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

►**B** **A TANÁCS 2408/92/EGK RENDELETE**

(1992. július 23.)

a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról

(HL L 240 , 24.8.1992, o. 8)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
►**M1**	Az Európai Parlament és a Tanács 1882/2003/EK rendelete (2003. szeptember 29.)	L 284	1	31.10.2003

Módosította:

►**A1**	Ausztria, Finnország és Svédország csatlakozási okmánya	L 241	21	29.8.1994
►**A2**	Okmány a Cseh Köztársaság, az Észt Köztársaság, a Ciprusi Köztársaság, a Lett Köztársaság, a Litván Köztársaság, a Magyar Köztársaság, a Máltai Köztársaság, a Lengyel Köztársaság, a Szlovén Köztársaság és a Szlovák Köztársaság csatlakozásának feltételeiről, valamint az Európai Unió alapját képező szerződések kiigazításáról szóló	L 236	33	23.9.2003

▼B

A TANÁCS 2408/92/EGK RENDELETE

(1992. július 23.)

a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

tekintettel a 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 a Szerződés 8a. cikkében előírtak értelmében a belső piac fokozatos létrehozása érdekében fontos a légi közlekedési politika megalkotása 1992. december 31-ig;

mivel a belső piac egy olyan, belső határok nélküli térség, amelyben az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgása biztosított;

mivel a tagállamok közötti menetrendszerű légijáratokon az utaskapacitás légifuvarozók közötti megosztásáról és a légifuvarozók tagállamok közötti menetrendszerű légijáratok útvonalaihoz történő hozzáféréséről szóló, 1987. december 14-i 87/602/EGK tanácsi rendelet ([4]), valamint a légifuvarozók Közösségen belüli menetrendszerű légijáratok útvonalaihoz történő hozzáféréséről és a tagállamok közötti menetrendszerű járatokon az utaskapacitás légifuvarozók közötti megosztásról szóló, 1990. július 24-i 2343/90/EGK tanácsi rendelet ([5]) képezik az első lépéseket a belső piac megvalósítása felé a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli menetrendszerű légi útvonalakhoz történő hozzáférése terén;

mivel a 2343/90/EGK rendelet előírja, hogy a Tanácsnak e rendelet felülvizsgálatáról legkésőbb 1992. június 30-ig döntést kell hoznia;

mivel a Tanács a 2343/90/EGK rendeletben úgy határozott, hogy az útvonalengedélyek kiadásának megvalósítására irányuló szabályokat legkésőbb 1992. július 1-jéig el kell fogadni;

mivel a Tanács a 2343/90/EGK rendeletben úgy határozott, hogy a tagállamok közötti kapacitáskorlátozásokat 1993. január 1-jével eltörli;

mivel a Tanács a 2343/90/EGK rendeletben megerősítette, hogy a kabotázs jellegű légi szabadságjogok a belső piac szerves részét képezik;

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 a görög szigetek és az Azori-szigetek autonóm régióját alkotó atlanti-óceáni szigetek légi közlekedési rendszerének fejlettsége jelenleg nem kielégítő, ezért az e szigeteken lévő repülőtereket ideiglenesen mentesíteni kell e rendelet alkalmazása alól;

mivel szükséges eltörölni a többes kijelölésre és az ötödik légi szabadságjogra vonatkozó korlátozásokat és fokozatosan bevezetni a kabotázsjogokat a Közösség légi közlekedési ágazata fejlesztésének és a felhasználók részére nyújtott szolgáltatások javításának ösztönzése céljából;

mivel bizonyos korlátozott körülmények között szükség van különös rendelkezésekre az országos régiókba irányuló megfelelő légi szolgáltatások fenntartásához szükséges közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozóan;

([1]) HL C 258., 1991.10.4., 2. o.
([2]) HL C 125., 1992.5.18., 146. o.
([3]) HL C 169., 1992.7.6., 5. o.
([4]) HL L 374., 1987.12.31., 19. o.
([5]) HL L 217., 1990.8.11., 8. o.

