



Tartalomjegyzék

2010. évi LXXVIII. törvény	A 2007. április 25-én és 30-án aláírt, az egyrészről az Amerikai Egyesült Államok, másrészről az Európai Közösség és tagállamai közötti légitársasági megállapodás módosításáról szóló jegyzőkönyv kihirdetéséről	22170
218/2010. (VII. 23.) Korm. rendelet	Az egyszerűsített foglalkoztatásról szóló 2009. évi CLII. törvény növénytermesztési idénymunkára vonatkozó egyes rendelkezéseinek végrehajtásáról szóló 88/2010. (III. 26.) Korm. rendelet módosításáról	22184
7/2010. (VII. 23.) VM rendelet	A szőlőültetvények kivágásához nyújtott támogatás feltételeiről szóló 100/2008. (VIII. 6.) FVM rendelet módosításáról	22185
60/2010. (VII. 23.) OGY határozat	Az Országgyűlés tisztségviselőinek megválasztásáról szóló 22/2010. (V. 14.) OGY határozat módosításáról	22191
63/2010. (VII. 23.) ME határozat	A Magyar Köztársaság Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a közös államhatárt keresztező szénhidrogén szállító vezetékek építésével, üzemeltetésével, fenntartásával, rekonstrukciójával és üzemzavar-elhárításával kapcsolatos együttműködésről szóló Megállapodás végleges szövegének megállapítására adott felhatalmazásról	22191
1/2010. (VII. 23.) NGM határozat	Az Európai Bizottság határozata időpontjának megállapításáról	22192

II. Törvények

2010. évi LXXVIII. törvény

a 2007. április 25-én és 30-án aláírt, az egyrészről az Amerikai Egyesült Államok, másrészről az Európai Közösség és tagállamai közötti légiközlekedési megállapodás módosításáról szóló jegyzőkönyv kihirdetéséről*

1. § Az Országgyűlés e törvénnyel felhatalmazást ad a 2007. április 25-én és 30-án aláírt, az egyrészről az Amerikai Egyesült Államok, másrészről az Európai Közösség és tagállamai közötti légiközlekedési megállapodás módosításáról szóló jegyzőkönyv (a továbbiakban: Jegyzőkönyv) kötelező hatályának elismerésére.

2. § Az Országgyűlés a Jegyzőkönyvet e törvénnyel kihirdeti.

3. § A Jegyzőkönyv hiteles angol és magyar nyelvű szövege a következő:

**„PROTOCOL TO AMEND THE AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN
THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE EUROPEAN COMMUNITY
AND ITS MEMBER STATES, SIGNED ON APRIL 25 AND 30, 2007**

THE UNITED STATES OF AMERICA (hereinafter the „United States”),

of the one part; and

THE KINGDOM OF BELGIUM,

THE REPUBLIC OF BULGARIA,

THE CZECH REPUBLIC,

THE KINGDOM OF DENMARK,

THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY,

THE REPUBLIC OF ESTONIA,

IRELAND,

THE HELLENIC REPUBLIC,

THE KINGDOM OF SPAIN,

THE FRENCH REPUBLIC,

THE ITALIAN REPUBLIC,

THE REPUBLIC OF CYPRUS,

THE REPUBLIC OF LATVIA,

THE REPUBLIC OF LITHUANIA,

THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG,

THE REPUBLIC OF HUNGARY,

MALTA,

THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,

THE REPUBLIC OF AUSTRIA,

THE REPUBLIC OF POLAND,

THE PORTUGUESE REPUBLIC,

ROMANIA,

THE REPUBLIC OF SLOVENIA,

* A törvényt az Országgyűlés a 2010. július 12-i ülésnapján fogadta el.

THE SLOVAK REPUBLIC,
THE REPUBLIC OF FINLAND,
THE KINGDOM OF SWEDEN,
THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND,
INTENDING to build upon the framework established by the Air Transport Agreement between the United States of America and the European Community and its Member States, signed on April 25 and April 30, 2007 (hereinafter referred to as the „Agreement”), with the goal of opening access to markets and maximising benefits for consumers, airlines, labour, and communities on both sides of the Atlantic;
FULFILLING the mandate in Article 21 of the Agreement to negotiate expeditiously a second stage agreement that advances this goal;
RECOGNISING that the European Union replaced and succeeded the European Community as a consequence of the entry into force on December 1, 2009 of the Treaty of Lisbon amending the Treaty on European Union and the Treaty establishing the European Community, and that as of that date, all the rights and obligations of, and all the references to, the European Community in the Agreement apply to the European Union;
HAVE AGREED TO AMEND THE AGREEMENT AS FOLLOWS:

ARTICLE 1

Definitions

Article 1 of the Agreement shall be amended by:

1. Inserting the following new definition after paragraph 2:
„2 bis „Citizenship determination” means a finding that an air carrier proposing to operate services under this Agreement satisfies the requirements of Article 4 regarding its ownership, effective control, and principal place of business;”
2. Inserting the following new definition after paragraph 3:
„3 bis „Fitness determination” means a finding that an air carrier proposing to operate services under this Agreement has satisfactory financial capability and adequate managerial expertise to operate such services and is disposed to comply with the laws, regulations, and requirements that govern the operation of such services;”

ARTICLE 2

Reciprocal Recognition of Regulatory Determinations with Regard to Airline Fitness and Citizenship

A new Article 6 bis shall be inserted following Article 6 as follows:

„ARTICLE 6 bis

Reciprocal Recognition of Regulatory Determinations with Regard to Airline Fitness and Citizenship

1. Upon receipt of an application for operating authorisation, pursuant to Article 4, from an air carrier of one Party, the aeronautical authorities of the other Party shall recognise any fitness and/or citizenship determination made by the aeronautical authorities of the first Party with respect to that air carrier as if such a determination had been made by its own aeronautical authorities and not enquire further into such matters, except as provided for at sub-paragraph (a) below:
 - (a) If, after receipt of an application for operating authorisation from an air carrier, or after the grant of such authorisation, the aeronautical authorities of the receiving Party have a specific reason for concern that, despite the determination made by the aeronautical authorities of the other Party, the conditions prescribed in Article 4 of this Agreement for the grant of appropriate authorisations or permissions have not been met, then they shall promptly advise those authorities, giving substantive reasons for their concern. In that event, either Party may seek consultations, which should include representatives of the relevant aeronautical authorities, and/or additional information relevant to this concern, and such requests shall be met as soon as practicable. If the matter remains unresolved, either Party may bring the matter to the Joint Committee;
 - (b) This Article shall not apply to determinations in relation to safety certificates or licences; security arrangements; or insurance coverage.
2. Each Party shall inform the other in advance where practicable, and otherwise as soon as possible afterward, through the Joint Committee of any substantial changes in the criteria it applies in making the determinations referred to in paragraph 1 above. If the receiving Party requests consultations on any such change they shall be held in the Joint Committee within 30 days of such a request, unless the Parties agree otherwise. If, following such consultations, the receiving Party considers that the revised criteria of the other Party would not be satisfactory for the reciprocal

recognition of regulatory determinations, the receiving Party may inform the other Party of the suspension of paragraph 1. This suspension may be lifted by the receiving Party at any time. The Joint Committee shall be informed accordingly."

ARTICLE 3

Environment

Article 15 of the Agreement shall be deleted in its entirety and replaced with the following:

„ARTICLE 15

Environment

1. The Parties recognise the importance of protecting the environment when developing and implementing international aviation policy, carefully weighing the costs and benefits of measures to protect the environment in developing such policy, and, where appropriate, jointly advancing effective global solutions. Accordingly, the Parties intend to work together to limit or reduce, in an economically reasonable manner, the impact of international aviation on the environment.
2. When a Party is considering proposed environmental measures at the regional, national, or local level, it should evaluate possible adverse effects on the exercise of rights contained in this Agreement, and, if such measures are adopted, it should take appropriate steps to mitigate any such adverse effects. At the request of a Party, the other Party shall provide a description of such evaluation and mitigating steps.
3. When environmental measures are established, the aviation environmental standards adopted by the International Civil Aviation Organisation in Annexes to the Convention shall be followed except where differences have been filed. The Parties shall apply any environmental measures affecting air services under this Agreement in accordance with Article 2 and 3(4) of this Agreement.
4. The Parties reaffirm the commitment of Member States and the United States to apply the balanced approach principle.
5. The following provisions shall apply to the imposition of new mandatory noise-based operating restrictions at airports which have more than 50,000 movements of civil subsonic jet aeroplanes per calendar year:
 - (a) The responsible authorities of a Party shall provide an opportunity for the views of interested parties to be considered in the decision-making process.
 - (b) Notice of the introduction of any new operating restriction shall be made available to the other Party at least 150 days prior to the entry into force of that operating restriction. At the request of that other Party, a written report shall be provided without delay to that other Party explaining the reasons for introducing the operating restriction, the environmental objective established for the airport, and the measures that were considered to meet that objective. That report shall include the relevant evaluation of the likely costs and benefits of the various measures considered.
 - (c) Operating restrictions shall be (i) non-discriminatory, (ii) not more restrictive than necessary in order to achieve the environmental objective established for a specific airport, and (iii) non-arbitrary.
6. The Parties endorse and shall encourage the exchange of information and regular dialogue among experts, in particular through existing communication channels, to enhance cooperation, consistent with applicable laws and regulations, on addressing international aviation environmental impacts and mitigation solutions, including:
 - (a) research and development of environmentally-friendly aviation technology;
 - (b) improvement of scientific understanding regarding aviation emissions impacts in order to better inform policy decisions;
 - (c) air traffic management innovation with a view to reducing the environmental impacts of aviation;
 - (d) research and development of sustainable alternative fuels for aviation; and
 - (e) exchange of views on issues and options in international fora dealing with the environmental effects of aviation, including the coordination of positions, where appropriate.
7. If so requested by the Parties, the Joint Committee, with the assistance of experts, shall work to develop recommendations that address issues of possible overlap between and consistency among market-based measures regarding aviation emissions implemented by the Parties with a view to avoiding duplication of measures and costs and reducing to the extent possible the administrative burden on airlines. Implementation of such recommendations shall be subject to such internal approval or ratification as may be required by each Party.

