



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2011.12.1.
COM(2011) 827 végleges

2011/0391 (COD)

Repülőtér-csomag

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az Európai Unió repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól

(Átdolgozás)

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SEC(2011) 1443 végleges}

{SEC(2011) 1444 végleges}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

1.1. *Háttér*

1. Azon repülőtereken, ahol a légi társaságok felszállási és leszállási résidők iránti igénye meghaladja a repülőtér kapacitását, résidőkiosztási mechanizmusokkal határozzák meg az e célból követendő szabályokat. Egy légi társaság számára a repülőtéri résidő megszerzése azt jelenti, hogy adott pillanatban a járat üzemeltetéséhez szükséges teljes infrastruktúrát használhatja (kifutópálya, forgalmi sávok, parkolóhelyek, és az utasszállító járatok esetében a terminálok). A repülőtér sajátosságaitól függően a résidők kiosztására a nap egyes óráiban vagy egyes zsúfolt időszakokban lehet szükség. Célunk annak garantálása, hogy a zsúfolt repülőterekhez való hozzáférés méltányos, megkülönböztetéstől mentes és átlátható szabályok szerint szerveződjön a felszállási és leszállási résidők tekintetében, hogy lehetővé tegye a repülőtéri kapacitások maximális kiaknázását és tisztességesebb versenyfeltételek alkalmazását.
2. 1993-ban az Európai Közösség elfogadta a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendeletet (a továbbiakban: a résidőkről szóló rendelet), és azt 2004-ben fontos pontok tekintetében módosította. Noha a polgári repülés természeténél fogva világszintű tevékenység, helyi szabályozásnak is alá van vetve; ezért fontos megjegyezni, hogy a résidők kiosztása régiók szerint eltérő. Európában a résidőkről szóló rendelet a Nemzetközi Légifuvarozási Szövetség (IATA) által megfogalmazott világszintű iránymutatásokra épül.
3. A jelenlegi résidőkiosztási rendszer fő jellemzői a következők: a tagállamnak egy repülőteret koordinált repülőtérre kell minősíteni, amennyiben alapos kapacitáselemzés igazolja, hogy a szóban forgó repülőtér kapacitása egyértelműen elégtelen¹. Második lépésként a tagállam kinevezi a repülőtér koordinátorát. Ez utóbbi feladata a résidők kiosztása, független, semleges, megkülönböztetéstől mentes és átlátható módon.
4. A résidőket a nyári menetrendi időszakra vagy a téli menetrendi időszakra osztják el. Ha egy légi fuvarozó a menetrendi időszak legalább 80%-ában használt fel egy résidő-sorozatot², a következő időszakban jogosult lesz ugyanarra a résidő-sorozatra („történelmi résidők”, „történelmi jogok” vagy a „80-20 szabály”). Amennyiben a

¹ Menetrend-egyeztetett repülőtérnek azon repülőtereket minősítik, ahol csak bizonyos időszakokban áll fenn a torlódás lehetősége. E repülőtereken az eljárás a légi fuvarozók közötti önkéntes együttműködésen alapszik. A légi fuvarozó tevékenységének megkönnyítésére menetrend-egyeztetést jelölnek ki.

² A résidőkről szóló rendelet 2. cikkének k) pontja értelmében a „résidő-sorozat” legalább öt olyan résidő, amelyet ugyanazon menetrendi időszakra vonatkozóan rendszeresen a hét ugyanazon napjának ugyanazon időpontjára kérnek, és ezek kiosztása ilyen módon, vagy, ha ez nem lehetséges, hozzávetőlegesen ugyanazon időpontra történik”.

fuvarozó nem éri el a küszöbértéket, a résidók belekerülnek a kiosztandó résidókat tartalmazó résidóalapba. E résidók 50%-át először az új belépőknek osztják ki³.

5. A résidókról szóló rendelet hatálya alá tartozó államokban (az Európai Gazdasági Térség és Svájc) jelenleg 89 teljes mértékben koordinált repülőtér található. E repülőterek közül 62 az egész évben, 27 pedig csak szezonális jelleggel koordinált. E repülőterek némelyikében, például a londoni Heathrow-n és a párizsi Orly-n az igények az év bármely napján jóval meghaladják a kapacitást; más repülőtereken a kapacitás egyes csúcsforgalmi időszakokban korlátozott. 18 tagállamban van legalább egy koordinált repülőtér, tehát koordinátort kell kijelölniük.

1.2. *A javaslat okai és céljai*

6. A résidókról szóló rendelet végrehajtása – a semlegesség és az eljárás átláthatósága tekintetében – jelentősen javította a résidókiosztást a túlszűfolt európai repülőtereken. Így jelentős mértékben hozzájárult a repülés belső piacának megteremtéséhez. A résidókról szóló rendeletet akkor vezették be, amikor a légi közlekedés európai piacát még kis számú hagyományos nemzeti légi társaság dominálta. Napjainkban azonban jóval élénkebb a verseny. 1992 óta több mint kétszeresére emelkedett az EU-n belüli útvonalak száma, az európai repülőterekről induló hosszú távú járatok száma pedig 150%-kal nőtt. 1992-ben csak 93 európai útvonalat működtetett több mint két légi fuvarozó, 2010-ben pedig 479 ilyen útvonal volt. Kétséges, hogy sikerült volna-e ilyen haladást elérni, ha semmilyen rendszer nem garantálta volna, hogy a túlszűfolt repülőtereken a hatóságok, a nemzeti légitársaságok vagy a repülőterek mindenféle indokolatlan befolyásától függetlenül osszák ki a résidókat.
7. Ahogyan arra az Eurocontrol és a Repülőterek Nemzetközi Tanácsának (ACI) európai tagozata⁴ is rámutatott, az egyik legfontosabb kihívás, amellyel Európa szembesül, a repülőterek túlszűfolttsága. Az Eurocontrol 2010 decemberében kiadott hosszú távú előrejelzései⁵ szerint – még az addig tervezett infrastruktúra-fejlesztések figyelembe vételével is – 2030-ban a légi közlekedési igények legalább 10%-ának nem sikerül majd eleget tenni kapacitáshiány miatt. Ezen kívül az e javaslatához csatolt hatásvizsgálat azt mutatja, hogy az Unió legszűfoltabb repülőterein nem várható, hogy javulna a jelenlegi helyzet, még akkor sem, ha figyelembe vesszük a kapacitás megerősítést célzó terveket⁶.
8. Tekintettel a kulcsfontosságú repülőterek kapacitáshiányára, valamint arra, hogy ez milyen következményekkel jár az európai polgárok mobilitására, megfelelő megoldásnak tűnne, ha új kifutópályák és repülőtéri infrastruktúrákat építenének. Ugyanakkor egyre inkább előtérbe kerül az infrastruktúrák környezetre és területkialakításra gyakorolt hatásának kérdés. Ezen kívül a jelenlegi gazdasági válság még jobban hangsúlyozza a költségvetések hosszú távú fenntarthatóságának

³ A résidókról szóló rendelet 2. cikkének b) pontja értelmében az új belépő olyan légi fuvarozó, aki korlátozott ideig van jelen a repülőtéren.

⁴ Airport Council International Europe (www.aci-europe.org).

⁵ <http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/forecasts/Doc415-LTF10-Report-Vol1.pdf>. Az Eurocontrol jelentésében szereplő számok csak az IFR (a műszeres repülési szabályok szerint üzemeltetett) légi közlekedésre vonatkoznak

⁶ Ld. az e javaslatot kísérő hatásvizsgálat 1. táblázatát (Forecast Airport Congestion), 17. o.

fontosságát. A túlszűfoltás problémájának megoldására tehát az anyagi infrastruktúra bővítésénél hatékonyabb és gazdaságosabb megoldásokat kell találni.

9. Egyértelmű, hogy a résidőkiosztási mechanizmus nem fog további kapacitásokat felszabadítani. Sőt, a résidőkiosztás nem nyújt megoldást a kapacitáshiány okozta problémákra: például arra, hogyan lehetne megfelelő légi útvonalakat biztosítani Európa régióiba a korlátozott kapacitású repülőterekről, vagy hogyan lehetne javítani a túlszűfolt gócpontok és a világ összes régiója közötti összeköttetést. A résidőkiosztási rendszerek továbbfejlesztése soha nem fog eleget tenni e fontos igényeknek, e rendszerek ugyanakkor hatékony eszköznek bizonyulhatnak a korlátozott kapacitások kezelése szempontjából.
10. Következésképpen felül kell vizsgálni a résidőkről szóló rendeletet annak meghatározásához, hogy azt milyen mértékben lehetne javítani a légifuvarozási kapacitás és igények közelítése érdekében valamennyi szektorban (hosszú távú járatok, regionális összeköttetések, teherszállítás, stb.). A közlekedésről szóló 2011. márciusi fehér könyv elismeri a résidő-kiosztás fontosságát az integrált és hatékony piac megteremtése szempontjából, az egységes európai közlekedési térség perspektíváját szem előtt tartva; e fehér könyv az Európa 2020 stratégia keretében indított erőforrás-hatékony Európa kiemelt kezdeményezés részét képezi. Ennek megfelelően a Bizottság alaposan fontolóra vette, hogy a repülőtéri résidők felhasználásának kezelésére piacialapú mechanizmusokat lehetne bevezetni: mivel a megfelelő ösztönzők és kedvezmények várhatóan kedvezően befolyásolják majd a piaci szereplők (légi társaságok) viselkedését, így a rendelkezésre álló szűkös kapacitásokat majd azok kaphatják meg, akik azt a leg gazdaságosabban tudják felhasználni. Így a rendelkezésre álló szűkös kapacitásokat a meglévő fizikai kapacitás bővítése nélkül is racionálisabban lehetne felhasználni.
11. Amint azt a Bizottság egy 2008-as közleményben⁷ megállapította, a résidők ilyen piaca (másodlagos piac formájában) már egy ideje működik az Egyesült Királyság repülőterein. Így a Heathrow repülőtéren rendelkezésre álló résidők magas áron cserélték gazdát : 2008 márciusában széles körben terjedt az az információ, miszerint a Continental Airlines 209 millió amerikai dollárt (a napi árfolyamon számítva 143 millió eurót) fizetett a Heathrow repülőtér négy pár résidőjéért.
12. Az utóbbi években egyre nagyobb figyelmet kapott az, hogy európai szinten meg kell erősíteni a légi közlekedési rendszer teljesítményét. Az európai légiforgalom-irányításában 2009 óta bekövetkező – az „egységes európai égbolt” kezdeményezés keretében történő változások azt támasztják alá, hogy egyes vonatkozásokban európai vagy regionális szinten javult a rendszer irányítása. Ez a funkcionális légtérblokkok létrehozásában és a központi funkciók – például a hálózatkezelés – megerősítésében nyilvánul meg. A hálózat jellegéből – amely egyszerre tartalmaz két adott pont közötti útvonalakat és egy pontból sugárszerűen kiinduló útvonalakat – adódóan a hálózat egyik részében jelentkező problémák (például egy fontos csomópont lezárása) elkerülhetetlenül kihatnak a hálózat többi részére is. E megállapítás még szembetűnőbb, amikor a hálózat kulcsfontosságú felei maximális vagy majdnem maximális kapacitással működnek, ami korlátozza rendelkezésre álló mozgásterüket arra, hogy például elterelt járatokat fogadhassanak. Így tehát az

⁷ COM (2008) 227.

európai rendszer teljesítményének javítása azt is magában foglalja, hogy a válsághelyzetekkel szemben ellenállóbbá kell válnia.

1.3. *A javaslat céljai*

13. Az általános célkitűzés annak garantálása, hogy a túlszűfolt repülőtereken optimálisan osszák ki és használják fel a repülőtéri résidőket. A konkrét célkitűzések pedig a következők :
- (1) a résidő-kiosztási és -felhasználási mechanizmusok megerősítése és hatékony alkalmazásuk biztosítása; valamint
 - (2) tisztességes verseny előmozdítása, valamint a piaci szereplők közötti versenyképesség ösztönzése.

1.4. *Meglévő intézkedések a javaslat által érintett területen*

14. A javaslat a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendelet módosításáról szól. Egyetlen más rendelkezése sem foglalkozik közvetlenül a résidő-kiosztással.

1.5. *Összhang az Európai Unió egyéb szakpolitikáival és célkitűzéseivel*

15. E kezdeményezés egyike a Bizottság „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című fehér könyvében [COM (2011) 144] foglalt, az egységes európai közlekedési térség megteremtéséhez szükséges intézkedéseknek. Részét képezi továbbá a repülőterekről szóló intézkedéscsomagnak, amelyet a Bizottság 2011-es munkaprogramjában [COM (2010) 623] stratégiai kezdeményezésnek minősítettek az egységes piaci növekedési potenciáljának kiaknázása céljából.

2. KONZULTÁCIÓ AZ ÉRDEKELTEKKEL ÉS HATÁSVIZSGÁLAT

2.1. *Konzultáció az érdekeltekkel*

16. Az érdekelt felekkel 2007-ben folytatott első konzultáció, valamint a 2007-es (COM(2007)704) és a 2008-as (COM(2008)227) közlemény elfogadása után a Bizottság 2010 szeptemberében széles körű nyilvános internetes konzultációt indított azzal a céllal, hogy felmérje a rendelet akkori működésének helyzetét, és az érintett feleket arra ösztönözze, hogy észrevételezzék a rendelet felülvizsgálata keretében esetlegesen végrehajtható intézkedések részletes jegyzékét. 2010. november 29-én másodszor is meghallgatták az érdekelt feleket, ezen 16 tagállam és a jelentős érdekelt csoportok képviseltették magukat.
17. A konzultáció során összegyűjtött válaszok összefoglalása megtalálható a Bizottság weboldalán⁸. A légi fuvarozók általánosságban véve elégedettek a résidőkről szóló rendelet jelenlegi változatának működésével; következésképpen e csoport

⁸ http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm. Az összefoglalás a résidőkről szóló rendelet felülvizsgálatának lehetőségeiről készített tanulmány (Steer Davies Gleave, 2011) 8. pontjában található.

válaszadóinak többsége nem támogatja annak módosítását. A kérdés – különösen a légitársaságok tekintetében – érzékeny természetét indokolja, hogy a résidőkiosztási rendszer ténylegesen szabályozza a világ legkeresettebb repülőtereinek való hozzáférést. Több légi társaság is hangsúlyozza, hogy a legfontosabb probléma a repülőtéri kapacitáshiány, amelyre nem nyújt megoldást a résidő-kiosztásról szóló rendelet módosítása.

18. A repülőterek és repülőtér-szövetségek jobban látják a változtatás szükségességét, így valószínűleg több hasznot látnak a konzultáció során előterjesztett lehetőségekben. E megállapítás – korlátozottabb mértékben ugyan – a résidő-koordinátorokra is igaz. Több az eltérés a tagállamok és az egyéb válaszadók nézetei között, bár ezek az érdekelt felek általánosságban támogatják a résidőkről szóló rendelet módosítását.

2.2. Szakértői vélemények összegyűjtése és felhasználása

19. A Bizottság nemcsak hogy folyamatosan figyelemmel kísérte a rendelet működését, hanem számos külső tanulmányt is készített, amelyek megállapításai elérhetőek a Bizottság weboldalán⁹. A Bizottság 2010-ben úgy határozott, hogy alapos elemzést készített a 2006–2010 közötti helyzetről¹⁰. E tanulmány arra a következtetésre jutott, hogy jelenleg több probléma is akadályozza az európai repülőtéri kapacitás hatékony kiaknázását.

2.3. Hatásvizsgálat

20. A hatásvizsgálat összefoglaló képet nyújt a kilátásba helyezett különféle megoldásokról. A három intézkedéscsomag tartalmát az alábbiak szerint foglalhatjuk össze.
21. Az első csomag olyan intézkedéseket tartalmaz, amelyek a résidők kiosztásának és felhasználásának hatékonyságát kívánják javítani, a rendszer adminisztratív jellegének módosítása nélkül. A jelenlegi rendszert több ponton is javítanák, de semmilyen piacialapú mechanizmust nem vezetnének be. E csomag korlátozott hatálya miatt a becslések szerint csupán csekély haszonnal járna: a szállított utasok száma évente átlagosan 0,4%-kal nőne.
22. A második csomag magában foglalja az első csomag elemeit, de azokat több elemmel többek között piacialapú mechanizmusokkal is kiegészíti (nevezetesen kilátásba helyezi a résidők uniós szintű másodlagos piacának megteremtését). Továbbá több javaslatot is tartalmaz a verseny élénkítésére, például az új belépőkre vonatkozó szabály felülvizsgálatát és valamivel szigorúbb kritériumok meghatározását a következő időszakra vonatkozó résidők kiosztása tekintetében nyújtott elsőbbségre vonatkozóan („történelmi jogok”). A 2012–2025 közötti időszakra vonatkozóan, a becslések szerint e csomagnak köszönhetően évente átlagosan 1,6%-kal (azaz 23,8 millióval) nőne a szállított utasok száma, ami nettó 5,3 milliárd euró

⁹ Külön megemlíthetjük az alábbiakat: National Economic Research Associates (NERA), Study to assess the effects of different slot allocation schemes, 2004, és Mott MacDonald, Study on the impact of the introduction of secondary trading at Community airports, 2006. Az összes említett tanulmány megtekinthető a http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm weboldalon.

