szabad megengedni az olyan közösségi légi fuvarozók működését, amelyek nem képesek teljesíteni az érvényes működési engedélyre való jogosultság feltételeit. Ilyen esetben az illetékes engedélyező hatóságnak vissza kell vonnia vagy fel kell függesztenie a működési engedélyt. Amennyiben ezt az illetékes engedélyező hatóság nem teszi meg, lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a Bizottság függessze fel vagy vonja vissza a működési engedélyt, így szavatolva a közösségi jog egységes alkalmazását.
- (8) Annak érdekében, hogy elkerülhető legyen a légi járművek harmadik országoktól való kölcsönbérletének túl gyakori alkalmazása, különösen a teljes bérlet (személyzettel együtt bérelt járművek) 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 jogban előírtakkal egyenértékű biztonsági normák teljesülése mellett.

⁴ HL C [...], [...], [...] o.

⁵ HL L 240., 1992.8.24., 1.o.

⁶ HL L 240., 1992.8.24., 8. o. A legutóbb a Csatlakozási Okmánnyal módosított rendelet.

⁷ HL L 240., 1992.8.24., 15.o.

- (9) A légitözlekedési belső piac biztonságos és egységes működése érdekében kívánatos, hogy a Közösség hatáskörébe tartozzon a Közösségen belüli légi útvonalakon érvényes forgalmi jogokról harmadik országokkal való tárgyalás. Ezzel elkerülhető volna az esetleges következtlenések kialakulása a belső piac és a tagállamok által folytatott tárgyalások eredményei között.
- (10) A légitözlekedési belső piac kiteljesedése érdekében fel kell oldani a tagállamok között még alkalmazott korlátozásokat, például a harmadik országokba tartó járatok közös üzemeltetésére vagy a harmadik országokba tartó, de az utat egy másik tagállamban megszakító járatok (6. szabadságjog alkalmazása) díjszabására vonatkozóan.
- (11) 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 kiírásának gazdasági indokoltságát, hozzá kell férnie a szükséges információkhoz.
- (12) Az egy várost vagy agglomerációt kiszolgáló repülőterek közötti forgalom megsztására alkalmazandó szabályokat egyértelműbbé és egyszerűbbé kell tenni.
- (13) Helyénvaló gondoskodni arról, hogy a tagállamoknak lehetőségük legyen az olyan hirtelen felmerülő problémák orvoslására, amelyet előre nem látható vagy ki nem védhető körülmények okoznak, és amelyek műszaki vagy gyakorlati okoknál fogva nagyon nehézessé teszik a légi járatok üzemeltetését.
- (14) Gondoskodni kell arról, hogy a Közösségen belüli lakóhelyüktől és állampolgárságuktól függetlenül és az utazásszervező irodák Közösségen belüli székhelyére való tekintet nélkül az utasok egy adott járáthoz azonos díjak mellett férjenek hozzá.
- (15) Lehetővé kell tenni, hogy az utasok valóban összehasonlíthassák a különböző légitársaságok díjait. Ennek érdekében a díjak közzétételekor az összes adó, illeték és pótdíj felszámításával kialakított, az utas által fizetendő teljes árat kell feltüntetni.
- (16) Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal⁸ összhangban kell elfogadni.
- (17) Mivel a légitözlekedési belső piacon a közösségi jog egységesebb alkalmazását a tagállamok a légi közlekedés nemzetközi jellege miatt nem tudják kielégítően megvalósítani, és ez a cél közösségi szinten jobban megvalósítható, a Szerződés 5. cikkében előírt szubszidiaritás elvével összhangban a Közösség elfogadhat intézkedéseket. Az arányosság elvének megfelelően, melyet ugyancsak az 5. cikk rögzít, ez a rendelet nem lépi túl az említett célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket.
- (18) A 2407/92/EGK, a 2408/92/EGK és a 2409/92/EGK rendeleteket ezért hatályon kívül kell helyezni,

⁸ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

I. fejezet: Általános rendelkezések

1. cikk

Tárgy

↓ 2407/92 1. cikk (1) bekezdés
(kiigazított szöveg)

~~Ez a rendelet a légifuvarozás vitel és tarifadíjainak megállapításához alkalmazandó feltételekre és eljárásokra vonatkozik a Közösségen belüli útvonalakon.~~

↓ 2408/92 1. cikk (1) bekezdés

~~Ez a rendelet a Közösségen belüli útvonalakhoz jutásról szól menetrendszerű és nem menetrendszerű légi járatok vonatkozásában.~~

↓ 2409/92 1. cikk (1) bekezdés

~~Ez a rendelet a Közösségben székhellyel rendelkező légi fuvarozók részére a tagállamok által kiadandó üzemeltetői engedélyek megadásának és érvényben tartásának követelményeire vonatkozik.~~

↓ új szöveg

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

↓ 2408/92 1. cikk (2) bekezdés
(kiigazított szöveg)

2. ~~Ez a rendelet~~ ☒ III. fejezetét ☒ a gibraltári repülőtérre a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság jogi álláspontjának sérelme nélkül kell alkalmazni, tekintettel a repülőtér terület feletti fennhatóságra vonatkozó vitájukra.

↓ 2408/92 1. cikk (3) bekezdés
(kiigazított szöveg)

3. E rendelet ☒ III. fejezetének ☒ alkalmazását a gibraltári repülőtérre mindaddig fel kell függeszteni, amíg a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság külügyminiszterei által 1987. december 2-án tett közös nyilatkozatban létrehozott rendszer nem működik. Spanyolország kormánya és az Egyesült Királyság kormánya tájékoztatja a Tanácsot ennek időpontjáról.

↓ 2408/92 1. cikk (4) bekezdés
(kiigazított szöveg)

~~A görög szigetek és az Azori-szigetek autonóm régióját alkotó atlanti-óceáni szigetek 1993. június 30-ig mentesek e rendelet alkalmazása alól. Amennyiben a Tanács másképpen nem határoz, a Bizottság javaslatára a mentesség egy ötéves időszakkal kiegészíthető, majd újabb ötéves időszakkal meghosszabbítható.~~

↓ 2407/92 2. cikk (kiigazított szöveg)

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ennek a rendeletnek az alkalmazásában ☒ a következő meghatározásokat kell alkalmazni: ☒

↓ 2407/92 2. cikk c) pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

- (1) „működési engedély”: az illetékes ⇒ engedélyező hatóság ⇐ tagállam által egy vállalkozás számára megadott engedély, amely a működési engedélyben rögzítettek szerint, díj és/vagy más térítés ellenében engedélyezi utas, postai küldemények és/vagy áru légi fuvarozását.

↓ új szöveg

- (2) „illetékes engedélyező hatóság”: olyan hatóság, amely a II. fejezettel összhangban működési engedélyeket bocsáthat ki, tagadhat meg, vonhat vissza vagy függeszthet fel.

↓ 2407/92 2. cikk a) pont

- (3) „*vállalkozás*”: bármely természetes vagy jogi személy, amely lehet nyereségtermelő vagy nem nyereségorientált jellegű, vagy bármely más hivatalos testület, függetlenül attól, hogy rendelkezik-e saját jogi személyiséggel vagy sem.

↓ 2407/92 2. cikk c) pont és
2409/92 2. cikk f) pont

- (4) „*légi járat*”: egy repülés vagy repülések sorozata, amely utasokat, árut és/vagy postai küldeményeket szállít díj és/vagy más térítés ellenében ~~visszterhesen~~;

↓ 2408/92 2. cikk e) pont

- (5) „*repülés*”: egy meghatározott repülőtérről történő indulás egy meghatározott célrepülőtér felé;

↓ 2408/92 2. cikk k) pont

- (6) „*repülőtér*”: a tagállam bármely olyan területe, amelyen kereskedelmi légi szállítási tevékenység megengedett;

↓ 2407/92 2. cikk d) pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

- (7) „*üzembentartási engedély*”: ~~a tagállamok illetékes hatóságai által~~ egy vállalkozás ~~vagy vállalatcsoport~~ számára kiadott ☒ igazolás arról ☒ ~~okirat, amely igazolja azt~~, hogy a kérdéses üzemeltető rendelkezik azokkal a szakmai képességekkel és szervezettel, amelynek révén ⇒ a közösségi jog vonatkozó rendelkezéseinek megfelelően ⇐ biztosítani tudja a légi jármű biztonságos üzemeltetését az engedélyben meghatározott repülési tevékenységekre.

↓ 2407/92 2. cikk g) pont

- (8) „*tényleges ellenőrzés*”: jogok, szerződések, illetve bármely más eszközök által alkotott olyan kapcsolat, amelyben ezek elkülönülten vagy együttesen, az adott eset jogi és ténybeli körülményeinek figyelembe vételével lehetővé teszik egy vállalkozásra vonatkozó döntő befolyás közvetlen vagy közvetett módon való gyakorlását, különösen a következőknek köszönhetően:

- (a) egy vállalkozás eszközeinek teljes vagy részleges használati joga;

- (b) olyan jogok és szerződések, amelyek döntő befolyást biztosítanak egy vállalkozás testületeinek összetételére, szavazására vagy határozataira vonatkozóan, vagy egyébként biztosítanak döntő befolyást a vállalkozás üzletmenetére nézve.

↓ 2407/92 2. cikk b) pont

- (9) „*légi fuvarozó*”: érvényes működési engedéllyel rendelkező légiközlekedési vállalkozás;

↓ 2408/92 2. cikk b) pont és
2409/92 2. cikk h) pont (kiigazított
szöveg)
⇒ új szöveg

- (10) „*közösségi légi fuvarozó*”: olyan, érvényes működési engedéllyel rendelkező légi fuvarozó, amelynek engedélyét ⇒ egy illetékes engedélyező hatóság adta ki ⇐ ☒ a II. fejezetnek ☒ ~~valamely tagállamban, a légi fuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EKG tanácsi rendeletnek [7] megfelelően adtak ki~~

↓ 2407/92 2. cikk e) pont
⇒ új szöveg

- (11) „*üzleti terv*”: a légi fuvarozó tervezett kereskedelmi tevékenységeinek részletes leírása a kérdéses időszakra, különösen a ⇒ várható ⇐ ~~piacefejtés~~ piaci fejlemények és a megvalósítandó beruházások vonatkozásában, beleértve ezeknek a tevékenységeknek a pénzügyi és gazdasági vonzatait.

↓ új szöveg

- (12) „*Közösségen belüli légi járat*”: a Közösségen belül működtetett légi járat.

↓ új szöveg

- (13) „*tranzit*”: a Közösség vagy egy harmadik ország területe fölötti, leszállás nélküli átrepülés joga, illetve a nem forgalmi célú leszállás joga;

↓ 2408/92 2. cikk f) pont
(kiigazított szöveg)

- (14) „~~légi szabadságjogforgalmi jog~~”: a légi fuvarozó joga utas, légiáru és/vagy postai küldemények légijáraton történő szállítására légi járat működtetésének joga két közösségi repülőtér között.

↓ 2408/92 2. cikk (l) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

- (15) „*regionális repülőtér*”: ~~az I. mellékletben 1. kategóriájú repülőtérként felsoroltakon kívüli minden egyéb~~ ⇒ a II. mellékletben előírt feltételek legalább egyikének megfelelő ⇐ repülőtér

↓ 2408/92 2. cikk g) pont

- (16) „*csak ülőhely-értékesítés*”: az ülőhelyek közvetlen értékesítése a nagyközönség számára a légi fuvarozón, annak meghatalmazott ügynökén vagy a bérlőn keresztül, egyéb kapcsolódó szolgáltatások, pl. ellátás nyújtása nélkül;

↓ 2408/92 2. cikk d) pont

- (17) „*menetrendszerű légi járat*”: azok a repüléssorozatok, amelyek az alábbi jellemzők összességével rendelkeznek:

- (a) utas, áru és/vagy postai küldemények légi járművel történő ~~visszterhes~~ szállítására térítés ellenében olyan módon, hogy az egyes repülések alkalmával a férőhelyeket bárki egyénileg megvásárolhatja (közvetlenül a légi fuvarozótól vagy meghatalmazott ügynökeitől);
- (b) úgy üzemeltetik, hogy ugyanazt a két vagy több repülőtér közötti forgalmat szolgálja ki, akár:
 - közzétett menetrend alapján; akár
 - olyan rendszeres vagy gyakori repülésekkel, hogy azok felismerhetően rendszeres járatsort képeznek.