8. If one Party believes that a matter involving aviation environmental protection, including proposed new measures, raises concerns for the application or implementation of this Agreement, it may request a meeting of the Joint Committee, as provided in Article 18, to consider the issue and develop appropriate responses to concerns found to be legitimate.”

ARTICLE 4

Social Dimension

A new Article 17 bis shall be inserted following Article 17 as follows:

„ARTICLE 17 bis

Social Dimension

1. The Parties recognise the importance of the social dimension of the Agreement and the benefits that arise when open markets are accompanied by high labour standards. The opportunities created by the Agreement are not intended to undermine labour standards or the labour-related rights and principles contained in the Parties' respective laws.
2. The principles in paragraph 1 shall guide the Parties as they implement the Agreement, including regular consideration by the Joint Committee, pursuant to Article 18, of the social effects of the Agreement and the development of appropriate responses to concerns found to be legitimate.”

ARTICLE 5

The Joint Committee

Paragraphs 3, 4, and 5 of Article 18 of the Agreement shall be deleted in their entirety and replaced with the following:

„3. The Joint Committee shall review, as appropriate, the overall implementation of the Agreement, including any effects of aviation infrastructure constraints on the exercise of rights provided for in Article 3, the effects of security measures taken under Article 9, the effects on the conditions of competition, including in the field of Computer Reservation Systems, and any social effects of the implementation of the Agreement. The Joint Committee shall also consider, on a continuing basis, individual issues or proposals that either Party identifies as affecting, or having the potential to affect, operations under the Agreement, such as conflicting regulatory requirements.

4. The Joint Committee shall also develop cooperation by:

- (a) considering potential areas for the further development of the Agreement, including the recommendation of amendments to the Agreement;
- (b) considering the social effects of the Agreement as it is implemented and developing appropriate responses to concerns found to be legitimate;
- (c) maintaining an inventory of issues regarding government subsidies or support raised by either Party in the Joint Committee;
- (d) making decisions, on the basis of consensus, concerning any matters with respect to application of paragraph 6 of Article 11;
- (e) developing, where requested by the Parties, arrangements for the reciprocal recognition of regulatory determinations;
- (f) fostering cooperation between the respective authorities of the Parties in efforts to develop their respective air traffic management systems with a view toward optimising the interoperability and compatibility of those systems, reducing costs, and enhancing their safety, capacity, and environmental performance;
- (g) promoting the development of proposals for joint projects and initiatives in the field of aviation safety, including with third countries;
- (h) encouraging continued close cooperation among the relevant aviation security authorities of the Parties, including initiatives to develop security procedures that enhance passenger and cargo facilitation without compromising security;
- (i) considering whether the Parties' respective laws, regulations, and practices in areas covered by Annex 9 of the Convention (Facilitation) may affect the exercise of rights under this Agreement;
- (j) fostering expert-level exchanges on new legislative or regulatory initiatives and developments, including in the fields of security, safety, the environment, aviation infrastructure (including slots), and consumer protection;

- (k) fostering consultation, where appropriate, on air transport issues dealt with in international organisations and in relations with third countries, including consideration of whether to adopt a joint approach; and
- (l) taking, on the basis of consensus, the decisions to which paragraph 3 of Article 1 of Annex 4 and paragraph 3 of Article 2 of Annex 4 refer.

5. The Parties share the goal of maximising the benefits for consumers, airlines, labour, and communities on both sides of the Atlantic by extending this Agreement to include third countries. To this end, the Joint Committee shall consider, as appropriate, the conditions and procedures, including any necessary amendments to this Agreement, that would be required for additional third countries to accede to this Agreement."

ARTICLE 6

Further Expansion of Opportunities

Article 21 shall be deleted in its entirety and replaced with the following:

„ARTICLE 21

Further Expansion of Opportunities

1. The Parties commit to the shared goal of continuing to remove market access barriers in order to maximise benefits for consumers, airlines, labour, and communities on both sides of the Atlantic, including enhancing the access of their airlines to global capital markets, so as better to reflect the realities of a global aviation industry, the strengthening of the transatlantic air transportation system, and the establishment of a framework that will encourage other countries to open up their own air services markets.
2. Pursuant to the shared goal in paragraph 1, and in fulfilling its responsibilities under Article 18 to oversee implementation of this Agreement, the Joint Committee shall review annually developments, including towards the legislative changes referred to in this Article. The Joint Committee shall develop a process of cooperation in this regard including appropriate recommendations to the Parties. The European Union and its Member States shall allow majority ownership and effective control of their airlines by the United States or its nationals, on the basis of reciprocity, upon confirmation by the Joint Committee that the laws and regulations of the United States permit majority ownership and effective control of its airlines by the Member States or their nationals.
3. Upon written confirmation by the Joint Committee, in accordance with paragraph 6 of Article 18, that the laws and regulations of each Party permit majority ownership and effective control of its airlines by the other Party or its nationals:
 - (a) Section 3 of Annex 1 to the Agreement shall cease to have effect;
 - (b) Airlines of the United States shall have the right to provide scheduled passenger combination services between points in the European Union and its Member States and five countries, without serving a point in the territory of the United States. These countries shall be determined by the Joint Committee within one year from the date of signature of this Protocol. The Joint Committee may amend the list, or increase the number, of such countries; and
 - (c) The text of Article 2 of Annex 4 to the Agreement („Ownership and Control of Third-Country Airlines") shall cease to have effect and the text of Annex 6 to the Agreement shall take effect in its place, with regard to third-country airlines owned and controlled by the United States or its nationals.
4. Upon written confirmation by the Joint Committee, in accordance with paragraph 6 of Article 18, that the laws and regulations of the European Union and its Member States with regard to the imposition of noise-based operating restrictions at airports having more than 50,000 annual movements of civil subsonic jet aeroplanes provide that the European Commission has the authority to review the process prior to the imposition of such measures, and, where it is not satisfied that the appropriate procedures have been followed in accordance with applicable obligations, to take in that case, prior to their imposition, appropriate legal action regarding the measures in question:
 - (a) Airlines of the European Union shall have the right to provide scheduled passenger combination services between points in the United States and five additional countries, without serving a point in the territory of the European Union and its Member States. These countries shall be determined by the Joint Committee within one year from the date of signature of this Protocol. The Joint Committee may amend the list, or increase the number, of such countries; and
 - (b) The text of Article 2 of Annex 4 to the Agreement („Ownership and Control of Third-Country Airlines") shall cease to have effect and the text of Annex 6 to the Agreement shall take effect in its place, with regard to third-country airlines owned and controlled by Member States or their nationals.
5. Following written confirmation by the Joint Committee that a Party has met the conditions of paragraphs 3 and 4 that are applicable to that Party, that Party may request high-level consultations regarding the implementation of this Article. Such consultations shall commence within 60 days of the date of delivery of the request, unless otherwise

agreed by the Parties. The Parties shall make every effort to resolve the matters referred to consultation. If the Party requesting consultations is dissatisfied with the outcome of the consultations, that Party may give notice in writing through diplomatic channels of its decision that no airline of the other Party shall operate additional frequencies or enter new markets under this Agreement. Any such decision shall take effect 60 days from the date of notification. Within that period, the other Party may decide that no airline of the first Party shall operate additional frequencies or enter new markets under the Agreement. Such a decision shall take effect on the same day as the decision by the first Party. Any such decision by a Party may be lifted by agreement of the Parties, which shall be confirmed in writing by the Joint Committee."

