Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

►**B**

A TANÁCS 95/93/EGK RENDELETE

(1993. január 18.)

a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól

(HL L 14., 1993.1.22., 1. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
►**M1**	Az Európai Parlament és a Tanács 894/2002/EK rendelete (2002. május 27.)	L 142	3	2002.5.31.
►**M2**	Az Európai Parlament és a Tanács 1554/2003/EK rendelete (2003. július 22.)	L 221	1	2003.9.4.
►**M3**	Az Európai Parlament és a Tanács 793/2004/EK rendelete (2004. április 21.)	L 138	50	2004.4.30.
►**M4**	Az Európai Parlament és a Tanács 545/2009/EK rendelete (2009. június 18.)	L 167	24	2009.6.29.

▼B

A TANÁCS 95/93/EGK RENDELETE

(1993. január 18.)

a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 84. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára ([1]),

tekintettel az Európai Parlament véleményére ([2]),

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ([3]),

mivel egyre nagyobb egyenlőtlenség tapasztalható az európai légifuvarozási rendszer és az igények kielégítését célzó, megfelelő repülőtéri infrastruktúrához történő hozzáférés között; mivel ennek eredményeképpen a Közösség egyre több repülőtere válik túlzsúfolttá;

mivel a túlzsúfolt repülőtereken a résidők kiosztását semleges, átlátható és a hátrányos megkülönböztetésektől mentes szabályokra kellene alapozni;

mivel a semlegesség alapelvét akkor lehet a legjobban biztosítani, ha egy repülőtér koordinációjáról szóló döntést az adott repülőtérért felelős tagállam hozza meg objektív ismérvek alapján;

mivel bizonyos körülmények között, az üzemeltetés megkönnyítése érdekében kívánatos, hogy egy tagállam egy repülőteret koordinált repülőtérré nyilváníthasson, amennyiben az átláthatóság, semlegesség és diszkrimináció-mentesség alapelvei teljesültek;

mivel a koordinált repülőtérért felelős tagállamnak szavatolnia kell egy olyan koordinátor személyének kinevezését, akinek semlegessége nem kérdőjelezhető meg;

mivel az információk átláthatósága alapvető eleme a résidőkiosztás objektív eljárása biztosításának;

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

mivel amint azt a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz történő hozzáféréséről szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EGK tanácsi rendelet ([4]) 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;

mivel a jelenlegi rendszer figyelembe veszi a szerzett jogokat;

mivel arról is rendelkezni kell, hogy a Közösség piacára új belépőket engedjenek be;

mivel korlátozott körülmények között, különleges rendelkezések szükségesek ahhoz, hogy fenn lehessen tartani a megfelelő belföldi légiforgalmat az érintett tagállamok területén;

mivel ugyancsak szükséges az olyan helyzetek elkerülése, amelyekben - a rendelkezésre álló résidők hiánya miatt - a liberalizáció előnyei egyenlőtlenül oszlanak meg és a verseny eltorzul;

([1]) HL C 43., 1991.2.19., 3. o.
([2]) HL C 13., 1992.1.20., 446. o.
([3]) HL C 339., 1991.12.31., 41. o.
([4]) HL L 240., 1992.8.24., 8. o.

▼B

mivel kívánatos, hogy a lehető legjobban fel lehessen használni a rendelkezésre álló résidőket a fent körvonalazott célok elérése érdekében;

mivel kívánatos, hogy a harmadik országok egyenlő bánásmódban részesítsék a Közösség légifuvarozóit;

mivel e rendelet rendelkezései nem sértik a Szerződésben megfogalmazott versenyszabályokat és különösen a Szerződés 85. és a 86. cikkét;

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;

mivel ezt a rendeletet meghatározott időtartam után felül kell vizsgálni annak érdekében, hogy kiértékeljék működőképességét,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A rendelet hatálya

▼M3

(1) Ezt a rendeletet a közösségi repülőterekre kell alkalmazni.

▼B

(2) Ezt a rendeletet a gibraltári repülőtérre a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság jogi álláspontjának sérelme nélkül kell alkalmazni, tekintettel a repülőteret 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 kormánya és az Egyesült Királyság kormánya tájékoztatja a Tanácsot ennek időpontjáról.

