

IRÁNYELVEK

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2009/12/EK IRÁNYELVE

(2009. március 11.)

a repülőtéri díjakról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽³⁾,

mivel:

- (1) A repülőterek fő feladata és kereskedelmi tevékenysége a légi járművek – valamint az utasok és az áruk – kiszolgálása és kezelése a leszállástól a felszállásig, lehetővé téve a légi fuvarozók számára, hogy légiközlekedési szolgáltatásokat biztosítsanak. E célból a repülőterek a légi járművek üzemeltetéséhez, illetve az utasok és az áruk irányításához kapcsolódó számos létesítményt és szolgáltatást biztosítanak, amelyek költségeit általában repülőtéri díjakon keresztül fedezik. A felszámított díj ellenében létesítményeket és szolgáltatásokat biztosító repülőtér-irányító szervezeteknek törekedniük kell arra, hogy költséghatékonysági alapon működjenek.
- (2) A repülőtéri díjak alapvető összetevőinek és kialakításuk módjának szabályozására egységes keretet kell létrehozni, mivel annak hiányában a repülőtér-irányító szervezetek

és a repülőterek használói közötti kapcsolatra vonatkozó alapvető követelmények betartása nem biztosított. E keret nem zárja ki annak lehetőségét, hogy egy tagállam meghatározza, hogy lehet-e, és amennyiben igen, milyen mértékben lehet figyelembe venni a repülőterek kereskedelmi tevékenységeiből származó bevételeket a repülőtéri díjak megállapítása során.

- (3) Ezt az irányelvet, mivel a kis repülőterek irányítása és finanszírozása nem igényli közösségi keretrendszer alkalmazását, a Közösségben található, bizonyos minimális méretet meghaladó repülőterekre kell alkalmazni.
- (4) Továbbá olyan tagállamban, ahol egyetlen repülőtér sem éri el az ezen irányelv alkalmazásához szükséges minimális méretet, a legnagyobb utasforgalommal rendelkező repülőtér a tagállamba való belépés tekintetében olyan privilegizált helyzetben van, hogy ezen irányelvet alkalmazni kell e repülőtér vonatkozásában, a repülőtér-irányító szerv és a repülőtér használói közötti kapcsolat bizonyos alapelvei tiszteletben tartásának garانتálása érdekében, különös tekintettel a díjak átláthatóságára és a repülőtér használói közötti megkülönböztetésmentesítésre.
- (5) A területi kohézió előmozdítása érdekében a tagállamok részére biztosítani kell azt a lehetőséget, hogy egy adott repülőtér-hálózatra vonatkozóan közös díjazási rendszert alkalmazzanak. Az ilyen hálózatokba tartozó repülőterek közötti gazdasági transzfereknek meg kell felelniük a közösségi jognak.
- (6) A tagállamok forgalommegosztás céljából a repülőtér-irányító szervezetek számára megengedhetik, hogy az ugyanazon várost vagy agglomerációt kiszolgáló repülőterekre egységes és átlátható díjszabási rendszert alkalmazzanak. Az e repülőterek közötti gazdasági transzfereknek meg kell felelniük a közösségi jognak.

⁽¹⁾ HL C 10., 2008.1.15., 35. o.

⁽²⁾ HL C 305., 2007.12.15., 11. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2008. január 15-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács 2008. június 23-i közös álláspontja (HL C 254. E, 2008.10.7., 18. o.) és az Európai Parlament 2008. október 23-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). A Tanács 2009. február 19-i határozata.

- (7) Új útvonalak létrehozására irányuló ösztönzők – többek között például a hátrányos helyzetű és a legkülső régiók fejlesztésének előmozdítása céljából – csak a közösségi joggal összhangban nyújthatók.