▼B

mivel különös rendelkezésekre van szükség a regionális repülőterek közötti új légijáratokra;

mivel légi közlekedési tervezés céljából biztosítani kell a jogot a tagállamok számára, hogy megállapítsák az ugyanolyan repülőtéri rendszerhez tartozó repülőterek közötti légiforgalom megosztásának hátrányos megkülönböztetéstől mentes szabályait;

mivel a légi szabadságjogok gyakorlásának összhangban kell lennie a biztonsághoz, a környezetvédelemhez és a repülőtér hozzáférhetőségének feltételeihez kapcsolódó üzemeltetési szabályokkal, és azokat hátrányos megkülönböztetés nélkül kell kezelni;

mivel a zsúfoltságra vagy környezetvédelmi problémákra tekintettel, szükséges biztosítani bizonyos korlátozások bevezetésének lehetőségét a légi szabadságjogok gyakorlása terén;

mivel a piaci versenyhelyzetre tekintettel rendelkezéseket kell hozni annak érdekében, hogy a légifuvarozókat ne érjék indokolatlan gazdasági hatások;

mivel szükséges meghatározni azt, hogy a kellő tájékoztatás biztosítása céljából a tagállamoknak és légifuvarozóknak milyen kötelességeik vannak;

mivel kívánatos, hogy a piachoz történő hozzáférés szempontjából azonos elbírálást és értékelést biztosítsanak az azonos típusú légijáratok esetében;

mivel az a megfelelő, hogy a piachoz történő hozzáféréshez kapcsolódó valamennyi kérdéskört ugyanabban a rendeletben kezeljék;

mivel ez a rendelet részben felváltja a 2343/90/EGK rendeletet és a tagállamok közötti légifuvarozó járatok üzemeltetéséről szóló, 1991. február 4-i 294/91/EGK tanácsi rendeletet ([1]),

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

(1) Ez a rendelet a Közösségen belüli útvonalakhoz jutásról szól menetrendszerű és nem menetrendszerű légijáratok vonatkozásában.

(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.

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

2. cikk

Ennek a rendeletnek az alkalmazásában:

a) „légifuvarozó”: érvényes működési engedéllyel rendelkező légi közlekedési vállalkozás;

b) „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 ([2]) megfelelően adtak ki;

([1]) HL L 36., 1991.2.8., 1. o.
([2]) HL L 240., 1992.8.24., 1. o.

▼B

c) „légijárat”: egy repülés vagy repülések sorozata, amely utasokat, árut és/vagy postai küldeményeket szállít visszterhesen;

d) „menetrendszerű légijárat”: azok a repüléssorozatok, amelyek az alábbi jellemzők összességével rendelkeznek:

i. utas, áru és/vagy postai küldemények légi járművel történő visszterhes szállítása olyan módon, hogy az egyes repülések alkalmával a férőhelyeket bárki egyénileg megvásárolhatja (közvetlenül a légifuvarozótól vagy meghatalmazott ügynökeitől);

ii. úgy üzemeltetik, hogy ugyanazt a két vagy több repülőtér közötti forgalmat szolgálja ki, akár:

1. egy közzétett menetrendnek megfelelően; vagy

2. olyan rendszeres vagy gyakori repülésekkel, hogy azok felismerhetően rendszeres járatsort képeznek;

e) „repülés”: egy meghatározott repülőtérről történő indulás egy meghatározott célrepülőtér felé;

f) „légi szabadságjog”: a légifuvarozó joga utas, légiáru és/vagy postai küldemények légijáraton történő szállítására két közösségi repülőtér között;