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ennek a rendeletnek az alkalmazásában:

▼M3

a) „résidő”: egy koordinátor által e rendeletnek megfelelően a koordinált repülőtéren légiközlekedési 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;

b) „új belépő”:

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

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

▼M3

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 elfogadnák, a légifuvarozó az adott napon és az adott repülőtéren kevesebb, mint öt résidővel rendelkezne az adott, megállás nélküli szolgáltatáshoz.

Az a légifuvarozó, amely az adott repülőtéren, a kérdéses napra a rendelkezésre álló összes résidőnek több, mint 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;

▼B

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

d) „menetrendi időszak”: a légifuvarozó menetrendjében szereplő nyári vagy téli időszak;

e) „közösségi légifuvarozó”: olyan, érvényes működési engedéllyel rendelkező légifuvarozó, amelynek engedélyét valamely tagállamban a légifuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendeletnek ([1]) megfelelően adták ki;

▼M3

f) i. „légifuvarozó”: 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. A 4., a 8., a 8a. és a 10. cikk alkalmazásában a légifuvarozó meghatározása tartalmazza az üzleti repülés üzemeltetőit is, amennyiben menetrend alapján működnek; a 7. és a 14. cikk alkalmazásában a légifuvarozó meghatározása kiterjed a polgári légi járművek valamennyi üzemben tartójára;

ii. „légifuvarozók csoportja”: két vagy több olyan légifuvarozó, amelyek együttesen közös üzemeltetéssel, franchise üzemeltetéssel vagy székmegosztással működtetnek egy adott légiközlekedési szolgáltatást;

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

▼B

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

▼M3

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

j) „egy repülőtér vezetése”: az a szerv, amely - egyéb tevékenységekhez kapcsoltan vagy más módon - a nemzeti jogszabályok vagy szabályzatok alapján ellátja a repülőtéri létesítmények igazga-

([1]) HL L 240., 1992.8.24., 1. o.

▼M3

tásának és kezelésének feladatát, és összehangolja, valamint ellenőrzi az érintett repülőtéren vagy repülőtérrendszeren belül található különféle üzemeltetők tevékenységeit;

k) „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;

l) „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;

m) „koordinációs paraméterek”: egy repülőtér résidőkiosztásra rendelkezésre álló összes kapacitásának működési kifejezésekkel történő megállapítása az egyes koordinációs időszakok folyamán, amely tükrözi a repülőtér infrastruktúrájának és különböző alrendszereinek teljesítményére hatást gyakorló valamennyi műszaki, működési és környezeti tényezőt.

▼B

3. cikk

A repülőtéri koordináció feltételei

▼M3

(1) a) Egy tagállam nem köteles bármilyen repülőteret menetrend-egyeztetett vagy koordinált repülőtérré minősíteni, csak e rendelet rendelkezéseinek az alkalmazásában.

b) Egy tagállam kizárólag a (3) bekezdés rendelkezései szerint minősíthet repülőteret koordinált repülőtérré.

▼B

(2) Egy tagállam azonban bármilyen repülőteret ►M3 menetrend-egyeztetett repülőtér ◄ minősíthet, feltéve, hogy az átláthatóság, semlegesség és diszkrimináció-mentesség alapelveit tiszteletben tartják.

▼M3

(3) A felelős tagállam gondoskodik arról, hogy alapos kapacitáselemzést végezzen egy ki nem jelölt státusú 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 légifuvarozóknak vagy a repülőtér vezetésének az írásbeli kérelmére, ha bármelyikük véleménye szerint a repülőtér kapacitása bizonyos időszakokra vonatkozóan elégtelen a tényleges vagy tervezett műveletekhez; vagy

ii. a Bizottság kérésére, különösen, ha egy repülőtér ténylegesen csak azon légifuvarozók számára elérhető, amelyek résidőkiosztással rendelkeznek, vagy ha a kérdéses repülőtéren komoly nehézségeket okoz a le- és felszállások légifuvarozók és különösen új belépők számára történő biztosítása.