↓ 2408/92 2. cikk n) pont

- (18) „*kapacitás*”: a menetrendszerű légi járaton adott időszakon belül az utazóközönség számára felkínált ülőhelyek száma;

↓ 2409/92 2. cikk a) pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

- (19) „*légi viteldíjak*”: azok az árak ~~ECU-ban~~ ☒ euróban ☒ vagy helyi valutában kifejezve, amelyeket az utasnak a légi fuvarozó vagy annak ügynöke részére kell fizetnie saját, valamint a poggyásza szállításáért ⇒ a vonatkozó adók, illetékek és díjak felszámításával, ⇐ továbbá ezen árak alkalmazási feltételei, beleértve az ügynököknek és az egyéb kisegítő szolgálatoknak nyújtott díjazást és feltételeket, valamint egyéb kiegészítő szolgáltatásokat;

↓ 2409/92 2. cikk d) pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

- (20) „*légi ár-tarifák*”: azok az árak ~~ECU-ban~~ ⇒ euróban ⇐ vagy helyi valutában kifejezve, amelyeket áru fuvarozásáért fizetnek ⇒ minden vonatkozó adó, illeték és díj felszámításával ⇐, továbbá ezen árak alkalmazási feltételei, beleértve az ügynököknek és az egyéb kisegítő szolgálatoknak nyújtott díjazást és feltételeket, valamint egyéb kiegészítő szolgáltatásokat;

↓ 2408/92 2. cikk h) pont és
2409/92 2. cikk i) pont

- (21) „*érintett tagállam(ok)*”: az(ok) a tagállam(ok), amelyek között vagy amelyben a légi járatot üzemeltetik;

↓ 2408/92 2. cikk i) pont és
2409/92 2. cikk j) pont

- (22) „*részt vevő tagállam(ok)*”: az érintett tagállam(ok) és azok a tagállamok, ahonnan a légi járatot üzemeltető légi fuvarozó(k) működési engedélye származik;

↓ új szöveg

- (23) „*agglomeráció*”: több város vagy település népességének gyarapodásával és területének terjeszkedésével létrejött egybefüggő beépített terület

↓ 2407/92 2. cikk (f) pont
⇒ új szöveg

(24) „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.

↓ 2408/92 2. cikk m) pont
(kiigazított szöveg)

~~"repülőtérrendszer": olyan két vagy több repülőtérből álló repülőtér-csoport, amely a II. mellékletben jelzettek szerint ugyanazt a várost vagy agglomerációt szolgálja ki;~~

↓ 2409/92 2. cikk (e) pont
(kiigazított szöveg)

~~"szabványos légiáru-tarifák": azok a tarifák, amelyeket a légi fuvarozó általában ajánl, beleértve a szokásos árengedmények lehetőségét;~~

↓ 2409/92 2. cikk c) pont
(kiigazított szöveg)

~~"charterdíjak": azok az árak ECU-ben vagy helyi valutában kifejezve, amelyeket az utasok fizetnek a charterjáratot bérlőknek olyan szolgáltatásokért, amelyek biztosítják vagy magukban foglalják az ő légi szállításukat és a poggyászuk fuvarozását légijáratokon, továbbá ezen árak alkalmazási feltételei, beleértve az ügynököknek nyújtott díjazást és feltételeket, valamint egyéb kiegészítő szolgáltatásokat;~~

↓ 2409/92 2. cikk k) pont
(kiigazított szöveg)

~~"alapviteldíj": az a legalacsonyabb, teljesen rugalmas viteldíj, amely egy útra vagy oda-vissza útra vonatkozik, és amelyet legalább akkora mértékben kínálnak eladásra, mint az azonos légijáraton ajánlott, bármely egyéb, teljesen rugalmas viteldíjat.~~

↓ 2408/92 2. cikk o) pont
(kiigazított szöveg)

~~"közszolgáltatási kötelezettség": a légi fuvarozó kötelezettsége egy tagállamtól kapott engedély alapján üzemeltetett valamennyi útvonalhoz kapcsolódóan mindazon intézkedések meghozatalára, amelyek olyan színvonalú szolgáltatás biztosításához szükségesek, amelyek~~

~~megfelelnek a folyamatosság, rendszeresség, kapacitás és árképzés rögzített normáinak, mely normáknak a légi fuvarozó kizárólag csak üzleti érdekeire figyelemmel nem felel meg.~~

↓ 2409/92 2. cikk b) pont
(kiigazított szöveg)

~~"ülőhelytarifák": azok az árak ECU-ben vagy helyi valutában kifejezve, amelyeket a charterjáratot bérlő fizet a légi fuvarozónak, a bérlőnek vagy ügyfeleinek és poggyászaiknak légi úton történő szállításáért, továbbá ezen árak alkalmazási feltételei, beleértve az ügynököknek nyújtott díjazást és feltételeket, valamint egyéb kiegészítő szolgáltatásokat;~~

↓ 2408/92 2. cikk j) pont
(kiigazított szöveg)

~~"lajstromozó állam": az a tagállam, ahol a b) pontban említett engedélyt kiadták;~~

↓ 2407/92 3. cikk (3) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

II. fejezet: Működési engedély

3. cikk

⇒ Működési engedély ⇐

- ~~Az 1. cikk (2) bekezdésének sérelme nélkül a Közösségben székhellyel rendelkező bármely Egy vállalkozás csak akkor kaphat engedélyt utas, postai küldemények és/vagy áru díj és/vagy más térítés ellenében történő légi fuvarozására a Közösség területén belül, ha az adott vállalkozás megkapta a megfelelő működési engedélyt.~~

↓ 2407/92 3. cikk (2) bekezdés
(kiigazított szöveg)

Minden olyan vállalkozás, amely eleget tesz e ~~rendelet~~ ☒ fejezet ☒ követelményeinek, jogosult működési engedély megszerzésére. ~~Ez az engedély önmagában semminemű jogot nem biztosít az egyes meghatározott útvonalakhoz való hozzáférésre vagy piacokra való bejutásra.~~

↓ 2407/92 3. cikk (1) bekezdés
(kiigazított szöveg)

2. ~~Az 5. cikk (5) bekezdésének sérelme nélkül a tagállamok~~ ☒ Az illetékes engedélyező hatóság ☒ nem adhat~~nak~~ ki ~~vagy tarthatnak érvényben~~ működési engedélyeket, ha az e ~~rendeletben~~ ☒ fejezetben ☒ foglalt követelményeket nem teljesítik.

↓ 2407/92 1. cikk (2) bekezdés
(kiigazított szöveg)

3. ~~Ez a rendelet nem vonatkozik a motor nélküli és/vagy motoros ultra-könnyű légi járművek által teljesített, utas, postai küldemények és/vagy áru légifuvarozására, illetve a különböző repülőterek közötti, fuvarozással nem járó helyi repülésekre. Ezeknek az üzemeltetési tevékenységeknek az esetében, a működési engedély vonatkozásában a nemzeti jogot amennyiben van ilyen az üzemeltetési engedély (AOC) vonatkozásában pedig a közösségi és a nemzeti jogot kell alkalmazni.~~ ☒ A közösségi, nemzeti vagy nemzetközi jog egyéb vonatkozó rendelkezéseinek sérelme nélkül a légi járatok következő kategóriáira nem vonatkozik az érvényes működési engedély birtoklásának feltétele ☒ :

- (a) ☒ a motor nélküli és/vagy motoros ultra-könnyű légi járművek által teljesített járatok, valamint ☒
- (b) ☒ a különböző repülőterek közötti, fuvarozással nem járó helyi repülések. ☒

↓ 2407/92 4. cikk (1) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

4. cikk

⇒ A működési engedély megadásának feltételei ⇐

~~Egy tagállam~~ ☒ Az illetékes engedélyező hatóság ☒ működési engedélyt egy adott vállalkozás részére csak akkor adhat ki, ha:

- (a) a vállalkozás ⇒ központja ⇐ ~~fő üzleti telephelye~~ – és adott esetben bejegyzett székhelye – ~~a tagállam~~ ⇒ a Közösség ⇐ területén található; továbbá ⇒ üzleti tevékenységének nagyobb részét a Közösségben bonyolítja ⇐ ;
- (b) ⇒ érvényes üzemben tartási engedéllyel rendelkezik ⇐ ;
- (c) ⇒ amennyiben az engedély iránti kérelmet egy tagállam hatóságához nyújtják be, a vállalkozás központja és adott esetben bejegyzett székhelye a kérdéses

tagállam területén található, üzleti tevékenységének nagyobb részét a kérdéses tagállamban bonyolítja, és amennyiben üzembentartási engedélyét egy nemzeti hatóság állította ki, ugyanez a tagállam felelős az üzembentartási engedély felügyeletéért; ⇐

- (d) a vállalkozás fő tevékenysége a légi fuvarozás, kizárólagosan vagy légi jármű kereskedelmi üzemeltetésével 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 százaléka a tagállamok és/vagy azok állampolgárai tulajdonában van, az a tagállamok vagy azok állampolgárai tényleges 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 aláíró fél; ⇐
- (g) ⇐ megfelel az 5. cikkben előírt pénzügyi feltételeknek ⇐ ;
- (h) ⇐ eleget tesz a 11. cikkben előírt biztosítási követelményeknek ⇐ .

↓ 2407/92 4. cikk (2) bekezdés
(kiigazított szöveg)

~~Mindazoknak a megállapodásoknak és egyezményeknek a sérelme nélkül, amelyekben a Közösség szerződő fél, a vállalkozásnak a tagállamok és/vagy a tagállamok állampolgárainak akár közvetlen, akár többségi tulajdonában kell állnia és abban kell maradnia. E vállalkozásnak mindenkor e tagállamoknak vagy e tagállamok állampolgárainak tényleges ellenőrzése alatt kell állnia.~~

↓ 2407/92 4. cikk (4) bekezdés
(kiigazított szöveg)

~~A légifuvarozási vállalkozás ellenőrzésében közvetlen vagy közvetett módon részt vevő vállalkozásnak meg kell felelnie a (2) bekezdésben előírt követelményeknek.~~

↓ 2407/92 4. cikk (3) bekezdés
(kiigazított szöveg)

~~3. a) A (2) és (4) bekezdés sérelme nélkül azok a légi fuvarozók, amelyeket a 2343/90/EGK tanácsi rendelet és a tagállamok közötti légi áru fuvarozás üzemeltetéséről szóló, 1991. február 4-i 294/91/EGK tanácsi rendelet 5. I. mellékletébe már felvettek, megőrzik az e rendelet és az egyéb, kapcsolódó rendeletek alapján járó jogait mindaddig, amíg az e rendeletben foglalt egyéb kötelezettségeknek is eleget tesznek, és továbbra is ugyanazon harmadik ország és/vagy harmadik országbeli állampolgárok közvetlen vagy közvetett ellenőrzése alatt állnak,~~

~~amelyek/akik e rendelet elfogadásának időpontjában ezt az ellenőrzést gyakorolták. Ez az ellenőrzés azonban bármikor átadható a tagállamoknak és/vagy a tagállamok állampolgárainak.~~

~~b) Az a) albekezdés értelmében a részvények vásárlásának és értékesítésének lehetősége nem vonatkozik azokra az állampolgárokra, akik harmadik országbeli légitfuvarozási vállalkozásban jelentős érdekeltséggel rendelkeznek.~~

↓ 2407/92 5. cikk (1) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

5. cikk

⇒ A működési engedély megadásának pénzügyi feltételei ⇐

1. ~~A működési engedélyben első alkalommal részesülő légitársasági vállalkozásnak az engedélyt kiadó tagállam illetékes hatóságai számára kellően meggyőző módon~~
⇒ Az illetékes engedélyező hatóság ⇐ ☒ alaposan megvizsgálja, hogy a működési engedélyért először folyamodó vállalkozás igazolnia ~~kell~~ ☒ képes azt, hogy:
 - (a) megalapozott feltételezés alapján megállapított tényleges és lehetséges kötelezettségeinek a működése megkezdésétől számított ~~húszonégy~~
⇒ harminchat ⇐ hónapig bármikor meg tud felelni,
 - (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.

↓ 2407/92 5. cikk (2) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

2. Az (1) bekezdés alkalmazásában minden engedélykérőnek üzleti tervet kell benyújtania legalább a működés első ~~két~~ ⇒ három ⇐ évre vonatkozóan. Az üzleti tervnek többek között részletesen be kell mutatnia a kérelmező pénzügyi kapcsolatait olyan egyéb kereskedelmi tevékenységekkel, amelyeket a kérelmező közvetlenül vagy kapcsolódó vállalkozásokon keresztül folytat. Továbbá a kérelmezőnek rendelkezésre kell bocsátania minden hasznos információt, különösen az ☒ I. ☒ melléklet A ☒ 1 ☒ részében említett adatokat.

↓ 2407/92 5. cikk (7) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

3. Ennek a cikknek az (1), ~~(2), (3), (4) és (6)~~ és ~~(2), (3), (4) és (6)~~ bekezdése nem vonatkozik azokra a légi fuvarozókra, amelyek kizárólag ~~csak~~ 10 t ~~nto w nél~~ (maximális felszálló súlynál) kevesebb és/vagy 20-nál kevesebb személy szállítására alkalmas légi járműveket üzemeltetnek. E légi fuvarozóknak mindenkor tudniuk kell igazolni azt, hogy nettó tőkéjük legalább ~~⇒ 100 000 euro ⇐ 80000 ECU~~, illetve az engedélyező hatóság kérésére az ~~(5)~~ ~~(5)~~ 9. cikk (2) ~~(2)~~ bekezdése alkalmazásához szükséges információkat rendelkezésre kell bocsátaniuk.

Mindazonáltal a tagállamoknak jogukban áll az (1), ~~(2), (3), (4) és (6)~~ és ~~(2), (3), (4) és (6)~~ bekezdést alkalmazni olyan légi fuvarozókra, amelyeknek engedélyt adtak, és amelyek menetrendszerű járatokat üzemeltetnek, illetve amelyek forgalma meghaladja az évi 3 millió ~~(2)~~ eurót ~~(2)~~ ECU-t.

