

22/2008/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT**a Tanács által 2008. június 23-án elfogadva****a repülőtéri díjakról szóló, ...-i 2008/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadása céljából****(EGT-vonatkozású szöveg)**

(2008/C 254 E/02)

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 költséghatékony 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, 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, valamint az összes tagállamban a legmagasabb utasforgalommal rendelkező repülőtérre kell alkalmazni.

- (4) 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.
- (5) A tagállamok forgalommegosztás céljából a repülőtér-irányító szervezetek számára engedélyezhetik, hogy az ugyanazon várost vagy konurbációt kiszolgáló repülőterekre azonos mértékű repülőtéri díjakat alkalmazzanak. Az e repülőterek közötti gazdasági transzfereknek meg kell felelniük a közösségi jognak.
- (6) Új útvonalak létrehozására irányuló ösztönzők – többek között például a hátrányos helyzetű és a legkülső régiók fejlesztésének előmozdítása céljából – csak a közösségi joggal összhangban nyújthatók.
- (7) A léginavigációs szolgáltatások tekintetében a díjak beszedésének, valamint a földi kiszolgálásnak a kérdésével a léginavigációs szolgáltatók közös díjszámítási rendszerének létrehozásáról szóló, 2006. december 6-i 1794/2006/EK bizottsági rendelet ⁽⁴⁾ és a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló, 1996. október 15-i 96/67/EK tanácsi irányelv ⁽⁵⁾ 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 ⁽⁶⁾ szabályai vonatkoznak.
- (8) A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet tanács (ICAO-tanács) 2004-ben olyan politikákat fogadott el a repülőtéri díjakra vonatkozóan, amelyekben szerepel többek között a költségarányosság és a megkülönböztetés tilalmának az elve, valamint a repülőterek gazdasági szabályozását illetően önálló mechanizmust tartalmaznak.
- (9) Az ICAO-tanács szerint a repülőtéri díj olyan járulék, amelyet kifejezetten a polgári légiközlekedési 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 alkalmaznak egészében vagy költség alapon a polgári légi közlekedésre.

⁽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 és az Európai Parlament ...-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).⁽⁴⁾ HL L 341., 2006.12.7., 3. o.⁽⁵⁾ HL L 272., 1996.10.25., 36. o.⁽⁶⁾ HL L 204., 2006.7.26., 1. o.

- (10) A repülőtéri díjnak megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A repülőtér-irányító szervezetek és a repülőterek használói közötti rendszeres konzultáció céljára kötelező eljárást kell kialakítani, amely bármely fél számára biztosítja a lehetőséget, hogy független felülvizsgálati szervhez forduljon, amennyiben a repülőtér használói valamely, a repülőtéri díjakra vagy a díjszabási rendszer módosítására vonatkozó határozattal szemben kifogást emelnek.
- (11) A pártatlan határozatok és ezen irányelv helyes és hatékony alkalmazásának biztosítása céljából minden tagállamban független felügyeleti szervet kell létrehozni. E szervnek a feladatai ellátásához szükséges minden erőforrással rendelkeznie kell a személyi állomány, a szakértelem és a pénzügyi eszközök tekintetében.
- (12) A repülőtér használói számára alapvető fontosságú, hogy rendszeres tájékoztatást kapjanak a repülőtér-irányító szervezettől a repülőtéri díjak kiszámítási módjáról és alapjáról. Az ilyen átláthatóság révén a légi fuvarozók bepillantást nyernének a repülőteret érintő költségekbe és a repülőterek beruházásainak eredményességébe. Ahhoz, hogy a repülőtér-irányító szervezetek megfelelően fel tudják mérni a jövőbeli beruházásokkal szembeni követelményeket, a repülőterek használói számára elő kell írni, hogy kellő időben megosszák a repülőtér-irányító szervezetekkel működési előrejelzéseiket, fejlesztési projekteiket, valamint konkrét igényeiket és javaslatukat.
- (13) A repülőtér-irányító szervezeteknek tájékoztatniuk kell a repülőtér használóit a főbb infrastrukturális projektekről, mivel ezek jelentős hatást gyakorolnak a repülőtéri 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.
- (14) A repülőtér-irányító szervezetek számára lehetővé kell tenni, hogy az infrastruktúrájának és/vagy a szolgáltatás szintjének megfelelő repülőtéri díjakat alkalmazzanak, mivel a légi fuvarozóknak jogos érdeke olyan szolgáltatásokat igényelni a repülőtér-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 repülőtér-irányító szervezet által kialakított objektív és megkülönböztetéstől mentes kritériumok alapján kell meghatározni. A repülőtéri díjak differenciálásának átláthatónak, objektívnak és világos kritériumokon alapulónak kell lennie.
- (15) A repülőterek használói számára lehetővé kell tenni, hogy megállapodást kössenek a repülőtér-irányító szervezettel a repülőtéri díjak fejében biztosított szolgáltatás minőségéről. A repülőtéri díjak ellenében nyújtott szolgáltatás minőségére vonatkozó tárgyalások a rendszeres konzultáció részét képezhetik.
- (16) Ez az irányelv nem sérti a Szerződést, és különösen annak 81. és 89. cikkét.