- (8) A léginavigációs szolgáltatások tekintetében a díjak beszedésének, valamint a földi kiszolgálásnak a kérdésével a léginavigációs szolgálatok közös díjszámítási rendszerének létrehozásáról szóló, 2006. december 6-i 1794/2006/EK bizottsági rendelet ⁽¹⁾ és a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló, 1996. október 15-i 96/67/EK tanácsi irányelv ⁽²⁾ már foglalkozott. A fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű utasoknak nyújtott segítség finanszírozására beszedett díjakra a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól szóló, 2006. július 5-i 1107/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽³⁾ szabályai vonatkoznak.
- (9) A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet tanácsa (ICAO-tanács) 2004-ben olyan politikákat fogadott el a repülőtéren díjakra vonatkozóan, amelyekben szerepel többek között a költségárányosság és a megkülönböztetés tilalmának az elve, és amelyek a repülőterek gazdasági szabályozását illetően önálló mechanizmust tartalmaznak.
- (10) Az ICAO-tanács szerint a repülőtéren díj olyan járulék, amelyet kifejezetten a polgári légitársaságok létesítmények és szolgáltatások biztosítása költségeinek fedezésére hoztak létre és alkalmaznak, az adó pedig olyan járulék, amelynek célja olyan állami és helyi költségvetési bevételek képzése, amelyeket általában nem fordítanak egészében vagy költségalapon a polgári légi közlekedésre.
- (11) A repülőtéren díjaknak megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A repülőtéren-irányító szervezetek és a repülőterek használói közötti rendszeres konzultáció céljára kötelező eljárást kell kialakítani, lehetőséget biztosítva bármely fél számára, hogy független felügyeleti hatósághoz forduljon, amennyiben a repülőtéren használói valamely, a repülőtéren díjakra vagy a díjszabási rendszer módosítására vonatkozó határozattal szemben kifogást emelnek.
- (12) A pártatlan határozatok és ezen irányelv helyes és hatékony alkalmazásának biztosítása céljából minden tagállamban független felügyeleti hatóságot kell létrehozni. A hatóságnak a feladatai ellátásához szükséges minden erőforrással rendelkeznie kell a személyi állomány, a szakértelem és a pénzügyi eszközök tekintetében.
- (13) A repülőtéren használói számára alapvető fontosságú, hogy rendszeres tájékoztatást kapjanak a repülőtéren-irányító szervezettől a repülőtéren díjak kiszámítási módjáról és alapjáról. Az ilyen átláthatóság révén a légi fuvarozók bepillantást nyerhetnek a repülőteret érintő költségekbe és a repülőterek beruházásainak eredményességébe. Ahhoz, hogy a repülőtéren-irányító szervezetek megfelelően fel tudják mérni a jövőbeli beruházásokkal szembeni követelményeket, a repülőterek használói számára elő kell írni, hogy kellő időben megosszák a repülőtéren-irányító szervezetekkel működési előrejelzéseiket, fejlesztési projektjeiket, valamint konkrét igényeiket és javaslatokat.
- (14) A repülőtéren-irányító szervezeteknek tájékoztatniuk kell a repülőtéren használóit a főbb infrastrukturális projektekről, mivel ezek jelentős hatást gyakorolnak a repülőtéren díjak rendszerére vagy mértékére. Az ilyen információkat azért kell biztosítani, hogy figyelemmel kísérhetőek legyenek az infrastrukturális költségek, és hogy az érintett repülőtereken megfelelő és költséghatékony létesítményeket lehessen működtetni.
- (15) A repülőtéren-irányító szervezetek számára lehetővé kell tenni, hogy az infrastruktúrájának és/vagy a szolgáltatás szintjének megfelelő repülőtéren díjakat alkalmazzanak, mivel a légi fuvarozóknak jogos érdeke olyan szolgáltatásokat igényelni a repülőtéren-irányító szervezetektől, amelyek ára összhangban áll azok minőségével. Ugyanakkor az ilyen megkülönböztetett infrastruktúra- vagy szolgáltatáshoz való hozzáférés lehetőségét megkülönböztetés nélkül fenn kell tartani minden olyan légi fuvarozó számára, amely élni kíván vele. Amennyiben a kereslet meghaladja a kínálat mértékét, a hozzáférést a repülőtéren-irányító szervezet által kialakított objektív és megkülönböztetéstől mentes kritériumok alapján kell meghatározni. A repülőtéren díjak differenciálásának átláthatónak, objektívnak és világos kritériumokon alapulónak kell lennie.
- (16) A repülőterek használói számára lehetővé kell tenni, hogy megállapodást kössenek a repülőtéren-irányító szervezettel a repülőtéren díjak fejében biztosított szolgáltatás minőségéről. A repülőtéren díjak ellenében nyújtott szolgáltatás minőségére vonatkozó tárgyalások a rendszeres konzultáció részét képezhetik.
- (17) A repülőtéren beruházások előfinanszírozása terén más rendszer működik a különböző tagállamokban. Azokban a tagállamokban, ahol előfordul előfinanszírozás, a tagállamoknak vagy repülőtéren-irányító szervezeteknek az ICAO-politikákat kell követniük vagy saját biztosítékokat kell meghatározniuk.
- (18) Ez az irányelv nem sérti a Szerződést, és különösen annak 81. és 89. cikkét.
- (19) Mivel ezen irányelv célját, nevezetesen a közösségi repülőtereken a repülőtéren díjak felszámítására vonatkozó közös alapelvek meghatározását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, mivel a repülőtéren díjrendszernek az egész Közösségben egységes módon történő kialakítása nemzeti szinten nem lehetséges, és ezért az terjedelme és hatásai miatt közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket,