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

h) „érintett tagállam(ok)”: az(ok) a tagállam(ok), amelyek között vagy amelyben a légijáratot üzemeltetik;

i) „részt vevő tagállam(ok)”: az érintett tagállam(ok) és azok a tagállamok, ahonnan a légijáratot üzemeltető légifuvarozó(k) működési engedélye származik;

j) „lajstromozó állam”: az a tagállam, ahol a b) pontban említett engedélyt kiadták;

k) „repülőtér”: a tagállam bármely olyan területe, amelyen kereskedelmi légi szállítási tevékenység megengedett;

l) „regionális repülőtér”: az I. mellékletben 1. kategóriájú repülőtérként felsoroltakon kívüli minden egyéb repülőtér;

m) „repülőtérrendszer”: olyan két vagy több repülőtérből álló repülőtércsoport, amely a II. mellékletben jelzettek szerint ugyanazt a várost vagy agglomerációt szolgálja ki;

n) „kapacitás”: a menetrendszerű légijáraton adott időszakon belül az utazóközönség számára felkínált ülőhelyek száma;

o) „közszolgáltatási kötelezettség”: a légifuvarozó kötelezettsége egy tagállamtól kapott engedély alapján üzemeltetett valamennyi útvonalhoz kapcsolódóan mindazon intézkedések meghozatalára, amelyek olyan színvonalú szolgáltatás biztosításához szükségesek, amelyek megfelelnek a folyamatosság, rendszeresség, kapacitás és árképzés rögzített normáinak, mely normáknak a légifuvarozó kizárólag csak üzleti érdekeire figyelemmel nem felelne meg.

3. cikk

(1) E rendeletre is figyelemmel, a tagállamok engedélyezik a közösségi légifuvarozók számára a Közösségen belüli útvonalakon a szabadságjogok gyakorlását.

(2) Az (1) bekezdés ellenére, 1997. április 1-jét megelőzően egy tagállam sem köteles a területén kabotázsjogokat engedélyezni más tagállamtól származó engedély alapján működő közösségi légifuvarozók számára, kivéve ha:

i. a légi szabadságjogokat egy olyan járat keretében gyakorolják, amely a fuvarozó lajstromozó államában egy onnan induló járat menetrend szerinti meghosszabbításával vagy oda irányuló járattal előzetes kapcsolat formájában egységet képez;

▼B

ii. kabotázsszolgáltatás céljára a légifuvarozó a szezonális kapacitásának legfeljebb 50 %-át használja fel ugyanannak a járatnak teljesítése során, amelynek a kabotázsszolgáltatás a meghosszabbítása vagy a bevezető szakasza.

(3) A kabotázsszolgáltatást a (2) bekezdésnek megfelelően működtető légifuvarozó kérésre a részt vevő tagállam(ok) rendelkezésére bocsátja az e bekezdés rendelkezéseinek alkalmazásához szükséges valamennyi információt.

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

4. cikk

(1) a) Egy tagállam, a más érintett tagállamokkal folytatott konzultációkat, illetve a Bizottság és az adott vonalat működtető légifuvarozók tájékoztatását követően, közszolgáltatási kötelezettséget írhat elő olyan repülőtérre irányuló menetrendszerű légijáratokra, amely repülőtér az adott tagállam területén lévő peremterületet vagy fejlődő régiót szolgál ki, vagy a területén lévő regionális repülőtérhez kapcsolódó ritkán használt útvonalon található, ha ezek az útvonalak abban a régióban, ahol a repülőtér is található, a gazdasági fejlődés szempontjából nélkülözhetetlennek minősülnek; a szolgáltatási kötelezettséget olyan mértékben írhatja elő, hogy biztosítsa az adott útvonalon nyújtott menetrendszerű légijárat kielégítő jellegét, amely megfelel a folyamatosság, rendszeresség, kapacitás és árképzés rögzített normáinak, mely normáknak a légifuvarozó kizárólag csak üzleti érdekeire figyelemmel nem felelne meg. A Bizottság az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* közzéteszi e közszolgáltatási kötelezettségeket.