¹⁰ Ld. a 8. lábjegyzetben említett Steer Davies Gleave tanulmányt.

gazdasági nyereséget jelent, valamint jelentősen növelné a foglalkoztatást (akár 62 000 teljes munkaidős állás).

23. Ugyanakkor e csomag valószínűleg kedvezőtlen környezeti következményekkel járna, mivel a járatok számának megemelkedése miatt a CO₂-kibocsátás is nőne. Mivel azonban 2012-től a légi közlekedésből adódó CO₂-kibocsátást az általános kibocsátás-kereskedelmi rendszerben fogják elszámolni, ezen intézkedéssorozat várhatóan nem vonja maga után a CO₂-kibocsátás összességének növekedését. Mivel továbbá, a meglévő kapacitásokat intenzívebben ki fogják aknázni, el lehet kerülni a kapacitásnövelés miatti környezeti következményeket.
24. A harmadik csomag tartalmazza a második csomag valamennyi elemét, de továbbfejleszti a piaci alapú mechanizmust azáltal, hogy kilátásba helyezi a „történeti jogokból” fakadó résidók, más néven „történeti résidók” visszavonását és árverésre bocsátását. E csomagnak köszönhetően a légi közlekedés felhasználóinak száma 1,9-2 %-kal, azaz évente további 27,3–28,7 millió utassal nőne. Mindazonáltal, mivel teljesen új intézkedésről van szó, annak potenciális pozitív hatását azon kockázat tekintetében kell mérlegelni, hogy e lehetőség jelentősen megnövelné a légi társaságok működési költségeit amiatt, hogy felborítaná menetrendjüket, valamint a túlterhelt repülőtereken birtokolt jelentős résidó-portfólióra alapozott csillagpontos (*hub and spoke*) működési modelljüket. Következésképpen e csomag kevésbé jelentős – 2,8 és 5 milliárd euro közötti – gazdasági hasznot eredményezne.
25. Figyelembe véve a különböző intézkedéscsomagok eredményességi, hatékonysági és koherencia-kritériumok alapján való értékelését, a második csomag végrehajtását javasoljuk, mivel annak előnyei jelentősen meghaladják a vele járó költségeket.

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

3.1. A javaslat összefoglalása

3.1.1. A résidók másodlagos kereskedelme lehetőségének bevezetése és a verseny megerősítése

26. A résidók nagyobb mobilitásának ösztönzésére a javaslat kimondottan lehetővé teszi a társaságok számára a résidók vásárlását és eladását. A résidók mobilitásának javítása elősegítené, hogy a légitársaságok tervezési igényeik szerint alakítsák portfólióikat. A résidókról szóló rendelet már lehetővé teszi, hogy a légitársaságok elcseréljék a résidókat. Számos esetben arról van szó, hogy a nap egy adott időpontjában rendelkezésre álló résidót egy „holt” résidóra cserélnék el, azaz egy késő esti vagy kora délutáni, azaz nem különösebben hasznos résidóra. A tranzakció lebonyolítása után a holt résidó, amelynek csak csere-értéke volt, visszakerül a résidóalapba. A jelenlegi rendelet értelmében csak nagyon korlátozott számú esetben engedélyezett a résidók *átruházása*.
27. Az új belépőkre vonatkozó hatályos szabály elsőbbséget biztosít azon légi társaságok számára, akik csak néhány résidóval rendelkeznek a koordinált repülőtéren. E szabály azonban nem hozta a várt eredményeket. Általánosságban véve egy erős versenytársnak, aki egy meghatározott repülőtéren megkezdi a működését, fenntartható résidó-portfóliót kell kialakítania ahhoz, hogy valóban versenyre

kelhessen e repülőtér domináns légi fuvarozójával (nevezetesen a „nemzeti” légi társasággal). A hatályos szabályok szerint a légi társaságok hamar kikerülnek a repülőtér vonatkozásában új belépő meghatározásának alkalmazási köréből, még akkor is, ha mindössze kevés résidővel rendelkeznek. Ezért az új belépő fogalmának kiterjesztését javasoljuk, hogy elősegítsük a komoly versenytársak megjelenését, valamint csökkentsük az üzemeltetési programok szétaprózódását, ami akkor történik, ha a résidőket több légi társaság között osztják el, ám azok nem tudják azokat úgy felhasználni, hogy tartósan versenyre léphessenek a domináns légi társaságokkal.

3.1.2. *A résidőkiosztási eljárás átláthatóságának és a résidő-koordinátor függetlenségének megerősítése*

28. A javaslat több olyan rendelkezést is tartalmaz, amelyek a résidőkiosztás kellő átláthatóságát kívánják biztosítani. Ez nem csak a résidőket felhasználó légi társaságok számára fontos, hanem a szabályozó feladatkörrel megbízott hatóságok számára is. Sőt, még fontosabb egy olyan rendszerben, amely lehetővé teszi a másodlagos kereskedelmet.
29. A javaslat szigorúbb kritériumok meghatározását teszi lehetővé a tekintetben, hogy a koordinátor valamennyi érdekelt féllel szemben független legyen. Továbbá ösztönzi a koordinátorok közötti megerősített együttműködést, kezdetben olyan közös projektek kialakításával, mint például a résidőkiosztáshoz közös szoftverek fejlesztése, sőt a különböző tagállamokban található repülőterek koordináció tevékenységeinek összevonása. Az elért eredményektől függően a Bizottság később akár egy európai koordinatori tisztség létrehozására is javaslatot tehet, akinek a feladatkörébe tartozna az Unió összes repülőtereinek résidőkiosztása.

3.1.3. *A résidőkiosztási rendszer beleillesztése a légiforgalmi irányítás európai rendszerének (egységes európai égbolt) reformjába*

30. A javaslatnak az a célja, hogy európai szinten megerősítse különösen a légiközlekedési hálózat irányítását azáltal, hogy az európai hálózatkezelőt is bevonja a résidőkiosztási eljárásba. Így a Bizottság kérheti, hogy egy repülőtéren kapacitásfelmérést végezzenek, amennyiben a hálózat felelőse azt szükségesnek találja a repülőtér üzemelési tervével való koherencia biztosításához (ez már a hálózatkezelő tisztségét létrehozó rendeletben is szerepelt) E kapacitásfelmérést az európai szinten elfogadott előírásoknak megfelelően kell végezni. Egyébként a Bizottság ajánlásokat tehet a tagállam számára a kapacitásfelméréssel kapcsolatban, ha a hálózatkezelő úgy véli, hogy az európai hálózat működésének igényeit nem vették teljes mértékben figyelembe. Ezen ajánlásoknak azt kívánnánk lehetővé tenni, hogy a tagállam figyelembe vehesse az európai hálózat fejlődését, és jobban megértesse, hogy milyen hatást gyakorol a repülőtéri kapacitás felmérés az európai hálózatra, például a késések tekintetében.
31. A javaslat egy új repülőtér-kategóriát is bevezet: „a hálózat részét képező repülőtér”. Az e típusba tartozó repülőterek nem koordinált repülőterek, de azokat fontosnak tekintik, mivel a hálózat működésének zavara esetén alternatív megoldásokat kínálhatnak. Így a javaslat előírja, hogy a koordinátorok információkat gyűjtenek e repülőterek működéséről.

3.1.4. A „80–20-as szabály” módosítása, a résidő-sorozat fogalmának meghatározása, valamint a repülőtéri illetek rendszerének alkalmazása annak megakadályozása érdekében, hogy a résidőket késedelmesen juttassák vissza a résidőalapba

32. A meglévő kapacitás optimális felhasználásának elősegítése érdekében a javaslat néhány ponton változtatja a repülőtéri résidők felhasználására vonatkozó kritériumokat a „történeti jogok” megadása tekintetében. Ahhoz, hogy egy légi társaság elsőbbséget kapjon arra, hogy a következő vonatkozó repülési időszak során megkaphasson egy adott résidőt, a számára kiosztott résidő-sorozat legalább 85 %-át fel kell használnia (a jelenlegi 80 % helyett).
33. Továbbá, egy sorozat minimális hossza (azaz a kért heti résidők ahhoz szükséges minimális száma, hogy a légi fuvarozó elsőbbséget kaphasson a következő menetrendi időszakra) a nyári menetrendi időszak esetében 5-ről 15-re, a téli menetrendi időszak esetében pedig 10-re emelkedett. A résidő-sorozat hosszának növelése csökkenteni fogja egy repülőtér résidő-struktúrájának szétagolódását, mivel a történeti jogok érvényesítéséhez megfelelő rövid sorozatok megakadályozhatják, hogy más légi társaságok hosszabb sorozatokat működtessenek. Egyes forgalomtípusokra (charter) vonatkozóan kivételeket helyeztünk kilátásba, hogy figyelembe vegyünk a regionális repülőterek sajátosságait.
34. Annak garantálásához, hogy a menetrendi időszak megkezdődése előtt lefoglalt résidőket a légitársaság valóban a program szerint használja fel, a javaslat felhatalmazza a repülőtereket arra, hogy repülőtéri illetek rendszerének alkalmazásával igyekezzenek eltántorítani a légi fuvarozókat attól, hogy későn juttassák vissza a résidőket a résidőalapba. A repülőtéri kapacitás felhasználás nélküli lefoglalása költséget okoz, amelyet jelenleg a repülőtérről üzemelő légitársaságok viselnek. A javaslat olyan illetékrendszer bevezetésére ösztönzi a repülőtér irányító szervét, amely visszatartja a légi társaságokat attól, hogy kevésbé hatékonyan használják fel a repülőtéri kapacitást.

3.2. Változatlan rendelkezések

35. Az alábbi rendelkezéseket jelentősebb módosítás nélkül vettük át a jelenlegi rendeletből: a 2. cikk a), b) i), e), g), k), l), o) és p) pontja; a 3. cikk (1), (2), (4) és (6) bekezdése; a 4. cikk (1) bekezdésének második albekezdése és (5) bekezdése; az 5. cikk (3) bekezdésének a) és d) pontja, valamint (4), (5) és (6) bekezdése; a 6. cikk (3) bekezdésének a), b) és c) pontja; a 8. cikk (1) bekezdése a) pontjának i., ii., iii. és v. alpontja, valamint c) pontja; a 9. cikk (3), (6), (7) és (9) bekezdése; a 10. cikk (1) bekezdése, (5) bekezdése a) pontjának i. és iii. alpontja, c) és d) pontja, valamint (6) bekezdése; 12. cikk a 13. cikk (2) bekezdésének második albekezdése, b) és c) pontja, (3) bekezdésének első és második albekezdése; a 16. cikk (1) és (5) bekezdése; 19. cikk és a 21. cikk (2) bekezdése.

3.3. Jogonalap

Az EUMSZ 91. cikke.

3.4. *A szubszidiaritás elve*

36. Mivel a javaslat nem tartozik az Unió kizárólagos hatáskörébe, a szubszidiaritás elve alkalmazandó. A javaslat célkitűzéseit a tagállamok a következő okok miatt nem tudják kielégítő mértékben megvalósítani. Össze kell hangolni az Európai Unió túlszűfolt repülőtereinek való hozzáférés feltételeit, hogy a különböző nemzeti gyakorlatok közötti konfliktusok ne akadályozzák a légi közlekedés piacát. Ezért a túlszűfolt repülőterekhez való hozzáféréssel kapcsolatos problémákat európai szinten kell megoldani.
37. A tagállamok nem tudnak megfelelően eleget tenni azon célkitűzésnek, hogy az Európai Unión belüli kereskedelmet nehezítő, az előírások és a nemzeti gyakorlatok közötti különbségekből fakadó akadályok csökkentésével biztosítsák a repülés belső piacának működését. Következésképpen, a szubszidiaritás elvének megfelelően, valamint figyelembe véve a probléma nagyságrendjét és hatásait, uniós szintű beavatkozásra van szükség.
38. A résidőkiosztásra vonatkozó európai szabályok kulcsfontosságú kiegészítését képezik a repülés belső piacát megalapozó uniós szabályoknak. Ahhoz, hogy az európai légi fuvarozók valóban szabadon nyújthassanak légi szolgáltatásokat az EU-n belül – ahogyan azt a hatályos uniós jogszabályok előírják – nagyon fontos, hogy a kapacitások elosztása igazságos, átlátható és megkülönböztetéstől mentes módon történjen azon repülőtereken, ahol a kereslet meghaladja a kínálatot.
39. A javaslat tehát megfelel a szubszidiaritás elvének.

3.5. *Az arányosság elve*

40. A gazdasági szereplőkre, a résidők koordinátoraira és a nemzeti hatóságokra vonatkozó további megszorítások arra korlátozódnak, ami a résidőkiosztás megkülönböztetéstől mentes eljárásának, valamint a legzsűfoltabb európai repülőterek korlátozott kapacitásai optimális elosztásának biztosításához szükséges.

3.6. *A jogi aktus megválasztása*

41. A javasolt jogi aktus: rendelet.
42. A jogi aktusnak általánosan alkalmazandónak kell lennie, mivel több olyan kötelezettséget is tartalmaz, amely közvetlen alkalmazandó a repülőtéri koordinátorokra, a légi fuvarozókra, a repülőterek irányító szerveire, az európai légtérre, valamint a Bizottságra. Így a rendelet a legmegfelelőbb jogi aktus, mivel a többi jogi aktus nem tenné lehetővé a kitűzött célok elérését.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

43. A javaslatnak nincsenek az uniós költségvetést érintő vonzatai.

5. OPCIONÁLIS ELEMEEK

5.1. Egyszerűsítés

44. A javaslat egyszerűsíti a joganyagot, mivel azzal a céllal dolgozza át a résidőkről szóló rendeletet, hogy egyetlen jogi aktusba foglalja egybe e rendelet módosított változatait, valamint az e javaslatban kilátásba helyezett módosításokat.

5.2. A hatályban lévő rendelkezések hatályon kívül helyezése

45. A javaslat elfogadása a résidőkről szóló hatályos rendelet hatályon kívül helyezését vonja maga után.

5.3. Európai Gazdasági Térség

46. A javasolt jogi aktus EGT-vonatkozású területet érint, így azt utóbbira ki kell terjeszteni.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az Európai Unió repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól

(Átdolgozás)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai ~~Gazdasági Közösséget létrehozó~~ Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak ~~84.~~ 100. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamentek számára való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére¹²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

↓ új szöveg

- (1) A Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendelet¹³ több alkalommal jelentősen módosult¹⁴. Mivel további módosításokra van szükség, az átláthatóság érdekében a fenti rendeletet át kell dolgozni.

¹¹ HL C [...], [...], [...]. o.

¹² HL C [...], [...], [...]. o.

¹³ HL L 14., 1993.1.22., 1. o.

¹⁴ Ld. az I. mellékletet.

- (2) A 95/93/EGK rendelet döntően hozzájárult a repülés belső piacának megteremtéséhez, valamint az Európai Unió és tagállamai, valamint a harmadik országok közötti kapcsolatok fejlesztéséhez azáltal, hogy semleges, átlátható és megkülönböztetéstől mentes szabályok alapján biztosított hozzáférést az Unió túlszűfolt repülőtereire.

↓ 95/93 (1) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

- (3) Mindazonáltal ~~mivel~~ egyre nagyobb egyenlőtlenség tapasztalható az európai légifuvarozási rendszer terjeszkedése és egyes repülőtéri infrastruktúrák azon kapacitása között, hogy kielégítsék ezt az igényt ~~az igények kielégítését előző, megfelelő repülőtéri infrastruktúrához történő hozzáférés között;~~ Következésképpen ~~mivel ennek eredményeképpen az~~ Unió Közösség egyre több repülőtere válik túlszűfolttá.

↓ új szöveg

- (4) A résidőkiosztás 1993-ban bevezetett rendszere nem biztosítja a résidők optimális kiosztását és felhasználását, így a repülőtéri kapacitás optimális kihasználását sem. Mivel egyre nagyobb a repülőterek túlterheltsége, fontosabb új repülőtéri infrastruktúra pedig csak korlátozott mértékben fejlődik, a résidők ritka erőforrást képeznek. Az ilyen erőforrásokhoz való hozzáférés kulcsfontosságú a légiközlekedési szolgáltatások nyújtásához, valamint a hatékony verseny fenntartásához. E célból a résidők kiosztását és felhasználását hatékonyabbá lehetne tenni egyrészt piaci mechanizmusok bevezetésével – garantálva, hogy a fel nem használt résidőket a lehető leghamarabb, átlátható módon az érdekelt légi fuvarozók rendelkezésére bocsátják –, másrészt a rendszer résidők kiosztásával, kezelésével és felhasználásával kapcsolatos alapelveinek megerősítésével. Ugyanakkor, noha a történeti résidők a légi társaságok számára eleget tesznek a menetrend-stabilitás igényének, a jelenlegi rendelet alkalmazásának jövőbeni értékelésekor más piaci mechanizmusok fokozatos bevezetését is kilátásba lehetne helyezni, például a történeti résidők visszavonását és árverésre bocsátását.

- (5) Következésképpen az Unió repülőterein módosítani kell a résidőkiosztás rendszerét.

↓ 95/93 (2) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

- (6) ~~mivel a~~ A túlszűfolt repülőtereken a résidők kiosztását továbbra is semleges, átlátható és a hátrányos megkülönböztetésektől mentes szabályokra ~~kellene~~ alapozni.