⁽¹⁾ HL L 341., 2006.12.7., 3. o.

⁽²⁾ HL L 272., 1996.10.25., 36. o.

⁽³⁾ HL L 204., 2006.7.26., 1. o.

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Tárgy

(1) Ezen irányelv közös alapelveket határoz meg a repülőtéri díjak közösségi repülőtereken történő felszámítására vonatkozóan.

(2) Ezt az irányelvet kell alkalmazni minden, a Szerződés területi hatálya alá tartozó és a kereskedelmi forgalom számára nyitott olyan repülőtérré, amelynek éves utasforgalma az ötmillió főt meghaladja, valamint minden tagállamban a legnagyobb utasforgalmat bonyolító repülőtérré.

(3) A tagállamok jegyzéket tesznek közzé a területükön található, az irányelv hatálya alá tartozó repülőterekről. A jegyzéket a Bizottság (Eurostat) adatai alapján állítják össze, és évente frissítik.

(4) Ez az irányelv az 1794/2006/EK rendelettel összhangban nem alkalmazandó az útvonalszolgáltatást és a terminál léginavigációs szolgáltatásaiért járó díjazásra, sem a 96/67/EK irányelv mellékletében említett földi kiszolgálásért járó díjazásra, sem pedig az 1107/2006/EK rendeletben említett, fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgóképességű személyek támogatásának finanszírozására felszámított díjakra.

(5) Ez az irányelv nem sérti a tagállamok azon jogát, hogy olyan kiegészítő szabályozó intézkedéseket alkalmazzanak, amelyek nem összeegyeztethetetlenek ezen irányelvvvel vagy a közösségi jog egyéb, a területén elhelyezkedő bármely repülőter-irányító szervezetre vonatkozó rendelkezéseivel. Ide tartozhatnak a gazdasági felügyeleti intézkedések, mint például a díjszabási rendszerek és/vagy díjak szintjének jóváhagyása, ideértve az ösztönzőkön alapuló díjszabási módszereket vagy az ármaximálási szabályozást.

2. cikk

Fogalm meghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. „repülőtér”: minden olyan terület, amelyet kifejezetten repülőgépek leszállásához, felszállásához és földi mozgásához alakítottak ki, beleértve azon kapcsolódó létesítményeket, amelyekre a fenti műveletek esetében a repülőgépek forgalma és kiszolgálása során szükség lehet, valamint a kereskedelmi légi közlekedés kiszolgálásához szükséges létesítményeket is;
2. „repülőtér-irányító szervezet”: az a testület, amelynek a nemzeti jogszabályok, szabályzatok vagy szerződések értelmében a feladata esettől függően kizárólag, vagy más tevé-

kenységekkel összefüggésben, a repülőterek vagy repülőter-hálózatok infrastruktúrájának igazgatása és kezelése, valamint az adott repülőtereken vagy repülőter-hálózatban jelen lévő különböző szereplők tevékenységének összehangolása és ellenőrzése;