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. Ezt az elemzést frissítik, ha az (5) bekezdésre hivatkoznak, vagy ha a repülőtéren olyan változások történnek, amelyek jelentősen befolyásolják annak kapacitását és hasz-

▼M3

nálatát. Mind az elemzést, mind pedig annak módszerét az elemzést kérő felek, illetve - külön kérésre - az egyéb érdekelt felek rendelkezésére bocsátják. Ugyanekkor az elemzést a Bizottság számára is elküldik.

(4) Az elemzés alapján a tagállam konzultációt folytat a repülőtér kapacitási helyzetéről a repülőtér vezetésével, a repülőteret rendszeresen használó légifuvarozókkal, érdekképviseleti szervezeteikkel, a repülőteret rendszeresen használó általános célú repülés képviselőivel és a légiforgalmi irányításért felelős hatóságokkal.

(5) Ha egy vagy több menetrendi időszak tekintetében kapacitásproblémák merülnek fel, a tagállam gondoskodik arról, hogy a repülőteret az adott időszakokra koordináltnak csak akkor jelöljék ki, ha:

a) a hiány olyan súlyos jellegű, hogy a repülőtéren nem kerülhetők el a jelentős késések és

b) e problémák rövid távú megoldására nincs lehetőség.

(6) Az (5) bekezdéstől eltérve, a tagállamok kivételes körülmények között az érintett repülőtereket az érintett időszakra koordináltnak jelölhetik ki.

▼B

►M3 (7) ◄ Amikor a tényleges vagy tervezett üzemeltetést kielégítő kapacitás áll rendelkezésre egy ►M3 koordinált repülőtér ◄, akkor a tagállam visszavonja e minősítést.

4. cikk

▼M3

A menetrend-egyeztető és a koordinátor

(1) A 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 repülőteret rendszeresen igénybe vevő légifuvarozókkal, az érdekképviseleti 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.

(2) 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, megkülönböztetésmentes és átlátható módon végezze;

b) a koordinált repülőtéren a koordinátor független legyen, oly módon, hogy a koordinátort funkcionálisan elkülöníti valamennyi érdekelt féltől. A koordinátorok tevékenységét finanszírozó rendszernek biztosítania kell a koordinátorok független jogállását;

c) a koordinátor e rendeletnek megfelelően semlegesen, megkülönböztetésmentesen és átláthatóan tevékenykedjen.

(3) A menetrend-egyeztetőnek és a koordinátornak részt kell vennie a légifuvarozók menetrenddel foglalkozó és a közösségi jog által engedélyezett nemzetközi értekezletein.

(4) A menetrend-egyeztető tanácsot ad a légifuvarozóknak, és alternatív érkezési és/vagy indulási időpontokat ajánl, ha fennáll a torlódás kialakulásának veszélye.

(5) 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.

(6) A menetrend-egyeztető ellenőrzi, hogy a légifuvarozók tényleges üzemelése összhangban áll-e a részükre ajánlott menetrendekkel. A

▼M3

koordinátor ellenőrzi, hogy a légifuvarozók tényleges üzemelése összhangban áll-e a részükre kiosztott résidőkkel. E megfelelőségi ellenőrzéseket a repülőtér irányító szervével és a légiforgalmi irányító hatóságokkal együttműködve végzik, és figyelembe veszik az érintett repülőtérre vonatkozó idő- és egyéb lényeges paramétereket. A koordinátor, kérésre, az érintett tagállamok és a Bizottság részére éves jelentést nyújt be a tevékenységéről, amely kitér különösen a 8a. és a 14. cikk alkalmazására, továbbá a 8. és a 10. cikk alkalmazásával kapcsolatban a koordinációs bizottsághoz benyújtott panaszokra és az azok megoldására tett lépésekre.

(7) Valamennyi menetrend-egyeztető és koordinátor köteles együttműködni a menetrendekben található ellentmondások kiszűrése érdekében.

▼B

►M3 (8) ◄ ►M3 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: ◄

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

b) a légifuvarozók által megkért résidők (eredeti kérelem) légifuvarozók szerint és időrendben, a repülőtér valamennyi légifuvarozója részére;

c) minden kiadott résidő és a még nem teljesített kérelmek is, légifuvarozók szerint és időrendben felsorolva, valamennyi légifuvarozó részére;

d) a még rendelkezésre álló résidők; és

e) a kiosztás során alkalmazott kritériumokra vonatkozó teljes és részletes információk.