↓ új szöveg

- (7) A résidőkiosztás jelenlegi rendszerét az egyes repülőtereken a résidők átruházására vagy cseréjére alkalmazott piaci mechanizmusok alakulása szerint kell kiigazítani. A Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, módosított 95/93/EK rendelet alkalmazásáról szóló, az Európai Parlamenthez, a Tanácshoz, az európai gazdasági és Szociális Bizottsághoz, valamint a Régiók Bizottságához intézett közleményében¹⁵ a Bizottság elkötelezte magát amellyel, hogy amennyiben versenyt érintő vagy egyéb okokból a hatályban lévő jogi aktus módosítására lesz szükség, e célból javaslatokat terjeszt elő.
- (8) A tapasztalatok azt mutatják, hogy a résidők másodlagos kereskedelmét, azaz a résidők anyagi vagy más ellenszolgáltatásért történő elcserélését nem szabályozza olyan egységes és koherens jogi keret, amely garantálná az átláthatóságot és a verseny védelmét. Ezért szabályozni kell a résidők Európai Unión belüli másodlagos kereskedelmét.

↓ 95/93 (6) preambulumbekzdés
⇒ új szöveg

- (9) ~~mivel a~~ Az információk átláthatósága alapvetően fontos ~~elem~~ a résidőkiosztás objektív eljárásának biztosításához. ⇒ Ezen átláthatóságot meg kell erősíteni, és figyelembe kell venni a technológiai fejlődést. ⇐

↓ 95/93 (10)
preambulumbekzdés (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

- (10) ~~mivel arról is~~ ~~r~~ ~~Rendelkezni kell, hogy az~~ Unió Közösség piacára történő új belépők piacra lépésének engedélyezéséről ~~engedjenek be~~ ⇒ A tapasztalatok azt mutatják, hogy az új belépő fogalmának jelenlegi megfogalmazása nem tudta teljes mértékben előmozdítani a versenyt, és ezért hasznos lenne módosítani. Továbbá, fel kell venni a harcot a visszaélésekkel szemben azáltal, hogy az új belépői státusz megszerzési lehetőségét korlátozni kell azon fuvarozók esetében, amelyek anyavállalatukkal és saját leányvállalataikkal, illetve anyavállalatuk leányvállalataival együtt adott repülőtéren az érintett napra kiosztott összes résidő több mint 10%-ával rendelkezik. Hasonlóképpen, egy légi fuvarozó nem tekinthető új belépőnek, ha új belépőként kapott résidőit azért ruházta át, hogy újra megkaphassa e minősítést. ⇐

¹⁵ COM(2008)227.

↓ új szöveg

- (11) El kell törölni az azon légi fuvarozónak nyújtott elsőbbséget, amely egy repülőtérén résidő-sorozatot kér az adott repülőtér és egy regionális repülőtér közötti, megállás nélküli, menetrend alapján végzett utasszállító szolgáltatáshoz, mivel e helyzetre már elsőbbséget nyújtottak egy olyan légi fuvarozó számára, amely két uniós repülőtér közötti, megállás nélküli, menetrend alapján végzett utasszállító szolgáltatáshoz kér résidő-sorozatot.

↓ 95/93 (12)
preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

- (12) ~~mivel ugyanez szükséges~~ ☒ El kell továbbá kerülni ☒ az olyan helyzeteket ~~elkerülése~~, amelyekben – a rendelkezésre álló résidők hiánya miatt – a liberalizáció előnyei egyenlőtlenül oszlanak meg és a verseny ~~eltorzul~~.

↓ új szöveg

- (13) Az egységes európai égbolt végrehajtása terén elért eredmények jelentős hatással vannak a résidők kiosztására. Naprakészé kell tenni a résidők kiosztására vonatkozó szabályokat az alábbiaknak megfelelően: a teljesítménytervek megszabása, amelyek szerint a repülőterek, a léginavigációs szolgáltatók, valamint a légtér felhasználói teljesítményfelügyeleti és teljesítményjavító szabályoknak vannak alávetve, valamint a hálózatkezelő feladatköre, amely az útvonalak európai hálózatának kialakítására és a légi forgalom központi irányítására épül. Így tehát olyan megfelelő szabályozást kell kialakítani, amely lehetővé teszi a hálózatkezelő, a működésfelülvizsgáló szerv és a nemzeti felügyeleti hatóságok bevonását a repülőtéri kapacitás és a koordinációs paraméterek meghatározásának eljárásába. Továbbá létre kell hozni a hálózati jelentőséggel bíró repülőterek új kategóriáját, hogy a hálózat jobban reagálhasson a válsághelyzeteket.

- (14) A repülőtéri kapacitás hatékonyabb kihasználása és a járatok pontosságának javítása érdekében jobban össze kell hangolni a repülési terveket és a résidőket.

↓ 95/93 (5) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

- (15) ~~mivel~~ Aa ☒ koordinált vagy menetrend-egyeztetett ☒ repülőtérért felelős tagállamnak ~~szavatolnia~~ gondoskodnia kell egy olyan ☒ menetrend-egyeztető vagy ☒ koordinátor személyének kinevezéséről, akinek semlegessége nem kérdőjelezhető meg ⇒ E célból meg kell erősíteni a koordinátorok szerepét. Elő kell írni a koordinátor jogi, szervezeti, döntéshozatali és pénzügyi függetlenségét valamennyi érdekelt fél, a tagállam, valamint az ezen államtól függő szervezetek

tekintetében. Ahhoz, hogy a koordinátor tevékenységét ne érintse az emberi, technikai vagy pénzügyi erőforrások vagy szakértelem hiánya, a tagállamnak gondoskodnia kell arról, hogy biztosítsa a koordinátor számára a tevékenysége ellátásához szükséges erőforrásokat. ↵

↓ új szöveg

- (16) További kötelezettségeket kell bevezetni a légi fuvarozókra vonatkozóan az információk koordinátornak történő átadása tekintetében. A tájékoztatás elmulasztásának, illetve hamis vagy megtévesztő információk átadásának esetére további szankciókat kell előírni. A hálózat részét képező repülőterek esetében a légi fuvarozók számára kötelezővé kell tenni, hogy közöljék járatszándékaikat vagy a koordinátor vagy menetrend-egyeztető által kért egyéb vonatkozó információkat.
- (17) Az Uniónak meg kell könnyítenie a koordinátorok és menetrend-egyeztetők közötti együttműködést, hogy lehetővé tegye számukra a bevált gyakorlatok kicserélését, aminek végső célja a későbbiekben az európai koordinátori tisztség létrehozása.

↓95/93 (4) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)

- (18) ~~mivel bizonyos körülmények között, az üzemeltetés megkönnyítése érdekében kívánatos, hogy egy tagállam~~ Egy repülőteret ☒ az e rendeletben szereplő feltételek mellett ☒ koordinált repülőterré ☒ lehet nyilvánítani ☒ nyilváníthatson, amennyiben teljesülnek az átláthatóság, semlegesség és diszkrimináció-megkülönböztetés-mentesség alapelvei teljesültek;

↓95/93 (3) preambulumbekzdés
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

- (19) ~~A semlegesség alapelvét akkor lehet a legjobban biztosítani, ha~~ Egy repülőter koordinációjáról szóló döntést az adott repülőterért felelős tagállamnak ☒ kell meghoznia ☒ ~~hozzá-meg~~ objektív ismérvek alapján. ⇒ Az egységes európai égbolt megvalósításában és a hálózatkezelői feladatkör tekintetében elért előrelépések következtében – az Európai Légiforgalom-irányítási Hálózat hatékonyabb működésének biztosítása érdekében – hasznos lenne közelíteni a repülőterek kapacitásértékelési módszereit. ↵

↓ új szöveg

- (20) Rendelkezni kell arról az eljárásról, amellyel a tagállam dönthet egy koordinált repülőter vagy menetrend-egyeztetett repülőter minősítésének módosításáról, hogy azt menetrend-egyeztetett vagy ki nem jelölt státuszú repülőterré minősítse át.

↓ 95/93 (7) preambulumbekzdés

~~mivel a rdsidőkiosztás jelenlegi rendszerét szabályozó alapelvek ennek a rendeletnek az alapjául szolgálhatnak, feltéve, hogy ez a rendszer követi a Közösségen belüli új közlekedési fejlesztések alakulását;~~

↓ új szöveg

(21) Egy rdsidő-sorozat érvényességének időtartamát azon menetrendi időszak időtartamára kell korlátozni, amelyre a rdsidőt megadják. A rdsidő-sorozatok, ideértve a történeti rdsidőket is, kiosztása tekintetében nyújtott elsőbbséget a koordinátornak kell megadnia vagy megerősítenie.

↓ 95/93 (8) preambulumbekzdés

~~mivel amint azt a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz történő hozzáféréséről szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EGK tanácsi rendelet¹⁶ előírja, a közösségi politika feladata a verseny elősegítése és a piacra való bejutás ösztönzése; mivel e célok erős támogatást igényelnek az olyan légifuvarozók esetében, amelyek a Közösségen belüli légiútvonalakon szándékoznak működést kezdeni;~~

↓ 95/93 (9) preambulumbekzdés

~~A jelenlegi rendszer figyelembe veszi a szerzett jogokat;~~

↓ 95/93 (11) preambulumbekzdés (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

(22) ~~mivel korlátozott~~ Meghatározott körülmények között, különleges rendelkezéseket kell megtartani szükségesek ahhoz, hogy ~~fenntartani a~~ megfelelő belföldi légiforgalmat lehessen fenntartani az érintett tagállam vagy tagállamok régióiban, területén ⇒ amennyiben közszolgálati kötelezettséget írtak elő ⇐.

↓ új szöveg

(23) Mivel a koordinációs paraméterekben környezetvédelmi szempontokat is figyelembe lehet venni, és mivel közszolgáltatási kötelezettségek keretében teljes mértékben

¹⁶ ~~HL L 240, 1992.8.24., 8. o.~~

biztosítani lehet a regionális összeköttetést, a tapasztalatok azt mutatják, hogy nincs szükség helyi szabályokra. Továbbá, nem zárható ki, hogy az ilyen szabályok megkülönböztetést okozhatnak a résidő-kiosztásban. Következésképpen korlátozni kell a helyi szabályok alkalmazásának lehetőségét. A koordinációs paraméterekben a koordinátorok vagy menetrend-egyeztetők által alkalmazott valamennyi műszaki, működési, teljesítményi és környezeti korlátot meg kell határozni. A helyi szabályok alkalmazása így a résidők felhasználásának felügyeletére, valamint a résidő-sorozat hosszának csökkentésére korlátozódna az e rendeletben előírt esetekben. A repülőtéri kapacitás hatékonyabb kihasználásának előmozdítása érdekében meg kell erősíteni a résidőkiosztás két alapelvét, nevezetesen a résidő-sorozat meghatározását, valamint a történeti résidők kiszámítását. Ezzel egyidejűleg javítani kell a légi fuvarozóknak nyújtott rugalmasság szabályozását, hogy e rendelet különböző tagállamokban való alkalmazása során ne forduljanak elő torzulások. Ösztönözni kell tehát a repülőtéri kapacitás hatékonyabb kihasználását.

- (24) Ahhoz, hogy a légi fuvarozók alkalmazkodhassanak az olyan rendkívül sürgős helyzetekhez, mint például a forgalom jelentős visszaesése vagy a légi fuvarozók tevékenységére súlyosan kiható gazdasági válság, amelyek a menetrendi időszak nagy részét érintik, lehetővé kell tenni, hogy a Bizottság sürgősségi intézkedéseket fogadjon el a koordinált repülőtereken hozandó intézkedések koherenciájának biztosítása céljából. Ezen intézkedések lehetővé tennék a légi fuvarozók számára, hogy megtartsák elsőbbségüket a következő menetrendi időszak ugyanazon résidő-sorozatainak kiosztása tekintetében, még akkor is, ha nem érik el a 85%-os küszöböt.
- (25) A koordinációs bizottság szerepét kétszeresen meg kell erősíteni. Egyrészt a hálózatkezelőt, a működésfelülvizsgáló szervet és a nemzeti felügyeleti hatóságot meg kell hívni a bizottság üléseire. Másrészt, a koordinációs bizottság feladatai magukban foglalhatják, hogy javaslatokat vagy tanácsokat adhat a koordinátornak és/vagy a tagállamnak a repülőtér kapacitását érintő valamennyi kérdéssel, különösen az egységes európai égbolt végrehajtásával és az európai légiforgalom-irányítási hálózat működésével kapcsolatban. Továbbá a bizottságnak véleményt kell kibocsátania a működésfelülvizsgáló szerv és a nemzeti felügyeleti hatóság számára a koordinációs paraméterek és a léginavigációs szolgáltatóknak javasolt kulcsfontosságú teljesítménymutatók közötti kapcsolatról.
- (26) A tapasztalatok szerint résidők jelentős számát későn helyezik vissza a résidőalapba ahhoz, hogy azokat hasznosan újra ki lehessen osztani. Ezért arra kell ösztönözni a repülőtér irányító szervét, hogy a repülőtéri illethekek rendszerének alkalmazásával tántorítsa el a légi fuvarozókat e magatartástól. Ugyanakkor e mechanizmus alkalmazásával a repülőtér irányító szervének nem szabad visszatartania a légi fuvarozókat a piacra lépéstől vagy a szolgáltatások fejlesztésétől.

↓ 95/93 preambulumbekezdés	(13)
-------------------------------	------

~~Kívánatos, hogy a lehető legjobban fel lehessen használni a rendelkezésre álló résidőket a fent körvonalazott célok elérése érdekében.~~

↓ 95/93 (14)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

- (27) ~~mivel~~ ~~K~~ívánatos, hogy a harmadik országok egyenlő bánásmódban részesítsék a ~~K~~özösség az Unió légi fuvarozóit.

↓ 95/93 (15)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)
⇒ új szöveg

- (28) ~~mivel~~ E rendelet rendelkezéseinek alkalmazása nem sértik a Szerződésben, és különösen annak 101., és 102. és 106. cikkében megfogalmazott versenyszabályokat. ~~és különösen a Szerződés 85. és a 86. cikkét.~~

↓ 95/93 (16)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

- (29) ~~mivel egy, a gibraltári repülőtér használatára vonatkozó együttműködést erősítő rendszerről állapodott meg 1987. december 2-án Londonban a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság a két ország külügyminisztere által tett közös nyilatkozatban, és mivel e rendszert még nem alkalmazzák.~~ A gibraltári repülőtérrel szóló, 1987. december 2-án Londonban tett együttes nyilatkozat helyébe a Gibraltárral kapcsolatos párbeszéd fórumának első miniszteri ülésén, 2006. szeptember 18-án Córdobában elfogadott, a gibraltári repülőtérrel szóló miniszteri nyilatkozat lép, és az annak való teljes megfelelést az 1987-es nyilatkozatnak való megfelelésnek kell tekinteni.

↓ új szöveg

- (30) A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a kapacitás- és igényfelmérés kidolgozási módszereinek meghatározása céljából. Különösen fontos, hogy előkészítő munkái során a Bizottság megfelelő konzultációkat tartson, többek között szakértői szinten.

- (31) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elkészítésekor és megszövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell arról, hogy a vonatkozó dokumentumokat egyidejűleg, kellő időben és megfelelően továbbítsák az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

- (32) E rendelet egységes feltételek mellett történő végrehajtásának biztosítása érdekében a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni. Ezeket a hatásköröket a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési

mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹⁷ megfelelően kell gyakorolni.

- (33) A vizsgálóbizottsági eljárást kell alkalmazni azon jogi aktusok elfogadására, amelyek az európai koordinátor létrehozását, a koordinátor és a menetrend-egyeztető éves tevékenységi jelentésének mintáját, valamint azon határozatot érintik, hogy egy vagy több tagállamnak intézkedéseket kell hoznia egy harmadik ország által az Unió légi fuvarozóival szemben alkalmazott megkülönböztető bánásmód orvoslására.
- (34) A vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően a Bizottság azonnal alkalmazandó végrehajtási jogi aktusokat fogad el, ha erre rendkívül sürgős okból van szükség a történeti résidők folyamatosságának biztosítása iránti igény összefüggésben felmerülő, kellően indokolt esetekben.

↓ 95/93 (17)
preambulumbekezdés

- (35) ~~Mivel e~~ Ezt a rendeletet meghatározott időtartam után működésének értékelése céljából felül kell vizsgálni, annak érdekében, hogy kiértékeljék működőképességét.

↓ új szöveg

- (36) Mivel az intézkedés célját – nevezetesen a résidőkről szóló uniós jogi aktus egységesebb alkalmazását – a légi közlekedési tevékenység határokon átnyúló dimenziójának jelentősége miatt a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és az uniós szinten jobban megvalósítható, az Unió az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően intézkedéseket hozhat. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket,

¹⁷ HL L 55., 2011.2.28., 13. o.

↓ 95/93 (kiigazított szöveg)

ELFOGADTÁK ~~A~~ EZT A RENDELETET:

⊠ Hatály és fogalommeghatározások ⊠

1. cikk

A rendelet hatálya

↓ 793/2004 1. cikk 1. pont
(kiigazított szöveg)

1. Ezt a rendeletet az ~~közösségi~~ ⊠ Európai Unió ⊠ repülőtereire kell alkalmazni.

↓ 95/93 (kiigazított szöveg)

2. Ezt a rendeletet a gibraltári repülőtérre a Spanyol Királyság és ⊠ Nagy-Britannia és Észak-Írország ⊠ Egyesült Királysága jogi álláspontjának sérelme nélkül kell alkalmazni, tekintettel a repülőtér ~~elhelyezkedése szerinti tartalmazó~~ terület feletti fennhatóságra vonatkozó vitájukra.