b) A menetrendszerű légijáratok kielégítő jellegét a tagállamok az alábbiakat figyelembe véve értékelik:

i. a közérdek;

ii. egyéb közlekedési eszközök igénybevételének a lehetősége, különösen a szigeti régiók esetében, és a megállapított közlekedési igényeket kielégíteni képes egyéb közlekedési eszközök igénybevételének lehetősége;

iii. a felhasználóknak ajánlható viteldíjak és feltételek;

iv. az útvonalon működő vagy működni szándékozó valamennyi légifuvarozó együttes hatása az adott útvonalra.

c) Azokban az esetekben, amikor egyéb közlekedési eszközök nem tudják biztosítani a kielégítő és folyamatos szolgáltatást, az érintett tagállam a közszolgáltatási kötelezettségek keretében előírhatja, hogy az útvonalat üzemeltetni szándékozó légifuvarozó köteles garantálni a vonal működtetését egy külön meghatározandó bizonyos időtartamra, a közszolgáltatási kötelezettség egyéb előírásainak megfelelően.

d) Ha a közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó útvonalon a menetrendszerű légijáratok üzemeltetését még egyetlen légifuvarozó sem kezdte meg, vagy nem áll a szolgáltatás megkezdése előtt, a tagállam jogosult egyetlen légifuvarozóra korlátozni az ezen útvonalhoz történő hozzáférést, maximum hároméves időtartamra, amelynek elteltével a helyzetet ismételten meg kell vizsgálni. E járatok üzemeltetésének jogát nyilvános pályázat alapján ítélik oda, akár egy útvonalra, akár egy útvonalcsoportra, az olyan közösségi légifuvarozók számára, amelyek jogosultak ilyen légijáratok üzemeltetésére. A pályázati felhívást közzéteszik az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában,* az ajánlatok benyúj-

▼B

tásának határideje a kihirdetés napjától számított legalább egy hónap. A légifuvarozók által benyújtott ajánlatokat haladéktalanul közlik az érintett tagállamokkal és a Bizottsággal.

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

i. a közszolgáltatási kötelezettségber előírt normák;

ii. a szerződésmódosításra és -megszüntetésre vonatkozó szabályok, különös tekintettel az előre nem látható változásokra;

iii. a szerződés érvényességének időtartama;

iv. a szerződés teljesítésének elmaradása esetére szóló szankciók.

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

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

h) Az f) pont értelmében kiválasztott légifuvarozónak a tagállam kompenzációt fizethet, hogy az megfeleljen az e bekezdés értelmében rá háruló közszolgáltatási kötelezettség normáinak; e kompenzációnak számításba kell vennie a szolgáltatás költségeit és jövedelmét.

i) A tagállamok intézkedéseket hoznak annak biztosítására, hogy az e cikk értelmében hozott bármely döntés hatékonyan felülvizsgálható legyen, és különösen a lehető legrövidebb időn belül olyan döntések esetében, amelyek megsértették a közösségi jogot és az azt megvalósító nemzeti szabályokat.

j) Amikor az a) és c) pont értelmében közszolgáltatási kötelezettséget írnak elő, a légifuvarozók csak akkor ajánlhatnak fel csak ülőhely-értékesítést, ha a kérdéses légijárat a közszolgáltatási kötelezettség valamennyi követelményének eleget tesz. Következésképpen ezt a légijáratot menetrendszerű légijáratnak kell tekinteni.

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

(2) Az (1) bekezdés d) pontja nem alkalmazható azokra az útvonalakra, ahol a közlekedés egyéb formái biztosítani tudják a kielégítő és folyamatos szolgáltatást olyan esetben, amikor a felajánlott kapacitás meghaladja az évi 30 000 ülőhelyet.

(3) Ha egy tagállam úgy ítéli meg, hogy az (1) bekezdésben foglalt feltételek megengedhetetlen mértékben korlátozzák egy útvonal fejlődését, a Bizottság a tagállam kérésére vagy a saját kezdeményezésére vizsgálatot folytat le, és a kérés kézhezvételétől számított két hónapon belül, valamennyi vonatkozó tényező figyelembevételével döntést hoz arról, hogy a kérdéses útvonalra továbbra is alkalmazni kell-e az (1) bekezdést.