~~A tagállamokkal folytatott konzultációt követően a Bizottság az a) pontban említett értékek helyett magasabb értékeket állapíthat meg, ha a gazdasági fejlődés alapján ilyen határozat tűnik szükségesnek. Az ilyen határozatot az Európai Közösségek Hivatalos Lapjában ki kell hirdetni.~~

~~Egy hónapos határidőn belül bármely tagállam a Tanáchoz fordulhat a Bizottság döntése miatt. A Tanács minősített többséggel egy hónapon belül attól eltérő határozatot hozhat.~~

↓ 2407/92 9. cikk (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

6. cikk

⇒ Légifuvarozói üzemeltetési engedély ⇐

1. A működési engedély megadása vagy érvényessége annak függvénye, hogy a fuvarozó rendelkezik-e ~~rendelkezik-e~~ a működési engedélyben foglalt tevékenységi köröket megállapító és a Tanács ~~vonatkozó rendeletében~~ ~~(2)~~ közösségi jog értelmében ~~(2)~~ megállapított feltételeknek megfelelő érvényes üzemeltetési engedéllyel (AOC). ~~Az (1) bekezdésben említett tanácsi rendelet hatályba lépéséig az üzemeltetési engedélyre (AOC-re) vagy az üzemeltetési engedély megadását érintő valamennyi azonos értékű jogcímre vonatkozó nemzeti jogszabályokat kell alkalmazni.~~
2. ⇒ A légi fuvarozó üzemeltetési engedélyében bekövetkezett bármely változást fel kell tüntetni működési engedélyében. ⇐

7. cikk

⇒ A jó hírnév igazolása ⇐

1. Ha ~~egy tagállam illetékes hatóságai~~ működési engedély kiadása céljából a vállalkozás működését a jövőben folyamatosan és ténylegesen hatékonyan irányító személyektől bizonyítékot követelnek meg arról, hogy jó hírnévnek örvendenek, és nem nyilvánították őket fizetéseképtelennek, illetve ☒ ha ☒ súlyos szakmai hiba vagy bűncselekmény esetén az engedélyt felfüggesztik vagy visszavonják, ~~e tagállamnak más~~ ⇒ az illetékes engedélyező hatóság ⇐ a tagállamok állampolgáraitól elegendő bizonyítékként ~~kell elfogadniuk~~ ☒ 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 ~~első albekezdésben~~ ☒ (1) bekezdésben ☒ említett okiratokat a származási tagállam vagy ⇒ az állandó ⇐ lakóhely szerinti tagállam ~~illetékes hatóságai~~ nem bocsátják ki, ezeket az okiratokat eskü alatt tett nyilatkozattal – 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, ~~vagy közjegyző~~ ⇒ vagy minősített szakmai testület ⇐ igazolást ad ki, amellyel bizonyítja az eskü alatt vagy ünnepélyesen tett nyilatkozat hitelességét.
3. ~~A tagállamok illetékes hatóságai~~ ⇒ Az illetékes engedélyező hatóság ⇐ megkövetelhetik 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 ~~teljesíti az e rendeletben foglalt kötelezettségeket~~ ☒ megfelel e fejezet követelményeinek ☒ . ~~A tagállam azonban rendelkezhet úgy, hogy új működési~~

~~engedély kiadása esetén a kiadást követően egy évvel, majd ezt követően minden ötödik évben felülvizsgálja az engedélyt.~~

↓ 2407/92 4. cikk (5) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

A ~~☒~~ közösségi ~~☒~~ légi fuvarozónak kérésre bármikor tudnia kell igazolni a ~~működési engedélyért felelős tagállam~~ ⇒ az illetékes engedélyező hatóság ⇐ számára azt, hogy az e ~~☒~~ fejezetben ~~☒~~ eikben ismertetett ~~☒~~ valamennyi ~~☒~~ követelmény~~ek~~nek eleget tesz.

~~A Bizottság egy tagállam kérelme alapján eljárva megvizsgálja, hogy az e cikkben foglalt követelményeknek eleget tettek-e, és amennyiben szükséges, határozatot hoz.~~

⇓ új szöveg

2. ⇒ Az illetékes engedélyező hatóság szigorúan felügyeli az e fejezet követelményeinek való megfelelést. ⇐ ⇒ Mindenképpen ellenőrzi az e követelményeknek való megfelelést új működési engedély kiadása után két évvel, vagy amennyiben potenciális problémát sejt, vagy a Bizottság kérésére. ⇐

⇒ Amennyiben az illetékes engedélyező hatóság azzal a gyanúval él, hogy egy közösségi légi fuvarozó anyagi gondjai kihatással lehetnek működésének biztonságára, erről késedelem nélkül tájékoztatja az üzemeltetési engedélyért felelős hatóságot. ⇐

↓ 2407/92 11. cikk (2) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

3. ⇒ A működési engedélyt ismételten be kell nyújtani jóváhagyásra ⇐, amennyiben a ~~☒~~ közösségi ~~☒~~ légi fuvarozó

(a) ~~☒~~ a működési engedély kiadását követő hat hónapon belül nem kezdte meg működését, ~~☒~~

(b) ~~hat~~ ⇒ több mint három ⇐ hónapig szünetelteti működését. ~~vagy a működési engedély kiadását követő hat hónapon belül nem kezdte meg működését a felelős tagállamnak határozni kell arról, hogy a működési engedélyt ismételten be kell-e nyújtani jóváhagyásra~~

↓ 2407/92 5. cikk (6) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

4. A ☒ közösségi ☒ légi fuvarozók minden pénzügyi évben ~~indokolatlan késedelem nélkül~~ eljuttatják az engedélyező hatósághoz az előző pénzügyi év ellenőrzött elszámolásait ⇒ a számlazárást követő hat hónapon belül ⇐ . ⇒ Egy közösségi légi fuvarozó működésének első két évében az I. melléklet 3. pontjában említett adatokat hat havonta frissíteni kell és az illetékes engedélyező hatóság rendelkezésére kell bocsátani. ⇐ ~~A légi fuvarozónak az engedélyező hatóság kérésére bármikor rendelkezésre kell bocsátania az (5) bekezdés alkalmazásához szükséges információkat és különösen a melléklet C. részében említett adatokat.~~

⇒ Az illetékes engedélyező hatóságnak bármikor jogában áll a vonatkozó adatok, különösen az I. melléklet 3. pontjában említett adatok kérése segítségével ellenőrizni egy olyan közösségi légi fuvarozó pénzügyi teljesítményét, amely számára engedélyt bocsátott ki. ⇐

↓ 2407/92 5. cikk(3) (kiigazított szöveg) (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

5. A ☒ közösségi ☒ légi fuvarozók kötelesek előzetesen értesíteni az ⇒ illetékes ⇐ engedélyező hatóságot
- (a) ~~új, menetrendszerű járat vagy nem-menetrendszerű járat üzemeltetése egy olyan kontinensre vagy a világnak egy olyan régiójába, ahová korábban nem bonyolítottak forgalmat, használatban lévő légi járművek típusának és számának megváltoztatása, illetve ☒ olyan tervekről, amelyek ☒ lényeges változással járnak tevékenységük volumenében;~~
- (b) ~~kötelesek előzetes tájékoztatást adni~~ minden tervezett egyesülésről vagy felvásárlásról, illetve
- (c) ~~kötelesek 14 napon belül tájékoztatni az engedélyező hatóságot minden olyan, a tulajdonrészben bekövetkező tulajdonosi változásról, amely a ☒ közösségi ☒ légi fuvarozó vagy az anyavállalkozása, illetve a legfőbb vagyonkezelő vállalkozása teljes részvénytulajdonának 10 %-át vagy nagyobb hányadát érinti. Amennyiben a vonatkozó időszak előtt két hónappal 12 hónapos üzleti tervet nyújtanak be, az ennek a bekezdésnek az értelmében megfelelő értesítésnek minősül az üzleti tervben szereplő aktuális üzemeltetési tevékenységekben és/vagy körülményekben végrehajtandó változtatásokat illetően.~~

↓ 2407/92 5. cikk (4) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

6. Amennyiben az ~~☒~~ illetékes ~~☒~~ engedélyező hatóság úgy ítéli meg, hogy ~~a (3) ☒ 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 megvalósítás időpontjától számított legalább 12 hónapos időszakot, ~~és tartalmaznia kell minden hasznos információt, beleértve ☒ és tartalmaznia kell ☒ a~~ ⇒ a (4) bekezdésben előírtakon felül ~~☒ az I. ☒ melléklet B. ☒ 2. ☒~~ részében ismertetett adatokat is, ~~hogy megállapíthassa, a légi fuvarozó képes-e megfelelni a fennálló és lehetséges kötelezettségeinek ez alatt a 12 hónapos időszak alatt.~~

Az ~~☒~~ illetékes ~~☒~~ engedélyező hatóságnak az átdolgozott üzleti tervről a benyújtásától számított három hónapon belül kell határoznia.

↓ 2407/92 11. cikk (3) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

7. ~~A tagállamoknak Az általuk engedélyezett ☒ közösségi ☒ légi fuvarozókkal kapcsolatosan ⇒ az illetékes engedélyező hatóságoknak ⇐ kell~~ határozniuk ~~kell~~ arról, hogy a vállalkozás ~~☒~~ közösségi légi fuvarozó ~~☒~~ jogi helyzetére kiható, egy vagy több tényezőben bekövetkező változtatás esetén, különösen egyesülés vagy felvásárlás esetén, a működési engedélyt ismételten be kell-e nyújtani jóváhagyásra. ~~A kérdéses légi fuvarozó, illetve légi fuvarozók mindaddig folytathatják működésüket, amíg az engedélyező hatóság az indokok megnevezésével meg nem állapítja a biztonság veszélyeztetettségét.~~

↓ 2407/92 5. cikk (7) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

8. Ennek a cikknek ~~az (1), (2), (3),~~ (4) ~~☒~~ , (5) ~~☒~~ és (6) bekezdése nem vonatkozik azokra a légi fuvarozókra, amelyek kizárólag ~~csak~~ 10 t ~~netto w-nél~~ (maximális felszálló súlynál) kevesebb és/vagy 20-nál kevesebb személy szállítására alkalmas légi járműveket üzemeltetnek. E légi fuvarozóknak mindenkor tudniuk kell igazolni azt, hogy nettó tőkéjük legalább ⇒ 100 000 euro ⇐ ~~80000 ECU~~, illetve az engedélyező hatóság kérésére ~~az (5) ☒~~ 9. cikk (2) ~~☒~~ bekezdése alkalmazásához szükséges információkat rendelkezésre kell bocsátaniuk.

Mindazonáltal a tagállamoknak jogukban áll ~~az (1), (2), (3),~~ (4) ~~☒~~ , (5) ~~☒~~ és (6) bekezdést alkalmazni olyan légi fuvarozókra, amelyeknek engedélyt adtak, és

amelyek menetrendszerű járatokat üzemeltetnek, illetve amelyek forgalma meghaladja az évi 3 millió ECU+~~☒~~ eurót. ~~☒~~

~~A tagállamokkal folytatott konzultációt követően a Bizottság az a) pontban említett értékek helyett magasabb értékeket állapíthat meg, ha a gazdasági fejlődés alapján ilyen határozat tűnik szükségesnek. Az ilyen határozatot az Európai Közösségek Hivatalos Lapjában ki kell hirdetni.~~

~~Egy hónapos határidőn belül bármely tagállam a Tanáchoz fordulhat a Bizottság döntése miatt. A Tanács minősített többséggel egy hónapon belül attól eltérő határozatot hozhat.~~

↓ 2407/92 5. cikk (5) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

9. cikk

⇒ Működési engedély felfüggesztése vagy visszavonása ⇐

- ~~1. Az engedélyező hatóság bármikor, de főleg ha egyértelmű jeleket tapasztalja annak, hogy az általa engedéllyel ellátott légi fuvarozónál pénzügyi problémák vannak, értékelheti annak pénzügyi teljesítményét, továbbá~~ ⇒ Az illetékes engedélyező hatóság ⇐ felfüggesztheti vagy visszavonhatja az ☒ működési ☒ engedélyt, amennyiben ~~a továbbiakban~~ már nincs meggyőződve arról, hogy a ☒ közösségi ☒ légi fuvarozó a tényleges és lehetséges kötelezettségeit 12 hónapos időtartamra teljesíteni tudja. ~~Az engedélyező hatóság~~

⇒ Az illetékes engedélyező hatóság ⇐ kiadhat ideiglenes ⇒ , legfeljebb 12 hónapra szóló ⇐ engedélyt a ☒ közösségi ☒ légi fuvarozó pénzügyi átszervezésének időtartamára, feltéve hogy ~~ez nem veszélyeztet a biztonságot~~ ⇒ ez az ideiglenes engedély tükrözi az üzemeltetési engedélyben bekövetkezett esetleges változásokat, és 12 hónapon belül valós esély mutatkozik a pénzügyi helyzet kielégítő rendezésére. ⇐

↓ 2407/92 12. cikk (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

2. ⇒ Amennyiben egy közösségi légi fuvarozónál egyértelműen pénzügyi nehézségek mutatkoznak, illetve ha ⇐ a légi fuvarozó ellen fizetéseképtelenséget állapítanak meg, vagy hasonló eljárást indítanak, ⇒ az illetékes engedélyező hatóság haladéktalanul elvégzi az általa engedélyezett légi fuvarozó pénzügyi helyzetének alapos vizsgálatát, és e cikkel összhangban a vizsgálat eredményei alapján három hónapon belül felülvizsgálja a működési engedély érvényességét. ⇐ ~~a tagállam csak abban az esetben engedélyezi a légi fuvarozónak a működési engedély megtartását, ha a~~