~~3. E rendelet 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-kormány és az Egyesült Királyság-kormány tájékoztatja a Tanácsot ennek időpontjáról.~~

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ennek a rendeletnek az alkalmazásában:

↓ 793/2004 1. cikk, 2. pont a)
alpont

a1) „résidő”: egy koordinátor által e rendeletnek megfelelően a koordinált repülőtéren légitölekedési szolgáltatás működtetéséhez szükséges repülőtéri infrastruktúra teljes körének le- és felszállás céljából, egy adott napon és időpontban történő használatára adott engedély egy koordinátor általi, e rendeletnek megfelelő kiosztás szerint;

b2) „új belépő”:

i)a) olyan légi fuvarozó, amely egy résidő-sorozat részeként résidőt kér egy repülőtéren bármely napon, és ha a fuvarozó kérését elfogadják, összességében az adott napon és az adott repülőtéren kevesebb, mint öt résidővel rendelkezne, vagy

↓ 793/2004 1. cikk 2. pont a)
alpont (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

ii)b) olyan légi fuvarozó, amely résidő-sorozatot kér két közösségi repülőtér közötti, megállás nélküli, menetrend alapján végzett utasszállító szolgáltatáshoz, és legfeljebb két másik légi fuvarozó üzemeltet azon a napon, ugyanazon repülőterek ~~vagy repülőtérrendszerek~~ között ugyanilyen megállás nélküli, menetrend alapján végzett utasszállító szolgáltatást, és ha a fuvarozó kérését elfogadják, összességében az adott napon és az adott repülőtéren kevesebb, mint ~~öt~~ ~~⇒ kilenc~~ ~~⇒~~ résidővel rendelkezne az adott, megállás nélküli szolgáltatáshoz ~~⇒ vagy~~

~~iii.) olyan légifuvarozó, amely egy repülőtéren résidő-sorozatot kér az adott repülőtér és egy regionális repülőtér közötti, megállás nélküli, menetrend alapján végzett utasszállító szolgáltatáshoz, és másik légifuvarozó nem üzemeltet azon a napon, ugyanazon repülőterek vagy repülőtérrendszerek között közvetlen, menetrend alapján végzett utasszállító szolgáltatást, és ha a fuvarozó kérését elfogadják, a légifuvarozó az adott napon és az adott repülőtéren kevesebb, mint öt résidővel rendelkezne az adott, megállás nélküli szolgáltatáshoz.~~

Az a légi fuvarozó, amely ~~⇒~~ – anyavállalatával, saját leányvállalataival vagy anyavállalata leányvállalataival együttvéve – ~~⇒~~ az adott repülőtéren, a kérdéses napra ~~⇒~~ kiosztott ~~⇒~~ a rendelkezésre álló összes résidőnek több, mint ~~⇒~~ 10 %-ával ~~⇒~~ 5 %-ával rendelkezik, ~~vagy abban a repülőtérrendszerben, amelynek az adott repülőtér a részét képezi, a kérdéses napra a rendelkezésre álló résidők több, mint 4 %-ával rendelkezik,~~ nem tekinthető új belépőnek az adott repülőtéren ~~⇒~~.

↓ új szöveg

Az a légi fuvarozó, amely a 13. cikk értelmében új belépőként szerzett résidőit ugyanazon repülőtéren egy másik légi fuvarozónak ruházta át a célból, hogy az említett repülőtéren újra megkapja az új belépő státuszt, nem tekinthető új belépőnek az adott repülőtéren;

↓ 95/93

⇒ új szöveg

e) ~~„közvetlen légijárat”: két repülőtér közötti légijárat, beleértve a megállásokat is, amelyet ugyanazzal a légijárművel és ugyanazzal a járatszámmal hajtanak végre;~~

43) „menetrendi időszak”: a légi fuvarozó menetrendjében szereplő nyári vagy téli időszak, ⇒ a légiközlekedési ágazat által az egész világra kiterjedően létrehozott szabályoknak és iránymutatásoknak megfelelően ⇐;

↓ 95/93 (kiigazított szöveg)

e4) ~~„közösségi ☒ uniós ☒ légi fuvarozó”: egy tagállam által az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek megfelelően kiadott olyan, érvényes működési engedéllyel rendelkező légi fuvarozó, amelynek engedélyét valamely tagállamban a légi fuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendeletnek megfelelően adták ki;~~

↓ 793/2004 1. cikk 2. pont b) alpont

⇒ új szöveg

5) ~~„légi fuvarozó”: olyan légiközlekedési vállalkozás, amely érvényes működési engedéllyel vagy azzal egyenértékű okirattal rendelkezik legkésőbb január 31-én a következő nyári időszakra vagy augusztus 31-én a következő téli időszakra vonatkozóan; az A 45., a 89., a 8a10. ⇐, 11. ⇐ és a 1013. cikk alkalmazásában a „légi fuvarozó” meghatározása tartalmazza az üzleti repülés üzemeltetőit is magában foglalja, amennyiben menetrend alapján működnek; a 7., 17. és 1418. cikk alkalmazásában a „légi fuvarozó” meghatározása kiterjed a polgári légi járművek valamennyi üzemben tartójára is kiterjed;~~

↓ 793/2004 1. cikk 2. pont b) alpont

6) „légi fuvarozók csoportja”: két vagy több olyan légi fuvarozó, amelyek együttesen közös üzemeltetéssel, franchise üzemeltetéssel vagy code-share rendszerben ~~székmegosztással~~ működtetnek egy adott légiközlekedési szolgáltatást;

↓ új szöveg

- 7) „léginavigációs szolgáltató”: az 594/2004/EK rendelet¹⁸ 2. cikke (5) bekezdésének értelmében vett valamennyi léginavigációs szolgáltató;
- 8) „földi kiszolgálási szolgáltatók”: a (földi kiszolgálási szolgáltatókról szóló) [...] rendelet [...] cikkének értelmében vett valamennyi földi kiszolgálási szolgáltató; vagy a repülőtérnek a (földi kiszolgálási szolgáltatókról szóló) [...] rendelet [...] cikke értelmében vett minden olyan felhasználója, amely a (földi kiszolgálási szolgáltatókról szóló) [...] rendelet [...] cikke értelmében önkiszolgálást végez;
- 9) „a hálózat részét képező repülőtér”: olyan repülőtér, amely nem szembesül a túlsúlyfoltosság problémájával, de amelyik a forgalom hirtelen történő és jelentős megnövekedése vagy a kapacitás hirtelen bekövetkező jelentős csökkenése esetén kihatással lehet az európai légiforgalom-irányítási hálózat (a továbbiakban: a hálózat) működésére, az 551/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁹ 6. cikkének megfelelően.

↓ 793/2004 1. cikk 2. pont c) alpont

- 10) „menetrend-egyeztetett repülőtér”: olyan repülőtér, ahol a nap, a hét vagy az év egyes időszakaiban fennáll az olyan torlódás lehetősége, amely a légi fuvarozók közötti önkéntes együttműködéssel kezelhető, és ahová menetrend-egyeztetőt neveztek ki annak érdekében, hogy összehangolja az adott repülőtéren szolgáltatásokat üzemeltető vagy üzemeltetni szándékozó légi fuvarozók működését;

↓ 793/2004 1. cikk 2. pont b) alpont

- 11) „koordinált repülőtér”: bármely olyan repülőtér, ahol a leszálláshoz vagy a felszálláshoz a légi fuvarozónak vagy bármely más légi jármű-üzembentartónak a koordinátor által számára kiosztott résidővel kell rendelkeznie, az állami légi járatok, kényszerleszállások és humanitárius célú légi járatok kivételével;”

↓ 95/93

- ~~h) „repülőtérrendszer”: olyan két vagy több repülőtérből álló repülőtéresorozat, amely a 2408/92/EKG tanácsi rendelet II. mellékletében jelzettek szerint ugyanazt a várost vagy agglomerációt szolgálja ki.~~

¹⁸ HL L 96., 2004.3.31., 1. o.

¹⁹ HL L 96., 2004.3.31., 20. o.

↓ 793/2004 1. cikk 2. pont c)
alpont (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

12) „egy repülőtér irányító testületvezetése”: az a ~~testületszerv~~, amely – egyéb tevékenységekhez kapcsoltn vagy más módon – a nemzeti jogszabályok vagy szabályzatok alapján ellátja a repülőtéri létesítmények igazgatásának és kezelésének feladatát, és összehangolja, valamint ellenőrzi az érintett repülőtéren ~~vagy repülőtérrendszeren belül~~ található különféle üzemeltetők tevékenységeit;

13) „résidő-sorozat”: legalább ⇒ 15 ⇐ ~~öt~~ olyan résidő, amelyet ~~ugyanazon~~ ⇒ a nyári menetrendi időszakra és legalább 10 olyan résidő, amelyet a téli ⇐ menetrendi időszakra vonatkozóan ~~rendszeresen~~ a hét ugyanazon napjának ugyanazon időpontjára kérek ⇒ egymást követő hetekre ⇐, és amelyeket ⊗ a koordinátor ⊗ és ezek ⊗ alapján ⊗ ~~kiosztása ilyen módon~~, vagy, ha ez nem lehetséges, hozzávetőlegesen ugyanazon időpontra ad meg történik;

↓ 793/2004 1. cikk 2. pont c)
alpont

14) „üzleti repülés”: az általános célú repülés azon ágazata, amelynek esetében vállalkozások légi járműveket működtetnek vagy használnak utasok vagy áruk szállítására üzletvitelük elősegítése céljából, amennyiben a légi jármű repülésének célja általában nem minősül a nagyközönség által igénybe vehetőnek, és a légi jármű vezetését olyan személyek látják el, akik legalább érvényes kereskedelmi pilótaengedéllyel rendelkeznek, műszerrepülő jogosítással;

↓ 793/2004 1. cikk 2. pont c)
alpont (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

15) „koordinációs paraméterek”: egy repülőtér résidőkiosztásra rendelkezésre álló összes kapacitásának működési kifejezésekkel történő megállapítása az egyes ~~koordinációs~~ ⊗ menetrendi ⊗ időszakok folyamán ⇒, valamint a kapacitásfelhasználással kapcsolatos működési szabályok ⇐, amelyek tükrözik a repülőtér infrastruktúrájának és különböző alrendszereinek teljesítményére hatást gyakorló valamennyi műszaki, működési és környezeti tényezőt.

↓ új szöveg

16) „repülési terv”: a légiforgalmi szolgálati egységek részére egy légi jármű tervezett repüléséről vagy repülésének egy részéről szolgáltatott meghatározott információ;

17) „menetrend szerinti légi járat”: olyan repüléssorozat, amely az 1008/2008/EK rendelet 2. cikkének 16. pontjában meghatározott jellemzőkkel rendelkezik;

- 18) „programozott nem menetrend szerinti légi járat: olyan repüléssorozat, amely nem teljesíti az 1008/2008/EK rendelet 2. cikkének 16. pontjában említett összes feltételt, de amely olyan rendszerességgel vagy gyakorisággal működik, hogy egyértelműen rendszeres sorozat részét képezi;
- 19) „hálózatkezelő”: az 551/2004/EK rendelet 6. cikke alapján létrehozott szerv;
- 20) „működésfelülvizsgáló szerv”: az 549/2004/EK rendelet 11. cikke alapján létrehozott szerv;
- 21) „nemzeti felügyeleti hatóság”: a tagállamok által az 549/2004/EK rendelet 4. cikkének megfelelően nemzeti felügyeleti hatósággént kijelölt vagy létrehozott szerv vagy szervek.

↓ 95/93 (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

⊠ A repülőterek kijelölése ⊠

3. cikk

A repülőtéri koordináció ⇒ vagy menetrend-egyeztetés ⇐ feltételei

↓ 793/2004 1. cikk 3. pont a)
alpont (kiigazított szöveg)

1. ⊠ A tagállamok ⊠ ~~Egy tagállam~~ nem kötelesek bármilyen repülőteret menetrend-egyeztetett vagy koordinált repülőtérré minősíteni, csak e rendelet rendelkezéseinek az alkalmazásában.

⊠ A tagállamok ⊠ ~~Egy tagállam~~ kizárólag a (3) bekezdés rendelkezései szerint minősíthetnek egy repülőteret koordinált repülőtérré.

↓ 95/93
→₁ 793/2004 1. cikk 3. pont b)
alpont

2. Egy tagállam azonban bármilyen repülőteret →₁ menetrend-egyeztetett ← repülőtérré minősíthet, feltéve, hogy az átláthatóság, semlegesség és megkülönböztetésdiszkrimináció-mentesség alapelveit tiszteletben tartják.

↓ 793/2004 1. cikk 3. pont c)
alpont
⇒ új szöveg

3. A felelős tagállam gondoskodik arról, hogy alapos kapacitáselemzést [⇒] és igényfelmérést [⇐] végezzen egy [⇒] – az európai légiforgalom-irányítási hálózat (a továbbiakban: a hálózat) részét képező – [⇐] ki nem jelölt státuszú repülőtéren vagy egy menetrend-egyeztetett repülőtéren az adott repülőtér vezetése vagy bármely egyéb illetékes szerv, amikor e tagállam ezt szükségesnek találja vagy az alábbiakat követő hat hónapon belül:

- i. egy repülőtér műveleteinek több mint felét képviselő légi fuvarozóknak vagy a repülőtér vezetésének az írásbeli kérelmére, ha bármelyikük véleménye szerint a repülőtér kapacitása bizonyos időszakokra vonatkozóan elégtelen a tényleges vagy tervezett műveletekhez; vagy

↓ 793/2004 1. cikk 3. pont c)
alpont (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

- ii. a Bizottság kérésére, különösen, ha ~~egy repülőtér ténylegesen csak azon légi fuvarozók számára elérhető, amelyek résidőkiosztással rendelkeznek, vagy ha a kérdéses repülőtéren komoly nehézségeket okoz a le- és felszállások légi fuvarozók és különösen az új belépők számára~~ [⊗] az adott repülőtéren komoly nehézséget okoz a le- és felszállások [⊗] történő biztosítása [⇒], vagy ha a hálózatkezelő – a 677/2011/EU bizottsági rendelet²⁰ 6. cikke (7) bekezdésének megfelelően – a repülőtér működési terve és a hálózat működési terve közötti koherencia biztosítása érdekében szükségesnek ítéli [⇐].

↓ 793/2004 1. cikk 3. pont c)
alpont

~~A szokásosan elfogadott módszereken alapuló~~ Ezen elemzés meghatározza az esetleges kapacitáshiányokat, figyelembe véve a kérdéses repülőtéren meglévő környezeti korlátokat. Az elemzés mérlegeli e hiányok új vagy módosított infrastruktúrával, illetve működési vagy bármely más jellegű változtatással történő kiküszöbölésének a lehetőségeit, továbbá a problémák megoldására tervezett időkeretet.

↓ új szöveg

Az elemzés a Bizottság által felhatalmazáson alapuló jogi aktus útján meghatározott módszereken alapszik, e rendelet 15. cikkének megfelelően. A módszerek figyelembe veszik

²⁰ HL L 185., 2011.7.15., 1. o.

a hálózatműködtetési tervre vonatkozóan a 677/2011/EU rendelet V. mellékletében megkövetelt követelményeket.

↓ 793/2004 1. cikk 3. pont c)
alpont
⇒ új szöveg

~~Azt az elemzést frissítik, ha az (56) bekezdésre történő hivatkozásnak~~ esetén ezt az elemzést naprakészé teszik, ha a repülőtéren olyan változások történnek, amelyek jelentősen befolyásolják annak kapacitását és használatát ⇒ vagy a koordinációs bizottság, a tagállam vagy a Bizottság kérésére ⇐. Mind az elemzést, mind pedig annak módszerét az elemzést kérő felek, illetve – külön kérésre – az egyéb érdekelt felek rendelkezésére bocsátják. Ezzel egyidejűleg Ugyanekkor az elemzést a Bizottság számára is elmegküldik.

↓ 793/2004 1. cikk 3. pont d)
alpont

4. Az elemzés alapján a tagállam konzultációt folytat a repülőtér kapacitási helyzetéről a repülőtér irányító testületével vezetésével, a repülőteret rendszeresen használó légi fuvarozókkal, érdekképviselői szervezeteikkel, a repülőteret rendszeresen használó általános célú repülés képviselőivel és a légiforgalmi irányításért felelős hatósággal.

↓ új szöveg

5. A Bizottság kérheti a hálózatkezelőtől, hogy bocsásson ki véleményt arról, hogyan rögzítik a kapacitást a hálózat működési igényei tekintetében. A Bizottság ajánlásokat tehet. A tagállam indokol minden olyan határozatot, amely eltér ezen ajánlásoktól. A határozatról tájékoztatják a Bizottságot.

↓ 793/2004 1. cikk 3. pont d)
alpont
⇒ új szöveg

~~56.~~ Ha egy vagy több menetrendi időszak tekintetében kapacitásproblémák merülnek fel, a tagállam gondoskodik arról, hogy a repülőteret az adott időszakokra ~~koordináltnak~~ csak akkor minősítsék koordináltnak jelöljék ki, ha:

- a) a kapacitáshiány annyira olyan súlyos jellegű, hogy a repülőtéren nem kerülhetők el a jelentős késések és
- b) e problémák rövid távú megoldására nincs lehetőség.