ARTICLE 7

U.S. Government Procured Transportation

Annex 3 of the Agreement shall be deleted in its entirety and replaced with the following:

„Annex 3

Concerning U.S. Government Procured Transportation

Community airlines shall have the right to transport passengers and cargo on scheduled and charter flights for which a U.S. Government civilian department, agency, or instrumentality:

- (1) obtains the transportation for itself or in carrying out an arrangement under which payment is made by the Government or payment is made from amounts provided for the use of the Government; or
- (2) provides the transportation to or for a foreign country or international or other organisation without reimbursement, and that transportation is:
 - (a) between any point in the United States and any point outside the United States, to the extent such transportation is authorised under subparagraph 1(c) of Article 3, except – with respect to passengers who are eligible to travel on city-pair contract fares – between points for which there is a citypair contract fare in effect; or
 - (b) between any two points outside the United States.

This Annex shall not apply to transportation obtained or funded by the Secretary of Defense or the Secretary of a military department."

ARTICLE 8

Annexes

The text of the Attachment to this Protocol shall be appended to the Agreement as Annex 6.

ARTICLE 9

Provisional Application

1. Pending its entry into force, the Parties agree to provisionally apply this Protocol, to the extent permitted under applicable domestic law, from the date of signature.
2. Either Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of a decision to no longer apply this Protocol. In that event, application of this Protocol shall cease at midnight GMT at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notification, unless notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period. In the event that provisional application of the Agreement ceases pursuant to paragraph 2 of Article 25 of the Agreement, provisional application of this Protocol shall cease simultaneously.

ARTICLE 10

Entry into Force

This Protocol shall enter into force on the later of:

1. the date of entry into force of the Agreement, and
2. one month after the date of the last note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that all necessary procedures for entry into force of this Protocol have been completed.

For purposes of this exchange of diplomatic notes, diplomatic notes to or from the European Union and its Member States shall be delivered to or from, as the case may be, the European Union. The diplomatic note or notes from the European Union and its Member States shall contain communications from each Member State confirming that its necessary procedures for entry into force of this Protocol have been completed.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised, have signed this Agreement.

ANNEX 6**Ownership and Control of Third Country Airlines**

1. Neither Party shall exercise any available rights under air services arrangements with a third country to refuse, revoke, suspend or limit authorisations or permissions for any airlines of that third country on the grounds that substantial ownership of that airline is vested in the other Party, its nationals, or both.
2. The United States shall not exercise any available rights under air services arrangements to refuse, revoke, suspend or limit authorisations or permissions for any airline of the Principality of Liechtenstein, the Swiss Confederation, a member of the ECAA as of the date of signature of this Agreement, or any country in Africa that is implementing an Open-Skies air services agreement with the United States as of the date of signature of this Agreement, on the grounds that effective control of that airline is vested in a Member State or States, nationals of such a state or states, or both.
3. Neither Party shall exercise available rights under air services arrangements with a third country to refuse, revoke, suspend or limit authorisations or permissions for any airlines of that third country on the grounds that effective control of that airline is vested in the other Party, its nationals, or both, provided that the third country in question has established a record of cooperation in air services relations with both Parties.
4. The Joint Committee shall maintain an inventory of third countries that are considered by both Parties to have established a record of cooperation in air services relations.

Joint Declaration

Representatives of the United States and of the European Union and its Member States confirmed that the Protocol to Amend the Air Transport Agreement between the United States of America and the European Community and its Member States, initialed in Brussels on 25 March 2010, is to be authenticated in other languages, as provided either by exchange of letters, before signature of the Protocol, or by decision of the Joint Committee, after signature of the Protocol.

This Joint Declaration is an integral part of the Protocol.

For the United States:
John Byerly (signed)
25 March 2010"

For the European Union and its Member States:
Daniel Calleja (signed)

„A 2007. ÁPRILIS 25-ÉN ÉS 30-ÁN ALÁÍRT, AZ AMERIKAI EGYESÜLT ÁLLAMOK ÉS AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉG ÉS TAGÁLLAMAI KÖZÖTTI LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS MÓDOSÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ JEGYZŐKÖNYV

az AMERIKAI EGYESÜLT ÁLLAMOK (a továbbiakban „az Egyesült Államok”),
egyrésről, valamint

A BELGA KIRÁLYSÁG,
A BOLGÁR KÖZTÁRSASÁG,
A CSEH KÖZTÁRSASÁG,
A DÁN KIRÁLYSÁG,
A NÉMETORSZÁGI SZÖVETSÉGI KÖZTÁRSASÁG,
AZ ÉSZT KÖZTÁRSASÁG,
ÍRORSZÁG,
A GÖRÖG KÖZTÁRSASÁG,
A SPANYOL KIRÁLYSÁG,
A FRANCIA KÖZTÁRSASÁG,
AZ OLASZ KÖZTÁRSASÁG,
A CIPRUSI KÖZTÁRSASÁG,
A LETT KÖZTÁRSASÁG,
A LITVÁN KÖZTÁRSASÁG,
A LUXEMBURGI NAGYHERCEGSÉG,

A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG,
MÁLTA,
A HOLLAND KIRÁLYSÁG,
AZ OSZTRÁK KÖZTÁRSASÁG,
A LENGYEL KÖZTÁRSASÁG,
A PORTUGÁL KÖZTÁRSASÁG,
ROMÁNIA,
A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁG,
A SZLOVÁK KÖZTÁRSASÁG,
A FINN KÖZTÁRSASÁG,
A SVÉD KIRÁLYSÁG,

NAGY-BRITANNIA ÉS ÉSZAK-ÍRORSZÁG EGYESÜLT KIRÁLYSÁGA,

az Európai Unióról szóló szerződés és az Európai Unió működéséről szóló szerződés részes feleként és az Európai Unió tagállamaiként (a továbbiakban: a „tagállamok”),
és az EURÓPAI UNIÓ,
másrészről,

AZZAL A SZÁNDÉKKAL, hogy a 2007. április 25-én és 30-án aláírt, az Amerikai Egyesült Államok, valamint az Európai Közösség és tagállamai közötti légiközlekedési megállapodás (a továbbiakban: „a megállapodás”) által létrehozott keretrendszer figyelembe véve megnyissák a piacokhoz való hozzáférést, és hogy a fogyasztók, a légitársaságok, a munkaerő és a közösségek az Atlanti-óceán mindkét oldalán a legnagyobb előnyöket élvezzék;

TELJESÍTVE a megállapodás 21. cikkében foglalt megbízatást, mely az említett célok elérését elősegítő második forduló megállapodás gyors megtárgyalására vonatkozik;

TUDOMÁSUL VÉVE, hogy az Európai Unióról szóló szerződés és az Európai Közösséget létrehozó szerződés módosításáról szóló Lisszaboni Szerződés 2009. december 1-jei hatálybalépésének következményeként az Európai Unió az Európai Közösség helyébe lépett és annak jogutódja lett, és attól az időponttól kezdve a megállapodás szerinti, az Európai Közösségre vonatkozó minden jog és kötelezettség, valamint hivatkozás az Európai Unióra alkalmazandó.
MEGÁLLAPODTAK, HOGY A KÖVETKEZŐKÉPPEN MÓDOSÍJTÁK A MEGÁLLAPODÁST:

1. CIKK

Fogalommeghatározások

A megállapodás 1. cikke a következőkkel módosul:

1. a (2) bekezdés után az alábbi új fogalommeghatározás beillesztése:
„2a. „illetőségre vonatkozó döntés”: annak a ténynek az elismerése, hogy a jelen megállapodás értelmében járatok üzemeltetésére vonatkozó engedélyért folyamodó légi fuvarozó eleget tesz a 4. cikkben a tulajdonjog, a tényleges ellenőrzés és a gazdasági tevékenység székhelye tekintetében támasztott követelményeknek;”
2. a (3) bekezdés után az alábbi új fogalommeghatározás beillesztése:
„3a. „alkalmasságra vonatkozó döntés”: annak a ténynek az elismerése, hogy a jelen megállapodás értelmében járatok üzemeltetésére vonatkozó engedélyért folyamodó légi fuvarozó kielégítő pénzügyi kapacitással és megfelelő irányítási szakértelemmel, továbbá az említett szolgáltatások működtetésére irányadó törvények, rendeletek és előírások betartására vonatkozó készséggel rendelkezik;”

2. CIKK

A szabályozási döntések kölcsönös elismerése a légitársaságok alkalmassága és illetősége tekintetében

A 6. cikk után a következő új, 6a. cikk kerül beillesztésre:

„6a. CIKK

A szabályozási döntések kölcsönös elismerése a légitársaságok alkalmassága és illetősége tekintetében