3. „a repülőtér használója”: az a természetes vagy jogi személy, aki vagy amely utasokat, postai küldeményeket és/vagy árut szállít légi úton az adott repülőtérré, vagy az adott repülőter-ről;
4. „repülőtéri díj”: a repülőtér-irányító szervezet javára beszedett és a repülőtér használói által a kizárólag a repülőtér-irányító szervezet által szolgáltatott, a légi jármű leszállásához, felszállásához, világításához és parkolásához, valamint az utasok és a rakomány kezeléséhez kapcsolódó létesítmények és szolgáltatások igénybevételéért fizetett járulék;
5. „repülőtér-hálózat”: egy tagállam által ilyenként megfelelően kijelölt repülőterek csoportja, amelyet egyazon repülőtér-irányító szervezet működtet.

3. cikk

A megkülönböztetés tilalma

A tagállamok biztosítják, hogy – a közösségi joggal összhangban – a repülőtéri díjak ne tegyenek különbséget a repülőtér használói között. Ez nem jelenti azt, hogy a repülőtéri díjak általános és közérdekű – így például környezetvédelmi – okokból nem lehetnek eltérőek. Az ilyen eltérés megállapításakor alkalmazott kritériumoknak relevánsnak, objektíveknek és átláthatóknak kell lenniük.

4. cikk

Repülőtér-hálózat

A tagállamok a repülőtér-hálózatok repülőtér-irányító szervezetei számára engedélyezhetik olyan egységes és átlátható repülőtéri díjszabási rendszer bevezetését, amely a repülőtér-hálózat egészére kiterjed.

5. cikk

Egységes díjszabási rendszer

A tagállamok a Bizottság tájékoztatását követően és a közösségi joggal összhangban, az ugyanazon várost vagy agglomerációt kiszolgáló repülőterek repülőtér-irányító szervezetei számára megengedhetik egységes és átlátható díjszabási rendszer alkalmazását, feltéve, hogy minden egyes repülőtér teljes mértékben megfelel a 7. cikkben az átláthatóságra vonatkozóan megállapított követelményeknek.

6. cikk

Konzultáció és megoldáskeresés

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a repülőtér-irányító szervezet és a repülőtér használói vagy azok képviselői, illetve társulásai közötti rendszeres konzultáció céljára kötelező eljárás jöjjön létre a repülőtéri dírendszer működéséről, a repülőtéri díjak szintjéről és adott esetben a nyújtott szolgáltatás minőségéről. Az ilyen konzultációt évente legalább egyszer meg kell tartani, kivéve, ha erről a legutóbbi konzultáció alkalmával eltérően állapodnak meg. Amennyiben a repülőtér-irányító szervezet és a repülőtér használói között többéves megállapodás van hatályban, a konzultációkra az ilyen megállapodásban foglaltak szerint kerül sor. A tagállamok fenntartják a jogot, hogy gyakoribb konzultációt kérjenek.

(2) A tagállamok biztosítják, ha lehetséges, hogy a díjrendszert vagy a repülőtéri díjak szintjét érintő változások a repülőtér-irányító szervezet és a repülőtér használói között létrejött megegyezéssel valósuljanak meg. Ennek céljából a repülőtér-irányító szervezet minden, a repülőtér dírendszerét vagy a repülőtéri díjak szintjét érintő módosításokra vonatkozó javaslatot, a javasolt változtatások indokaival együtt, azok hatálybalépése előtt legalább négy hónappal benyújt a repülőtér használóinak, kivéve, ha kivételes körülmények állnak fenn, amit a repülőtér használói felé meg kell indokolni. A repülőtér-irányító szervezet konzultációt folytat a repülőtér használóival a javasolt módosításokkal kapcsolatban, és véleményüket a végső döntéshozatal előtt tekintetbe veszi. A repülőtér-irányító szervezet a határozatát vagy ajánlását általában a hatálybalépés előtt legalább két hónappal közzéteszi. A repülőtér-irányító szervezet a repülőtér használóinak álláspontjára figyelemmel megindokolja határozatát abban az esetben, ha a javasolt változtatásokkal kapcsolatosan nem jön létre megállapodás a repülőtér-irányító szervezet és a repülőtér használói között.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy amennyiben nézeteltérés merül fel a repülőtér-irányító szervezet repülőtéri díjakra vonatkozó döntésével kapcsolatban, bármely fél kérheti az 1. cikkben említett független felülvizsgáló hatóság beavatkozását, amely megvizsgálja a díjrendszert vagy a repülőtéri díjak szintjét érintő módosítások indoklását.