~~67.~~ ~~Az (56) bekezdéstől b) pontjától~~ eltérve, a tagállamok kivételes körülmények között az érintett repülőtereket az érintett időszakra koordináltnak minősíthetik ~~jelölhetik ki~~ az érintett időszakra ⇒ , amely a menetrendi időszaknál rövidebb lehet ⇐.

↓ új szöveg

A (3), (4), (5) és (6) bekezdéstől eltérve, a tagállamok sürgős helyzetekben az érintett repülőtereket az érintett időszakra koordináltnak jelölhetik ki.

8. Ha egy koordinált vagy menetrend-egyeztetett repülőtérrel készített aktualizált kapacitás- és igényfelmérés azt mutatja, hogy kielégítő kapacitás áll rendelkezésre a szóban forgó repülőtér tényleges vagy tervezett üzemeltetéséhez, a tagállam – a (4) bekezdésben említett testületekkel folytatott konzultációt követően – menetrend-egyeztetett repülőtérre vagy ki nem jelölt státuszú repülőtérre változtatja a repülőtér minősítését.

↓ 95/93

→₁ 793/2004 1. cikk 3. pont e) alpont

→₁ 7. ← Amikor a tényleges vagy tervezett üzemeltetést kielégítő kapacitás áll rendelkezésre egy →₁ koordinált repülőtérre ←, akkor a tagállam visszavonja a repülőtér koordinált repülőtéri minősítését.

↓ új szöveg

9. A Bizottság kérésére – amely saját kezdeményezésére vagy a hálózatkezelő kezdeményezésére járhat el – és a (4) bekezdésben említett testületekkel folytatott konzultáció után, a tagállam biztosítja, hogy a ki nem jelölt státuszú repülőteret a hálózat részét képző repülőternek minősítsék. A határozatról tájékoztatják a Bizottságot. Amennyiben a Bizottság úgy véli, hogy a repülőternek a továbbiakban nincs jelentősége a hálózat tekintetében, a tagállam – a (4) bekezdésben említett testületekkel folytatott konzultáció után – ki nem jelölt státuszú repülőterre változtatja a repülőtér minősítését.

10. Amennyiben határozatot hoznak a (6), a (8) vagy a (9) bekezdések értelmében, a határozatról a tagállam a téli menetrendi időszak esetében legkésőbb április 1-jéig, a nyári menetrendi időszak esetében pedig legkésőbb szeptember 1-jéig értesíti a (4) bekezdésben említett testületeket.

↓ 793/2004 1. cikk 5. pont

⇒ új szöveg

4. cikk

Koordinációs paraméterek

1. Egy koordinált ⇒ vagy menetrend-egyeztetett ⇐ repülőtérre az illetékes tagállam gondoskodik a ~~residúkiosztási~~ ⇒ koordinációs ⇐ paraméterek évente kétszeri meghatározásáról, figyelembe véve az összes vonatkozó műszaki, működési ⇐,

teljesítményi ⇐ és környezeti korlátot, valamint ezek esetleges változásait. ⇨E korlátokról értesíteni kell a Bizottságot. A Bizottság – szükség esetén a hálózatkezelő segítségével – megvizsgálja a korlátokat, és ajánlásokat bocsát ki, amelyeket a tagállamnak a koordinációs paraméterek meghatározása előtt figyelembe kell vennie. ⇐

A fenti feladatot a légiforgalom összehangolási lehetőségeinek objektív elemzésével kell végezni, figyelembe véve a repülőtér forgalmának különféle típusait, a koordinációs időszak alatt valószínűsíthetően felmerülő légtérbeli torlódást és a kapacitási helyzetet.

~~32.~~ A paraméterek meghatározását és a használt módszertant, valamint ezek bármely változtatását a koordinációs bizottság részletesen megvitatja, a kapacitás és a kiosztható résidők számának növelése céljából, mielőtt végleges döntés születne a ~~résidőkiosztás~~ ⇨ koordináció ⇐ paramétereiről. Az érdekelt felek kérésére minden dokumentumot azok rendelkezésére bocsátanak.

↓ új szöveg

3. A koordinációs paraméterek meghatározása nem sérti a résidőkiosztás semleges és megkülönböztetéstől mentes jellegét.

↓ 793/2004 1. cikk 5. pont
⇨ új szöveg

4. ~~A menetrend-egyeztető konferenciák céljából paramétereikről a repülőtéri koordinátort a~~ ⇨ résidők előzetes benyújtása előtt ⇐ kellő időben tájékoztatni kell a paramétereikről, ~~mielőtt sor kerül az előzetes résidőkiosztásra a menetrend-egyeztető konferenciákon.~~

~~25.~~ Az (1) bekezdésben említett gyakorlat érdekében, amennyiben a tagállam nem teszi meg, a koordinátor határozza meg a vonatkozó koordinációs időintervallumokat a koordinációs bizottsággal folytatott konzultációt követően, a megállapított kapacitásnak megfelelően.

↓ 95/93 (kiigazított szöveg)

⊗ A koordináció, a menetrend-egyeztetés és az adatgyűjtés megszervezése ⊗

~~5.~~ cikk

↓ 793/2004 1. cikk 4. pont a) alpont

A menetrend-egyeztető és a koordinátor

↓ 793/2004 1. cikk 4. pont b)
alpont
⇒ új szöveg

1. A ⇒ hálózat részét képező ⇐ menetrend-egyeztetett vagy koordinált repülőtérért felelős tagállam feladata, hogy megfelelő képesítéssel rendelkező természetes vagy jogi személyt nevezzen ki menetrend-egyeztetői vagy repülőtéri koordinátori beosztásba, a repülőtér rendszeresen igénybe vevő légi fuvarozókkal, az érdekképviselői szervezeteikkel, a repülőtér vezetésével és a koordinációs bizottsággal – ha van ilyen bizottság – folytatott konzultációt követően. Ugyanaz a menetrend-egyeztető vagy koordinátor egyszerre több repülőtérre is kinevezhető.

↓ új szöveg

2. A tagállamok ösztönzik a koordinátorok és menetrend-egyeztetők közötti szoros együttműködést európai szintű közös projektek kifejlesztése céljából. E projektek előrehaladásától, az egységes európai égbolt végrehajtása terén elért előrelépésektől, valamint a 21. cikkben említett értékelő jelentés eredményeitől függően a Bizottság elfogadja az európai koordinátori tisztség létrehozására vonatkozó végrehajtási intézkedéseket. E végrehajtási intézkedéseket a 16. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően fogadják el. A koordinátor függetlenségére vonatkozóan e cikk (3) bekezdésében említett elvek értelemszerűen alkalmazandók az európai koordinátorra.

↓ 793/2004 1. cikk 4. pont b)
alpont
⇒ új szöveg

23. Egy menetrend-egyeztetett vagy koordinált repülőtérért felelős tagállam biztosítja, hogy

- a) a menetrend-egyeztetett repülőtéren a menetrend-egyeztető az e rendeletben meghatározott feladatait független, semleges, megkülönböztetéstől mentes és átlátható módon végezze;
- b) a koordinált repülőtéren a koordinátor ⇒ jogi, szervezeti és döntéshozatali szempontból ⇐ független legyen, ~~oly módon, hogy a koordinátort funkcionálisan elkülöníti~~ valamennyi érdekelt féltől, ⇒ a tagállamtól és az e tagállamtól függő szervektől; ami az alábbiakat vonja maga után: ⇐

↓ új szöveg

i. jogi szempontból a koordinátor főbb feladataival, nevezetesen a résidők igazságos és megkülönböztetéstől mentes kiosztásával, olyan természetes vagy jogi személyt bíznak meg, aki maga nem nyújt szolgáltatásokat a repülőtéren, nem olyan légitársaság, amely a repülőtérrel útvonalakat működtet, és nem a szóban forgó repülőtér vezetéséről van szó;

ii. szervezeti és döntéshozatali szinten a koordinátor a tagállamokkal, a repülőtér vezetésével, a szolgáltatókkal, az adott repülőtérről kiinduló útvonalakat működtető légi társaságokkal szemben önállóan tevékenykedik, nem kap tőlük utasítást, nincs jelentéstételi kötelezettsége feléjük – kivéve a tagállam felé –, nem része a mindennapi irányításukkal közvetlenül vagy közvetve megbízott és a feladatkörének végrehajtásához szükséges tényezők tekintetében tényleges döntéshozatali hatáskörrel rendelkező struktúráknak. A tagállamok biztosítják, hogy a koordinátor szakmai érdekeit úgy vegyék figyelembe, hogy teljes mértékben függetlenül tevékenykedhessen.

↓ 793/2004 1. cikk 4. pont b) alpont

c) a koordinátorok tevékenységét finanszírozó rendszernek biztosítani kell, garantálja a koordinátorok független jogállását.

ed) a koordinátor e rendeletnek megfelelően semleges, megkülönböztetéstől mentesen és átláthatóan tevékenykedjen.

↓ új szöveg

A c) pontban előírt finanszírozást a koordinált repülőtereken működő légi fuvarozók és a repülőterek biztosítják, garantálva a pénzügyi költségek méltányos megosztását valamennyi érdekelt fél között, és elkerülve, hogy a finanszírozás elsődlegesen egyetlen érdekelt féltől függjön. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a koordinátor folyamatosan rendelkezzen a szükséges erőforrásokkal, legyen szó pénzügyi, emberi, technikai és anyagi erőforrásokról, valamint a tevékenységei ellátásához szükséges szakértelemmel.

↓ 793/2004 1. cikk 4. pont b) alpont (kiigazított szöveg)

34. A menetrend-egyeztetőnek és a koordinátornak részt vesz ~~kell vennie~~ a légi fuvarozók nemzetközi szintű és az uniós jognak megfelelő menetrend-egyeztetődel foglalkozó és a közösségi jog által engedélyezett nemzetközi értekezletin konferenciáin.

↓ 793/2004 1. cikk 4. pont b) alpont
⇒ új szöveg

45. A menetrend-egyeztető tanácsot ad a légi fuvarozóknak, és alternatív érkezési és/vagy indulási időpontokat ajánl, ha fennáll a torlódás kialakulásának veszélye.

56. A koordinátor egyedüli személyként felelős a résidők kiosztásáért. A résidőket e rendelet rendelkezéseinek megfelelően osztja ki, és gondoskodik arról, hogy sürgős esetben a résidők munkaidőn kívül is kioszthatók legyenek.

67. A menetrend-egyeztető ellenőrzi, hogy a légi fuvarozók tényleges üzemelése összhangban áll-e a nekik részükre ajánlott menetrendekkel.

A koordinátor ellenőrzi, hogy a légi fuvarozók tényleges üzemelése összhangban áll-e a részükre kiosztott résidőkkel. E megfeleléségi ellenőrzéseket a repülőtér irányító testületével szervevel és a légiforgalmi irányító hatóságokkal együttműködve végzik, és figyelembe veszik az érintett repülőtérre vonatkozó idő- és egyéb lényeges paramétereket.

7. Valamennyi menetrend-egyeztető és koordinátor köteles együttműködni a menetrendekben található ellentmondások kiszűrése érdekében ⇒, és ösztönzik a légi fuvarozókat azok orvoslására ⇐.

↓ 793/2004 1. cikk 4. pont b) alpont (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

6. cikk

⊗ A koordináció és a menetrendegyeztetés átláthatósága ⊗

1. ⇒ Minden egyes menetrendi időszak végén, ⇐ kérésre, a koordinátor ⇒ vagy a menetrend-egyeztető ⇐ az érintett tagállamok és a Bizottság részére éves jelentést nyújt be a tevékenységéről, ⇒ amelyben felvázolja a résidő-kiosztás és/vagy menetrend-egyeztetés általános helyzetét. A jelentés megvizsgálja ⇐ különösen a ⇒ 9. cikk (5) bekezdésének, valamint a ⇐ 8a 13. és a 14 18. cikknek az alkalmazását, továbbá a 9 és a 10. cikk alkalmazásával kapcsolatban a koordinációs bizottsághoz benyújtott panaszokat, és az azok megoldására tett lépéseket. ⇒ A jelentés tartalmazza továbbá az érdekelt feleknél készített, a koordinátor által nyújtott szolgáltatások minőségével kapcsolatos vizsgálat eredményeit. ⇐

↓ új szöveg

2. A Bizottság elfogadhatja az (1) bekezdésben említett tevékenységi jelentés mintáját. E végrehajtási jogi aktust a 16. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően fogadják el.

↓ 95/93
→₁ 793/2004 1. cikk 4. pont c) alpont

→₁ 8. A koordinátor kérésre, ésszerű időn belül térítésmentesen az érintett felek, különösen a koordinációs bizottság tagjai vagy megfigyelői rendelkezésére bocsátja felülvizsgálat céljából

~~akár írásos formában, akár pedig egyéb, könnyen elérhető formában a következő tájékoztatásokat: ←~~

↓ új szöveg

3. A koordinátor ingyenesen hozzáférhető elektronikus adatbázist vezet, amely az alábbi információkat tartalmazza:

↓ 95/93

a) a légitársaság által kiosztott történeti résidők, időrendben, a repülőteret használó valamennyi légi fuvarozó részére;

↓ 95/93 (kiigazított szöveg)

b) a légi fuvarozók által ~~meg~~ kért résidők (~~eredeti kérelem~~) légi fuvarozók szerint és időrendben, a repülőtér valamennyi légi fuvarozója részére;

↓ 95/93

⇒ új szöveg

c) minden ~~kiosztott~~ résidő és a még nem teljesített kérelmek is, légi fuvarozók szerint és időrendben felsorolva, valamennyi légi fuvarozó részére;

d) a még rendelkezésre álló résidők ⇒ a koordinációs paraméterekben figyelembe vett korlátok összes típusa vonatkozásában. Az adatbázisnak lehetővé kell tennie a légi fuvarozók számára, hogy ellenőrizzék a kérelmeknek megfelelő résidők elérhetőségét ⇐;

↓ új szöveg

e) azon átruházott vagy elcserélt résidők, amelyek esetében feltüntették az érintett légi fuvarozó kilétét és azt, hogy az átruházás vagy csere anyagi vagy más jellegű ellenszolgáltatással vagy anélkül történt-e. Minden évben közzéteszik az anyagi ellenszolgáltatással kapcsolatos összesített adatokat;

↓ 95/93

⇒ új szöveg

ef) ~~a kiosztás során alkalmazott kritériumokra~~ ⇒ a koordinációs paraméterekre ⇐
vonatkozó teljes és részletes információk.

↓ új szöveg

Ezen információkat folyamatosan frissítik. Minden időszak végén a koordinátor biztosítja az (1) bekezdésben említett tevékenységi jelentés közzétételét.

4. A koordinátor biztosítja az adatok megőrzését és hozzáférhetőségét legalább öt azonos, egymást követő menetrendi időszak ideje alatt.

↓ 793/2004 1. cikk 4. pont d) alpont

~~9. A (8) bekezdésben említett tájékoztatást legkésőbb a megfelelő, menetrenddel foglalkozó konferenciák időpontjában, valamint adott esetben ezek ideje alatt és ezeket követően rendelkezésre kell bocsátani. Kérésre a koordinátor e tájékoztatást összegzett formában szolgáltatja. Az ilyen összegzett tájékoztatás nyújtásáért költségarányos díj kérhető.~~

↓ 793/2004 1. cikk 4. pont e) alpont (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

~~105. Ha a menetrend-tájékoztató~~ ⇒ formátumára vonatkozóan ⇐ ~~vannak rendelkezésre állnak vonatkozó~~ időszakú és általánosan elfogadott menetrend-tájékoztatói szabványok, a menetrend-egyeztető, a koordinátor és a légi fuvarozók alkalmazzák ezeket, feltéve, hogy azok megfelelnek az ~~közösségi~~ ⊗ uniós ⊗ jogoknak.

↓ 793/2004 1. cikk 5. pont (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

7. cikk

Tájékoztató a menetrend-egyeztetők és koordinátorok részére

1. A menetrend-egyeztetett vagy koordinált repülőtéren üzemelő vagy üzemelni szándékozó ⇒ , a hálózat részét képező ⇐ légi fuvarozók kötelesek a menetrend-egyeztető vagy , illetve a koordinátor rendelkezésre bocsátani részére az általuk kért valamennyi lényeges tájékoztatást megadni. ⇒ Amennyiben ezen információk megváltoznak, a légi fuvarozók a lehető legrövidebb időn belül tájékoztatják arról a menetrend-egyeztetőt és a koordinátort. ⇐ Minden lényeges tájékoztatást a menetrend-egyeztető vagy a koordinátor által meghatározott formátumban és határidőn belül kell szolgáltatni. A légi fuvarozónak résidőkiosztás kérelmezésekor különösen arról kell tájékoztatnia a koordinátort, hogy – az igényelt résidők tekintetében – előnyös lenne-e számára a 2. cikk 2b) pontjában meghatározott új belépő státusza jogállása, az igényelt résidők tekintetében.

↓ 793/2004 1. cikk, 5. pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

Minden egyéb, kijelölt státuszjogállással nem rendelkező repülőtér esetében ⇒ a repülőtéren szolgáltatásokat üzemeltető vagy üzemeltetni szándékozó légi fuvarozók, ⇐ a repülőtér irányító testülete szerve ⇒ , a földi kiszolgálási szolgáltatók és a léginavigációs szolgáltatók ⇐ a koordinátor kérésére minden, a légi fuvarozók tervezett szolgáltatásaira vonatkozó, birtokukban lévő információt ~~megad~~ rendelkezésre bocsátanak .