(1) Valamely fél légi fuvarozója a 4. cikk alapján benyújtott működési engedély iránti kérelmének kézhezvételekor a másik fél légiforgalmi hatósága ugyanúgy elismeri az első fél légiforgalmi hatósága által az érintett légi fuvarozó alkalmasságára és/vagy illetőségére vonatkozóan hozott döntést, mintha ezt a döntést saját légiforgalmi hatóságai hozták volna, és az alábbi a) albekezdésben foglaltak kivételével ilyen kérdésekkel a továbbiakban nem foglalkozik.

a) Amennyiben a légi fuvarozó működési engedély iránti kérelmének kézhezvételét vagy ilyen engedély megadását követően az átvető fél légiforgalmi hatóságai okkal feltételezik, hogy a másik fél légiforgalmi hatóságai által hozott döntés ellenére a megállapodás 4. cikke szerinti, a megfelelő engedélyek kiadására vonatkozó feltételek nem

teljesültek, erről – feltételezésüket megfelelően indokolva – haladéktalanul tájékoztatják az említett hatóságokat. Ilyen esetben bármelyik fél konzultációt kezdeményezhet – ideértve az érintett légiforgalmi hatóságok képviselőivel folytatott konzultációt is – és/vagy a feltételezéssel kapcsolatos kiegészítő információkat kérhet. Az ilyen kérelmeknek a lehető leghamarabb eleget kell tenni. Amennyiben az ügy megoldatlan marad, bármelyik fél a vegyes bizottság elé terjesztheti azt;

b) Ez a cikk nem alkalmazandó a biztonsági tanúsítványokkal, engedélyekkel, a biztonsági intézkedésekkel vagy a biztosítási fedezettel kapcsolatos döntésekre.

(2) Mindegyik félnek a vegyes bizottságon keresztül előzetesen, vagy amennyiben ez nem lehetséges, akkor amilyen gyorsan csak lehetséges, utólag tájékoztatnia kell a másik felet a fenti (1) bekezdésben említett döntések meghozatalakor alkalmazandó kritériumokban bekövetkezett jelentős változásokról. Amennyiben a tájékoztatást átvevő fél konzultációt kér bármely ilyen változás esetében, úgy a konzultációt a vegyes bizottságban a kérelem időpontjától számított 30 napon belül meg kell tartani, kivéve ha a felek erről másként állapodnak meg. Ha az említett konzultációk lefolytatását követően az átvevő fél úgy ítéli meg, hogy a másik fél módosított kritériumai nem lennének elégségesek a szabályozási döntések kölcsönös elismerése szempontjából, akkor az átvevő fél az (1) bekezdés felfüggesztéséről értesítheti a másik felet. Ezt a felfüggesztést az átvevő fél bármikor visszavonhatja. A vegyes bizottságot ennek megfelelően tájékoztatják.”

3. CIKK

Környezetvédelem

A megállapodás 15. cikkét teljes egészében törölni kell, helyébe a következő szöveg lép:

„15. CIKK

Környezetvédelem

(1) A felek elismerik, hogy a környezetvédelem fontos szerepet játszik a nemzetközi légiközlekedési politika kidolgozása és alkalmazása során, körültekintően mérlegelik az említett politika kialakításakor hozott környezetvédelmi intézkedések költségeit és hasznait, valamint szükség esetén közösen fejlesztik a hatékony globális megoldásokat. Ennek megfelelően a felek együtt kívánnak működni a nemzetközi légiközlekedés környezetre gyakorolt hatásának gazdasági szempontból ésszerű módon történő korlátozása vagy csökkentése érdekében.

(2) A javasolt regionális, nemzeti vagy helyi szintű környezetvédelmi intézkedések mérlegelésekor a felek megvizsgálják a szóban forgó intézkedéseknek az e megállapodásban foglalt jogok gyakorlására irányuló, lehetséges kedvezőtlen hatását, és amennyiben ilyen intézkedéseket fogadnak el, megfelelő lépéseket tesznek e kedvezőtlen hatások mérséklése érdekében. Az egyik fél kérésére a másik fél rendelkezésre bocsátja az ezzel kapcsolatos értékelő és hatásmérséklő lépések leírását.

(3) Környezetvédelmi intézkedések meghatározásakor az egyezmény mellékleteiben szereplő, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által elfogadott légiközlekedési környezetvédelmi előírásokat kell követni, kivéve ha ezektől való eltérések bevezetésére került sor. A felek e megállapodás 2. cikkével és 3. cikkének (4) bekezdésével összhangban alkalmazzák az e megállapodás hatálya alá tartozó légi szolgáltatásokat befolyásoló környezetvédelmi intézkedéseket.

(4) A felek megerősítik a tagállamok és az Egyesült Államok elkötelezettségét a „kiegyensúlyozott megközelítés” elvének alkalmazására vonatkozóan.

(5) A következő rendelkezéseket kell alkalmazni azon új, kötelező zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetése tekintetében, amelyek azokra a repülőterekre vonatkoznak, amelyeken a polgári szubsonikus sugárhajtású repülőgépek naptári évenként több mint 50 000 légi műveletet hajtanak végre:

(a) Bármely fél illetékes hatóságai lehetőséget nyújtanak arra, hogy az érdekelt felek véleményét figyelembe vegyék a döntéshozatali folyamat során.

(b) A bármely új üzemeltetési korlátozás bevezetéséről szóló értesítést az üzemeltetési korlátozás hatálybalépése előtt legalább 150 nappal meg kell küldeni a másik félnek. E másik fél kérésére késedelem nélkül írásos jelentést kell a fél rendelkezésére bocsátani, mely kifejti az üzemeltetési korlátozás bevezetésének okait, a repülőtér számára kitűzött környezetvédelmi célt és az e cél elérése érdekében hozott intézkedéseket. E jelentésnek tartalmaznia kell a különböző tervezett intézkedések valószínű költségeinek és hasznainak vonatkozó értékelését.

(c) Az üzemeltetési korlátozások (i) megkülönböztetéstől mentesek, (ii) nem korlátozóbb jellegűek, mint az az adott repülőtér tekintetében kitűzött környezetvédelmi cél eléréséhez szükséges, valamint (iii) nem önkényesek.

(6) A felek megerősítik és ösztönzik a szakértők közötti információcserét és rendszeres párbeszédet – különösen a már meglévő kommunikációs csatornákon keresztül – a nemzetközi légiközlekedés környezeti hatásai és az azt mérséklő

megoldások terén folytatott együttműködésnek az alkalmazandó törvényekkel és rendelkezésekkel összeegyeztethető módon történő fokozása érdekében:

- (a) környezetbarát repüléstechnológia kutatása és fejlesztése;
 - (b) a légiközlekedésből származó károsanyag-kibocsátás hatásaira vonatkozó tudományos ismeretek bővítése a politikai döntések jobb alátámasztása érdekében;
 - (c) a légiközlekedési irányítás innovációja a légiközlekedés környezeti hatásainak csökkentése érdekében;
 - (d) fenntartható alternatív tüzelőanyagok kutatása és fejlesztése a repülés számára; valamint
 - (e) véleménycsere a kérdésekről és a lehetőségekről a légiközlekedés környezeti hatásaival foglalkozó nemzetközi fórumokon, beleértve – amennyiben szükséges – az álláspontok összehangolását is.
- (7) Amennyiben a felek kérik, a vegyes bizottság szakértők segítségével ajánlásokat dolgoz ki, melyek a felek által végrehajtott, a légiközlekedésből származó károsanyag-kibocsátásra vonatkozó intézkedések közötti átfedések, illetve összhang kérdésével foglalkoznak annak érdekében, hogy elkerüljék a párhuzamos intézkedéseket és költségeket, valamint a lehető legnagyobb mértékben csökkentsék a légitársaságokra nehezedő adminisztratív terheket. Az ilyen ajánlások végrehajtására az egyes felek által adott esetben előírt belső jóváhagyási vagy ratifikálási eljárás vonatkozik.
- (8) Amennyiben az egyik fél úgy véli, hogy valamely, légiközlekedéssel kapcsolatos környezetvédelmi kérdés e megállapodás alkalmazása és végrehajtása tekintetében aggályokat vet fel, kérheti a vegyes bizottság összehívását a 18. cikk értelmében az ügy megvitatása és a jogos aggályokra való megfelelő válaszok kidolgozása érdekében.”

4. CIKK

Szociális dimenzió

A 17. cikk után a következő új, 17a. cikk kerül beillesztésre:

„17a. CIKK

Szociális dimenzió

- (1) A felek elismerik a megállapodás szociális dimenziójának fontosságát, és azokat az előnyöket, amelyek a piacoknak a magas szintű munkaügyi előírásokkal együtt járó megnyitásából fakadnak. A megállapodás teremtette lehetőségeknek nem célja a felek nemzeti törvényeiben található munkaügyi előírások vagy munkával kapcsolatos jogok és elvek aláásása.
- (2) Az (1) bekezdésben található elvek szolgálnak a felek számára útmutatásul a megállapodás végrehajtása során, beleértve azt is, hogy a vegyes bizottság a 18. cikk alapján rendszeresen figyelembe veszi a megállapodás társadalmi hatásait, és megfelelő válaszokat dolgoz ki a jogosnak talált aggályokra.”