(4) Amennyiben a repülőtér-irányító szervezetnek a repülőtéri díjak rendszerét vagy szintjét módosító határozatát a független felülvizsgáló hatóság elé terjesztik, a módosítás addig nem léphet hatályba, amíg az említett hatóság meg nem vizsgálta az ügyet. A független felülvizsgáló hatóság, az ügyről való értesítést követő négy héten belül ideiglenes határozatot hoz a repülőtéri díjak módosításának hatálybalépéséről, kivéve, ha végleges határozat hozható ugyanezen határidőn belül.

(5) A tagállamok határozhatnak úgy, hogy nem alkalmazzák a (3) és (4) bekezdést azon repülőtereket érintő díjszint vagy díjszerkezet módosításokkal kapcsolatban, amelyek esetében:

a) a nemzeti jogszabályok szerint kötelező eljárás vonatkozik a repülőtéri díjak vagy maximális szintjük független felülvizsgáló hatóság általi meghatározására vagy jóváhagyására; vagy

b) a nemzeti jogszabályok szerint kötelező eljárás vonatkozik arra, hogy a független felülvizsgáló hatóság rendszeresen vagy érdekelt felek általi felkérésekre megvizsgálja, hogy az ilyen repülőterek hatékony versenynek vannak-e kitéve. Amennyiben egy ilyen vizsgálat a hatékony verseny hiányát igazolja, a tagállam úgy határoz, hogy a repülőtéri díjakat vagy maximális szintjüket a független felülvizsgáló hatóság határozza meg vagy hagyja jóvá. Ez a határozat addig alkalmazandó, ameddig az e hatóság által végzett vizsgálat alapján szükséges.

A tagállamok által az e bekezdés céljaira alkalmazott eljárásoknak, feltételeknek és kritériumoknak relevánsnak, objektívnek, megkülönböztetésmentesnek és átláthatónak kell lenniük.

7. cikk

Átláthatóság

(1) A tagállamok biztosítják, hogy minden esetben, amikor a 6. cikk (1) bekezdésében említett konzultációra sor kerül, a repülőtér-irányító szervezet eljuttatja a repülőtér valamennyi használójához, vagy azok képviselőihez illetve társulásaihoz az egyes repülőtereken a repülőtér-irányító szervezet által felszámított összes díj rendszerének vagy szintjének meghatározásához alapul szolgáló összetevőkre vonatkozó információkat. Ez az információ legalább a következőket tartalmazza:

a) a felszámított repülőtéri díj ellenében nyújtott különböző szolgáltatások és infrastruktúra jegyzéke;

b) a repülőtéri díj megállapítására használt módszerek;

c) az átfogó költség szerkezet azon létesítmények és szolgáltatások tekintetében, amelyekre a repülőtéri díjak vonatkoznak;

d) a díjakból befolyt bevétel és az általuk fedezett szolgáltatások összköltsége;

e) azon létesítmények és szolgáltatások állami hatóságok általi finanszírozása, amelyekre a repülőtéri díjak vonatkoznak;

f) a repülőtér helyzetével kapcsolatos előrejelzések a díjak, a forgalomnövekedés és a javasolt beruházások tekintetében;

g) a repülőtér infrastruktúrájának és berendezésének használata egy adott időszak során; és

h) a javasolt jelentős beruházások várható következménye a repülőtér-kapacitásra gyakorolt hatásuk tekintetében.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy a repülőtér használói a 6. cikk (1) bekezdésében előírt valamennyi konzultáció előtt benyújtják különösen a következő információkat a repülőtér-irányító szervezetnek:

- a) a forgalomra vonatkozó előrejelzések;
- b) előrejelzések a flottájuk összetételét és tervezett használatát illetően;
- c) fejlesztési projektjeik az adott repülőtéren; és
- d) igényeik az adott repülőtéren.