~~tagállam szakmai testülete meggyőződik arról, hogy ésszerű időn belül valószerű a kielégítő pénzügyi átszervezés.~~ ⇒ Az illetékes engedélyező hatóság tájékoztatja a Bizottságot a vizsgálati eljárásról és annak eredményeiről, valamint a működési engedély érvényességével kapcsolatos döntéséről. ⇐

3. ⇒ Amennyiben a 8. cikk (4) bekezdésében említett ellenőrzött elszámolásokat az előző pénzügyi év számlázási időpontjától számított hat hónap elteltével a közösségi légi fuvarozó még nem közölte, az illetékes engedélyező hatóság felkéri azt az ellenőrzött elszámolások haladéktalan benyújtására. ⇐

⇒ Amennyiben a felszólítástól számított egy hónapon belül az ellenőrzött elszámolások nem érkeznek meg az engedélyező hatósághoz, a működési engedélyt vissza kell vonni vagy fel kell függeszteni. ⇐

⇒ Az illetékes engedélyező hatóság tájékoztatja a Bizottságot arról is, ha a légi fuvarozó a hat hónapos időszakon belül nem tett eleget az ellenőrzött elszámolásai közzétételére vonatkozó kötelezettségnek, valamint a következőképpen tett lépéseiről ⇐

4. ⇒ Abban az esetben, ha egy közösségi légi fuvarozó üzemeltetési engedélyét felfüggesztik vagy visszavonják, az illetékes engedélyező hatóság azonnali hatállyal felfüggeszti vagy visszavonja e légi fuvarozó működési engedélyét. ⇐

↓ 2407/92 13. cikk (2) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

10. cikk

⇒ A működési engedélyekkel kapcsolatos döntéshozatal ⇐

1. ~~Az érintett tagállam~~ ⇒ Az illetékes engedélyező hatóság ⇐ a lehető legrövidebb időn belül határoz a kérelemről, a valamennyi szükséges információ benyújtásától számított legfeljebb három hónapon belül, figyelembe véve minden rendelkezésre álló bizonyítékot. A határozatról tájékoztatnia kell a kérelmező ~~légi közlekedési vállalkozást~~. A visszautasítást meg kell indokolni.

↓ 2407/92 13. cikk (1) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

2. ~~Az érintett tagállam~~ ⇒ Az illetékes engedélyező hatóság ⇐ nyilvánosságra hozza a működési engedély megadás ⇒ ára, felfüggesztésére és visszavonására vonatkozó ⇐ eljárásokat, és tájékoztatja azokról a Bizottságot.

↓ 2407/92 13. cikk (4) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

3. ~~A tagállamok~~ ⇒ Az illetékes engedélyező hatóságnak a ⇐ működési engedélyek megadásáról ⇒, felfüggesztéséről ⇐ vagy visszavonásáról szóló határozatait ⇒ évente ⇐ közzé kell tenni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.
-

↓ 2407/92 13. cikk (3) bekezdés
(kiigazított szöveg)

~~Az a vállalkozás, amelynek a működési engedélyre vonatkozó kérelmét elutasították, esetével a Bizottsághoz fordulhat. Ha a Bizottság megállapítja, hogy e rendelet követelményeit nem tartották be, közli az e rendelet helyes értelmezésével kapcsolatos állásfoglalását a Szerződés 169. cikkének sérelme nélkül.~~

↓ 2407/92 7. cikk
⇒ új szöveg

11. cikk

⇒ Biztosítási kötelezettség ⇐

A légi fuvarozónak biztosítással kell rendelkeznie baleset esetén fennálló polgári jogi felelőssége fedezésére, különösen az utasok, csomagok, áru és postai küldemények szállítása és harmadik felek vonatkozásában. ⇒ A biztosításnak adott esetben meg kell felelnie a 785/2004/EK rendeletben⁹ előírt minimumkövetelményeknek. ⇐

↓ 2407/92 8. cikk (2) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

12. cikk

⇒ Nyilvántartásba vétel ⇐

1. A ~~(3) bekezdés~~ ☒ 13. cikk (2) bekezdésének ☒ sérelme nélkül a ☒ közösségi ☒ légi fuvarozó által használt légi járműveket a működési engedélyt kiadó ~~tagállam~~

⁹ HL L 1138., 2004.4.30., 1.o.

~~választása szerint a tagállam nemzeti lajstromába vagy a Közösségben lajstromba kell venni.~~

~~Amennyiben a Közösségben lajstromba vett légi járműre vonatkozó bérleti megállapodást a 10. cikk értelmében elfogadhatónak minősítették, a tagállam nem követelheti meg, hogy a légi járművet felvetessék a tagállam saját lajstromába, amennyiben az a légi járművön végrehajtandó szerkezeti változtatásokat tenne szükségessé.~~

↓ 2407/92 8. cikk (4) bekezdés
(kiigazított szöveg)

2. ~~Egy tagállamnak a (2) bekezdés a) pontja alkalmazása során~~ ☒ Az (1) bekezdéssel összhangban az illetékes engedélyező hatóságnak ☒ az alkalmazandó törvények és rendeletek függvényében, ~~beleértve a légialkalmassági bizonyítványra vonatkozó törvényeket és rendelkezéseket is~~ 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.

↓ 2407/92 8. cikk (1) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

13. cikk

⇒ Kölcsönbérlet ⇐

1. A működési engedély megadásának vagy érvényben tartásának nem lehet feltétele a légi járművek feletti tulajdonjog, ~~azonban egy tagállamnak meg kell követelnie az általa engedélyezett légi fuvarozótól, hogy tulajdonosként vagy bérleti megállapodás bármely formájában rendelkezzen egy vagy több légi járművel.~~

⇒ A működési engedélyért folyamodó bármely vállalkozásnak tulajdonosként vagy személyzet nélküli kölcsönbérleti megállapodás formájában rendelkeznie kell egy vagy több légi járművel. ⇐

⇒ A közösségi légi fuvarozónak úgyszintén rendelkeznie kell tulajdonosként vagy személyzet nélküli kölcsönbérleti megállapodás formájában egy vagy több légi járművel. ⇐

⇒ A közösségi légi fuvarozók személyzettel együtt is bérelhetnek egy vagy több repülőgépet. ⇐

↓ 2407/92 8. cikk (3) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

2. Rövidtávú kölcsönbérleti megállapodások esetén, amelyek célja a ☒ közösségi ☒ légi fuvarozó ideiglenes szükségleteinek megoldása, illetve egyéb kivételes körülmények között ~~a tagállam~~ ⇒ az illetékes engedélyező hatóság ⇐ engedélyezheti a ~~(2) bekezdés a) pontja~~ ⇒ nyilvántartásba vétel 12. cikk (1) bekezdésében rögzített ⇐ követelményeinek figyelmen kívül hagyását. ⇒ Az ilyen eltérést nem lehet egy közösségi fuvarozónak ideiglenes szükséglet vagy kivételes körülmény miatt hat hónapnál hosszabb időszakra kiadni, de az eltérés egyszer megújítható az előző eltérést nem követő, legfeljebb hat hónapos időszakra. ⇐

⇒ A repülőgép személyzettel együtt való bérlete (teljes bérlet) esetén az ilyen eltérés feltétele, hogy az érintett tagállam vagy a Közösség és a bérelt repülőgépet nyilvántartó harmadik ország között a teljes bérlet tekintetében kölcsönösséget biztosító megállapodás legyen érvényben. ⇐

↓ 2407/92 10. cikk (1) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

3. A biztonsági ~~és felelősségi~~ normák betartása érdekében annak a ☒ közösségi ☒ légi fuvarozónak, amely egy másik vállalkozás légi járművét használja, vagy légi járművet más vállalkozás rendelkezésére bocsát ⇒ személyzettel együtt vagy a nélkül, ⇐ előzetes jóváhagyást kell kérnie az illetékes engedélyező hatóságtól. A jóváhagyás feltételeinek a felek közti kölcsönbérleti megállapodás részét kell képezniük.

↓ 2407/92 10. cikk (2) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

4. ~~A tagállam~~ ⇒ Az illetékes engedélyező hatóság ⇐ csak abban az esetben hagyhatja jóvá annak a légi fuvarozónak a számára, amelynek működési engedélyt adott, a légi járművet személyzetével együtt bérbeadó kölcsönbérleti megállapodásokat, ha ⇒ az engedélyező hatóság megállapította és írásos nyilatkozatban tudatta a szóban forgó légi fuvarozóval, hogy ⇐ ~~a 9. cikk értelmében~~ ⇒ a közösségi jog vonatkozó rendelkezéseiben ⇐ előírt biztonsági normákkal egyenértékű biztonsági normákat teljesítik.

↓ 2407/92 14. cikk (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

14. cikk

⇒ Bizottsági vizsgálat ⇐

1. ⇒ A Bizottság a 25. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban egy tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére megvizsgálja az e fejezetnek való megfelelést, és szükség esetén határoz a működési engedély felfüggesztéséről vagy visszavonásáról. ⇐
2. A Bizottság ~~a~~ 4. ~~☒~~ az e ~~☒~~ cikk értelmében fennálló kötelezettségei teljesítése céljából minden szükséges információt megszerezhet ⇒ az általa megszabott határidőn belül az illetékes engedélyező hatóságtól vagy közvetlenül az érintett közösségi légi fuvarozó(k)tól. ⇐ ~~az érintett tagállamoktól, amely biztosítja azt is, hogy az általuk engedélyezett légi fuvarozók az adataikat rendelkezésre boesássák.~~

~~2. Ha a kért információkat a Bizottság által meghatározott határidőn belül nem, vagy hiányosan boesátják rendelkezésre, a Bizottság az érintett tagállamhoz címzett határozattal írja elő az információk biztosítását. A határozat rögzíti, hogy milyen információkat kérnek, és meghatározza azok szolgáltatásának megfelelő határidejét.~~

~~3. Ha a (2) bekezdés alapján kért információkat nem szolgáltatják a megadott határidőn belül, vagy a légi fuvarozó egyéb módon nem igazolta, hogy a 4. cikkben előírt követelményeknek eleget tesz, a Bizottság kivéve, ha különleges körülmények állnak fenn azonnal tájékoztatja valamennyi tagállamot a helyzetről. Mindaddig, amíg a Bizottság nem értesíti a tagállamokat arról, hogy az információkat rendelkezésre boesátották a kérdéses követelmények teljesítésének igazolása céljából, a tagállam felfüggesztheti a légi fuvarozó minden olyan, piachoz történő hozzáférési jogát, amelyre a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz történő hozzáféréséről szóló, 1992. július 23-i 2408/92 tanácsi rendelet [6] értelmében jogosult.~~

↓ 2407/92 15. cikk (kiigazított szöveg)

~~Az e rendeletben foglalt előírásokon kívül a légi fuvarozó köteles betartani a közösségi joggal összeegyeztethető nemzeti jogi követelményeket is.~~

↓ 2407/92 16. cikk (kiigazított szöveg)

~~A 3. cikk (1) bekezdése ellenére a rendelet hatálybalépésének időpontjában a tagállamban hatályban lévő működési engedélyk érvényben maradnak, azoktól a jogszabályoktól~~

~~függően, amelyek alapján kiadásuk történt, legfeljebb egyéves időtartamra, kivéve a 4. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti esetben, amelyre vonatkozóan a leghosszabb időtartam három év, mialatt az ezen engedéllyel rendelkező légi fuvarozók megteszik a szükséges intézkedéseket az e rendeletben foglalt valamennyi követelménynak való megfelelés érdekében. E cikk alkalmazásában a működési engedéllyel rendelkező fuvarozók közé kell sorolni azokat a fuvarozókat, akik e rendelet hatálybalépésének időpontjában érvényes üzemben tartási engedéllyel (AOC vel) törvényes működést folytatnak, de működési engedéllyel nem rendelkeznek.~~

~~Ez a cikk nem érinti a 4. cikk (2), (3), (4) és (5) bekezdésében és a 9. cikkben foglaltakat, mindazonáltal azok a légi fuvarozók, akik e rendelet hatálybalépését megelőzően előzetes mentesség alapján működtek, folytathatják működésüket a fent meghatározott maximális időtartamot meg nem haladó időtartamon belül, a tagállamok által, a 4. cikkben foglaltaknak való megfelelésről lefolytatandó vizsgálatoktól függően.~~

↓ 2407/92 17. cikk (kiigazított szöveg)

~~Az e rendelet megvalósításához szükséges törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezések elfogadását megelőzően a tagállamok konzultálnak a Bizottsággal. They shall communicate any such measures to the Commission when adopted.~~

↓ 2408/92 3. cikk (1) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

III. fejezet: Az útvonalakhoz való hozzáférés

15. cikk

⇒ A Közösségen belüli légi járatok üzemeltetése ⇐

- ~~E rendeletre is figyelemmel, a tagállamok engedélyezik a A közösségi légi fuvarozóknak jogukban áll számára a Közösségen belüli útvonalakon a forgalmi jogokat gyakorolniását.~~
- ⇒ A tagállamok a forgalmi jogok gyakorlását közösségi légi fuvarozók esetében nem köthetik semmilyen engedélyhez vagy jogosítványhoz. ⇐ ⇒ Amennyiben egy tagállam okkal feltételezi, hogy egy közösségi légi fuvarozó számára kiadott működési engedély nem érvényes, az illetékes engedélyező hatósággal veszi fel a kapcsolatot. ⇐ ⇒ A tagállamok nem kérhetik a közösségi légi fuvarozóktól olyan okiratok vagy információ bemutatását, amelyet azok az illetékes engedélyező hatóságnak már benyújtottak. ⇐