(4) A Bizottság tájékoztatja a Tanácsot és a tagállamokat a döntéséről. Egy hónapos határidőn belül bármely tagállamnak jogában áll a Bizottság döntését a Tanácshoz átutalni. A Tanács, egy hónapon belül, minősített többségi szavazással hozhat az előzőtől eltérő döntést.

5. cikk

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

▼B

6. cikk

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

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

7. cikk

A légijáratok üzemeltetése során az érintett tagállam(ok) engedélyezi(k) a közösségi légifuvarozó számára légijáratok összevonását és ugyanannak a járatszámnak a használatát.

8. cikk

(1) Ez a rendelet nem érintheti egy tagállam arra vonatkozó jogát, hogy a légifuvarozó állampolgársága vagy kiléte miatti hátrányos megkülönböztetéstől mentesen szabályozza a repülőtérrendszeren belül a repülőterek közötti forgalommegosztást.

(2) A szabadságjogok gyakorlása a biztonságra, a környezetvédelemre és a résidő elosztására vonatkozó közösségi, nemzeti, regionális vagy helyi üzemeltetési szabályoktól függ.

(3) Egy tagállam kérésére vagy a saját kezdeményezésére, a Bizottság megvizsgálja az (1) és (2) bekezdés alkalmazását a kérés átvételétől számított egy hónapon belül és a 11. cikkben említett bizottsággal folytatott konzultációt követően dönt arról, hogy a tagállam folytathatja-e az intézkedés alkalmazását. A Bizottság döntéséről tájékoztatja a Tanácsot és a tagállamokat.

(4) Egy hónapos határidőn belül bármely tagállam a Tanácshoz fordulhat a Bizottság döntése miatt. A Tanács, kivételes esetben, minősített többségi szavazással egy hónapon belül az előzőtől eltérő döntést hozhat.

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

9. cikk

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

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

– nem tartalmazhat a légifuvarozók állampolgárságán vagy kilétén alapuló hátrányos megkülönböztetést,

– érvényessége három évet meg nem haladó, korlátozott időtartamra szólhat, amelynek elteltével ismét felül kell vizsgálni,

– nem sértheti indokolatlanul e rendelet céljait,

– nem torzíthatja indokolatlanul a légifuvarozók közti versenyt,

– nem lehet annál korlátozóbb jellegű, mint amennyire a probléma megoldásához szükséges.

▼B

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

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

(5) A (3) és (4) bekezdés ellenére, a tagállamnak jogában áll meghozni a szükséges intézkedést rövid időtartamú, váratlan problémák kezelésére, amennyiben ez az intézkedés összhangban van a (2) bekezdéssel. Erről az intézkedésről haladéktalanul tájékoztatja a Bizottságot és a tagállamokat, és kellően indokolja azt. Amennyiben az ilyen intézkedést szükségessé tevő problémák 14 napon túl is fennállnak, a tagállam tájékoztatja erről a Bizottságot és a többi tagállamot, és a Bizottság beleegyezésével az intézkedés hatályát további 14 nappal meghosszabbíthatja. A részt vevő tagállam(ok) kérésére vagy a saját kezdeményezésre, a Bizottság felfüggesztheti az intézkedést, amennyiben az nem felel meg az (1) és (2) bekezdés előírásainak, vagy egyéb módon ellentétes a közösségi joggal.

(6) Egy hónapos határidőn belül bármely tagállam a Tanácshoz fordulhat a Bizottság (4) és (5) bekezdés értelmében hozott döntése miatt. A Tanács, kivételes esetben, minősített többségi szavazással egy hónapon belül az előzőtől eltérő döntést hozhat.

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

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

a) új járatot indítson el; vagy

b) egy meglévő járat gyakoriságát növelje

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

▼B

10. cikk

(1) A kapacitáskorlátozások az e rendelet hatálya alá tartozó légijáratokra csak a 8. és 9. cikkben, illetve az e cikkben meghatározott mértékben alkalmazhatók.