5. CIKK

Vegyes bizottság

A megállapodás 18. cikkének (3), (4) és (5) bekezdését teljes egészében törölni kell, helyükbe a következő szöveg lép:

„(3) A vegyes bizottság belátása szerint felülvizsgálja a megállapodás egészének végrehajtását, beleértve a légiközlekedési infrastruktúra korlátainak a 3. cikkben megállapított jogok gyakorlására való hatását, a 9. cikk értelmében tett biztonsági intézkedések hatását, a versenyfeltételekre – a számítógépes helyfoglalási rendszereket is beleértve – gyakorolt hatást, valamint a megállapodás végrehajtásának valamennyi társadalmi hatását. A megállapodás hatálya alá tartozó műveleteket valamelyik fél megállapítása szerint befolyásoló, vagy potenciálisan befolyásoló olyan egyedi ügyeket vagy javaslatokat, mint például az egymásnak ellentmondó szabályozási követelmények, a vegyes bizottság folyamatosan megvizsgálja.

(4) A vegyes bizottság az alábbi tevékenységeivel is segíti az együttműködést:

- (a) mérlegeli a megállapodás adott esetben tovább fejleszthető területeit, többek között a megállapodás módosítására vonatkozó ajánlások megtételét;
- (b) figyelembe veszi a megállapodás alkalmazása során jelentkező társadalmi hatásokat, és megfelelő válaszokat dolgoz ki a jogosnak talált aggályokra;
- (c) nyilvántartja a felek által a vegyes bizottságban az állami szubvenciókkal vagy támogatással kapcsolatosan felvetett kérdéseket;
- (d) konszenzuson alapuló döntéseket hoz a 11. cikk (6) bekezdésének alkalmazására vonatkozó bármely ügyben;
- (e) a szabályozási döntések kölcsönös elismerésére vonatkozó rendelkezéseket alakít ki, amennyiben azt a felek kérik;

- (f) ösztönzi a felek illetékes hatóságai közötti, légiforgalmi-irányítási rendszereik fejlesztésére irányuló együttműködést annak érdekében, hogy a felek optimalizálják e rendszerek kölcsönös átjárhatóságát és kompatibilitását, csökkentik a költségeket és fokozzák biztonságukat, kapacitásukat és környezeti teljesítményüket;
- (g) támogatja a közös – ideértve a harmadik országokat is – projektekre és kezdeményezésekre vonatkozó javaslatok kidolgozását a repülésbiztonság területén;
- (h) ösztönzi a felek illetékes repülésbiztonsági hatóságai közötti folyamatos, szoros együttműködést, beleértve az olyan biztonsági eljárások kidolgozására irányuló kezdeményezéseket is, amelyek a biztonság veszélyeztetése nélkül könnyítik meg az utasok és az áruk mozgását;
- (i) megvizsgálja, hogy a feleknek a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 9. mellékletének (Könnyítés) hatálya alá eső saját törvényeik, rendeleteik és gyakorlatuk befolyásolják-e az e megállapodásban foglalt jogok gyakorlását;
- (j) ösztönzi – többek között a védelem, a biztonság, a környezetvédelem, a légiközlekedési infrastruktúra (a résidőt is beleértve) és a fogyasztóvédelem területén – a szakértői szintű, új jogszabályi vagy szabályozási kezdeményezésekről és fejleményekről szóló eszmecsereket;
- (k) adott esetben erősíti a nemzetközi szervezetekben felvetett és harmadik országokkal kapcsolatos légiközlekedési kérdésekben folytatott konzultációt, beleértve a közös megközelítés elfogadása kérdésének mérlegelését is; valamint
- (l) konszenzuson alapuló döntést hoz a 4. melléklet 1. cikkének (3) bekezdése és a 4. melléklet 2. cikkének (3) bekezdése által szabályozott esetekben.
- (5) A felek közös célja, hogy e megállapodás harmadik országokra való kiterjesztésével a legnagyobb előnyöket biztosítsák az Atlanti-óceán mindkét oldalán lévő fogyasztók, légitársaságok, munkaerő és közösségek számára. Ennek érdekében a vegyes bizottság adott esetben megvizsgálja azon feltételeket és eljárásokat – beleértve a megállapodás szükséges módosításait is –, amelyek további harmadik országok e megállapodáshoz való csatlakozásához szükségesek.”

6. CIKK

A lehetőségek további bővítése

A 21. cikket teljes egészében törölni kell, helyébe a következő szöveg lép:

„21. CIKK

A lehetőségek további bővítése

- (1) Annak érdekében, hogy a legnagyobb előnyöket biztosítsák az Atlanti-óceán mindkét oldalán lévő fogyasztók, légitársaságok, munkaerő és közösségek számára, a felek elkötelezik magukat a piacokhoz való hozzáférés előtti akadályok további felszámolására, ideértve a globális légiközlekedési ágazat tényeinek megfelelőbb tükrözése érdekében légitársaságaik globális tőkepiacokhoz való fokozott hozzáférését, a transzatlanti légiközlekedési rendszerek megerősítését, továbbá egy olyan keretrendszer létrehozását, amely a többi országot saját légiközlekedési szolgáltatási piacának megnyitására ösztönzi.
- (2) Az (1) bekezdés szerinti közös célt követve, és eleget téve a 18. cikkben foglalt, a megállapodás végrehajtásának felügyeletére vonatkozó kötelezettségeinek, a vegyes bizottság évente felülvizsgálja a fejleményeket, tekintettel az e cikkben említett jogszabályi változásokra is. A vegyes bizottság kidolgozza az erre vonatkozó együttműködés eljárását, beleértve a feleknek szóló megfelelő ajánlásokat is. Az Európai Unió és tagállamai viszonzossági alapon – tehát amennyiben a vegyes bizottság megerősítette, hogy az Egyesült Államok törvényei és rendelkezései értelmében az Európai Unió tagállamai vagy azok állampolgárai az Egyesült Államok légitársaságaiban többségi tulajdonnal rendelkezhetnek és azok felett tényleges ellenőrzést gyakorolhatnak – engedélyezik, hogy légitársaságaikban az Egyesült Államok vagy állampolgárai többségi tulajdonnal rendelkezzenek és azok felett tényleges ellenőrzést gyakoroljanak.
- (3) Miután a vegyes bizottság a 18. cikk (6) bekezdésének megfelelően írásban megerősítette, hogy az egyik fél engedélyezi a másik félnek vagy állampolgárainak, hogy légitársaságaiban többségi tulajdonnal rendelkezzenek vagy azok felett tényleges ellenőrzést gyakoroljanak:
- (a) A megállapodás 1. mellékletének 3. szakasza hatályát veszti;
- (b) Az Egyesült Államok légitársaságai jogosultak arra, hogy menetrend szerinti utaskombinációs szolgáltatásokat üzemeltessenek az Európai Unió és tagállamain belüli és öt országban található pontok között, az Egyesült Államok területén található pont érintése nélkül. Ezeket az országokat a vegyes bizottság határozza meg a jegyzőkönyv aláírásától számított egy éven belül. A vegyes bizottság módosíthatja a listát, illetve növelheti az ilyen országok számát; valamint

(c) A megállapodás 4. melléklete 2. cikkének („Tulajdoni részesedés és ellenőrzés harmadik országok légitársaságai esetében”) szövege hatályát veszti és helyette a megállapodás 6. mellékletének szövege lép hatályba, mely az Egyesült Államok vagy állampolgárai harmadik országok légitársaságai esetében fennálló tulajdoni részesedésére és ellenőrzésére vonatkozik.

(4) Miután a vegyes bizottság a 18. cikk (6) bekezdésének megfelelően írásban megerősítette, hogy az Európai Unió és tagállamai a polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépekkel évi több mint 50 000 légi műveletet végrehajtó repülőtereket érintő, zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó törvényei és rendelkezései biztosítják, hogy az Európai Bizottság hatáskörrel rendelkezik az említett intézkedések bevezetése előtti eljárás felülvizsgálata tekintetében, és a kérdéses intézkedések bevezetése előtt megteheti a megfelelő jogi intézkedéseket, amennyiben nincs meggyőződve arról, hogy a vonatkozó kötelezettségeknek megfelelő eljárásokat alkalmazták:

(a) Az Európai Unió légitársaságai jogosultak arra, hogy menetrend szerinti utaskombinációs szolgáltatásokat üzemeltessenek az Egyesült Államokban és öt további országban található pontok között, az Európai Unió és tagállamai területén található pont érintése nélkül. Ezeket az országokat a vegyes bizottság határozza meg a jegyzőkönyv aláírásától számított egy éven belül. A vegyes bizottság módosíthatja a listát, illetve növelheti az ilyen országok számát, valamint

(b) A megállapodás 4. melléklete 2. cikkének („Tulajdoni részesedés és ellenőrzés harmadik országok légitársaságai esetében”) szövege hatályát veszti és helyette a megállapodás 6. mellékletének szövege lép hatályba, mely az Európai Unió tagállamai vagy állampolgárai harmadik országok légitársaságai esetében fennálló tulajdoni részesedésére és ellenőrzésére vonatkozik.