↓ új szöveg

A hálózatkezelő kérésére a menetrend-egyeztető és a koordinátor az e bekezdésben említett valamennyi információt átad számára.

↓ 793/2004 1. cikk, 5. pont
⇒ új szöveg

2. Ha egy légi fuvarozó elmulasztja az (1) bekezdésben említett információk szolgáltatását – kivéve, ha enyhítő körülmények fennállását igazolja hitelt érdemlően –, illetve hamis vagy félrevezető tájékoztatást ad, a koordinátor figyelmen kívül hagyja a hiányzó, hamis vagy félrevezető tájékoztatással érintett légi fuvarozó által benyújtott résidőkérélmeket, illetve – kérélmeket. ⇒ Visszavonja a már kiosztott résidőket és/vagy ajánlást tesz arra vonatkozóan, hogy az illetékes hatóság alkalmazzon szankciókat a nemzeti jognak megfelelően. ⇐ A koordinátor az adott légi fuvarozó számára lehetőséget ad arra, hogy megtegye észrevételeit tegyen.

3. A menetrend-egyeztető vagy a koordinátor, a repülőtér irányító testülete szerve és a légi irányítási hatóságok kicserélik a feladataik ellátásához szükséges információikat, ideértve a repülési adatokat és a résidőket ⇒ , különösen a 17. cikk alkalmazásának biztosítása céljából ⇐.

↓ 793/2004 1. cikk, 5. pont
⇒ új szöveg

8. cikk

Koordinációs bizottság

1. A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a koordinált repülőtéren koordinációs bizottságot hozzanak létre. Ugyanaz a koordináló bizottság egyszerre több repülőtérre is kijelölhető. Az e bizottságban való részvételt lehetővé kell tenni ~~beli tagságnak nyitottnak kell lennie~~ legalább a kérdéses repülőtere(ke)t rendszeresen használó légi fuvarozók és érdekképviselői szervezeteik, az érintett repülőtér irányító testülete szerve, a megfelelő légiforgalmi

irányításért felelős hatóságok, és a repülőteret rendszeresen használó általános légi forgalom képviselői, a hálózatkezelő, a működésfelülvizsgáló szerv és az érintett tagállam nemzeti felügyeleti hatósága számára.

↓ 793/2004 1. cikk, 5. pont
⇒ új szöveg

A koordinációs bizottság feladata:

- a) javaslattétel és tanácsadás a koordinátor és/vagy a tagállam részére a következők tekintetében:
- i. ~~lehetősége~~ a 3. cikknek megfelelően meghatározott repülőtér kapacitásának növelésére vagy kihasználtságának javítására ~~növelésének vagy kihasználtsága javításának lehetőségei,~~
 - ii. a ~~64.~~ cikknek megfelelően meghatározandó koordinációs paraméterek,
 - iii. ~~módszerek~~ a kiosztott résidők felhasználásának felügyeletét ~~figyelemmel kísérendő módszerek,~~
 - iv. ~~a résidőkiosztásra vonatkozó helyi iránymutatás vagy a kiosztott résidők felhasználásának figyelemmel kísérésére vonatkozó iránymutatás, figyelembe véve többek között az esetleges környezeti szempontokat, a 89. cikk (58) bekezdésében meghatározottak szerint,~~
 - v. a kérdéses repülőtér forgalmi feltételeit ~~nek~~ ⇒ befolyásoló tényezők ⇒ ~~javítása,~~
 - vi. az új belépők komoly problémái, a ~~109.~~ cikk ~~(96)~~ bekezdésében meghatározottaknak megfelelően,
 - vii. a repülőtér kapacitásával ⇒ – különösen az egységes európai égbolt megvalósításával és a hálózat működésével – ⇒ kapcsolatos valamennyi kérdés ;

↓ új szöveg

- b) ~~véleményeket kell kibocsátania a működésfelülvizsgáló szerv és a nemzeti felügyeleti hatóság számára a koordinációs paraméterek és a léginavigációs szolgáltatóknak javasolt kulcsfontosságú teljesítménymutatók közötti kapcsolatrol, a 691/2010/EK bizottsági rendeletben meghatározottak szerint.~~

↓ 793/2004 1. cikk, 5. pont
⇒ új szöveg

- bc) közvetítés az összes érintett fél között a résidőkiosztásra vonatkozó panaszok tekintetében, a ~~119.~~ cikkben meghatározottak szerint.

2. A tagállam képviselőit és a koordinátort megfigyelőként meg kell hívni a koordinációs bizottság üléseire. ⇒ Amennyiben a Bizottság kéri, részt vehet ezen üléseken. ⇐

3. A koordinációs bizottság megalkotja írott eljárási szabályzatát, amely rendelkezéseket tartalmaz többek között a részvételre, a választásokra, a gyűlések gyakoriságára és a használt nyelv(ek)re vonatkozóan rendelkezéseket tartalmaz.

A koordinációs bizottság bármely tagja javaslatot tehet helyi iránymutatásra a ~~89.~~ cikk ~~(58)~~ bekezdésében meghatározottak szerint. A koordinátor kérésére a koordinációs bizottság megvitatja a ~~résidőkiosztásra vonatkozóan, valamint a kiosztott résidők felhasználásának ellenőrzésére vonatkozóan~~ javasolt helyi iránymutatást. A koordinációs bizottság ülésein folytatott tanácskozásokról jelentést nyújtanak be az érintett tagállamhoz, jelezve a bizottságon belül kifejtett álláspontokat feltüntetésével. ⇒ E jelentést a működésfelülvizsgáló szerv és a hálózatkezelő részére is megküldik. ⇐

↓ 95/93 (kiigazított szöveg)

⊗ A résidőkiosztás ⊗

↓ 793/2004 1. cikk, 6. pont
⇒ új szöveg

~~100.~~ cikk

Résidőalap

1. A koordinátor résidőalapot hoz létre, amely tartalmazza az összes résidőt mindazon résidőket, amelyeket nem osztottak ki a 8. cikk (2) és (4) bekezdése alapján. A 3. cikk (3) bekezdése alapján meghatározott valamennyi új résidőkapacitást az alapba kell helyezni.

~~2. Egy légifuvarozó számára egy menetrendszerű vagy programozott nem menetrendszerű légitársasági szolgáltatás működtetésére kiosztott résidő-sorozat nem jogosítja fel a légifuvarozót ugyanezen résidő-sorozatra a következő azonos menetrendi időszakban, ha a légifuvarozó nem tudja a koordinátor számára kielégítő módon igazolni azt, hogy ezeket a koordinátor által engedélyezett résidő-sorozatokat az adott légifuvarozó azon menetrendi időszak legalább 80% ában felhasználta, amelyre a szóban forgó résidőket kiosztották.~~

~~62.~~ E rendelet ~~810.~~ cikke (2) ⇒ és (3) ⇐ bekezdésének és az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (2) bekezdésének sérelme nélkül, a résidőalapba helyezett résidőket a kérelmező légi fuvarozók között osztják el. E résidők 50 %-át először az új belépők számára osztják ki, kivéve, ha az új belépők kérelmei nem érik el az 50 %-ot. ⇒ Az új belépők előnyben részesítését a teljes menetrendi időszak alatt tiszteletben kell tartani. ⇐ A koordinátor méltányosan bírálja el az új belépők és az egyéb fuvarozók kérelmeit, összhangban az egyes menetrendi napok koordinációs időszakaival.

Az új belépők kérelmei közül előnyben kell részesíteni azokat a légi fuvarozókat, amelyek ~~mind a 2. cikk b2) pontjának i. és ii) alpontja, mind pedig a 2. cikk b) pontjának i. és iii. alpontja~~ alapján új belépői státusszal bírnak.

↓ 793/2004 1. cikk, 5. pont

3. A 10. cikk (2) bekezdésének sérelme nélkül, abban az esetben, ha nem elégíthető ki valamennyi résidőkérelem az érintett légi fuvarozók megelégedésére, előnyben kell részesíteni a kereskedelmi légiközlekedési szolgáltatásokat és különösen a menetrendszerű, valamint programozott, nem menetrendszerű légiközlekedési szolgáltatásokat. Azonos szolgáltatási kategórián belüli versengő kérelmek esetében előnyben kell részesíteni az egész éven át működő szolgáltatásokat.

↓ 793/2004 1. cikk, 6. pont
⇒ új szöveg

~~74.~~ Azon új belépő, amely részére a kérelmezett időpontot megelőző vagy követő egy órán belül ajánlottak fel résidő-sorozatot, de az ezt az ajánlatot nem fogadta el, ~~az adott~~ menetrendi időszak ~~⇒ ideje alatt e sorozat~~ ⇐ tekintetében elveszíti új belépői státusát.

~~85.~~ Légi fuvarozók csoportja által üzemeltetett szolgáltatások esetében csak a résztvevő légi fuvarozók egyike kérelmezheti a szükséges résidőket. Az ilyen szolgáltatást üzemeltető légi fuvarozónak ~~kell~~ felelősséget vállalnia azért, hogy betartja a ~~810.~~ cikk (2) bekezdésében említett, ~~⇒ az elsőbbség megszerzéséhez~~ ⇐ ~~időrendi elsőbbség fenntartására vonatkozó~~ szükséges üzemeltetési követelményeket.

↓ 793/2004 1. cikk, 6. pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

Egy adott légi fuvarozó részére kiosztott résidőket ~~⇒ a légi fuvarozók csoportjához tartozó~~ ⇐ ~~felhasználhat a közös üzemeltetésben részt vevő~~ egy vagy több másik légi fuvarozó is felhasználhatja, feltéve, hogy koordinációs és ellenőrzési célból fennmarad az osztott légi járaton azon légi fuvarozó azonosító kódja, amelynek a résidőket kiosztották. Ezen üzemeltetés befejezése esetén az így használt résidők annál a légi fuvarozónál maradnak, amely részére azokat eredetileg kiosztották. ~~A közös üzemeltetésben részt vevő légi fuvarozók tájékoztatják a koordinátorokat ezen üzemeltetés részleteiről annak megkezdése előtt~~ ☒ A csoporthoz tartozó légi fuvarozók bejelentik e műveleteket a koordinátornak ☒ ~~⇒~~ , és csak utóbbi kifejezett megerősítése után kezdhetik meg azokat ⇐.

↓ új szöveg

Amennyiben egy légi fuvarozónak kiosztott résidő-sorozatot egy másik légi fuvarozó nem az e bekezdésben szereplő feltételek mellett használja fel, a koordinátor az érdekelt légi

fuvarozók meghallgatása után visszavonja a résidő-sorozatot, és azt visszahelyezi a résidőalapba.

↓ 793/2004 1. cikk, 6. pont

~~96.~~ Ha az új belépők továbbra is komoly problémákkal szembesülnek ~~állnak fenn az új belépők számára~~, a tagállam gondoskodik a repülőtéri koordinációs bizottság ülésének összehívásáról ~~annak megvizsgálása céljából, hogy miként lehetne orvosolni a helyzetet. Az ülés célja a helyzet orvoslása lehetőségeinek vizsgálata.~~ A Bizottságot meg kell hívni erre az ülésre.

↓ 793/2004 1. cikk, 5. pont

~~67.~~ Ha egy kért résidő nem teljesíthető, a koordinátor tájékoztatja ennek okairól a kérelmező légi fuvarozót, és megjelöli a legközelebbi szabad alternatív résidőt.

↓ 793/2004 1. cikk, 5. pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

~~58.~~ A koordinátor figyelembe veszi a légiközlekedési ágazat által az Unióra vagy az egész világra ~~vagy a Közösségre~~ kiterjedően létrehozott további szabályokat és iránymutatásokat is, valamint azon helyi iránymutatásokat, amelyeket a koordinációs bizottság javasol és a tagállam vagy bármely más, a kérdéses repülőtérért felelős illetékes szerv jóváhagy, feltéve, hogy ezen szabályok és iránymutatások nem sértik a koordinátor függetlenségét ~~jogállását~~, megfelelnek az uniós közösségi jognak, és céljuk a repülőtéri kapacitás hatékony kihasználása, ~~⇒ és azokat előzetesen bejelentették a Bizottságnak és megkapták annak jóváhagyását ⇐. E szabályokról a szóban forgó tagállam tájékoztatja a Bizottságot.~~

↓ új szöveg

A helyi iránymutatások csak a kiosztott résidők felhasználásának felügyeletét, vagy a résidő-sorozat meghatározásának megváltozását érinthetik, utóbbi esetében ez azt jelenti, hogy a résidő-sorozat hosszát a téli menetrendi időszak esetében minimum 10 résidőre, a nyári menetrendi időszak esetében pedig minimum 15 résidőre csökkentik, de semmilyen esetben sem 5 résidő alá. A résidősorozat hosszának csökkentése csak azon repülőterekre vonatkozik, amelyeken a légi szolgáltatásokat az igények erősen szezonális jellege jellemzi.

↓ 793/2004 1. cikk, 5. pont
(kiigazított szöveg)

~~79.~~ A koordinátor a menetrendi időszakra vonatkozó tervezett résidőkiosztáson túl igyekszik teljesíteni törekszik az utolsó pillanatban beérkező egyedi résidőkérelmeket is bármely típusú repülési szolgáltatás ~~számára történő teljesítésére~~, ideértve az általános célú repülési szolgáltatást is, tekintetében. E célra felhasználhatók a kérelmező légi fuvarozók közötti kiosztást követően a ~~10. cikkben említett~~ résidőalapban maradó résidők és az utolsó pillanatban rendelkezésre álló résidők is felhasználhatók.

§10. cikk

~~A résidőkiosztási eljárás~~ ☒ Történeti résidők ☒

↓ 793/2004 1. cikk, 5. pont

1. A résidőalapból résidő-sorozatokat osztanak ki a kérelmező légi fuvarozók számára, engedélyezve azt, hogy a repülőtér infrastruktúráját le- és felszállás céljára használják a kérelemmel érintett menetrendi időszakban, amelynek lejártával a résidő-sorozatokat vissza kell szolgáltatni a ~~109.~~ cikk rendelkezéseinek megfelelően létrehozott résidőalapba.

↓ 793/2004 1. cikk, 5. pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

2. A 7., ~~a 8a., a 9., a 12., a 13., cikk, a 10. cikk (1) bekezdése és a 14., 17. cikk sérelme nélkül, e cikk (1) bekezdését nem kell alkalmazni,~~ ⇒ egy érintett légi fuvarozó elsőbbséget kap a következő azonos menetrendi időszak ugyanazon résidő-sorozatnak a kiosztása tekintetében, ha a ezt az adott légi fuvarozó a 7. cikk 1) bekezdésében említett határidőn belül kéri, ⇒ az alábbi ha a következő feltételek teljesülnek esetén:

- a) egy résidő-sorozatot ~~egy~~ ☒ e ☒ légi fuvarozó menetrendszerű és programozott, nem menetrendszerű légiközlekedési szolgáltatások működtetésére használ, és
- b) e légi fuvarozó a koordinátor számára kielégítő módon igazolni tudja, hogy a koordinátor által engedélyezett kérdéses résidő-sorozatot legalább az esetek ~~80~~ ⇒ 85 ⇐ %-ában felhasználta abban a menetrendi időszakban, amelyre vonatkozóan a szóban forgó résidőket kiosztották.

~~Hyen esetben e résidő-sorozat feljogosítja az érintett légifuvarozót ugyanezen résidő-sorozatra a következő azonos menetrendi időszakban, ha ezt az adott légifuvarozó a 7. cikk (1) bekezdésében említett határidőn belül kéri.~~

43. Csak üzemelési ⇒ – mint például a légi fuvarozó által használt légijármű típusának vagy az általa üzemeltetett útvonalnak a megváltozása – ⇐ okból fogadható el a résidő-sorozatok módosítása azt megelőzően, hogy a 9. cikkben említett résidőalapból a fennmaradó résidőket

a kérelmező légi fuvarozók számára kiosztanak, ~~csak üzemelési okokból fogadható el, illetve akkor, ha így a kérelmező légi fuvarozók résidó időbeosztása javulna az eredetileg kért időbeosztásokhoz képest.~~ Ez csak a koordinátor kifejezett jóváhagyását követően lép hatályba.

↓ 793/2004 1. cikk, 6. pont
⇒ új szöveg

~~34.~~ A kihasználtság kiszámításakor nem kell figyelembe venni azon résidóket, amelyeket egy légi fuvarozó részére január 31. előtt a következő nyári időszakra, vagy augusztus 31. előtt a következő téli időszakra osztottak ki, de amelyeket a fenti időpontok előtt újbóli kiosztás céljából visszaadtak a koordinátornak ⇒ , feltéve hogy a kiosztva maradt résidók a 2. cikk 13. pontja értelmében vett sorozatot képeznek ⇐.

↓ új szöveg

Az ünnepnapokkal egybeeső résidóket a következő időszakra vonatkozó sorozatba foglalják bele a fel nem használás indoklásának szükségessége nélkül.