↓ 2408/92 3. cikk (2) bekezdés
(kiigazított szöveg)

~~Az (1) bekezdés ellenére, 1997. április 1-jét megelőzően egy tagállam sem köteles a területén kabotázsjogokat engedélyezni más tagállamtól származó engedély alapján működő közösségi légi fuvarozók számára, kivéve ha: (i) a légi szabadságjogokat egy olyan járat keretében gyakorolják, amely a fuvarozó lajstromozó államában egy onnan induló járat menetrend szerinti meghosszabbításával vagy oda irányuló járatmal előzetes kapcsolat formájában egységet képez; (ii) kabotázsszolgáltatás céljára a légi fuvarozó a szezonális kapacitásának legfeljebb 50 %-át használja fel ugyanannak a járatnak teljesítése során, amelynek a kabotázsszolgáltatás a meghosszabbítása vagy a bevezető szakasza.~~

↓ 2408/92 3. cikk (3) bekezdés
(kiigazított szöveg)

~~A kabotázsszolgáltatást a (2) bekezdésnek megfelelően működtető légi fuvarozó kérésre a részt vevő tagállam(ok) rendelkezésére boesátja az e bekezdés rendelkezéseinek alkalmazásához szükséges valamennyi információt.~~

↓ 2408/92 3. cikk (4) bekezdés
(kiigazított szöveg)

~~Az (1) bekezdés ellenére, 1997. április 1-jét megelőzően, a tulajdonos állampolgársága és a légi fuvarozó hovatarozása alapján történő hátrányos megkülönböztetés nélkül, függetlenül attól, hogy az érintett útvonalak üzemeltetőjéről vagy az azok üzemeltetésének engedélyezését kérőről van e szó, a tagállam szabályozhatja olyan légi fuvarozók hozzáférését a területén lévő útvonalakhoz, amelyek engedélyét a 2407/92/EGK rendeletnek megfelelően adta ki, a közösségi jogszabályok és különösen a versenyszabályok sérelme nélkül.~~

↓ 2408/92 7. cikk (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

3. A ⇒ Közösségen belüli ⇔ légi járatok üzemeltetése során az érintett tagállam(ok) engedélyezi(k) a közösségi légi fuvarozó számára ⇒ megengedett ⇔ légi járatok összevonását ⇒ és közös üzemeltetési megállapodások kötése ⇒ a vállalatokra vonatkozó közösségi versenyjog sérelme nélkül ⇔ és ugyanannak a járatszámnak a használatát
4. ⇒ A tagállamok között fennálló kétoldalú megállapodásokból fakadó, a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli járatait 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 közös üzemeltetési megállapodások kötését a területükön található repülőtérrel induló, oda érkező vagy azon áthaladó, egy harmadik ország bármely pontját kiszolgáló járatokra vonatkozóan.

6. ⇒ Az e rendelet hatálybalépése előtt megadott bármely jog sérelme nélkül és a 847/2004/EK rendelet¹⁰ ellenére a Közösségen kívüli légi fuvarozók a kizárólag a Közösségen belüli útvonalak tekintetében nem gyakorolhatnak forgalmi jogokat, nem vonhatnak össze járatokat és nem köthetnek közös üzemeltetési megállapodásokat, hacsak erre a Közösség és a harmadik ország között létrejött megállapodás fel nem hatalmazza őket. ⇐
7. ⇒ Az e rendelet hatálybalépése előtt keletkezett jogok sérelme nélkül és a 847/2004/EK rendelet ellenére harmadik országok légi fuvarozói csak abban az esetben haladhatnak át a Közösség területén, ha a harmadik ország fél a Nemzetközi Átmenő Légi Járatokról szóló, 1944. december 7-én Chicagóban aláírt egyezményben vagy ilyen értelmű megállapodást kötött a Közösséggel. ⇐

↓ 2408/92 4. cikk (1) bekezdés a) pont (kigazított szöveg)
⇒ új szöveg

16. cikk

⇒ A közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó általános szabályok ⇐

1. Egy tagállam~~z~~ a más érintett tagállamokkal folytatott konzultációkat, illetve a Bizottság és az adott vonalat működtető légi fuvarozók tájékoztatását követően~~z~~ közszolgáltatási kötelezettséget írhat elő olyan ⇒ regionális ⇐ repülőtérre irányuló menetrendszerű légi járatokra, amely ~~repülőtér~~ az adott tagállam területén ~~lévő peremterületet vagy fejlődő régiót szolgál ki, vagy a területén lévő regionális repülőtérhez kapcsolódó ritkán használt útvonalon~~ található, ha ezek az útvonalak abban a régióban, ahol a repülőtér is található, a gazdasági fejlődés szempontjából létfontosságúnak tekinthetők~~nélkülözhetetlenek — minősülne~~. A szolgáltatási kötelezettséget a tagállam ⇒ csak ⇐ olyan mértékben írhatja elő, amely biztosítja az adott útvonalon nyújtott menetrendszerű légi járat kielégítő jellegét, amely megfelel a folyamatosság, rendszeresség, ~~kapacitás és~~ ⇒ minimális kapacitás ⇐ rögzített normáinak, mely normáknak a légi fuvarozó kizárólag csak üzleti érdekeire figyelemmel nem felelne meg.

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

¹⁰ HL L 157., 2004.4.30., 7. o.

↓ 2408/92 4. cikk (1) bekezdés c) pont (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

2. Azokban az esetekben, amikor egyéb közlekedési ~~eszközök~~ ☒ módok ☒ nem tudják biztosítani a ~~kiegítő és~~ folyamatos ⇒ , legalább napi két alkalommal igénybe vehető ⇐ szolgáltatást, az érintett tagállam a közszolgáltatási kötelezettségek keretében előírhatja, hogy az útvonalat üzemeltetni szándékozó légi fuvarozó köteles garantálni a vonal működtetését egy külön meghatározandó bizonyos időtartamra, a közszolgáltatási kötelezettség egyéb előírásainak megfelelően.

↓ 2408/92 4. cikk (1) bekezdés j) pont (kiigazított szöveg)

3. Amennyiben az ~~a) és e)~~ ☒ (1) és a (2) ☒ ~~pont~~ ☒ bekezdés ☒ értelmében közszolgáltatási kötelezettséget írnak elő, a 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 menetrendszerű légi járatnak kell tekinteni.

↓ 2408/92 4. cikk (1) bekezdés d) pont (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

4. Ha a közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó útvonalon a menetrendszerű légi járatok üzemeltetését még egyetlen légi fuvarozó sem kezdte meg, vagy nem áll a szolgáltatás megkezdése előtt, a tagállam jogosult egyetlen légi fuvarozóra korlátozni az ezen útvonalhoz történő ⇐ menetrendszerű ⇐ hozzáférést, maximum ⇒ négy ⇐ ~~három~~ éves időtartamra, amelynek elteltével a helyzetet ismételten meg kell vizsgálni.

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

5. ~~☒~~ ☒ A (4) bekezdésben említett ☒ járatok üzemeltetésének jogát ⇒ a 17. cikknek megfelelő ⇐ nyilvános pályázat alapján ítélik oda, akár egy útvonalra, akár ⇒ – amennyiben üzemeltetési okokból ez elengedhetetlen – ⇐ egy útvonalcsoportra, az olyan közösségi légi fuvarozók számára, amelyek jogosultak ilyen légi járatok üzemeltetésére.

~~A pályázati felhívást közzéteszik az Európai Közösségek Hivatalos Lapjában, az ajánlatok benyújtásának határideje a kihirdetés napjától számított legalább egy hónap. A légi fuvarozók által benyújtott ajánlatokat haladéktalanul közlik az érintett tagállamokkal és a Bizottsággal.~~

↓ 2408/92 4. cikk (1) bekezdés b) pontja (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

6. ⇒ Ha egy tagállam közszolgáltatási kötelezettséget óhajt előírni, a tervezett közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó előírást teljes terjedelmében közli a Bizottsággal, a többi érintett tagállammal és a kérdéses útvonalon járatokat üzemeltető légi fuvarozóval. ⇐

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

(a) ⇒ megadja az útvonal két végpontjaként szolgáló repülőterek nevét, ⇐

(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. ⇐

7. A ⇒ tervezett közszolgáltatási kötelezettség ⇐ ~~menetrendszerű légi járatok~~
⇒ szükségességét és ⇐ kielégítő jellegét a tagállamok az alábbiakat figyelembe véve értékelik:

~~a közérdek;~~

(a) ⇒ a tervezett kötelezettség arányban áll-e az érintett régió gazdasági szükségleteivel; ⇐

(b) egyéb közlekedési ⇐ módok ⇐ ~~eszközök~~ igénybevételének a lehetősége, ~~különösen a szigeti régiók esetében,~~ és ☒ hogy ☒ a megállapított közlekedési igényeket ☒ ezek képesek-e kielégíteni ☒ ~~kielégíteni képes egyéb közlekedési eszközök igénybevételének lehetősége~~ ⇒ , különösen, ha az érintett útvonalat a vasút három óránál rövidebb menetidővel kiszolgálja ⇐;

(c) a felhasználóknak ajánlható viteldíjak és feltételek;

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

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

9. ⇒ A közszolgáltatási kötelezettség lejártnak tekinthető, ha egy ilyen kötelezettség alá eső útvonalon több mint tizenkét hónapja nem indítottak menetrendszerű légi járatot. ⇐

10. ⇒ Abban az esetben, ha a 17. cikkkel összhangban kiválasztott légi fuvarozó hirtelen megszakítja egy szolgáltatás nyújtását, az érintett tagállam sürgős esetben közös megegyezés alapján legfeljebb hat hónapos időszakra – amely nem újítható meg – a közszolgáltatási kötelezettség alá eső útvonalon közlekedő járatok üzemeltetésére kijelölhet egy másik légi fuvarozót, a következő feltételek mellett: ⇐

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

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

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

↓ új szöveg

17. cikk

A közszolgáltatási kötelezettség teljesítésére kiírandó nyilvános pályázati eljárás

1. A 16. cikk (5) bekezdésében előírt nyilvános pályázatot a (2)–(11) bekezdésekben ismertetett eljárás szerint kell bonyolítani.

2. A kiíró tagállam eljuttatja a pályázati felhívás teljes szövegét a Bizottsághoz.

3. 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 (4) 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.

4. 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.

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

↓ 2408/92 4. cikk (1) bekezdés g) pont (kiigazított szöveg)

~~Az f) pont ellenére, a benyújtási határidő és a benyújtott ajánlatok elbírálása között két hónapnak kell eltelnie azért, hogy a többi tagállam megfogalmazhassa észrevételeit.~~

↓ 2408/92 4. cikk (1) bekezdés (k) pont (kiigazított szöveg)

~~A d) pont nem alkalmazható egyetlen olyan esetre sem, amikor egy másik érintett tagállam ugyanilyen közszolgáltatási kötelezettség teljesítésére kielégítő alternatív megoldást javasol.~~

↓ 2408/92 4. cikk (2) bekezdés (kiigazított szöveg)

~~Az (1) bekezdés d) pontja nem alkalmazható azokra az útvonalakra, ahol a közlekedés egyéb formái biztosítani tudják a kielégítő és folyamatos szolgáltatást olyan esetben, amikor a felajánlott kapacitás meghaladja az évi 30000 ülőhelyet.~~

↓ 2408/92 4. cikk (1) bekezdés e) pont
⇒ új szöveg

6. 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 teljesítésének elmaradása esetén re-szóló alkalmazható szankciók;

(e) ⇒ azok az objektív és átlátható mutatók, amelyek alapján a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséért esetlegesen fizetendő ellentételezést ki lehet számítani. ⇐

↓ 2408/92 4. cikk (1) bekezdés f) pont

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~~kompenzációs költséget~~.

↓ 2408/92 4. cikk (1) bekezdés h) pont (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

8. ~~Az f) pont~~ ☒ A (7) bekezdés ☒ értelmében kiválasztott légi fuvarozónak a tagállam ☒ ellentételezést nyújthat azért ☒ ~~kompenzációt fizethet~~, hogy az megfeleljen ☒ a 16. cikk ☒ ~~az e bekezdés~~ értelmében rá háruló közszolgáltatási kötelezettség normáinak. ~~E kompenzációnak számításba kell vennie a szolgáltatás költségeit és jövedelmét~~ ⇒ 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. ⇐

↓ új szöveg

9. A tagállamnak a Bizottságot haladéktalanul értesítenie kell tájékoztató formájában 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.

↓ 2408/92 4. cikk (1) bekezdés i) pont (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

18. cikk

⇒ A közszolgáltatási kötelezettségek vizsgálata ⇐

1. A tagállamok ~~intézkedéseket hoznak~~ ⇒ minden ⇐ ☒ szükséges intézkedést megtesznek ☒ annak biztosítására, hogy az ☒ 16. és 17. ☒ e cikk értelmében hozott bármely döntés hatékonyan felülvizsgálható legyen, és különösen a lehető legrövidebb időn belül olyan döntések esetében, amelyek megsértették a közösségi jogot és az azt ~~megvalósító végrehajtott~~ nemzeti szabályokat.