- (17) Mivel ezen irányelv célját, nevezetesen a közösségi repülőtereken a repülőtéri díjak felszámítására vonatkozó közös alapelvek meghatározását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, mivel a repülőtéri díjrendszernek az egész Közösségben egységes módon történő kialakítása nemzeti szinten nem lehetséges, és ezért az terjedelme és hatásai miatt az 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,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Tárgy

- (1) Ezen irányelv közös alapelveket határoz meg a repülőtéri díjak közösségi repülőtereken történő felszámítására vonatkozóan.
- (2) Ez az irányelv alkalmazandó minden, a Szerződés területi hatálya alá tartozó és a kereskedelmi forgalom számára nyitott olyan repülőterre, amelynek éves utasforgalma az 5 milliót meghaladja, valamint minden tagállamban a legnagyobb utasforgalmat bonyolító repülőterre.
- (3) A tagállamok jegyzéket tesznek közzé a területükön elhelyezkedő, 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 légitáncos 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 mozgásképességű 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 irányelvvel vagy a közösségi jog egyéb, a területén elhelyezkedő bármely repülőtér-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 ármaximalási szabályozást.

2. cikk

Fogalommeghatározások

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 tevékenységekkel összefüggésben, a repülőterek vagy repülőtér-hálózatok infrastruktúrájának igazgatása és kezelése, valamint az adott repülőtereken vagy repülőtér-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 repülőtérre, vagy az adott repülőtérről;
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”: a 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 eltérők. Az ilyen eltérés megállapításakor alkalmazott kritériumoknak relevánsnak, objektíveknek és átláthatóknak kell lenniük.

4. cikk

Repülőtér-hálózat

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

(2) A tagállamok az ugyanazon várost vagy agglomerációt kiszolgáló repülőterek repülőtér-irányító szervezetei számára engedélyezhetik, hogy valamennyi érintett repülőtérre ugyanazt a repülőtéri díjmértéket alkalmazzák, feltéve hogy minden egyes repülőtér teljes mértékben megfelel az átláthatóságra vonatkozóan a 6. cikkben megállapított követelményeknek.

5. cikk

Konzultáció és megoldáskeresés

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a repülőtér-irányító szervezet és a repülőtér használói vagy azok képviselői illetve társulásai közötti rendszeres konzultáció céljára kötelező eljárás jöjjön létre a repülőtéri díjrendszer 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 eltérő megállapodás születik. Amennyiben a repülőtér-irányító szervezet és a repülőtér használói között többéves megállapodás

van érvényben, 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 díjrendszerét vagy a repülőtéri díjak szintjét érintő módosításokra vonatkozó javaslatot a javasolt változtatások indokolásával együtt azok hatályba lépése előtt legalább négy hónappal benyújt a repülőtér használóinak, kivéve ha kivételes körülmények állnak fenn, amit a repülőtér használói felé meg kell indokolni, amely esetben ez az időszak nem lehet két hónapnál rövidebb. A repülőtér-irányító szervezet konzultációt folytat a repülőtér használóival a javasolt változtatások kapcsán, és véleményüket a végső döntéshozatal előtt számításba veszi. A repülőtér-irányító szervezet a döntését vagy ajánlását a hatálybalépés előtt esszerű időn belül közzéteszi. A repülőtér-irányító szervezet a repülőtér használóinak álláspontjára figyelemmel megindokolja döntését abban az esetben, ha a javasolt változtatások kapcsán nem születik megállapodás a repülőtér-irányító szervezet és a repülőtér használói között.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy amennyiben nézeteltérés merül fel a repülőtér-irányító szervezet által a repülőtéri díjakra vonatkozó döntés kapcsán, bármely fél kérhesse a 10. cikkben említett független felügyeleti szerv közbelépését, amely megvizsgálja a díjrendszert vagy a repülőtéri díjak szintjét érintő módosítások indoklását.

(4) Amennyiben a repülőtér-irányító szervezet által megállapított repülőtéri díjak rendszerét vagy szintjét érintő módosítás a független felügyeleti szerv elé kerül, a módosítás addig nem léphet hatályba, amíg az említett szerv meg nem vizsgálta az ügyet. A független felügyeleti szerv időközi határozatot hozhat a repülőtéri díjak módosításának hatálybalépéséről.

(5) A tagállamok határozhatnak úgy, hogy nem alkalmazzák a (3) és (4) bekezdéseket azon repülőtereket érintő díjrendszer- vagy díjszint módosításokkal kapcsolatban, amelyekre vonatkozóan gazdasági felügyeleti eljárást vezettek be. A gazdasági felügyeleti eljárás keretében hozott intézkedések megegyezhetnek az 1. cikk (5) bekezdésében említettekkel. Ha ezek az intézkedések magukban foglalják a repülőtéri díjak rendszerének vagy szintjének jóváhagyását, ezeket az ezen irányelv alkalmazásában ilyenként kinevezett vagy létrehozott független felügyeleti szervvel azonos szervnek kell jóváhagynia.