▼M3

(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.

(10) Ha rendelkezésre állnak vonatkozó és általánosan elfogadott menetrend-tájékoztatási szabványok, a menetrend-egyeztető, a koordinátor és a légifuvarozók alkalmazzák ezeket, feltéve, hogy azok megfelelnek a közösségi jognak.

5. cikk

Koordinációs bizottság

(1) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a koordinált repülőtéren koordinációs bizottságot hozzanak létre. Ugyanaz a koordinációs bizottság egyszerre több repülőtérhez is kijelölhető. Az e bizottságbeli tagságnak nyitottnak kell lennie legalább a kérdéses repülőtere(ke)t rendszeresen használó légifuvarozók és érdekképviseleti szervezeteik, az érintett repülőtér irányító szerve, a megfelelő légiforgalmi irányításért felelős hatóságok és a repülőteret rendszeresen használó általános légi forgalom képviselői számára.

A koordinációs bizottság feladata:

a) javaslattétel és tanácsadás a koordinátor és/vagy a tagállam részére a következők tekintetében:

— a 3. cikknek megfelelően meghatározott repülőtéri kapacitás növelésének vagy kihasználtsága javításának lehetőségei,

— a 6. cikknek megfelelően meghatározandó koordinációs paraméterek,

▼M3

— a kiosztott résidők felhasználását figyelemmel kísérő módszerek,

— a résidőkiosztásra vonatkozó helyi iránymutatás vagy a kiosztott résidők felhasználásának figyelemmel kísérésére vonatkozó iránymutatás, figyelembe véve többek között az esetleges környezeti szempontokat, a 8. cikk (5) bekezdésében meghatározottak szerint,

— a kérdéses repülőtér forgalmi feltételeinek javítása,

— az új belépők komoly problémái, a 10. cikk (9) bekezdésében meghatározottaknak megfelelően,

— a repülőtér kapacitásával kapcsolatos valamennyi kérdés;

b) közvetítés az összes érintett fél között a résidőkiosztásra vonatkozó panaszok tekintetében, a 11. cikkben meghatározottak szerint.

(2) A tagállam képviselőit és a koordinátort megfigyelőként meg kell hívni a koordinációs bizottság üléseire.

(3) A koordinációs bizottság megalkotja írott eljárási szabályzatát, amely többek között a részvételre, a választásokra, a gyűlések gyakoriságára és a használt nyelv(ek)re vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz. A koordinációs bizottság bármely tagja javaslatot tehet helyi iránymutatásra a 8. cikk (5) 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.

6. cikk

Koordinációs paraméterek

(1) Egy koordinált repülőtéren az illetékes tagállam gondoskodik a résidőkiosztási paraméterek évente kétszeri meghatározásáról, figyelembe véve az összes vonatkozó műszaki, működési és környezeti korlátot, valamint ezek esetleges változásait.

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.

A paraméterekről a repülőtéri koordinátort kellő időben tájékoztatni kell, mielőtt sor kerül az előzetes résidőkiosztásra a menetrend-egyeztető konferenciákon.

(2) 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.

(3) 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 paramétereiről. Az érdekelt felek kérésére minden dokumentumot azok rendelkezésére bocsátanak.

7. cikk

Tájékoztatás a menetrend-egyeztetők és koordinátorok részére

(1) A menetrend-egyeztetett vagy koordinált repülőtéren üzemelő vagy üzemelni szándékozó légifuvarozók kötelesek a menetrend-egyeztető, illetve a koordinátor részére az általuk kért valamennyi lényeges tájékoztatást megadni. Minden lényeges tájékoztatást a menetrend-

▼M3

egyeztető vagy a koordinátor által meghatározott formátumban és határidőn belül kell szolgáltatni. A légifuvarozónak résidőkiosztás kérelmezésekor különösen arról kell tájékoztatnia a koordinátort, hogy előnyös lenne-e számára a 2. cikk b) pontjában meghatározott új belépő jogállása, az igényelt résidők tekintetében.