(5) A vegyes bizottság írásos megerősítését követően, mely szerint az egyik fél teljesítette a (3) és (4) bekezdésben található, rá vonatkozó feltételeket, a szóban forgó fél magas szintű konzultációkat kezdeményezhet e cikk végrehajtását illetően. Ezeket a konzultációkat a megtartásukra irányuló kérelem benyújtásától számított 60 napon belül meg kell kezdeni, kivéve ha a felek erről másként állapodnak meg. A felek minden tőlük telhetőt megtesznek a konzultáció tárgyát képező ügyek megoldása érdekében. Amennyiben a konzultációt kérelmező fél nem elégedett a konzultáció eredményével, diplomáciai úton írásban értesítést küldhet arra vonatkozó határozatáról, hogy a másik fél légitársaságai nem működtethetnek újabb légi járatokat vagy nem léphetnek be új piacokra a légiközlekedési megállapodás értelmében. Minden ilyen határozat az értesítés napjától számított 60. napon lép hatályba. Ezalatt az időszak alatt a másik fél úgy határozhat, hogy az első fél légitársaságai nem működtethetnek újabb légi járatokat vagy nem léphetnek be új piacokra a légiközlekedési megállapodás értelmében. Az ilyen határozat ugyanazon a napon lép hatályba, mint az első fél határozata. A szóban forgó határozatok visszavonhatók a felek megegyezése alapján, melyet a vegyes bizottság írásban megerősít.”

7. CIKK

Az Egyesült Államok kormánya által vásárolt közlekedési szolgáltatás

A megállapodás 3. mellékletét teljes egészében törölni kell, helyébe a következő szöveg lép:

„3. melléklet

Tárgy: Az Egyesült Államok kormánya által vásárolt közlekedési szolgáltatás

A közösségi légitársaságok jogosultak utasok és áru szállítására olyan menetrend szerinti vagy charterjáratokon, amelyek esetében az Egyesült Államok kormányának valamely hatósága, hivatala vagy közvetítője

(1) önmagát bízza meg fuvarozással, vagy a járatot olyan megállapodás keretében veszi igénybe, amelyet a kormány térít, vagy a kormány rendelkezésére bocsátott összegekből térítik, vagy

(2) más országba, nemzetközi vagy egyéb szervezethez vagy ezek számára ellentételezés nélkül biztosít fuvar, és erre a fuvarra

(a) az Egyesült Államok bármely pontja és bármely, az Egyesült Államokon kívüli pont között kerül sor, amennyiben azt a 3. cikk (1) bekezdésének a) pontja engedélyezi, kivéve – tekintettel a várospárok közötti szerződéses tarifával utazni jogosult utasokra – azon pontokat, amelyek esetében várospárokra vonatkozó szerződéses tarifa van érvényben, vagy

(b) az Egyesült Államokon kívüli bármely két pont között.

E melléklet nem alkalmazandó a védelmi miniszter vagy valamely katonai hatóságának vezetője által igénybe vett vagy finanszírozott szállításra.”

8. CIKK**Mellékletek**

A megállapodáshoz 6. mellékletként csatolni kell e jegyzőkönyv függelékének szövegét.

9. CIKK**Ideiglenes alkalmazás**

- (1) A jegyzőkönyvet hatálybalépéséig a felek megállapodása alapján a hatályos nemzeti jogszabályok szerint megengedett mértékben az aláírás napjától ideiglenesen alkalmazzák.
- (2) Bármely fél, bármely időpontban diplomáciai úton írásban értesítheti a másik felet azon döntéséről, hogy e jegyzőkönyvet nem kívánja tovább alkalmazni. Ebben az esetben e jegyzőkönyv alkalmazása az írásbeli értesítés időpontját követően egy évvel, a Nemzetközi Légifuvarozási Szövetség (IATA) forgalmi idenye végén, greenwichi középido szerint éjfélkor szűnik meg, amennyiben ezen időszak lejártá előtt a felek nem egyeznek meg az értesítés visszavonásáról. Abban az esetben, ha a megállapodás ideiglenes alkalmazása a megállapodás 25. cikkének (2) bekezdése értelmében megszűnik, akkor ezzel párhuzamosan ennek a jegyzőkönyvnek az ideiglenes alkalmazása is megszűnik.

10. CIKK**Hatálybalépés**

A jegyzőkönyv abban az időpontban lép hatályba, amelyek az alábbiak közül a későbbi:

1. a megállapodás hatálybalépésének napján, és
2. a felek közötti diplomáciai jegyzékváltás során megküldött azon utolsó értesítés keltétől számított egy hónappal későbbi időpont, amely megerősíti, hogy a felek a jegyzőkönyv hatálybalépéséhez szükséges valamennyi eljárásnak eleget tettek.

Az említett diplomáciai jegyzékváltás alkalmazásában az Európai Unió és tagállamai részére vagy az általuk küldött diplomáciai jegyzékek címzettje, illetve feladója az Európai Unió. Az Európai Uniótól és tagállamaitól származó diplomáciai értesítés vagy értesítések olyan közleményeket tartalmaznak az egyes tagállamok részéről, amelyek megerősítik, hogy a jegyzőkönyv hatálybalépéséhez szükséges eljárásoknak eleget tettek.

FENTIEK HITELEÜL, az alulírott, erre kellően feljogosított meghatalmazottak aláírták ezt a megállapodást.

A jegyzőkönyv függelége

6. MELLÉKLET**Tulajdoni részesedés és ellenőrzés harmadik országok légitársaságai esetében**

1. Egyik részt vevő fél sem használja fel a valamely harmadik országgal fennálló légitársasági megállapodásban biztosított jogait arra, hogy az érintett harmadik ország bármely légitársaságának engedélyét elutasítsa, visszavonja, felfüggeszse vagy korlátozza amiatt, hogy a kérdéses légitársaságban a másik részt vevő félnek, e fél állampolgárainak vagy mindkettőnek jelentős tulajdoni részesedése van.
2. Az Egyesült Államok nem használja fel a légitársasági megállapodásokban biztosított jogait arra, hogy a Liechtensteini Nagyhercegségnek, a Svájci Államszövetségnek, az e megállapodás aláírásának időpontjában az ECAA valamely tagjának, vagy bármely olyan afrikai országnak, amely az Egyesült Államokkal e megállapodás aláírásának időpontjában nyitott égbolt légitársasági megállapodást alkalmaz, bármely légitársaságának engedélyét elutasítsa, visszavonja, felfüggeszse vagy korlátozza amiatt, hogy a kérdéses légitársaságot valamely tagállam vagy tagállamok, ezek állampolgárai vagy mindkettő ténylegesen ellenőrzik.
3. Egyik részt vevő fél sem használja fel valamely harmadik országgal fennálló légitársasági megállapodásban biztosított jogait arra, hogy az érintett harmadik ország bármely légitársaságának engedélyét elutasítsa, visszavonja, felfüggeszse vagy korlátozza amiatt, hogy a kérdéses légitársaság felett a másik részt vevő fél, e fél állampolgárai vagy mindkettő tényleges ellenőrzést gyakorolnak, feltéve, hogy a kérdéses harmadik ország mindkét fél vonatkozásában jó együttműködést tanúsított a légitársasági kapcsolatok terén.
4. A vegyes bizottság nyilvántartást vezet azon harmadik országokról, amelyek mindkét fél véleménye szerint jó együttműködést tanúsítottak a légitársasági kapcsolatok terén.

Együttes nyilatkozat

Az Egyesült Államok, valamint az Európai Unió és tagállamai képviselői megerősítették, hogy a 2010. március 25-én Brüsszelben parafált, az Amerikai Egyesült Államok, valamint az Európai Közösség és tagállamai közötti légitözeledési megállapodás módosításáról szóló jegyzőkönyvet más nyelveken is hitelesíteni kell, vagy levélváltás útján a jegyzőkönyv aláírása előtt, vagy a vegyes bizottság határozata alapján a jegyzőkönyv aláírása után. Ez az együttes nyilatkozat a jegyzőkönyv szerves részét képezi.

Az Egyesült Államok részéről
John Byerly (aláírás)
2010. március 25.”