⇒ 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. ⇐

↓ 2408/92 4. cikk (3) bekezdés (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

2. Ha egy tagállam úgy ítéli meg, hogy ☒ a 16. és 17. cikkben ☒ ~~az (1) bekezdésben~~ 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 ⇐ ~~két~~ 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 ☒ ~~az (1) bekezdést~~.

⇒ Az erről szóló határozat megszületéséig a Bizottság átmeneti intézkedésekről is határozhat, ideértve a közszolgáltatási kötelezettség részleges vagy teljes megszüntetését. ⇐

↓ 2408/92 4. cikk (4) bekezdés
(kiigazított szöveg)

~~A Bizottság közli döntését a Tanáccsal és a tagállamokkal. Egy hónapos határidőn belül bármely tagállam a Tanácshoz fordulhat a Bizottság döntése miatt. A Tanács minősített többségi szavazással egy hónapon belül az előzőtől eltérő döntést hozhat.~~

↓ 2408/92 5. cikk (kiigazított szöveg)

~~Olyan belföldi útvonalak esetében, amelyekre e rendelet hatálybalépésekor jogszabályi vagy szerződéses úton kizárólagos koncesszió volt kiadva, és a közlekedés egyéb formái nem tudják biztosítani a kielégítő és folyamatos szolgáltatást, a koncesszió a lejáratí időpontjáig vagy három évig a két időpont közül a közelebbi lejáratút kell alkalmazni hatályban maradhat.~~

↓ 2408/92 6. cikk (kiigazított szöveg)

~~1. A 3. cikk ellenére, ha egy tagállam által engedélyezett légi fuvarozók egyike menetrendszerű utasszállító légi járatot indít el kevesebb mint 80 ülőhelyes légi járművel, regionális repülőterek közti új útvonalon, évi harmincezer ülőhelyet meg nem haladó kapacitással, két évig a tagállamnak jogában áll más légi fuvarozó által üzemeltetett menetrendszerű légi járatot visszautasítani; kivéve ha a járat üzemeltetése kevesebb mint 80 ülőhelyes légi járművel történik, vagy olyan módon, hogy a két repülőtér közötti minden egyes repülés során kevesebb mint 80 ülőhely értékesíthető.~~

~~2. A 4. cikk (3) és (4) bekezdését e cikk (1) bekezdéséhez kapcsolódóan kell alkalmazni.~~

↓ 2408/92 8. cikk (2) bekezdés
⇒ új szöveg

19. cikk

⇒ **A forgalom megosztása a repülőterek között, és a forgalmi jogok gyakorlása** ⇐

1. A forgalmi szabadság jogok gyakorlása a biztonságra, ⇒ a védelemre, ⇐ a környezetvédelemre és a résidő elosztására vonatkozó közösségi, nemzeti, regionális vagy helyi üzemeltetési szabályoktól függ.

↓ 2408/92 8. cikk (1) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

2. ~~Ez a rendelet nem érintheti egy tagállam arra vonatkozó jogát, hogy~~ ⇒ Egy tagállam az érintett légi fuvarozókkal folytatott konzultációt követően ⇨ a légi fuvarozók állampolgársága vagy kiléte miatti hátrányos megkülönböztetéstől mentesen ⇨ és a Közösségen belüli úti célokra való tekintet nélkül ⇨ szabályozza a ⇨ légi ⇨ forgalom megosztását repülőterrendszeren belül ⇨ a következő feltételeknek megfelelő ⇨ repülőterek között:

- (a) ⇨ a repülőterek ugyanazt a várost vagy agglomerációt szolgálják ki; ⇨
- (b) ⇨ a repülőtereket megfelelő közlekedési infrastruktúra szolgálja ki; ⇨ ⇨ és ⇨
- (c) ⇨ a repülőteret gyakori, megbízható és hatékony tömegközlekedési szolgáltatás kapcsolja össze a kiszolgált várossal vagy agglomerációval. ⇨
- (d) ⇨ A repülőterek közötti forgalom megosztását az arányosság és az átláthatóság elveit tiszteletben tartva, objektív szempontok alapján kell szabályozni. ⇨

↓ 2408/92 8. cikk (3) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

3. ~~Egy tagállam kérésére vagy a saját kezdeményezésére, a Bizottság megvizsgálja az (1) és (2) bekezdés alkalmazását a kérés átvételétől számított egy hónapon belül és a 11. cikkben említett bizottsággal folytatott konzultációt követően dönt arról, hogy a tagállam folytathatja-e az intézkedés alkalmazását. A Bizottság közli döntését a Tanáccsal és a tagállamokkal.~~ ⇒ Az e rendelet elfogadása előtt meglévő forgalommegosztási szabályok sérelme nélkül az érintett tagállamnak tájékoztatnia kell a Bizottságot arról, ha forgalommegosztási szabályokat szándékozik hozni, vagy az érvényben lévő forgalommegosztási rendet meg szeretné változtatni. ⇨

⇒ A Bizottság ekkor megvizsgálja az (1) és a (2) bekezdés alkalmazását, és a kérelem 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; az intézkedéseket a bizottsági jóváhagyás közzététele előtt nem szabad alkalmazni. ⇨

↓ 2408/92 8. cikk (4) bekezdés
(kiigazított szöveg)

4. ~~4. Egy hónapos határidőn belül bármely tagállam a Tanáchoz fordulhat a Bizottság döntése miatt. A Tanács minősített többséggel egy hónapon belül attól eltérő határozatot hozhat.~~
-

↓ 2408/92 8. cikk (5) bekezdés
(kiigazított szöveg)

5. ~~Ha egy tagállam új repülőtérrendszer létrehozásáról vagy egy meglévő módosításáról dönt, tájékoztatja a tagállamokat és a Bizottságot. A Bizottság, miután meggyőződött arról, hogy a repülőterek csoportosítása egy város vagy agglomeráció kiszolgálását biztosítja, közlésezi a módosított II. mellékletet az Európai Közösségek Hivatalos Lapjában.~~
-

↓ 2408/92 9. cikk (1) bekezdés
(kiigazított szöveg)

1. ~~Jelentős zsúfoltság és/vagy környezeti problémák fennállása esetén, a felelős tagállam e eikre is figyelemmel feltételekhez kötheti, korlátozhatja vagy megtagadhatja a légi szabadságjogok gyakorlását, különösen olyan esetekben, amikor egyéb közlekedési módok is kielégítő szolgáltatási szintet tudnak biztosítani.~~
-

↓ 2408/92 9. cikk (2) bekezdés
(kiigazított szöveg)

2. ~~Az (1) bekezdésnek megfelelően a tagállam által hozott intézkedés~~

- ~~– nem tartalmazhat a légi fuvarozók állampolgárságán vagy kilétén alapuló hátrányos megkülönböztetést;~~
- ~~– érvényessége három évet meg nem haladó, korlátozott időtartamra szólhat, amelynek elteltével ismét felül kell vizsgálni;~~
- ~~– nem sértheti indokolatlanul e rendelet céljait;~~
- ~~– nem torzíthatja indokolatlanul a légi fuvarozók közti versenyt;~~
- ~~– nem lehet annál korlátozóbb jellegű, mint amennyire a probléma megoldásához szükséges.~~

↓ 2408/92 9. cikk (3) bekezdés
(kiigazított szöveg)

~~3. Ha egy tagállam úgy ítéli meg, hogy az (1) bekezdésben említett intézkedés szükséges, legalább három hónappal a hatálybalépését megelőzően tájékoztatnia kell a többi tagállamot és a Bizottságot, és kellően meg kell indokolnia ezen intézkedés jogosultságát. Amennyiben a tagállamok az információ átvételétől számított egy hónapon belül nem emelnek kifogást az intézkedéssel szemben, és a Bizottság a (4) bekezdésnek megfelelően nem rendel el további vizsgálatot, az intézkedés végrehajtható.~~

↓ 2408/92 9. cikk (4) bekezdés
(kiigazított szöveg)

~~4. Egy tagállam kérésére vagy a saját kezdeményezésére, a Bizottság megvizsgálja az (1) bekezdésben említett intézkedést. Amennyiben a Bizottság a (3) bekezdésnek megfelelően kapott tájékoztatást követő egy hónap lejárta előtt elrendeli az intézkedés vizsgálatát, ezzel egyidejűleg jeleznie kell azt is, hogy az intézkedés egészében vagy részben végrehajtható-e a vizsgálat ideje alatt, különösképpen figyelembe véve ugyanakkor a visszafordíthatatlan hatások lehetőségét. A 11. cikkben említett tanácsadó bizottsággal folytatott konzultációt követően, a Bizottság az összes szükséges információ beszerzését követő egy hónap elteltével döntést hoz arról, hogy az intézkedés megfelelő-e és összhangban van-e a rendelettel, és más módon sem ellentétes a közösségi joggal. A Bizottság tájékoztatja döntéséről a Tanácsot és a tagállamokat. E döntés meghozataláig a Bizottság átmeneti intézkedéseket hozhat, beleértve az intézkedés teljes vagy részleges felfüggesztését, különösen figyelembe véve a visszafordíthatatlan hatások lehetőségét.~~

↓ 2408/92 9. cikk (5) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

20. cikk

Sürgősségi intézkedések

- ~~A (3) és (4) bekezdés ellenére, a~~ ☒ Egy ☒ tagállamnak jogában áll ~~meghozni a szükséges intézkedést~~ rövid időtartamú, váratlan ⇒, előre nem látható és elkerülhetetlen ⇐ problémák kezelése céljából ⇒ megtagadni, korlátozni vagy feltételekhez kötni a forgalmi jogok gyakorlását. ⇐ ~~amennyiben ez az intézkedés összhangban van a (2) bekezdéssel.~~ ⇒ Az ilyen intézkedés tiszteletben tartja az arányosság és az átláthatóság elvét, és objektív, megkülönböztetéstől mentes feltételeken alapul. ⇐

Erről az intézkedésről haladéktalanul tájékoztatni ~~kellje~~ a Bizottságot és a ☒ többi ☒ tagállamokat, és kellően indokolja 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 14 nappal meghosszabbíthatja.

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

↓ 2408/92 9. cikk (6) bekezdés
(kiigazított szöveg)

~~6. Egy hónapos határidőn belül bármely tagállam a Tanáchoz fordulhat a Bizottság (4) és (5) bekezdés értelmében hozott döntése miatt. A Tanács minősített többséggel egy hónapon belül attól eltérő határozatot hozhat.~~

↓ 2408/92 9. cikk (7) bekezdés
(kiigazított szöveg)

~~7. Amennyiben egy tagállam e cikknek megfelelően hozott döntése korlátozza egy közösségi légi fuvarozó tevékenységét egy Közösségen belüli útvonalon, ugyanolyan feltételeket és korlátozásokat kell alkalmazni valamennyi közösségi légi fuvarozóra az adott útvonalon. Ha a döntés új vagy kiegészítő szolgáltatások engedélyezésének megtagadását is magában foglalja, a közösségi légi fuvarozók ezen útvonalra vonatkozó új vagy kiegészítő szolgáltatásokkal kapcsolatos valamennyi kérelmét ugyanolyan módon kell elbírálni.~~

↓ 2408/92 9. cikk (8) bekezdés
(kiigazított szöveg)

~~8. A 8. cikk (1) bekezdésének sérelme nélkül, és amennyiben a tagállam a részt vevő tagállammal/tagállamokkal másképpen nem állapodott meg, nem engedélyezheti a légi fuvarozó számára azt, hogy~~

~~új járatot indítson el, vagy~~

~~egy meglévő járat gyakoriságát növelje~~

~~a területén található adott repülőtér és egy másik tagállam között mindaddig, amíg a másik tagállam által engedélyezett légi fuvarozó engedélyt nem kap a 8. cikk (2) bekezdésében előírt résidő kiosztási szabályok alapján új járat indítására vagy meglévő járat gyakoribbá tételére ez utóbbi repülőtér felé mindaddig, amíg a Tanács azt el nem fogadja, és a résidőkiosztás eljárási szabályzatáról szóló rendelet hatályba nem lép, amely az állampolgárságon alapuló hátrányos megkülönböztetés tilalmának alapelveire épül.~~

↓ 2408/92 10. cikk (kiigazított szöveg)

~~1. A kapacitáskorlátozások az e rendelet hatálya alá tartozó légi járatokra csak a 8. és 9. cikkben, illetve az e cikkben meghatározott mértékben alkalmazhatók.~~

~~2. Ha az (1) bekezdés alkalmazása súlyos pénzügyi kárt okoz a tagállam által engedélyezett menetrendszerű járatokat üzemeltető légi fuvarozónak, a tagállam kérésére a Bizottság felülvizsgálatot tart, és valamennyi vonatkozó tényező alapján, beleértve a piaci helyzetet, és különösképpen azt, hogy fennáll-e olyan helyzet, amely a tagállam légi fuvarozóinak a piaci versenyben való hatékony részvételi lehetőségét indokolatlan mértékben befolyásolja, továbbá az érintett légi fuvarozó(k) pénzügyi helyzetét és az elért kapacitáskihasználást, döntést hoz arról, hogy az adott államba és államból irányuló menetrendszerű légi járat kapacitását korlátozott időre stabilizálni kell-e.~~

~~3. A Bizottság közli döntését a Tanáccsal és a tagállamokkal. Egy hónapos határidőn belül bármely tagállam a Tanácshoz fordulhat a Bizottság döntése miatt. A Tanács minősített többséggel egy hónapon belül attól eltérő határozatot hozhat.~~

↓ 2409/92 1. cikk (2) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

⊗ IV. fejezet: Árképzési előírások ⊗

21. cikk

⇒ Árképzés ⇐

A ~~(3) bekezdés~~ ⊗ 23. cikk ⊗ sérelme nélkül, ez a ~~rendelet~~ ⊗ fejezet ⊗ nem vonatkozik:

- (a) a Közösségen kívüli légi fuvarozók részéről felszámított □ légi Ő vitel- és tarifadíjakra;
- (b) olyan ⊗ légi ⊗ vitel- és tarifadíjakra, amelyeket közszolgáltatási kötelezettség keretében határoztak meg a ~~közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EKG tanácsi rendeletnek [7]~~ ⊗ III. fejezetnek ⊗ megfelelően.