Minden egyéb, kijelölt jogállással nem rendelkező repülőtér esetében a repülőtér irányító szerve a koordinátor kérésére minden, a légifuvarozók tervezett szolgáltatásaira vonatkozó, birtokában lévő információt megad.

(2) Ha egy légifuvarozó 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 légifuvarozó által benyújtott résidőkérelmet, illetve -kérelmeket. A koordinátor az adott légifuvarozó számára lehetőséget ad arra, hogy észrevételt tegyen.

(3) A menetrend-egyeztető vagy a koordinátor, a repülőtér irányító szerve és a légi irányítási hatóságok kicserélik a feladataik ellátásához szükséges információikat, ideértve a repülési adatokat és a résidőket.

8. cikk

A résidőkiosztási eljárás

(1) A résidőalapból résidő-sorozatokat osztanak ki a kérelmező légifuvarozók 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 10. cikk rendelkezéseinek megfelelően létrehozott résidőalapba.

(2) A 7., a 8a., a 9. cikk, a 10. cikk (1) bekezdése és a 14. cikk sérelme nélkül, e cikk (1) bekezdését nem kell alkalmazni, ha a következő feltételek teljesülnek:

— egy résidő-sorozatot egy légifuvarozó menetrendszerű és programozott, nem menetrendszerű légiközlekedési szolgáltatások működtetésére használ, és

— e légifuvarozó a koordinátor számára kielégítő módon igazolni tudja, hogy a koordinátor által engedélyezett kérdéses résidő-sorozatot legalább az esetek 80 %-ában felhasználta abban a menetrendi időszakban, amelyre vonatkozóan a szóban forgó résidőket kiosztották.

Ilyen 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.

(3) A 10. cikk (2) bekezdésének sérelme nélkül, abban az esetben, ha nem elégíthető ki valamennyi résidőkérelem az érintett légifuvarozók 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.

(4) A résidő-sorozatok módosítása azt megelőzően, hogy a 10. cikkben említett résidőalapból a fennmaradó résidőket a kérelmező légifuvarozók számára kiosztanák, csak üzemelési okokból fogadható el, illetve akkor, ha így a kérelmező légifuvarozók résidő-időbeosztása javulna az eredetileg kért időbeosztásokhoz képest. Ez csak a koordinátor kifejezett jóváhagyását követően lép hatályba.

(5) A koordinátor figyelembe veszi a légiközlekedési ágazat által 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

▼M3

más, a kérdéses repülőtérért felelős illetékes szerv jóváhagy, feltéve, hogy e szabályok és iránymutatások nem sértik a koordinátor független jogállását, megfelelnek a közösségi jognak és céljuk a repülőtéri kapacitás hatékony kihasználása. E szabályokról a szóban forgó tagállam tájékoztatja a Bizottságot.

(6) Ha egy kért résidő nem teljesíthető, a koordinátor tájékoztatja ennek okairól a kérelmező légifuvarozót, és megjelöli a legközelebbi szabad alternatív résidőt.

(7) A koordinátor a menetrendi időszakra vonatkozó tervezett résidőkiosztáson túl törekszik az utolsó pillanatban beérkező egyedi résidőkérelmek bármely típusú repülési szolgáltatás számára történő teljesítésére, ideértve az általános célú repülési szolgáltatást is. E célra felhasználhatók a kérelmező légifuvarozók közötti felosztást követően a 10. cikkben említett résidőalapban maradó résidők és az utolsó pillanatban rendelkezésre álló résidők.

8a. cikk

A résidők mobilitása

(1) A résidők:

a) áthelyezhetők egy légifuvarozó által egy adott útvonalról vagy szolgáltatási típusról az ugyanazon légifuvarozó által működtetett másik útvonalra vagy szolgáltatási típusra;

b) átruházhatók:

i. anya- és leányvállalatok között, valamint ugyanazon anyavállalat leányvállalatai között;

ii. egy légifuvarozó tőkéjében való többségi részesedés megszerzésének részeként;

iii. teljes vagy részleges felvásárlás esetén, amennyiben a résidők közvetlenül felvásárolt légifuvarozóhoz kapcsolódnak;

c) egy az egyben elcserélhetők a légifuvarozók között.