(3) Az e cikk alapján átnyújtott információk a nemzeti jogra is figyelemmel bizalmas vagy gazdaságilag különleges információknak minősülnek, és ennek megfelelően kezelendők. Az értéktőzsdén jegyzett repülőtér-irányító szervezetek esetében különösen be kell tartani az értéktőzsdére vonatkozó előírásokat.

8. cikk

Új infrastruktúra

A tagállamok biztosítják, hogy a repülőtér-irányító szervezet konzultál a repülőtér használóival az új infrastruktúrális projektek terveinek véglegesítése előtt.

9. cikk

Minőségi előírások

(1) A repülőtereken végzett műveletek gördülékeny és hatékony lebonyolításának biztosítása érdekében a tagállamok megteszik az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy a repülőtér-irányító szervezet és a repülőtér használóinak a repülőtéri képviselői vagy azok társulási tárgyalást folytathassanak a repülőtéren nyújtott szolgáltatások minőségére vonatkozó szolgáltatói megállapodás megkötése céljából. A szolgáltatás minőségére vonatkozó ilyen tárgyalásokra sor kerülhet a 6. cikk (1) bekezdésében említett konzultációk keretében.

(2) Minden ilyen szolgáltatói megállapodásban meg kell határozni a repülőtér-irányító szervezet által nyújtandó szolgáltatás szintjét, tekintettel a repülőtéri díjak tényleges rendszerét vagy szintjét és azt a szolgáltatási szintet, amelyre a repülőtér használói a repülőtéri díjak ellenében jogosultak.

10. cikk

Szolgáltatások differenciálása

(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak lehetővé tételére, hogy a repülőtér-irányító szervezet bizonyos repülőtéri szolgáltatások, terminálok vagy terminálrészek minőségét és használati körét módosítsa abból a célból, hogy igény

szerinti szolgáltatásokat nyújthasson, vagy hogy egyes terminálok vagy terminálrészeket különleges használatra tarthasson fenn. A repülőtéri díjak szintje eltérő lehet az adott szolgáltatások minőségétől, felhasználásától, költségeitől vagy bármely egyéb objektív és átlátható indokolástól függően. A 3. cikk sérelme nélkül, a repülőtér-irányító szervezetek továbbra is szabadon meghatározhatják az ilyen eltérő repülőtéri díjakat.

(2) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy a repülőtér bármely használója, aki/amely igénybe kívánja venni az igény szerinti szolgáltatásokat, vagy a különleges terminált vagy terminálrészt, hozzájuthasson e szolgáltatásokhoz, terminálhoz vagy terminálrészhez.

Ha több repülőtér-használó kíván igény szerinti szolgáltatásokat és/vagy a különleges terminál vagy terminálrész használatot, mint amennyit a kapacitás korlátai lehetővé tesznek, a hozzáférésről releváns, objektív, átlátható és megkülönböztetésmentes kritériumok alapján kell határozni. Ezeket a kritériumokat a repülőtér-irányító szervezet állapíthatja meg, és a tagállamok előírhatják, hogy azokat a független felügyeleti hatóság hagyja jóvá.

11. cikk

Független felügyeleti hatóság

(1) A tagállamok az ezen irányelvnek való megfelelés és legalább a 6. cikkben előírt feladatok ellátása céljából hozott intézkedések helyes alkalmazásának biztosítására egy független hatóságot jelölnek ki vagy hoznak létre nemzeti független felügyeleti hatóságukként. Ez a hatóság megegyezhet a tagállam által az 1. cikk (5) bekezdésében említett kiegészítő szabályozó intézkedések alkalmazásával – azaz például a díjkiszabási rendszernek és/vagy a repülőtéri díjak szintjének jóváhagyásával – megbízott szervvel, feltéve, hogy megfelel az e cikk (3) bekezdésében előírt követelményeknek.