↓ 2409/92 5. cikk (1) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

22. cikk

⇒ Szabad árképzés ⇐

1. ~~E rendelet~~ ☒ A 16. cikk (1) bekezdése, valamint a 23. és 24. cikk ☒ sérelme nélkül, a közösségi légi fuvarozók szabadon állapítják meg a légi vitel ⇒ - és tarifa ⇐ díjakat ⇒ a Közösségen belüli járatokon ⇐.
2. A tagállamok között fennálló kétoldalú megállapodások rendelkezései ellenére a tagállamok nem tehetnek különbséget a légi fuvarozók között állampolgárságuk vagy kilétük alapján, amikor a közösségi légi fuvarozók számára jóváhagyják a területükről harmadik országokba vagy viszont közlekedő járatok vitel- és tarifadíjait. A vitel- és tarifadíjak megállapítására vonatkozó, a tagállamok közötti kétoldalú megállapodásokból fakadóan esetleg fennmaradt korlátozások – a harmadik országba irányuló útvonalak tekintetében is – ezennel hatályukat veszítik.

↓ 2409/92 3. cikk (kiigazított szöveg)

~~A közösségi légi fuvarozók által felszámolt charterdíjakat, valamint ülőhely- és légiáru-tarifákat a fuvarozási szerződés felei közötti szabad megállapodással kell meghatározni.~~

↓ 2409/92 1. cikk (3) bekezdés
⇒ új szöveg

23. cikk

⇒ Árverseny ⇐

⇒ A Közösség és harmadik országok között kötött megállapodások sérelme nélkül a Közösség repülőterei között közlekedő járatok tekintetében ⇐ csak a közösségi légi fuvarozók jogosultak arra, hogy új termékeket vagy a már meglévő azonos termékekénél alacsonyabb árakat vezethessenek be.

↓ 2409/92 4. cikk (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

24. cikk

⇒ **Tájékoztatás és megkülönböztetés-mentesség** ⇐

1. A Közösségen belül ~~☒~~ járatokat üzemeltető ~~☒~~ légi fuvarozóknak ⇒ érthető formában a nyilvánosság rendelkezésére kell bocsátaniuk légi vitel- és fuvardíjaikat, valamint az ezekhez kapcsolódó feltételeket. ⇐ ~~kérésre tájékoztatniuk kell a közvéleményt az összes légi viteldíjukról és a szabványos légiaru-tarifákról.~~
2. ⇒ A légi fuvarozók díjaikat az utas állampolgársága vagy Közösségen belüli lakóhelye szerinti megkülönböztetés nélkül, illetve az utazásszervező ügynökség Közösségen belüli székhelyétől függetlenül állapítják meg. ⇐

↓ 2409/92 5. cikk (2) bekezdés (kiigazított szöveg)

~~Az érintett tagállam(ok) kérhetik, a légi fuvarozók állampolgárságára vagy kilétére tekintettel történő hátrányos megkülönböztetés nélkül, a légi viteldíjak általuk előírt formában történő benyújtását. A légi viteldíjak hatósághoz történő benyújtása azok hatálybalépése előtt 24 órával korábban (beleértve egy munkanapot) nem kérhető, kivéve azt az esetet, ha egy már meglévővel megegyező nagyságú díjat állapít meg, ilyenkor csak előzetes bejelentés szükséges.~~

↓ 2409/92 5. cikk (3) bekezdés (kiigazított szöveg)

~~április 1. előtt, bármely tagállam kérheti, hogy azokra a hazai útvonalakra, amelyeken nem működik több mint egy, általa engedélyezett fuvarozó, vagy két általa engedélyezett fuvarozó közösen üzemeltet járatokat, az érvényes légi viteldíjakat több mint egy nappal, de nem több mint egy hónappal a hatálybalépés előtt nyújtsák be.~~

↓ 2409/92 5. cikk (4) bekezdés (kiigazított szöveg)

~~Egy légi viteldíj mindaddig alkalmazható jegyeladásra és fuvarozásra, ameddig azt nem vonják vissza a 6. vagy 7. cikknek megfelelően.~~

~~1. Az e cikkben előírt eljárásoktól függően, egy érintett tagállam bármikor úgy dönthet, hogy:~~

~~a) visszavon egy alapviteldíjat, amely figyelembe véve a kérdéses útvonal teljes viteldíjszerkezetét és egyéb idevágó tényezőket, beleértve a versenypiaci helyzetet túlságosan magas, és ezért hátrányos a felhasználók számára a légi fuvarozó hosszú távon viselt összes vonatkozó költségéhez képest, beleértve a kielégítő tökemegtérülést;~~

~~b) megállítja nem hátrányosan megkülönböztető módon a viteldíj további esökkenését egy piacon, legyen szó útvonaltól vagy útvonalak csoportjáról, amikor a piaci erők a légi viteldíjak hosszan tartó esökkenő tendenciájához vezettek, jelentősen eltérve a normális szezonális ármeghatározási lépésektől, és így széles körben veszteséget okozva az érintett légi járatokon az érintett légi fuvarozók számára, számításba véve a légi fuvarozók hosszú távon viselt összes vonatkozó költségét.~~

~~2. Az (1) bekezdés értelmében hozott döntést az indokaival együtt be kell jelenteni a Bizottságnak és az összes részt vevő tagállamnak, valamint az érintett légi fuvarozó(k)nak is.~~

~~3. Ha az értesítés kézhezvételétől számított tizennégy napon belül egyik érintett tagállam és a Bizottság sem nyilvánítja ki egyet nem értését, indokaikat az (1) bekezdésre alapozva, az a tagállam, amely az (1) bekezdés értelmében hozott döntést, utasíthatja az érintett légi fuvarozó(ka)t, hogy vonja (vonják) vissza alapviteldíját (alapviteldíjukat) vagy adott esetben tartózkodjon (tartózkodjanak) a további viteldíjesöklentésektől.~~

~~4. Egyet nem értés esetében bármely részt vevő tagállam egyeztetést igényelhet, hogy áttekintse a helyzetet. Ezt az egyeztetést a kérelem időpontjától számított 14 napon belül kell lebonyolítani, kivéve ha másként állapodnak meg.~~

~~1. Egy részt vevő tagállam kérésére a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy a 6. cikknek megfelelően hozott, eselekvésre vagy eselekvéstől való tartózkodásra irányuló döntés eleget tesz-e a 6. cikk (1) bekezdésében meghatározott feltételeknek. A tagállam ezzel egy időben értesíti a többi érintett tagállamot és légi fuvarozót. A Bizottság késedelem nélkül közzéteszi az Európai Közösségek Hivatalos Lapjában azt, hogy a légi viteldíjat (díjakat) felülvizsgálatra beterjesztették.~~

~~2. Az (1) bekezdés ellenére, a Bizottság bármely jogos érdekű fél panasza alapján megvizsgálhatja, hogy a légi viteldíjak megfelelnek-e a 6. cikk (1) bekezdése feltételeinek. A~~

~~Bizottság késedelem nélkül közzéteszi az Európai Közösségek Hivatalos Lapjában azt, hogy a légi viteldíjat (díjakat) felülvizsgálatra beterjesztették.~~

~~3. Az a légi viteldíj, amely már hatályos volt akkor, amikor ellene a vizsgálatot az (1) bekezdésnek megfelelően kezdeményezték, mindaddig hatályban marad, amíg a vizsgálat tart. Ha a Bizottság vagy a Tanács azonban a (8) bekezdés értelmében úgy döntött a megelőző 6 hónapon belül, hogy egy hasonló vagy alacsonyabb légiviteldíj szint az érintett két város között nem felel meg a 6. cikk (1) bekezdése a) pontja feltételeinek, a légi viteldíj nem maradhat hatályban a felülvizsgálat ideje alatt.~~

~~Továbbá, amennyiben a (6) bekezdés alkalmazásra kerül, az érintett légi fuvarozó nem alkalmazhat a Bizottság vizsgálatának ideje alatt magasabb alapviteldíjat annál, mint amelyet közvetlenül a vizsgálat alatt álló alapviteldíj előtt alkalmazott.~~

~~4. Az érintett tagállamokkal folytatott konzultációt követően, a Bizottságnak a lehető legyorsabban határozatot kell hoznia, de semmi esetre sem később, mint 20 munkanappal azután, hogy elegendő információt kapott az érintett légi fuvarozó(k)tól. A Bizottságnak számításba kell vennie az érdekelt felektől kapott összes információt.~~

~~5. Ha egy légi fuvarozó nem adja meg a Bizottság által meghatározott időtartamon belül a kért információkat, vagy hiányos formában teszi azt, a Bizottság határozatban kéri az információk szolgáltatását. A határozat rögzíti, hogy milyen információkat kérnek, és meghatározza azok szolgáltatásának megfelelő határidejét.~~

~~6. A Bizottság a vizsgálat lezárásáig határozatban visszavonhat egy hatályos légi viteldíjat, ha a légi fuvarozó helytelen vagy hiányos információkat közöl, vagy azokat nem az (5) bekezdésnek megfelelően, határozatban megállapított határidőn belül szolgáltatja.~~

~~7. A Bizottságnak késedelem nélkül közölnie kell a (4) és (6) bekezdésben említett megindokolt határozatát az érintett tagállammal (tagállamokkal) és az érintett légi fuvarozóval (légi fuvarozókkal).~~

~~8. Egy hónapos határidőn belül bármely érintett tagállam a Tanáchoz fordulhat a Bizottság (4) bekezdés alapján meghozott határozata miatt. A Tanács, egy hónapon belül, minősített többségi szavazással hozhat az előzőtől eltérő döntést.~~

~~9. Az érintett tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a Bizottság határozatát végrehajtsák, kivéve ha a határozat a Tanács felülvizsgálata alatt áll, vagy a Tanács a (8) bekezdésnek megfelelően más határozatot hozott.~~

↓ 2409/92 8. cikk (kiigazított szöveg)

~~Évente legalább egyszer a Bizottságnak konzultálnia kell a légi viteldíjakról és a kapcsolódó kérdésekről a Közösségben folytatott légi szállítás igénybe vevők szervezeteinek képviselőivel, és e célból a Bizottságnak megfelelő tájékoztatást kell nyújtania a résztvevőknek.~~

↓ 1882/2003 1. cikk és az I. melléklet 5. pontja (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

V. fejezet: Záró rendelkezések

25. cikk

⇒ Bizottság ⇐

1. A Bizottság munkáját egy bizottság segíti. ~~A tanácsadó bizottság a 9. cikk és 10. cikk alkalmazásához nyújt tanácsadást a Bizottság számára.~~
~~A Bizottság továbbá bármely, e rendelet alkalmazását érintő ügyben konzultációt folytathat a bizottsággal.~~
2. Az e ~~cikkre~~ ☒ bekezdésre ☒ történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat¹¹ 3. és 7. cikkét kell alkalmazni, tekintettel annak 8. cikke rendelkezéseire.
3. A bizottság elfogadja eljárási szabályzatát.