(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 abban a tekintetben, hogy:

a) a repülőtéri üzemelés nem szenved-e sérelmet, figyelembe véve valamennyi műszaki, működési és környezeti korlátot;

b) tiszteletben tartják-e a 9. cikknek megfelelően elrendelt korlátozásokat;

c) a résidők átruházása nem tartozik-e a (3) bekezdés hatálya alá.

(3) a) A 2. cikk b) pontjában meghatározott új belépő részére kiosztott résidők 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 b) pontjának ii. és iii. alpontjában meghatározott új belépő részére kiosztott résidők 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.

c) A 2. cikk b) pontjában meghatározott új belépő részére kiosztott résidők két azonos menetrendi időszak ideje alatt nem cserélhetők el e cikk (1) bekezdésének c) pontja szerint, kivéve annak

▼M3

érdekében, hogy javítsák e szolgáltatások résidő-időbeosztását az eredetileg kérelmezett időbeosztásokhoz képest.

8b. cikk

Kompenzációs igények kizárása

A 8. cikk (2) bekezdésében említett résidő-sorozathoz való jog nem jelent jogalapot kompenzációs igény benyújtására annak bármely olyan behatárolásával, korlátozásával vagy megszüntetésével kapcsolatban, amelyet a közösségi jog alapján írnak elő, különös tekintettel a Szerződés légiközlekedési szabályainak alkalmazására. E rendelet nem érinti a hatóságok azon jogkörét, hogy előírják a résidők légifuvarozók közötti átruházását, és hogy irányítsák azok felosztását a versenyre vonatkozó nemzeti jogszabályok, a Szerződés 81. vagy 82. cikke, illetve a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 1989. december 21-i 4064/89/EGK tanácsi rendelet ([1]) alapján. Ezen átruházások csak pénzbeli ellenszolgáltatás nélkül történhetnek.

9. cikk

Közszolgáltatási kötelezettségek

(1) Ha a 2408/92/EGK rendelet 4. 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 légifuvarozó 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 a 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének d) pontja alapján, akkor a résidőket vagy fenntartják egy másik, közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonal számára, vagy pedig visszajuttatják a résidőalapba.

(2) A 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének d)-g) pontjában és 4. cikke (1) bekezdésének i) pontjában meghatározott pályázati eljárást alkalmazzák a fenti (1) bekezdésben említett résidők használata tekintetében, ha egynél több olyan közösségi légifuvarozó mutat érdeklődést az útvonal működtetése iránt, amely nem tudott résidőket szerezni a koordinátortól a kért időpontot megelőző vagy követő egy órán belül.

10. cikk

Résidőalap

(1) A koordinátor résidőalapot hoz létre, amely tartalmazza 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 légiközlekedési szolgáltatás működtetésére kiosztott résidő-sorozat nem jogosítja fel e 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.

(3) A kihasználtság kiszámításakor nem kell figyelembe venni azon résidőket, amelyeket egy légifuvarozó részére január 31. előtt a következő nyári időszakra, vagy augusztus 31. előtt a következő téli

([1]) HL L 395., 1989.12.30., 1. o. A legutóbb az 1310/97/EK rendelettel (HL L 180., 1997.7.9., 1. o.) módosított rendelet.

▼M3

időszakra osztottak ki, de amelyeket a fenti időpontok előtt újbóli kiosztás céljából visszaadtak a koordinátornak.

(4) Ha a résidő-sorozat 80 %-os kihasználtsága nem bizonyítható, az adott készletet alkotó valamennyi résidő visszakerül a résidőalapba, hacsak a ki nem használtságot nem lehet a következő indokok valamelyikével bizonyítani:

a) a légifuvarozó rendelkezési körén kívül álló, előre nem látható és elkerülhetetlen körülmények, amelyek következménye:

— a kérdéses légiközlekedési szolgáltatáshoz használt légijárműtípusra elrendelt felszállási tilalom,