Az Európai Unió és tagállamai részéről:
Daniel Calleja (aláírás)

- 4. §** Az Országgyűlés jóváhagyja a Jegyzőkönyv 9. cikkének (1) bekezdésében meghatározott időponttól történő ideiglenes alkalmazását.
- 5. §**
- (1) Ez a törvény – a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel – a kihirdetését követő napon lép hatályba.
 - (2) E törvény 2. §-a és 3. §-a a Jegyzőkönyv 9. cikkében meghatározott időpontban lép hatályba.
 - (3) E törvény 4. §-a a Jegyzőkönyv 10. cikkében meghatározott időpontban hatályát veszti.
 - (4) A Jegyzőkönyv hatálybalépésének naptári napját, valamint a (2)–(3) bekezdésében meghatározott időpont naptári napját a külpolitikáért felelős miniszter azok ismertté válását követően a Magyar Közlönyben haladéktalanul közzétett egyedi határozatával állapítja meg.
 - (5) E törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a közlekedésért felelős miniszter gondoskodik.

Sólyom László s. k.,
köztársasági elnök

Dr. Schmitt Pál s. k.,
az Országgyűlés elnöke

III. Kormányrendeletek

**A Kormány 218/2010. (VII. 23.) Korm. rendelete
az egyszerűsített foglalkoztatásról szóló 2009. évi CLII. törvény
növénytermesztési idénymunkára vonatkozó egyes rendelkezéseinek végrehajtásáról szóló
88/2010. (III. 26.) Korm. rendelet módosításáról**

A Kormány az egyszerűsített foglalkoztatásról szóló 2009. évi CLII. törvény 15. §-a (5) bekezdésének c) pontjában kapott felhatalmazás alapján, az Alkotmány 35. §-a (1) bekezdésének b) pontjában meghatározott feladatkörében eljárva, a következőket rendeli el:

1. § Az egyszerűsített foglalkoztatásról szóló 2009. évi CLII. törvény növénytermesztési idénymunkára vonatkozó egyes rendelkezéseinek végrehajtásáról szóló 88/2010. (III. 26.) Korm. rendelet a következő 14. §-sal egészül ki:
- „14. § A munkáltatóval szemben a jelenléti ív vezetésével kapcsolatos szabályok megsértése miatt 2010. június 30-a után jogkövetkezmény nem alkalmazható, ha jelenléti ív vezetési kötelezettségét – a 8–12. §-ban foglaltaktól eltérően – az Eftv. 2. mellékletében foglaltak szerinti tartalmú, szigorú számadású nyomtatványnak nem minősülő okiraton teljesíti.”
2. § (1) Ez a rendelet a kihirdetése napján lép hatályba.
(2) E rendelet rendelkezéseit a jogerősen le nem zárt ügyekben is alkalmazni kell.

Orbán Viktor s. k.,
miniszterelnök

V. A Kormány tagjainak rendeletei

A vidékfejlesztési miniszter 7/2010. (VII. 23.) VM rendelete a szőlőültetvények kivágásához nyújtott támogatás feltételeiről szóló 100/2008. (VIII. 6.) FVM rendelet módosításáról

A mezőgazdasági, agrár-vidékfejlesztési, valamint halászati támogatásokhoz és egyéb intézkedésekhez kapcsolódó eljárás egyes kérdéseiről szóló 2007. évi XVII. törvény 81. § (4) bekezdésében, valamint a szőlőtermesztésről és a borgazdálkodásról szóló 2004. évi XVIII. törvény 57. § (1) bekezdés d) pontjában kapott felhatalmazás alapján, az egyes miniszterek, valamint a Miniszterelnökséget vezető államtitkár feladat- és hatásköréről szóló 212/2010. Korm. rendelet 94. § a) pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva a következőket rendelem el:

- 1. §** A szőlőültetvények kivágásához nyújtott támogatás feltételeiről szóló 100/2008. (VIII. 6.) FVM rendelet (a továbbiakban: R.) 3. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
„(2) A támogatási összeg meghatározásakor a forintra történő átszámítást a 2010. július 1-jén érvényes, az Európai Központi Bank által jegyzett forint/euró átváltási árfolyam alapján kell elvégezni.”
- 2. §** Az R. 7. § c) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:
(*Nem igényelhető támogatás az olyan ültetvényre,*)
„c) amelyre vonatkozóan szőlőültetvény szerkezetátalakítási és -átállítási támogatást, vagy nemzeti forrásból finanszírozott telepítési támogatást vettek igénybe és az ültetvény telepítése 2000. január 1-jét követően történt,”
- 3. §** (1) Az R. 8. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
„(1) A támogatási kérelmet egy eredeti példányban postai úton 2010. augusztus 1. és 2010. augusztus 31. közötti időszakban az MVH részére kell benyújtani az MVH központi szerve által rendszeresített és az MVH honlapján közzétett formanyomtatványon, amely tartalmazza
a) a kérelmező azonosításához szükséges adatokat (név, regisztrációs szám és kapcsolattartási információ),
b) a csatolt dokumentumok számát,
c) a nyilatkozatot a teljes borszőlő termőterület kivágásáról,
d) az egyéb nyilatkozatokat és
e) a támogatással kivágni kívánt ültetvény
ea) helyrajzi számát és
eb) nagyságát.”
- (2) Az R. 8. § (2) bekezdés b)–e) pontjai helyébe a következő rendelkezések lépnek:
(*A támogatási kérelemhez mellékelni kell:*)
„b) valamennyi földtulajdonosnak a 2. számú melléklet szerinti, vagy azzal megegyező adattartalmú, 2010. június 1-jét követően kelt nyilatkozatát arra vonatkozóan, hogy az ültetvény kivágásához hozzájárul,
c) valamennyi haszonélvezeti, özvegyi vagy végrehajtási joggal terhelt ültetvény esetében a haszonélvezeti, özvegyi joggal rendelkező személy, vagy a végrehajtási jog jogosultjának a 2. számú melléklet szerinti vagy azzal megegyező adattartalmú, 2010. június 1-jét követően kelt nyilatkozatát arra vonatkozóan, hogy az ültetvény kivágásához hozzájárul,
d) a hegybíró által kiállított hatósági bizonyítványt a 3. számú melléklet szerint,
e) a kérelmező által készített, az ültetvény tőkeállományát soronként bemutató ültetvényileltárt a 4. számú melléklet szerint,”
- (3) Az R. 8. § (2) bekezdése a következő g) ponttal egészül ki:
(*A támogatási kérelemhez mellékelni kell:*)
„g) a kérelmezőnek a 6. számú melléklet szerinti teljességi nyilatkozatát.”

- (4) Az R. 8. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
„(4) A hegybíró a 3. számú melléklet szerinti hatósági bizonyítvány kiállításával egyidejűleg a támogatási kérelemben szereplő terület(ek) vonatkozásában elektronikus úton megküldi a Földmérési és Távérzékelési Intézet (a továbbiakban: FÖMI) részére a térképigénylő lap adatait.”
- (5) Az R. 8. §-a a következő (5) bekezdéssel egészül ki:
„(5) A (2) bekezdés b)–c) pontok szerinti nyilatkozatokra, valamint a g) pont szerinti teljességi nyilatkozatra vonatkozóan hiánypótlásnak nincs helye, valamint azok a kérelem benyújtására nyitva álló határidőn túl nem pótolhatók. A kérelmek elbírálásának sorrendjét a kérelmek hiánytalan beérkezése határozza meg.”

- 4. §** Az R. 10. §-a a következő (8)–(9) bekezdéssel egészül ki:
„(8) Az eljárás az ügyfél kérelmére nem függeszthető fel, továbbá a hiánypótlás teljesítésére rendelkezésre álló határidő nem hosszabbítható meg.
(9) A támogatási kérelem benyújtását követően a teljes borszőlő termőterület kivágására vonatkozó nyilatkozat nem módosítható.”

- 5. §** (1) Az R. 12. § (2) bekezdés k) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:
(Az MVH a kérelmet elutasítja amennyiben:)
„k) megállapítást nyer, hogy a kérelmezett ültetvényre vonatkozóan szőlőültetvény szerkezetátalakítási és -átállítási támogatást, nemzeti forrásból finanszírozott telepítési támogatást vettek igénybe és az ültetvény telepítése 2000. január 1-jét követően történt,”
- (2) Az R. 12. § (2) bekezdése a következő q)–r) pontokkal egészül ki:
(Az MVH a kérelmet elutasítja amennyiben:)
„q) a helyszíni ellenőrzés során megállapításra kerül, hogy a kérelmező használatában álló ültetvény mért területnagysága nem éri el a 0,1 hektárt,
r) a kérelmező a támogatási kérelemhez nem mellékelte a 8. § (2) bekezdés b)–c) pontjai szerinti, illetve g) pontja szerinti nyilatkozato(ka)t.”