↓ 793/2004 1. cikk, 6. pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

~~45.~~ Ha a résidősorozat ~~80~~ ⇒ 85 ⇐ %-os ~~felkihasználtsága~~ nem bizonyítható, ⇒ nem adják meg a (2) bekezdésben előírt elsőbbséget ⇐ ~~az adott készletet alkotó valamennyi résidó visszakerül a résidóalapba, hacsak a fel nem használatki nem hasznátságot~~ nem lehet a következő indokok valamelyikével ~~bizonyítani igazolni~~:

- a) a légi fuvarozón ~~rendelkezési körén~~ kívül álló, előre nem látható és elkerülhetetlen körülmények, amelyek következménye:
 - i. a kérdéses légiközlekedési szolgáltatáshoz használt légijárműtípusra elrendelt felszállási tilalom,
 - ii. egy repülőtér vagy egy légtér ⇒ teljes vagy részleges ⇐ bezárása;
 - iii. súlyos működési zavar az érintett repülőtereken, ideértve ~~azon résidó-sorozatok is~~ más közösségi ☒ uniós ☒ repülőtereken ~~en azon résidősorozatait isen~~, amelyek az e zavarok által érintett útvonalakkal összefüggenek, az adott menetrendi időszak jelentős része során;
- b) a légiközlekedési szolgáltatások megszakítása olyan cselekmény következtében, ~~amelyek e szolgáltatásokat kívánják befolyásolni~~ ⇒ , például sztrájk esetén ⇐ ~~nek célja az, hogy e szolgáltatásokra hatást gyakoroljon~~, és gyakorlatilag és/vagy műszakilag lehetetlenné teszi a légi fuvarozó számára a terv szerinti működtetést;

- c) az ~~uniós~~ ~~közösségi~~ légi fuvarozó komoly pénzügyi kára, amelynek következményeképpen az engedélyező hatóságok ideiglenes engedélyt adtak a légi fuvarozó pénzügyi átszervezéséig, az 1008/2008/EK rendelet 9. cikke (1) bekezdésének megfelelően;
- d) bírósági eljárás indult a 12. cikk alkalmazása tekintetében azon útvonalakra vonatkozóan, amelyekre közszolgáltatási kötelezettséget írtak elő az 1008/2008/EK rendelet 16. cikke értelmében, aminek következtében ezen útvonalak működtetését ideiglenesen felfüggesztették.

↓ új szöveg

A 474/2006/EK bizottsági rendelet²¹ értelmében elfogadott, az Európai Unión belüli működésre vonatkozó tilalom nem fogadható el indokként a résidősorozat fel nem használására e bekezdés értelmében.

↓ 793/2004 1. cikk, 6. pont

~~56.~~ Egy tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére a Bizottság megvizsgálja a ~~(45)~~ bekezdésnek az e rendelet alkalmazási körébe tartozó repülőtéri koordinátor által történő alkalmazását.

A Bizottság a ~~1316.~~ cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően, a kérés kézhezvételétől számított két hónapon belül határoz.

↓ új szöveg

7. Amennyiben nem teljesülnek a (2) bekezdés a) és b) pontjában említett feltételek, a Bizottság mindazonáltal dönthet úgy, hogy a következő menetrendi időszakokra elsőbbséget nyújt a légi fuvarozók számára ugyanazon sorozatok kiosztására, amennyiben azt olyan, kivételes eseményekhez kapcsolódó, rendkívül sürgős okok indokolják, amelyek az e repülőtereken meghozandó intézkedések alkalmazásának koherenciáját teszik szükségessé. A Bizottság elfogadja a szükséges intézkedéseket, amelyek alkalmazása nem haladja meg egy menetrendi időszak időtartamát. E közvetlenül alkalmazandó végrehajtási jogi aktusokat a 16. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően fogadja el.

²¹ HL L 84., 2006.3.23., 14. o.

↓ 793/2004 1. cikk, 5. pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

~~8b. cikk~~

Ellentételezési igények kizárása

~~8. Az e 8. cikk (2) bekezdésében említett résidő-sorozatra vonatkozóhoz való~~ ⇒ elsőbbség ⇐
~~jog~~ nem jelent jogalapot ellentételezési igény benyújtására annak bármely olyan
behatárolásával, korlátozásával vagy megszüntetésével kapcsolatban, amelyet az uniós
~~közösségi~~ jog alapján írnak elő, különös tekintettel a Szerződés légiközlekedési szabályainak
alkalmazására.

↓ új szöveg

11. cikk

A résidők foglalása

1. A koordinált repülőtér irányító szerve dönthet úgy, hogy a repülőtéri illetek rendszerét a
célből használja fel, hogy visszatartsa a légi fuvarozókat attól, hogy késedelmesen helyezték
vissza a résidőket a 9. cikkben említett résidőalapba, és hogy felelőssé tegye őket azért, hogy
felhasználás nélkül foglalták le a repülőtéri infrastruktúrát. Az alábbi elveket tiszteletben kell
tartani.

a) e határozat meghozatala előtt tiszteletben kell tartani a 2009/12/EK európai parlamenti és
tanácsi irányelv²² 6. cikkében említett eljárást. Konzultálni kell a koordinátorral is. A
2009/12/EK irányelv 1. cikke (2) bekezdésének hatálya alá nem tartozó koordinált repülőterek
esetében a repülőtér irányító testülete konzultál a koordinációs bizottsággal és a
koordinátorral;

b) e határozat nem érinti a résidőkiosztás és a repülőtéri illetek rendszerének
megkülönböztetéstől mentes és átlátható jellegét ;

c) e határozat nem gátolja a légi fuvarozókat abban, hogy belépjenek a piacra vagy fejlesszék
szolgáltatásaikat, és azon költségek fedezésére korlátozódik, amelyeket a repülőterek a fel
nem használt résidőknek megfelelő repülőtéri kapacitás foglalása miatt viselnek ;

d) a légi fuvarozókat nem terheli felelősség azért, ha felhasználás nélkül foglalták le a
repülőtéri infrastruktúrát azon elosztott résidők tekintetében, amelyeket a következő nyári
menetrendi időszak esetében január 31. előtt, a következő téli menetrendi időszak esetében
pedig augusztus 31. előtt visszahelyeztek a résidőalapba, az ünnepnapokra eső, de ugyanazon
napok előtt az alapba visszahelyezett résidőkre, valamint azon résidőkre, amelyek fel nem
használása a 10. cikk (5) bekezdése alapján indokolható;

²² HL L 70., 2009.3.14., 11. o.

e) e határozatot legalább hat hónappal az érintett menetrendi időszak kezdete előtt közlik a koordinátorral, az érdekelt felekkel és a Bizottsággal.

2. A koordinátor a repülőtér irányító testületének rendelkezésére bocsát minden olyan információt, ami lehetővé teszi az első bekezdésben említett határozat végrehajtását.

↓ 793/2004 1. cikk, 5. pont

912. cikk

Közszolgáltatási kötelezettségek

1. Ha az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének megfelelően közszolgáltatási kötelezettségeket írtak elő egy útvonalra vonatkozóan, egy tagállam egy koordinált repülőtéren fenntarthatja az adott útvonalon tervezett működéshez szükséges résidőket. Ha nem használják az érintett útvonalra vonatkozóan fenntartott résidőket, azokat bármely egyéb olyan légi fuvarozó rendelkezésére kell bocsátani, amely érdeklődést mutat az útvonal közszolgáltatási kötelezettségeknek megfelelően történő üzemeltetése iránt, a (2) bekezdés rendelkezéseire is figyelemmel. Ha más fuvarozó nem mutat érdeklődést az útvonal működtetése iránt, és az érintett tagállam nem tesz ajánlati felhívást az 1008/2008/EK rendelet 16. cikke (10) bekezdésének, 17. cikke (3–(7) bekezdésének és 18. cikke (1) bekezdésének megfelelően ~~4) pontja alapján~~, akkor a résidőket vagy fenntartják egy másik, közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonal számára, vagy pedig visszajuttatják a résidőalapba.

↓ 793/2004 1. cikk, 5. pont
(kiigazított szöveg)

2. Az ~~1008/2008/EGK~~ ~~2408/92/EGK~~ rendelet ~~164. cikkének~~ ~~(91)~~ ~~bekezdésében~~, ~~17. cikkének~~ ~~(3) bekezdésében~~, ~~17. cikkének~~ ~~(7) bekezdésében~~ és ~~18. cikkének~~ ~~(1) bekezdésében~~ ~~(4)–(6) pontjában~~ és ~~4. cikke~~ ~~(1) bekezdésének~~ ~~i) pontjában~~ meghatározott pályázati eljárást alkalmazzák az e cikk ~~fenti~~ (1) bekezdésben említett résidők használata tekintetében, ha egynél több olyan ~~közösségi~~ uniós légi fuvarozó mutat érdeklődést az útvonal működtetése iránt, amelynek a koordinátor nem tudott résidőket ~~adniszerezni a koordinátortól~~ a kért időpontot megelőző vagy követő egy órán belül.

↓ 793/2004 1. cikk, 5. pont
(kiigazított szöveg)

A résidők mobilitása

~~813.~~ 13. cikk

A résidők átruházása és cseréje ~~mobilitása~~

↓ 793/2004 1. cikk, 5. pont
⇒ új szöveg

1. A résidők:

- a) áthelyezhetők egy légi fuvarozó által egy adott útvonalról vagy szolgáltatási típusról az ugyanazon légi fuvarozó által működtetett másik útvonalra vagy szolgáltatási típusra;
- b) átruházhatók; ⇒ két légi fuvarozó között, anyagi vagy más jellegű ellenszolgáltatással vagy anélkül; ⇐
- ~~i. anya és leányvállalatok között, valamint ugyanazon anyavállalat leányvállalatai között;~~
- ~~ii. egy légi fuvarozó tőkéjében való többségi részesedés megszerzésének részeként;~~
- ~~iii. teljes vagy részleges felvásárlás esetén, amennyiben a résidők közvetlenül felvásárolt légi fuvarozóhoz kapcsolódnak;~~
- c) egy az egyben elcserélhetők a légi fuvarozók között ⇒ anyagi vagy más jellegű ellenszolgáltatással vagy anélkül ⇐.

↓ új szöveg

2. A tagállam olyan átlátható keretet vezet be, amely lehetővé teszi, hogy a résidő-átruházás vagy csere iránt érdeklődő légi fuvarozók – az uniós jog tiszteletben tartása mellett – kapcsolatba léphessenek egymással.

↓ 793/2004 1. cikk, 5. pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

2. Az (1) bekezdésben említett átruházásokról vagy cserékről értesíteni kell a koordinátort, és azok csak a koordinátor kifejezett megerősítésével lépnek hatályba. A koordinátor megtagadja az átruházások vagy cserék megerősítését, ha azok nincsenek összhangban e rendelet követelményeivel, és ha a koordinátornak kétségei maradnak ~~afelölben a tekintetben~~, hogy:

- a) a repülőtéri üzemelés nem szenved-e sérelmet, figyelembe véve valamennyi műszaki, működési ⇒ , teljesítményi ⇐ és környezeti korlátot;
- b) tiszteletben tartják-e a 912. cikknek megfelelően elrendelt korlátozásokat;
- c) a résidők átruházása nem tartozik ☒ e cikk ☒ 3 (3) bekezdésének hatálya alá.

↓ új szöveg

Az (1) bekezdés b) és c) pontjában említett átruházásokkal és cserékkel kapcsolatban a légi fuvarozók közlik a koordinátorral az esetleges anyagi vagy más jellegű ellenszolgáltatás részleteit. Az átruházásért vagy cseréért nyújtott ellenszolgáltatás részletei bizalmasak, és a koordinátor csak a repülőtér helye szerinti tagállam vagy a Bizottság számára tárhatja fel azokat, amennyiben ezt kéri. Az átruházások vagy cserék nem tehetők olyan feltételektől függővé, amelyek célja, hogy korlátozzák a résidóket megszerezni kívánó légi fuvarozó számára annak lehetőségét, hogy versenyre keljen az e résidóket számára átruházó vagy vele elcserélő légi fuvarozóval.

↓ 793/2004 1. cikk, 5. pont

3. A 2. cikk 2. pontjában meghatározott új belépő részére kiosztott résidók két azonos menetrendi időszak ideje alatt nem ruházhatók át e cikk (1) bekezdésének b) pontja szerint, kivéve egy csődbe ment vállalkozás tevékenységeinek jogszerűen engedélyezett átvétele esetén.

b) A 2. cikk ~~2. b)~~ pontjának ~~b) ii. és iii.~~ alpontjában meghatározott új belépő részére kiosztott résidók két azonos menetrendi időszak ideje alatt nem ruházhatók át egy másik útvonalra e cikk (1) bekezdésének a) pontja szerint, kivéve, ha az új belépőt az új útvonalon ugyanolyan elsőbbség illeti meg, mint az eredeti útvonalon.

A 2. cikk ~~2. b)~~ pontjában meghatározott új belépő részére kiosztott résidók két azonos menetrendi időszak ideje alatt nem cserélhetők el e cikk (1) bekezdésének c) pontja szerint, kivéve annak érdekében, hogy javítsák e szolgáltatások résidó-időbeosztását az eredetileg kérelmezett időbeosztásokhoz képest.

↓ 793/2004 1. cikk, 5. pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

14. cikk

☒ A versenyjogi rendelkezések ☒

E rendelet nem érinti a hatóságok azon jogkörét, hogy ⇒ jóváhagyják ⇐ ~~előírják~~ a résidók légi fuvarozók közötti átruházását, és hogy irányítsák azok kiosztását a versenyre vonatkozó nemzeti jogszabályok, a Szerződés ~~81. vagy 82.~~ ☒ 101., 102. ☒ ⇒ vagy 106. ⇐ cikke vagy a 139/2004/EK tanácsi rendelet²³ alapján. ~~Ezen átruházások csak pénzbeli ellenszolgáltatás nélkül történhetnek.~~

²³ HL L 24., 2004.1.29., 1. o.

↓ 545/2009 1. cikk (1) bekezdés

~~10a. cikk~~

~~A 12. cikk (2) bekezdésének alkalmazásában a koordinátorok elfogadják, hogy a légitársaságok a 2010-es nyári menetrendi időszakra jogosultak azokra a résidőkre, amelyeket a 2009-es nyári menetrendi időszak elején e rendeletnek megfelelően számukra kiosztottak."~~

↓ új szöveg

Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és a bizottság

15. cikk

A felhatalmazás

1. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó bizottsági hatáskör gyakorlásának feltételeit e cikk határozza meg.

2. A Bizottság e rendelet hatályba lépésétől kezdődően határozatlan időre felhatalmazást kap a 3. cikk (3) bekezdésének végén említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.

3. Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 3. cikk (3) bekezdésének végén említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

4. A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

5. A 3. cikk (3) bekezdésének végén említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok csak akkor lépnek hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusokról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellenük kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem kíván kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időszak két hónappal meghosszabbodik.

↓ 793/2004 1. cikk, 9. pont
(kiigazított szöveg)

16. cikk

⊗ A bizottsági eljárás ⊗ ~~A bizottság~~

↓ 793/2004 1. cikk, 9. pont
⇒ új szöveg

1. A Bizottságot munkájában egy bizottság segíti. ⇒ Az említett bizottság a 182/2011/EU rendelet szerinti bizottság. ⇐

2. Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén ~~a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, figyelemmel annak 8. cikkének rendelkezéseire~~ ⇒ a 182/2011/EK rendelet²⁴ 5. cikke alkalmazandó ⇐.

~~Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében megállapított időtartam három hónap.~~

↓ új szöveg

Amennyiben a bizottság véleményét írásbeli eljárás útján alakítja ki, az írásbeli eljárást eredmény nélkül lezárják, amennyiben a vélemény kialakítására megállapított határidőn belül az elnök így dönt, vagy a bizottsági tagok kétharmados többsége ezt kéri.

3. Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 8. cikkét kell alkalmazni, az 5. cikkére is figyelemmel.

↓ 793/2004 1. cikk, 9. pont

~~34.~~ A Bizottság az e rendelet alkalmazására vonatkozó bármely egyéb kérdésben konzultálhat a bizottsággal.

~~4. A bizottság elfogadja saját eljárási szabályzatát.~~

²⁴ HL L 55., 2011.2.28., 13. o.

↓ 793/2004 1. cikk, 9. pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

⊗ Alkalmazási intézkedések ⊗

17. cikk

⊗ A résidók és a repülési tervek összehangolása között ⊗

1. ⇒ Amikor a légi fuvarozó benyújtja repülési tervét, annak hivatkozást kell tartalmazni a kiosztott résidőre. A hálózatkezelő elutasítja ~~← Az illetékes légiforgalmi szolgáltatási hatóságok elutasíthatják~~ egy légi fuvarozó repülési tervét, ha a légi fuvarozó anélkül kíván leszállni vagy felszállni egy koordinált repülőtéren azon időszakban, amikor az koordináltnak minősül, hogy rendelkezne a koordinátor által kiosztott résidővel. ⇒ Az üzleti repülés üzemeltetői nem tekinthetők résidővel rendelkezőnek, ha kénytelenek túllépni a résidő által meghatározott időkeretet, és ha a késés nem a léginavigációs szolgáltatoknak tudható be. ⇐

↓ új szöveg

2. A tagállam elfogadja a koordinátor, a hálózatkezelő, a léginavigációs szolgálatok és a repülőtér-irányító testület közötti információcseréhez szükséges intézkedéseket.