— egy repülőtér vagy egy légtér lezárása,

— súlyos működési zavar az érintett repülőtereken, ideértve azon résidő-sorozatokat is más közösségi repülőtereken, amelyek az e zavarok által érintett útvonalakkal összefüggenek, az adott menetrendi időszak jelentős része során;

b) a légiközlekedési szolgáltatások megszakítása olyan cselekmény következtében, amelynek célja az, hogy e szolgáltatásokra hatást gyakoroljon, és gyakorlatilag és/vagy műszakilag lehetetlenné teszi a légifuvarozó számára a terv szerinti működtetést;

c) a közösségi légifuvarozó komoly pénzügyi kára, amelynek következményeképpen az engedélyező hatóságok ideiglenes engedélyt adtak a légifuvarozó pénzügyi átszervezéséig, a 2407/92/EGK rendelet 5. cikkének (5) bekezdésének megfelelően;

d) bírósági eljárás indult a 9. cikk alkalmazása tekintetében azon útvonalakra vonatkozóan, amelyekre közszolgáltatási kötelezettséget írtak elő a 2408/92/EGK rendelet 4. cikke értelmében, aminek következtében ezen útvonalak működtetését ideiglenesen felfüggesztették.

(5) Egy tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére a Bizottság megvizsgálja a (4) bekezdésnek az e rendelet alkalmazási körébe tartozó repülőtéri koordinátor által történő alkalmazását.

A Bizottság a 13. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően, a kérés kézhezvételétől számított két hónapon belül határoz.

(6) E rendelet 8 cikke (2) bekezdésének és a 2408/92/EGK rendelet 8. cikke (1) bekezdésének sérelme nélkül, a résidőalapba helyezett résidőket a kérelmező légifuvarozók 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. 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 légifuvarozókat, amelyek mind a 2. cikk b) pontjának i. és ii. alpontja, mind pedig a 2. cikk b) pontjának i. és iii. alpontja alapján új belépői státussal bírnak.

(7) 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 tekintetében elveszíti új belépői státusát.

(8) Légifuvarozók csoportja által üzemeltetett szolgáltatások esetében csak a résztvevő légifuvarozók egyike kérelmezheti a szükséges résidőket. Az ilyen szolgáltatást üzemeltető légifuvarozónak kell felelősséget vállalnia azért, hogy betartja a 8. cikk (2) bekezdésében említett időrendi elsőbbség fenntartására vonatkozó üzemeltetési követelményeket.

Egy adott légifuvarozó részére kiosztott résidőket felhasználhat a közös üzemeltetésben részt vevő egy vagy több másik légifuvarozó, feltéve, hogy koordinációs és ellenőrzési célból fennmarad az osztott légi járaton azon légifuvarozó azonosító kódja, amelynek a résidőket kiosztották.

▼M3

Ezen üzemeltetés befejezése esetén az így használt résidők annál a légifuvarozónál maradnak, amely részére azokat eredetileg kiosztották. A közös üzemeltetésben részt vevő légifuvarozók tájékoztatják a koordinátorokat ezen üzemeltetés részleteiről annak megkezdése előtt.

(9) Ha továbbra is komoly problémák állnak fenn az új belépők számára, a tagállam gondoskodik a repülőtéri koordinációs bizottság ülésének összehívásáról. Az ülés célja a helyzet orvoslása lehetőségeinek vizsgálata. Erre az ülésre meghívják a Bizottságot.

▼M4

10a. cikk

A 10. cikk (2) bekezdésének alkalmazásában a koordinátorok elfogadják, hogy a légifuvarozók a 2010-es nyári menetrendi időszakra jogosultak azokra a résidőkre, amelyeket a 2009-es nyári menetrendi időszak elején e rendeletnek megfelelően számukra kiosztottak.

———————

▼M3

11. cikk

Panaszok és fellebbezési jog

(1) A nemzeti jogszabályok szerinti jogorvoslati jog sérelme nélkül, a 7. cikk (2) bekezdése, a 8., a 8a., a 10. cikk, a 14. cikk (1)-(4) és (6) bekezdése 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 légifuvarozói vagy repülőtéri érdekképviseleti 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.