- 6. §** (1) Az R. 13. § (1) bekezdés a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:
(A kérelmező támogatási jogosultsága megszűnik és a támogatási határozatban megjelölt támogatási összegre nem jogosult, amennyiben:)
„a) a kivágási engedéllyel rendelkező kérelmező a kivágás elvégzéséről szóló bejelentőlapot nem, vagy a 14. § (3) bekezdésben meghatározott határidő lejártát követően nyújtja be,”
- (2) Az R. 13. § (1) bekezdés c) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:
(A kérelmező támogatási jogosultsága megszűnik és a támogatási határozatban megjelölt támogatási összegre nem jogosult, amennyiben:)
„c) a kérelmező a kivágás elvégzéséről szóló bejelentőlapot annak ellenére nyújtja be, hogy a kivágást nem, vagy nem az e rendelet 2. § e) pontjában meghatározott követelményeknek megfelelően hajtotta végre.”

- 7. §** Az R. 14. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
„(3) A kivágás megtörténtét postai úton 2011. május 15-ig az MVH részére kell bejelenteni az MVH központi szerve által rendszeresített és az MVH honlapján közzétett formanyomtatványon, amely tartalmazza
a) a kérelmező azonosításához szükséges adatokat (név, regisztrációs szám és kapcsolattartási információ) és
b) a kivágott ültetvény 8. § (1) bekezdés e) pontjában meghatározott adatait.”

- 8. §** Az R. 16. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
„(3) A borászati hatóság a szőlőültetvények kivágásához nyújtott támogatás feltételeiről szóló 100/2008. (VIII. 6.) FVM rendelet módosításáról szóló 7/2010. (VII. 23.) VM rendelet kihirdetését követő nyolc napon belül papír alapon és elektronikus úton eljuttatja az MVH részére a 2000. január 1-jét követően telepített és nemzeti szőlőültetvény-telepítési támogatásban részesített területek adatait az 5. számú melléklet szerinti formában.”

3. melléklet a 7/2010. (VII. 23.) VM rendelethez

„4. számú melléklet a 100/2008. (VIII. 6.) FVM rendelethez

Ültetvényeltár

A kivágandó szőlőültetvény adatai

Helye: település, hrsz.

Területe: ha

Sortáv: m Tőtáv: m

A sor sorszáma*	Tőkehelyek száma (db)	Termő tőke (db)	Csökkent termőképességű tőke (db)	Elpusztult, hiányzó tőke (db)
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
n				
Összesen:				

* Az ültetvényeltárt soronként kell kitölteni!

"

4. melléklet a 7/2010. (VII. 23.) VM rendelethez

„5. számú melléklet a 100/2008. (VIII. 6.) FVM rendelethez

A nemzeti telepítési támogatásban részesített, 2000. január 1-jét követően telepített ültetvények

Sorszám	Támogatott ültetvény helye		Területnagyság (ha)
	Település	Helyrajzi szám(ok)	
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
n			

"

5. melléklet a 7/2010. (VII. 23.) VM rendelethez

„6. számú melléklet a 100/2008. (VIII. 6.) FVM rendelethez

Teljességi nyilatkozat

Alulírott (név),

MVH regisztrációs szám:

mint

a helység

helyrajzi számú területén lévő szőlőültetvény használója, kijelentem, hogy

- a 100/2008. (VIII. 6.) FVM rendelet 8. § (2) bekezdés b)–c) pontjai szerinti nyilatkozat(ok) benyújtására nem vagyok kötelezett,*
- a 100/2008. (VIII. 6.) FVM rendelet 8. § (2) bekezdés b)–c) pontjai szerinti nyilatkozatok benyújtására kötelezett vagyok, és valamennyi nyilatkozatot a támogatási kérelmemhez hiánytalanul mellékeltem és tudomásul veszem, hogy a megjelölt területre vonatkozó hozzájáruló nyilatkozatok hiányában a kérelmet az MVH érdemi vizsgálat nélkül elutasítja.*

Kelt: (helység, dátum)

.....
alírás

Tanú 1. (név)

..... (cím)

Tanú 2. (név)

..... (cím)

* A megfelelő részt egyértelműen X vagy + jellel vagy aláhúzással kell megjelölni!

IX. Határozatok Tára

Az Országgyűlés 60/2010. (VII. 23.) OGY határozata az Országgyűlés tisztségviselőinek megválasztásáról szóló 22/2010. (V. 14.) OGY határozat módosításáról*

1. Az Országgyűlés tisztségviselőinek megválasztásáról szóló 22/2010. (V. 14.) OGY határozat a következők szerint módosul:

Az Országgyűlés

dr. Schmitt Pál (Fidesz) helyett

dr. Kövér Lászlót (Fidesz)

2010. augusztus 6-ától az Országgyűlés elnökévé

megválasztja.

2. E határozat elfogadásakor lép hatályba, és 2010. augusztus 7-én hatályát veszti.

Lezsák Sándor s. k.,
az Országgyűlés alelnöke

Göndör István s. k.,
az Országgyűlés jegyzője

Dr. Szűcs Lajos s. k.,
az Országgyűlés jegyzője

A miniszterelnök 63/2010. (VII. 23.) ME határozata a Magyar Köztársaság Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a közös államhatárt keresztező szénhidrogén szállító vezetékek építésével, üzemeltetésével, fenntartásával, rekonstrukciójával és üzemzavar-elhárításával kapcsolatos együttműködésről szóló Megállapodás végleges szövegének megállapítására adott felhatalmazásról

A nemzetközi szerződésekkel kapcsolatos eljárásról szóló 2005. évi L. törvény 5. § (2) bekezdése szerinti hatáskörömben eljárva, a nemzeti fejlesztési miniszter, valamint a külügyminiszter előterjesztése alapján

1. felhatalmazom a nemzeti fejlesztési minisztert, vagy az általa kijelölt személyt a Magyar Köztársaság Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a közös államhatárt keresztező szénhidrogén szállító vezetékek építésével, üzemeltetésével, fenntartásával, rekonstrukciójával és üzemzavar-elhárításával kapcsolatos együttműködésről szóló Megállapodás (a továbbiakban: Megállapodás) bemutatott szövegének – a megerősítés fenntartásával történő – végleges megállapítására;

* A határozatot az Országgyűlés a 2010. július 22-i ülésnapján fogadta el.

2. felhívom a külügyminisztert, hogy a Megállapodás szövege végleges megállapításához szükséges meghatalmazási okiratot adja ki;
3. felhívom a nemzeti fejlesztési minisztert, a közigazgatási és igazságügyi minisztert, valamint a külügyminisztert, hogy a Megállapodás kihirdetéséről szóló törvény tervezetét a Megállapodás végleges szövegének megállapítását követően haladéktalanul terjessze a Kormány elé.

Dr. Navracsics Tibor s. k.,
miniszterelnök-helyettes

A nemzetgazdasági miniszter 1/2010. (VII. 23.) NGM határozata az Európai Bizottság határozata időpontjának megállapításáról

A Magyar Közlöny 2010. március 9-i, 33. számában került kihirdetésre a Magyar Exporthitel Biztosító Zártkörűen Működő Részvénytársaság által az Állam készfizető kezessége mellett vállalható biztosítások és viszontbiztosítások pénzügyi válság miatti átmeneti kiszélesítésének feltételeiről szóló 51/2010. (III. 9.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm. rendelet).

A Korm. rendelet 13. §-ának (2) bekezdése értelmében a pénz-, tőke- és biztosítási piac szabályozásáért felelős miniszter az Európai Bizottság határozata meghozatalának időpontját – annak ismertté válását követően haladéktalanul – a Magyar Közlönyben közzétett egyedi határozattal állapítja meg.

Az Európai Bizottság 2010. július 5-én arról tájékoztatta a Magyar Felet, hogy a hatálybalépéshez szükséges – a Magyar Exporthitel Biztosító Zrt. tevékenységének gazdasági válság miatti átmeneti kiszélesítésére vonatkozó – jóváhagyó határozat 2010. július 5-én született meg.

A fentiekre tekintettel megállapítom, hogy az Európai Bizottság – a Magyar Exporthitel Biztosító Zrt. tevékenységének gazdasági válság miatti átmeneti kiszélesítésére vonatkozó – jóváhagyó határozatának időpontja 2010. július 5-e.

Dr. Matolcsy György s. k.,
nemzetgazdasági miniszter

A Magyar Közlönyt a Szerkesztőbizottság közreműködésével a Közigazgatási és Igazságügyi Minisztérium szerkeszti.

A Szerkesztőbizottság elnöke: dr. Gál András Levente,
a szerkesztésért felelős: dr. Borókainé dr. Vajdovits Éva.

A szerkesztőség címe: Budapest V., Kossuth tér 1–3.

A Határozatok Tára hivatalos lap tartalma a Magyar Közlöny IX. részében jelenik meg.

A Magyar Közlöny hiteles tartalma elektronikus dokumentumként a <http://kozlony.magyarorszag.hu> honlapon érhető el.

A Magyar Közlöny oldalhű másolatát papíron kiadja a Magyar Közlöny Lap- és Könyvkiadó.

Felelős kiadó: Bártfai-Mager Andrea ügyvezető igazgató.