(2) A nemzeti jogszabályokkal összhangban, ezen irányelv nem akadályozhatja meg, hogy a független felügyeleti hatóság, saját felügyelete és teljes felelőssége mellett, ezen irányelv végrehajtását más független felügyeleti hatóságokra ruházza, feltéve, hogy a végrehajtás ugyanazon előírásoknak megfelelően történik.

(3) A tagállamok azzal szavatolják a független felügyeleti hatóság függetlenségét, hogy jogilag megkülönböztetik és működésében függetlenítik minden repülőtér-irányító szervezettől és légi fuvarozótól. Azok a tagállamok, amelyek repülőterek, repülőtér-irányító szervezetek vagy légi fuvarozók tulajdonosai, illetve repülőtér-irányító szervezetek vagy légi fuvarozók irányítási jogával bírnak, biztosítják, hogy az ilyen tulajdonjog vagy irányítási jog gyakorlásához fűződő feladatokat ne a független felügyeleti hatóság lássa el. A tagállamok biztosítják, hogy a független felügyeleti hatóság pártatlanul és átlátható módon gyakorolja hatáskörét.

(4) A tagállamok közlik a Bizottsággal a független felügyeleti hatóság nevét és címét, ráruházott feladat- és felelősségi körét, valamint a (3) bekezdésnek való megfelelés érdekében hozott intézkedéseket.

(5) A tagállamok létrehozhatnak egy finanszírozási mechanizmust a független felügyeleti hatóság számára, amely a repülőter használóit és a repülőter-irányító szervezeteket terhelő díj felszámítását is magában foglalhatja.

(6) A tagállamok biztosítják, hogy a 6. cikk (3) bekezdésében említett nézeteltéréseket illetően intézkedésekre kerül sor az alábbiak érdekében:

- a) eljárás létrehozása a repülőter-irányító szervezet és a repülőter használói közötti nézeteltérések rendezésére;
- b) a nézeteltérések független felügyeleti hatóság elé vitelére vonatkozó feltételek meghatározása. A hatóság elutasítja különösen az olyan panaszokat, amelyekről úgy ítéli meg, hogy nem kellően megalapozottak vagy nem fűztek hozzá megfelelő dokumentációt; valamint
- c) azon kritériumok meghatározása, amelyek alapján a nézeteltéréseket a megoldás szempontjából értékelik.

Ezeknek az eljárásoknak, feltételeknek és kritériumoknak megkülönböztetésmentesnek, átláthatónak és objektívnek kell lenniük.

(7) A repülőter díjak rendszerének vagy szintjének módosítására a 6. cikk szerint adott indokolás vizsgálatkor az érintett felek biztosítják a független felügyeleti hatóság számára azokat az információkat, amelyek a határozata meghozatalához szükségesek, és a felügyeleti hatóság e célból köteles konzultálni az érintett felekkel. A 6. cikk (4) bekezdésének sérelme nélkül, végleges határozatát a lehető legrövidebb időn belül, de minden esetben az ügy beterjesztését követő négy hónapon belül kell meghoznia. Kivételes és alaposan indokolt esetekben ez az időszak két hónappal meghosszabbítható. A független felügyeleti hatóság határozatai kötelező érvényűek, a tagállamokban esetlegesen alkalmazandó parlamenti vagy bírósági felülvizsgálat sérelme nélkül.

(8) A független felügyeleti hatóság éves jelentést tesz közzé tevékenységeiről.

12. cikk

Jelentés és felülvizsgálat

(1) A Bizottság az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak 2013. március 15-ig jelentést, illetve adott esetben megfelelő javaslatot nyújt be ezen irányelv felülvizsgálatára vonatkozóan, értékelve az ezen irányelv célja tekintetében elért előrehaladást.

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

13. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2011. március 15-ig megfeleljenek. Ezekről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon fő rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

14. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

15. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2009. március 11-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

H.-G. PÖTTERING

a Tanács részéről

az elnök

A. VONDRA