▼B

12. cikk

▼M3

Kapcsolat harmadik országokkal

(1) Minden olyan esetben, amikor felmerül, hogy repülőterei résidői kiosztása és használata tekintetében egy harmadik ország:

a) nem biztosít a közösségi légifuvarozók számára olyan bánásmódot, amely összehasonlítható az e rendelet által az adott ország légifuvarozói számára biztosítottal, vagy

b) nem biztosítja ténylegesen a közösségi légifuvarozók számára a nemzeti bánásmódot, vagy

c) az egyéb harmadik országokból származó légifuvarozókat kedvezőbb bánásmódban részesíti, mint a közösségi légifuvarozókat,

a Bizottság a 13. 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 légifuvarozója vagy légifuvarozói tekintetében, annak érdekében, hogy az érintett harmadik ország által alkalmazott megkülönböztető bánásmódot orvosolják.

▼B

(2) A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot a Közösség légifuvarozói által akkor tapasztalható valamennyi súlyos jogi vagy gyakorlati rendellenességrõl, amikor résidõt akarnak beszerezni harmadik országok repülõterein.

▼M3

13. cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot munkájában egy bizottság segíti.

(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 ([1]) 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, figyelemmel annak 8. cikkének rendelkezéseire.

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

(3) A Bizottság az e rendelet alkalmazására vonatkozó bármely egyéb kérdésben konzultálhat a bizottsággal.

(4) A bizottság elfogadja saját eljárási szabályzatát.

14. cikk

Végrehajtás

(1) Az illetékes légiforgalmi szolgáltatási hatóságok elutasíthatják egy légifuvarozó repülési tervét, ha a légifuvarozó anélkül kíván leszállni vagy felszállni egy koordinált repülőtéren azon időszakban, amikor az koordináltnak minősül, hogy rendelkezne a koordinátor által kiosztott résidővel.

(2) A koordinátor a következő nyári időszak tekintetében január 31-én, a következő téli időszak tekintetében pedig augusztus 31-én visszavonja az alapítás alatt lévő légifuvarozó részére ideiglenesen kiosztott résidő-sorozatot, 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.

(3) A koordinátor visszavonja és visszahelyezi a résidőalapba a légifuvarozó azon résidő-sorozatát, amelyet a 8a. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti csere útján szerzett, ha a résidőket nem rendeltetésszerűen használják fel.

(4) Azon légifuvarozók, amelyek ismételten 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 8. cikk (2) bekezdésében említett státusukat. A koordinátor, miután meghallgatta, és egyszeri figyelmeztetésben részesítette az érintett légifuvarozót, úgy határozhat, hogy a menetrendi időszak hátralevő részére vonatkozóan visszavonja az adott légifuvarozótól a kérdéses résidő-sorozatot, és azt a résidőalapba helyezi.

(5) A tagállamok gondoskodnak hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókról vagy azokkal egyenértékű intézkedésekről azon esetekre, amikor a légiközlekedési szolgáltatásokat ismételten és szándékosan 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.

([1]) HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

▼M3

(6) a) A 10. cikk (4) bekezdésének sérelme nélkül, ha egy légifuvarozó nem tudja elérni a 8. cikk (2) bekezdésében meghatározott 80 %-os kihasználtsági mutatót, a koordinátor, miután meghallgatta az érintett légifuvarozót, úgy határozhat, hogy a menetrendi időszak hátralevő részére vonatkozóan visszavonja az adott légifuvarozótól a kérdéses résidő-sorozatot, és azt a résidőalapba helyezi.

b) A 10. cikk (4) bekezdésének sérelme nélkül, ha a résidő-sorozat érvényességi időtartama 20 %-ának megfelelő időtartam elteltével az adott résidő-sorozatból nem használtak fel egy résidőt sem, a koordinátor, miután meghallgatta az érintett légifuvarozót, a menetrendi időszak hátralevő részére a kérdéses résidő-sorozatot a résidőalapba helyezi.

14a. cikk

Jelentés és együttműködés

(1) A Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet alkalmazásáról, legkésőbb a hatálybalépésétől számított három év múlva. A jelentés különösen a 8., a 8a. és a 10. cikk alkalmazására tér ki.

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

▼B

15. cikk

A rendelet hatálybalépése

Ez a rendelet az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetésétõl számított harmincadik napon lép hatályba.

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