↓ 793/2004 1. cikk, 9. pont
⇒ új szöveg

~~18.~~ cikk

Végrehajtás

21. A koordinátor a következő nyári időszak tekintetében január 31-én, a következő téli időszak tekintetében pedig augusztus 31-én visszavonja az alapítás alatt lévő légi fuvarozó részére ideiglenesen kiosztott résidő-sorozatokat, és visszahelyezi azt a résidőalapba, ha a vállalkozás abban az időpontban még nem rendelkezik működési engedéllyel vagy azzal egyenértékű okmánnyal, illetve az illetékes engedélyező hatóság nem valószínűsíti, hogy az adott menetrendi időszak kezdete előtt kibocsátják a működési engedélyt vagy az azzal egyenértékű okmányt. ⇒ Az illetékes engedélyező hatóságok rendszeresen naprakész információkat szolgáltatnak a koordinátor számára, és ésszerű határidőn belül megválaszolják kérdéseit. ⇐

~~3. A koordinátor visszavonja és visszahelyezi a résidőalapba a légifuvarozó azon résidő-sorozatát, amelyet a 9. cikk (1) bekezdésének e) pontja szerinti esere útján szerzett, ha a résidőket nem rendeltetésszerűen használják fel.~~

42. Azon légi fuvarozók, amelyek ismételten ⇒ vagy ⇐ és szándékosan olyan időpontban üzemeltetnek légiközlekedési szolgáltatásokat, amely jelentősen eltér a résidő-sorozat részeként kiosztott résidőtől, vagy a résidőket a kiosztás idején meghatározottól jelentősen eltérő módon használják, és így sértik a repülőtér működését vagy a légi forgalmat, elveszítik a §10. cikk (2) bekezdésében említett ⇒ elsőbbségüket ⇐ státusukat. A koordinátor, ~~miután meghallgatta, és egyszeri figyelmeztetésben részesítette~~ az érintett légi fuvarozót, meghallgatása és egyszeri figyelmeztetése után úgy határozhat, hogy a menetrendi időszak hátralevő részére vonatkozóan visszavonja az adott légi fuvarozótól a kérdéses résidő-sorozatot, és azt a résidőalapba helyezi. ⇒ Amennyiben a légi fuvarozó ugyanazon résidőket kéri, a koordinátor nem köteles azokat megadni. ⇐

↓ új szöveg

A tagállam gondoskodik arról, hogy a koordinátor hatékony felügyeleti rendszert vezessen be e bekezdés alkalmazására vonatkozóan.

↓ 793/2004 1. cikk, 9. pont
⇒ új szöveg

53. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy legyenek hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókról vagy azokkal egyenértékű intézkedésekről ⇒ és azokat alkalmazzák is ⇐ azon esetekre, amikor

– a légiközlekedési szolgáltatásokat ismételten ⇒ vagy ⇐ és szándékosan ⇒ kapcsolódó résidő nélkül vagy ⇐ a kiosztott résidőktől jelentősen eltérő időpontokban üzemeltetik, vagy a résidőket a kiosztás idején meghatározottól jelentősen eltérő módon használják fel, és ezek sértik a repülőtér működését vagy a légi forgalmat;

↓ új szöveg

– a résidőket a következő nyári időszak esetében január 31. után, a következő téli időszak esetében pedig augusztus 31. után szolgáltatják vissza, vagy a fel nem használt résidőket megőrzik; ezen esetekben a szankciónak figyelembe kell vennie a 11. cikkben előírt esetleges fellebbezési mechanizmust.

– megtagadják a koordinátor vagy a menetrend-egyeztető 7. és 13. cikkeiben előírt tájékoztatását, illetve hamis vagy megtévesztő információkat szolgáltatnak.

A koordinátort kellően tájékoztatják e szankciók alkalmazásáról.

↓ 793/2004 1. cikk, 9. pont
⇒ új szöveg

64. A 10. cikk (45) bekezdésének sérelme nélkül, ha egy légi fuvarozó nem tudja elérni a §10. cikk (2) bekezdésében meghatározott ⇒ 85 ⇐ 80%-os felhasználási arányt, a felhasználási

~~mutatót~~, a koordinátor ~~miután meghallgatta~~ az érintett légi fuvarozót, ~~meghallgatása után~~ úgy határozhat, hogy a menetrendi időszak hátralevő részére vonatkozóan visszavonja az adott légi fuvarozótól a kérdéses résidő-sorozatot, és azt a résidőalapba helyezi.

A 10. cikk (45) bekezdésének sérelme nélkül, ha a résidő-sorozat érvényességi időtartama $\Rightarrow 15 \Leftarrow$ ~~20~~%-ának megfelelő időtartam elteltével az adott résidő-sorozatból nem használtak fel egy résidőt sem, a koordinátor ~~miután meghallgatta~~ az érintett légi fuvarozót ~~meghallgatása után~~ a menetrendi időszak hátralevő részére a kérdéses résidő-sorozatot a résidőalapba helyezi. \Rightarrow A koordinátor úgy határozhat, hogy az időszak vége előtt visszavonja a sorozat érvényességi ideje 15%-ának megfelelő résidő-sorozatot, amennyiben a légi fuvarozónak nem áll szándékában azt felhasználni. \Leftarrow

↓ 793/2004 1. cikk, 7. pont

19. cikk

Panaszok és fellebbezési jog

1. A nemzeti jogszabályok szerinti jogorvoslati jog sérelme nélkül, a 7. cikk (2) bekezdésének, ~~a 8., a 8a., a 9., 10., 13., 17. cikknek és a 18. cikk, a 14. cikk (1)-(4) és (6) (1), (2) és (4) bekezdésének~~ alkalmazására vonatkozó panaszokat a koordinációs bizottsághoz kell benyújtani. A bizottság a panasz benyújtásától számított egy hónapon belül megtárgyalja az ügyet, és lehetőség szerint javaslatokat tesz a koordinátornak a probléma megoldásának céljából. Ha a panasz nem orvosolható, az illetékes tagállam további két hónapon belül gondoskodhat légi fuvarozói vagy repülőtéri érdekképviselői szerv vagy egyéb harmadik fél révén történő közvetítésről.

2. A tagállamok a nemzeti jogszabályoknak megfelelően megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy védelmet nyújtsanak a koordinátorok számára az e rendelet szerinti tevékenységükkel összefüggő kártérítési igények tekintetében, kivéve súlyos gondatlanság vagy szándékos kötelességszegés esetén.

↓ 95/93

20. cikk

↓ 793/2004 1. cikk, 8. pont
(kiigazított szöveg)
 \Rightarrow új szöveg

Harmadik országokkal való viszony

1. \boxtimes A Bizottság a 16. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban úgy határozhat, hogy a tagállam vagy tagállamok intézkedéseket hoznak \boxtimes \Rightarrow – ideértve a résidők visszavonását is – \Leftarrow \boxtimes egy harmadik ország légi fuvarozója vagy légi fuvarozói

tekintetében annak érdekében, hogy az érintett harmadik ország által alkalmazott megkülönböztető bánásmódot orvosolják, ~~☒ Minden olyan esetben, amikor felmerül, hogy egy harmadik ország repülőtereinek kiosztása és használata tekintetében egy harmadik országra~~

- a) nem biztosít az ~~☒~~ uniós ~~☒~~ közösségi légi fuvarozók számára olyan bánásmódot, amely összehasonlítható az e rendelet által az adott ország légi fuvarozói számára biztosítottal, vagy
- b) nem biztosítja ténylegesen az ~~☒~~ uniós ~~☒~~ közösségi légi fuvarozók számára a nemzeti bánásmódot, vagy
- c) az egyéb harmadik országokból származó légi fuvarozókat kedvezőbb bánásmódban részesíti, mint az ~~☒~~ uniós ~~☒~~ közösségi légi fuvarozókat,

~~a Bizottság a 16. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban úgy határozhat, hogy a tagállam vagy tagállamok intézkedéseket hoznak ideértve e rendelet alkalmazásának részleges vagy teljes felfüggesztését az adott harmadik ország légi fuvarozója vagy légi fuvarozói tekintetében, annak érdekében, hogy az érintett harmadik ország által alkalmazott megkülönböztető bánásmódot orvosolják."~~

↓ 95/93 (kiigazított szöveg)

2. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot valamennyi olyan súlyos jogi vagy gyakorlati ~~☒~~ nehézségről ~~☒~~, amelyet az Unió ~~Közösség~~ légi fuvarozói ~~által akkor~~ tapasztalnak, ~~ható~~ valamennyi súlyos jogi vagy gyakorlati rendellenességről, amikor résidőhöz kívánnak jutni ~~akarnak beszerezni~~ harmadik országok repülőterein.

~~☒~~ Záró rendelkezések ~~☒~~

↓ 793/2004 1. cikk, 10. pont
⇒ új szöveg

~~14~~21. cikk

Jelentés és együttműködés

1. A Bizottság legkésőbb három ⇒ négy ⇐ évvel e rendelet hatályba lépése után jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak annak a rendelet alkalmazásáról, legkésőbb a hatálybalépésétől számított év múlva. A jelentés különösen a 8., a 8a. és a 9., 10., ⇒ 11., ⇐ és 13. cikk alkalmazására tér ki.

2. A tagállamok és a Bizottság együttműködnek e rendelet alkalmazása során, különösen az (1) bekezdésben említett jelentéshez szükséges információgyűjtés tekintetében.



22. cikk

Hatályon kívül helyezés

A 95/93/EGK rendelet hatályát veszti.

A hatályon kívül helyezett rendeletre történő hivatkozásokat erre a rendeletre való hivatkozásnak kell tekinteni és a II. mellékletben szereplő megfelelési táblázat szerint kell értelmezni.

↓ 95/93 (kiigazított szöveg)

~~1523.~~ cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai* *Unió* ~~*Közösségek*~~ *Hivatalos Lapjában* való kihirdetésétől követően kezdődő második menetrendi időszak első napján ~~számított harmincadik napon~~ lép hatályba

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
[...]



I. MELLÉKLET

A hatályon kívül helyezett rendelet és módosításainak listája

A Tanács 95/93/EGK rendelete	(HL L 14., 1993.1.22., 1. o.)
Az Európai Parlament és a Tanács 894/2002/EK rendelete	(HL L 142., 2002.5.31., 3. o.)
Az Európai Parlament és a Tanács 1554/2003/EK rendelete	(HL L 221., 2003.9.4., 1. o.)
Az Európai Parlament és a Tanács 793/2004/EK rendelete	(HL L 138., 2004.4.30., 50. o.)
Az Európai Parlament és a Tanács 545/2009/EK rendelete	(HL L 167., 2009.6.29., 24. o.)

II. MELLÉKLET

MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT

95/93/EGK rendelet	E rendelet
1. cikk (1) és (2) bekezdése	1. cikk (1) és (2) bekezdése
1. cikk (3) bekezdése	—
2. cikk a) pontja	2. cikk 1. pontja
2. cikk b) pontja	2. cikk 2. pontja
2. cikk c) pontja	—
2. cikk d) pontja	2. cikk 3. pontja
2. cikk e) pontja	2. cikk 4. pontja
2. cikk f) pontjának i. alpontja	2. cikk 5. pontja
2. cikk f) pontjának ii. alpontja	2. cikk 6. pontja
—	2. cikk 7. pontja
—	2. cikk 8. pontja
—	2. cikk 9. pontja
2. cikk g) pontja	2. cikk 11. pontja
2. cikk h) pontja	—
2. cikk i) pontja	2. cikk 10. pontja
2. cikk j) pontja	2. cikk 12. pontja
2. cikk k) pontja	2. cikk 13. pontja
2. cikk l) pontja	2. cikk 14. pontja
2. cikk m) pontja	2. cikk 15. pontja
—	2. cikk 16. pontja
—	2. cikk 17. pontja
—	2. cikk 18. pontja
—	2. cikk 19. pontja

—	2. cikk 20. pontja
—	2. cikk 21. pontja
3. cikk (1) bekezdése	3. cikk (1) bekezdése
3. cikk (2) bekezdése	3. cikk (2) bekezdése
3. cikk (3) bekezdése	3. cikk (3) bekezdése
3. cikk (4) bekezdése	3. cikk (4) bekezdése
—	3. cikk (5) bekezdése
3. cikk (5) bekezdése	3. cikk (6) bekezdése
3. cikk (6) bekezdése	3. cikk (7) bekezdése
3. cikk (7) bekezdése	3. cikk (8) bekezdése
—	3. cikk (9) bekezdése
—	3. cikk (10) bekezdése
4. cikk (1) bekezdése	5. cikk (1) bekezdése
—	5. cikk (2) bekezdése
4. cikk (2) bekezdésének a) pontja	5. cikk (3) bekezdésének a) pontja
4. cikk (2) bekezdése b) pontjának első mondata	5. cikk (3) bekezdésének b) pontja
—	5. cikk (3) bekezdése b) pontjának i. alpontja
—	5. cikk (3) bekezdése b) pontjának ii. alpontja
4. cikk (2) bekezdése b) pontjának második mondata	5. cikk (3) bekezdésének c) pontja
4. cikk (2) bekezdésének c) pontja	5. cikk (3) bekezdésének d) pontja
—	5. cikk (3) bekezdésének vége
4. cikk (3) bekezdése	5. cikk (4) bekezdése
4. cikk (4) bekezdése	5. cikk (5) bekezdése
4. cikk (5) bekezdése	5. cikk (6) bekezdése
4. cikk (6) bekezdése	5. cikk (7) bekezdése
4. cikk (7) bekezdése	5. cikk (7) bekezdése és 6. cikk (1) bekezdése

—	6. cikk (2) bekezdése
4. cikk (8) bekezdése	6. cikk (3) bekezdése
—	6. cikk (4) bekezdése
4. cikk (9) bekezdése	—
4. cikk (10) bekezdése	6. cikk (5) bekezdése
5. cikk (1) bekezdésének első albekezdése	8. cikk (1) bekezdésének első albekezdése
5. cikk (1) bekezdésének a) pontja	8. cikk (1) bekezdésének a) pontja
—	8. cikk (1) bekezdésének b) pontja
5. cikk (1) bekezdésének b) pontja	8. cikk (1) bekezdésének c) pontja
5. cikk (2) bekezdése	8. cikk (2) bekezdése
5. cikk (3) bekezdése	8. cikk (3) bekezdése
6. cikk (1) bekezdése	4. cikk (1) bekezdése
6. cikk (2) bekezdése	4. cikk (5) bekezdése
6. cikk (3) bekezdése	4. cikk (2) bekezdése
—	4. cikk (3) bekezdése
6. cikk (1) bekezdésének vége	4. cikk (4) bekezdése
7. cikk	7. cikk
8. cikk (1) bekezdése	10. cikk (1) bekezdése
8. cikk (2) bekezdése első albekezdésének bevezető mondata	10. cikk (2) bekezdésének bevezető mondata
8. cikk (2) bekezdése első albekezdésének, első és második francia bekezdése	10. cikk (2) bekezdésének b) pontja
8. cikk (2) bekezdésének második albekezdése	—
8. cikk (3) bekezdése	9. cikk (3) bekezdése
8. cikk (4) bekezdése	10. cikk (5) bekezdése
8. cikk (5) bekezdése	9. cikk (8) bekezdésének első albekezdése
—	9. cikk (8) bekezdésének második

8. cikk (6) bekezdése	albekezdése
8. cikk (7) bekezdése	9. cikk (7) bekezdése
—	9. cikk (9) bekezdése
8a. cikk	11. cikk
8a. cikk (1) bekezdése	13. cikk
—	13. cikk (1) bekezdése
8a. cikk (2) bekezdése	13. cikk (2) bekezdésének első albekezdése
—	13. cikk (2) bekezdésének második albekezdése
8a. cikk (3) bekezdése	13. cikk (2) bekezdésének vége
8b. cikk első mondata	13. cikk (3) bekezdése
8b. cikk második mondata	10. cikk (7) bekezdése
8b. cikk harmadik mondata	14. cikk
9. cikk	—
10. cikk (1) bekezdése	12. cikk
10. cikk (2) bekezdése	9. cikk (1) bekezdése
10. cikk (3) bekezdése	—
10. cikk (4) bekezdése a) pontjának első, második és harmadik francia bekezdése	10. cikk (4) bekezdése
10. cikk (4) bekezdésének b), c) és d) pontja	10. cikk (5) bekezdése a) pontjának i., ii. és iii. alpontja
—	10. cikk (5) bekezdésének b), c) és d) pontja
10. cikk (5) bekezdése	10. cikk (5) bekezdésének vége
—	10. cikk (7) bekezdése
10. cikk (6) bekezdése	10. cikk (6) bekezdése
10. cikk (7) bekezdése	9. cikk (3) bekezdése
10. cikk (8) bekezdése	9. cikk (4) bekezdése
10. cikk (9) bekezdése	9. cikk (5) bekezdése
	9. cikk (6) bekezdése

10a. cikk	—
11. cikk	19. cikk
12. cikk	20. cikk
13. cikk (1) és (2) bekezdése	16. cikk (1) és (2) bekezdése
—	16. cikk (3) bekezdése
13. cikk (3) bekezdése	16. cikk (4) bekezdése
13. cikk (4) bekezdése	—
—	15. cikk
14. cikk (1) bekezdése	17. cikk (1) bekezdése
—	17. cikk (2) bekezdése
14. cikk (2) bekezdése	18. cikk (1) bekezdése
14. cikk (3) bekezdése	—
14. cikk (4) bekezdése	18. cikk (2) bekezdése
14. cikk (5) bekezdése	18. cikk (3) bekezdése
14. cikk (6) bekezdésének a) és b) pontja	18. cikk (4) bekezdésének első és második albekezdése
14a. cikk	21. cikk
—	22. cikk
15. cikk	23. cikk
—	I. melléklet
—	II. melléklet