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

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

▼M1

11. cikk

(1) A Bizottságot egy bizottság segíti.

(2) A 9. és 10. cikk alkalmazását illetően a bizottság tanácsot ad a Bizottságnak.

(3) A Bizottság továbbá bármely, e rendelet alkalmazását érintő ügyben konzultációt folytathat a bizottsággal.

(4) Az e cikkre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat ([1]) 3. és 7. cikkét kell alkalmazni, tekintettel annak 8. cikke rendelkezéseire.

(5) A bizottság elfogadja eljárási szabályzatát.

▼B

12. cikk

(1) A Bizottság az e rendelet értelmében fennálló kötelezettségei megvalósítása céljából minden szükséges információt megkérhet az érintett tagállamoktól, amelyeknek biztosítaniuk kell azt is, hogy az általuk engedélyezett légifuvarozók rendelkezésre bocsátják a kért tájékoztatásokat.

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

13. cikk

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

14. cikk

(1) A tagállamok és a Bizottság együttműködnek e rendelet végrehajtásában.

(2) Az e rendelet alkalmazása során nyert bizalmas információkra a szolgálati titokról szóló szabályok vonatkoznak.

([1]) A Tanács 1999. június 28-i határozata a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról (HL L 184., 1999.7.17., 23. o.).

▼B

15. cikk

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

16. cikk

Ez a rendelet 1993. január 1-jén lép hatályba.

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

▼B

I. MELLÉKLET

Az 1. kategóriába tartozó repülőterek listája

BELGIUM:	Brüsszel-Zaventem
▼A2 CSEH KÖZTÁRSASÁG:	Praha - Ruzyně
▼B DÁNIA:	Koppenhága repülőtérrendszere
NÉMETORSZÁG:	Frankfurt-Rhein/Main
	Düsseldorf-Lohausen
	München
	Berlin repülőtérrendszere
▼A2 ÉSZTORSZÁG:	Tallinna Lennujaam
▼B SPANYOLORSZÁG:	Palma-Mallorca
	Madrid-Barajas
	Malaga
	Las Palmas
GÖRÖGORSZÁG:	Athén-Hellinikon
	Thesszaloniki-Makedónia
FRANCIAORSZÁG:	Párizs repülőtérrendszere
ÍRORSZÁG:	Dublin
OLASZORSZÁG:	Róma repülőtérrendszere
	Milánó repülőtérrendszere
▼A2 CIPRUS:	Larnaka airport
LETTORSZÁG:	Riga
LITVÁNIA:	Vilnius
MAGYARORSZÁG:	Budapest-Ferihegy International Airport
MÁLTA:	Luqa
▼B HOLLANDIA:	Amszterdam-Schiphol
▼A2 LENGYELORSZÁG:	Warszawa-Okęcie
▼B PORTUGÁLIA:	Lisszabon
	Faro
▼A2 SZLOVÉNIA:	Ljubljana
SZLOVÁKIA:	Bratislava Airport
▼B EGYESÜLT KIRÁLYSÁG:	London repülőtérrendszere
	Luton
▼A1 AUSZTRIA:	Bécs
FINNORSZÁG:	Helsinki-Vantaa/Helsingfors Vanda
SVÉDORSZÁG:	Stockholm repülőtérrendszere

▼B

II. MELLÉKLET

A repülőtérrendszerek listája

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

▼A1

SVÉDORSZÁG:	Stockholm-Arlanda/Bromma

▼B

III. MELLÉKLET

A 15. cikkben említett értelmezés

A 2343/90/EGK rendelet 1. mellékletének értelmében, a Scanair légifuvarozó társaságot, amelynek felépítése és szervezettsége azonos a Scandinavian Airlines Systemmel, ugyanúgy kell tekinteni, mint a Scandinavian Airlines System légifuvarozó társaságot.