↓ 2407/92 18. cikk (1) bekezdés -
2408/92 14. cikk (1) bekezdés -
2409/92 10. cikk (1) bekezdés
(kiigazított szöveg)

26. cikk

Együttműködés és az információszerzés joga

1. A tagállamoknak és a Bizottságnak e rendelet ☒ alkalmazása során ☒ együtt kell működniük ~~végrehajtásában, különösen a 9. cikkben említett jelentéshez szükséges információk összegyűjtésében.~~

¹¹ HL L 184., 1999.7.17., 23. o

↓ 2408/92 12. cikk (1) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

2. A Bizottság az e rendelet értelmében fennálló kötelezettségei megvalósítása céljából minden szükséges információt megkérhet az érintett tagállamoktól, amelyeknek biztosítaniuk kell azt is, hogy az általuk ⇒ az illetékes engedélyező hatóságuk által ⇐ engedélyezett légi fuvarozók rendelkezésre bocsátják a kért információkat.
-

↓ 2408/92 12. cikk (2) bekezdés
(kiigazított szöveg)

~~Amennyiben a kért információkat a Bizottság által meghatározott határidőn belül nem, vagy csak részlegesen bocsátják rendelkezésre, a Bizottság, az érintett tagállamhoz címzett döntéssel előírja az információk szolgáltatását. A döntés pontosan meghatározza a kért információkat, és megállapítja a megfelelő határidőt, amelyen belül azokat be kell nyújtani.~~

↓ 2407/92 18. cikk (2) bekezdés -
2408/92 14. cikk (2) bekezdés -
2409/92 10. cikk (2) bekezdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

3. ~~Az e rendelet alkalmazása során nyert bizalmas információkra a szolgálati titokról szóló szabályok vonatkoznak~~ ⇒ A tagállamok nemzeti jogszabályaiknak megfelelően megtesznek minden szükséges lépést annak érdekében, hogy az e rendelet alkalmazása során birtokukba jutott információkat megfelelő bizalmassággal kezeljék. ⇐
-

↓ 2408/92 13. cikk (kiigazított szöveg)

~~A Bizottság legkésőbb 1994. április 1-jéig, majd azt követően időszakonként, jelentést tesz közzé e rendelet alkalmazásáról.~~

↓ 2409/92 9. cikk (kiigazított szöveg)

~~A Bizottság legkésőbb 1994. április 1-jéig, majd azt követően időszakonként, jelentést tesz közzé e rendelet alkalmazásáról.~~

↓ 2408/92 15. cikk (kiigazított szöveg)

~~A 2343/90/EGK és a 294/91/EGK rendelet hatályon kívül kerül, kivéve a 2343/90/EGK rendelet 2. cikke e) pontjának ii. alpontját és I. mellékletét, e rendelet II. melléklete és a 294/91/EGK rendelet melléklete szerint.~~

↓ 2409/92 11. cikk (kiigazított szöveg)

~~A 2342/90/EGK rendelet hatályát veszti.~~

↕ új szöveg

27. cikk

Hatályon kívül helyezés

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

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

↕ új szöveg

28. cikk

Hatálybalépés

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

↓ 2407/92 19. cikk (kiigazított szöveg)

~~Ez a rendelet 1993. január 1-én lép hatályba.~~

↓ 2408/92 16. cikk (kiigazított szöveg)

~~Ez a rendelet 1993. január 1-én lép hatályba.~~

↓ 2409/92 12. cikk (kiigazított szöveg)

~~Ez a rendelet 1993. január 1-én lép hatályba.~~

↕ új szöveg

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

Kelt Brüsszelben, [...] -án/-én.

Az Európai Parlament részéről
Az elnök
[...]

a Tanács részéről
az elnök
[...]

↓ 2407/92 melléklet (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

☒ I. ☒ MELLÉKLET

~~A légi fuvarozók pénzügyi alkalmasságára vonatkozó 5. cikk alkalmazásához szükséges~~

☒ Az 5. és a 8. cikkel összefüggésben benyújtandó ☒ információk

1. Az első alkalommal engedélyért folyamodó fuvarozó pénzügyi alkalmasságának megállapításához szükséges információk
 - 1.1. A legfrissebb belső irányítási elszámolások és – amennyiben rendelkezésre állnak – az előző pénzügyi év ellenőrzött elszámolásai.
 - 1.2. A következő ~~két~~ ⇒ három ⇐ év eredmény-kimutatását is tartalmazó prognosztizált mérlege.
 - 1.3. Prognosztizált kiadási és bevételi adatok alapja olyan tételek vonatkozásában, mint például üzemanyag, viteldíjak és fuvarozási díjak, fizetések, karbantartás, amortizáció, devizaárfolyam-ingadozások, repülőtéri díjak, biztosítás stb.

- 1.4. A kérelem benyújtása és a működés megkezdése közötti időszak során felmerülő kezdőköltségek részletes ismertetése, illetve annak ismertetése, hogy ezeket a 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 készpénzforgalmi kimutatások és likviditási tervek a működés első ~~két~~ ☒ három ☒ évére.
- 1.8. Légijármű-vásárlás/lízingelés finanszírozásának ismertetése, és lízing esetén a szerződési feltételek.
2. A már engedéllyel rendelkező fuvarozók folyamatos pénzügyi alkalmasságának ~~uk~~ megállapításához ~~által~~ benyújtandó információk ~~a~~ abban az esetben, ha a vállalkozás szerkezetében vagy tevékenységében olyan változtatást terveznek, amely jelentős hatással lesz annak pénzügyi helyzetére
 - 2.1. Amennyiben szükséges, a legfrissebb belső irányítási elszámolások és az előző pénzügyi év ellenőrzött elszámolásai.
 - 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 pénzügyeire.
 - 2.4. Múltbeli és prognosztizált bevételi és kiadási adatok olyan tételek vonatkozásában, mint például üzemanyag, viteldíjak és fuvarozási díjak, fizetések, karbantartás, amortizáció, devizaárfolyam-ingadozások, repülőtéri díjak, biztosítás stb. Forgalom/árbevétel-előrejelzések.
 - 2.5. A következő évre vonatkozó készpénzforgalmi és likviditási tervek, ismertetve minden olyan javasolt változtatást a szerkezet és a tevékenység terén, amelynek lényeges pénzügyi hatása van.
 - 2.6. Légijármű-vásárlás/lízingelés finanszírozásának ismertetése, és lízing esetén a szerződési feltételek.
3. A már engedéllyel rendelkező fuvarozók folyamatos pénzügyi megfelelőségének ~~uk~~ megállapításához ~~által~~ benyújtandó információk
 - 3.1. Az érintett időszak végétől számított legfeljebb hat hónapon belüli ellenőrzött elszámolások és amennyiben szükséges a legfrissebb belső pénzügyi és könyvelési dokumentumok.
 - 3.2. A következő év prognosztizált mérlege az eredmény-kimutatással egyetemben.

- 3.3. Múltbeli és prognosztizált bevételi és kiadási adatok olyan tételek vonatkozásában, mint például üzemanyag, viteldíjak és fuvarozási díjak, fizetések, karbantartás, amortizáció, devizaárfolyam-ingadozások, repülőtéri díjak, biztosítás stb. Forgalom/árbevétel-előrejelzések.
- 3.4. A következő évre szóló készpénzforgalmi és likviditási tervek.

↕ új szöveg

II. MELLÉKLET

A regionális repülőtér meghatározása a 16. cikk alkalmazásában

A következő követelmények legalább egyikének megfelelő repülőtereket regionális repülőtérnek kell tekinteni:

- (a) az éves forgalom nem haladja meg az évi 900 000 utast;
- (b) az éves forgalom nem haladja meg az 50 000 tonna áthaladó rakományt;
- (c) a repülőtér egy tagállam területéhez tartozó szigeten található.

↑

III. MELLÉKLET

MEGFELELESI TÁBLÁZAT

A 2407/92/EGK rendelet	E 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) bekezdés második albekezdése
3. cikk(3) bekezdés	3. cikk (1) bekezdés első albekezdése
4. cikk (1) bekezdés	4. cikk (1) bekezdés
4. cikk (2) bekezdés	4. cikk f) pont
4. cikk (3) bekezdés	-

4. cikk (4) bekezdés
4. cikk (5) bekezdés
5. cikk (1) bekezdés
5. cikk (2) bekezdés
5. cikk (3) bekezdés
5. cikk (4) bekezdés
5. cikk (5) bekezdés
5. cikk (6) bekezdés
5. cikk (7) bekezdés

6. cikk
7. cikk
8. cikk (1) bekezdés
8. cikk (2) bekezdés
8. cikk (3) bekezdés
8. cikk (4) bekezdés
9. cikk
10. cikk (1) bekezdés
10. cikk (2) bekezdés
11. cikk (1) bekezdés
11. cikk (2) bekezdés
11. cikk (3) bekezdés
12. cikk

13. cikk (1) bekezdés
13. cikk (2) bekezdés
13. cikk (3) bekezdés
13. cikk (4) bekezdés

4. cikk f) pont
8. cikk (1) bekezdés második albekezdése
5. cikk (1) bekezdés
5. cikk (2) bekezdés
8. cikk (5) bekezdés
8. cikk (6) bekezdés
9. cikk (1) bekezdés
8. cikk(4) bekezdés
5. cikk (3) bekezdés és 8. cikk (8) bekezdés
7. cikk
11. cikk
13. cikk (1) bekezdés
12. cikk (1) bekezdés
13. cikk (2) bekezdés
12. cikk (2) bekezdés
6. cikk
13. cikk (3) bekezdés
13. cikk (4) bekezdés
8. cikk (1) bekezdés
8. cikk (3) bekezdés
8. cikk (7) bekezdés
9. cikk (2) bekezdés – 9. cikk (4) bekezdés
10. cikk (2) bekezdés
10. cikk (1) bekezdés
-
10. cikk (3) bekezdés

14. cikk	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	E rendelet
1. cikk (1) bekezdés	1. cikk
1. cikk (2) bekezdés	1. cikk (2) bekezdés
1. cikk (3) bekezdés	1. cikk (3) bekezdés
1. cikk (4) bekezdés	-
2. cikk	2. cikk
3. cikk (1) bekezdés	15. cikk (1) és (2) bekezdés
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 (6) bekezdés
4. cikk (1) bekezdés c) pont	16. cikk (2) bekezdés
4. cikk (1) bekezdés d) pont	16. cikk (4) bekezdés
-	17. cikk (1) bekezdés
-	17. cikk (2) bekezdés
-	17. cikk (3) bekezdés

-	17. cikk (4) bekezdés
-	17. cikk (5) bekezdés
4. cikk (1) bekezdés e) pont	17. cikk (6) 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	18. cikk (1) bekezdés
4. cikk (1) bekezdés j	16. cikk (3) bekezdés
4. cikk (1) bekezdés k	-
4. cikk (2) bekezdés	-
4. cikk (3) bekezdés	18. cikk (2) bekezdés
4. cikk (4) bekezdés	-
5. cikk	-
6. cikk (1) és (2) bekezdés	-
7. cikk	15. cikk (3) – (6) bekezdés
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	-
9. cikk (2) bekezdés	-
9. cikk (3) bekezdés	-
9. cikk (4) bekezdés	-
9. cikk (5) bekezdés	20. cikk

9. cikk (6) bekezdés	-
9. cikk (7) bekezdés	-
9. cikk (8) bekezdés	-
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	E rendelet
1. cikk (1) bekezdés	1. cikk
1. cikk (2) bekezdés	21. cikk
1. cikk (3) bekezdés	23. cikk
2. cikk	2. cikk
3. cikk	-
4. cikk	24. 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

↓ 2408/92 melléklet Ausztria, Svédország és Finnország csatlakozási okmánya, 29. cikk és I. melléklet, valamint a Cseh Köztársaság, Észtország, Ciprus, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta, Lengyelország, Szlovénia és Szlovákia csatlakozási okmánya 20. cikk és II. melléklet (kiigazított szöveg)

~~I. MELLÉKLET~~

~~Az 1. kategóriába tartozó repülőterek listája~~

BELGIUM:	Brüsszel-Zaventem
CSEH KÖZTÁRSASÁG	Praha-Ruzyně
DÁNIA:	Koppenhága-repülőtérrendszere
NÉMETORSZÁG	Frankfurt-Rhein/Main

	Düsseldorf – Lohausen, München Berlin repülőtérrendszere
ÉSZTORSZÁG	Tallinna Lennujaam
SPANYOLORSZÁG	Palma Mallorca Madrid Barajas Málaga Las Palmas
GÖRÖGORSZÁG	Athén – Hellinikon Thesszaloniki – Makedónia
FRANCIAORSZÁG	Párizs repülőtérrendszere
ÍRORSZÁG	Dublin
OLASZORSZÁG	Róma repülőtérrendszere Milánó repülőtérrendszere
CIPRUS	Larnaka repülőtere
LETTORSZÁG	Riga
LITVÁNIA	Vilnius
MAGYARORSZÁG	Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér
MÁLTA	Luqa
HOLLANDIA	Amszterdam – Schiphol
LENGYELORSZÁG	Warszawa – Okęcie
PORTUGÁLIA	Lisszabon Faro
SZLOVÉNIA	Ljubljana
SZLOVÁKIA	Pozsony repülőtere
EGYESÜLT KIRÁLYSÁG	London repülőtérrendszere

	Luton
AUSZTRIA	Bécs
FINNORSZÁG	Helsinki-VantaaHelsingfors-Vanda
SVÉDORSZÁG	Stockholm-repülőtérrendszere

~~H. MELLÉKLET~~

~~A repülőtérrendszerek listája~~

DÁNIA:	Koppenhága-Kastrup/Roskilde
NÉMETORSZÁG:	Berlin-Tegel/Schönefeld/Tempelhof
FRANCIAORSZÁG:	Paris-Charles De Gaulle/Orly/Le Bourget Lyon-Bron-Satolas
OLASZORSZÁG:	Róma-Fiumicino/Ciampino Milánó-Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio) Venecia-Tessera/Treviso
EGYESÜLT KIRÁLYSÁG:	London-Heathrow/Gatwick/Stansted
SVÉDORSZÁG:	Stockholm-Arlanda/Bromma

↓ 2408/92 III. melléklet
(kiigazított szöveg)

~~A 15. cikkben említett értelmezés A 2343/90/EGK rendelet 1. mellékletének értelmében, a Scanair légi fuvarozó társaságot, amelynek felépítése és szervezettsége azonos a Scandinavian Airlines Systemmel, ugyanúgy kell tekinteni, mint a Scandinavian Airlines System légi fuvarozó társaságot.~~