6. cikk

Átláthatóság

(1) A tagállamok biztosítják, hogy valahányszor az 5. 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 költségszerkezet azon létesítmények és szolgáltatások tekintetében, amelyekre a repülőtéri díjak vonatkoznak;
- d) a díjakból befolyt bevétel és az általuk fedezett szolgáltatások összköltsége;
- e) a repülőtér helyzetével kapcsolatos előrejelzések a díjak, a forgalomnövekedés és a javasolt beruházások tekintetében;
- f) a repülőtér infrastruktúrájának és berendezésének tényleges használata egy adott időszak során.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy a repülőtér használói az 5. cikk (1) bekezdésében előírt valamennyi konzultáció előtt benyújtsák 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;
- d) igényeik az adott repülőtéren.

(3) Az e cikk alapján átnyújtott információk a nemzeti jogra is figyelemmel bizalmas vagy gazdaságilag érzékeny információknak tekintendők, és ennek megfelelően kezelendők. A tőzsdén jegyzett repülőtér-irányító szervezetek esetében különösen be kell tartani a tőzsdejogi előírásokat.

7. cikk

Új infrastruktúra

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

8. cikk

Minőségi előírások

(1) A repülőtereken zajló 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 társulásai tárgyalást folytathassanak a repülőtéren nyújtott szolgáltatások minőségére vonatkozó szolgáltatói megállapodás megkötése céljából. A szolgáltatás minőségére vonatkozó ilyen tárgyalásokra sor kerülhet az 5. cikk (1) bekezdésében említett konzultációk részeként.

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

9. cikk

Testre szabott szolgáltatások

(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 testre szabott szolgáltatásokat nyújthasson, vagy hogy egyes terminálok vagy terminálrészeket különleges használatra tartsa fenn. A repülőtéri díjak rendszere vagy szintje eltérő lehet az adott szolgáltatások minőségétől, használati körétől, költségeitől vagy bármely egyéb objektív indokolástól függően. 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 a testre szabott szolgáltatásokat, vagy a különleges terminált vagy terminálrészt, hozzájuthasson e szolgáltatásokhoz, terminálhoz vagy terminálrészhez.

Ha több repülőtér-használó tart igényt a testre szabott szolgáltatásokra és/vagy a különleges terminál vagy terminálrész használatára, 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 azok a független felügyeleti szerv általi jóváhagyás tárgyát képezzék.

10. cikk

Független felügyeleti szerv

(1) A tagállamok az ezen irányelvnek való megfelelés és legalább az 5. cikkben előírt feladatok ellátása céljából hozott intézkedések helyes alkalmazásának biztosítására egy független szervet jelölnek ki vagy hoznak létre nemzeti független felügyeleti szervüként. Ez a szerv 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 szervevel, feltéve hogy megfelel az e cikk (2) bekezdésében előírt követelményeknek.

(2) A tagállamok azzal szavatolják a független felügyeleti szerv 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, gondoskodnak arról, hogy az ilyen tulajdonjog vagy irányítási jog gyakorlásához fűződő feladatokat ne a független felügyeleti szerv lássa el. A tagállamok biztosítják, hogy a független felügyeleti szerv pártatlanul és átlátható módon gyakorolja hatáskörét.

(3) A tagállamok közlik a Bizottsággal a független felügyeleti szerv nevét és címét, ráruházott feladat- és felelősségi körét, valamint a (2) bekezdésnek való megfelelés érdekében hozott intézkedéseket.

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

(5) A tagállamok az 5. cikk (5) bekezdésének sérelme nélkül a független felügyeleti hatóság tekintetében biztosítják, hogy az 5. cikk (3) bekezdésében említett nézeteltéréseket illetően, a repülőtéri díjak rendszerére vagy szintjére – beleértve a szolgáltatások minőségét – vonatkozó intézkedésekre sor kerüljön az alábbiak érdekében:

- a) eljárás létrehozása a repülőtér-irányító szervezet és a repülőtér használói közötti nézeteltérések rendezésére;
- b) a nézeteltérések független felügyeleti szerv elé vitelére vonatkozó feltételek meghatározása. A szerv elutasíthatja különösen az olyan panaszokat, amelyekhez nem fűztek kellő indokolást vagy megfelelő dokumentációt;
- c) azon kritériumok meghatározása, amelyek alapján a nézeteltéréseket a megoldás szempontjából értékelik.

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

(6) A repülőtéri díjak rendszerének vagy szintjének módosítására a 4. cikk szerint adott indokolás vizsgálatakor az érintett felek biztosítják a független felügyeleti szerv számára azokat az információkat, amelyek határozata meghozatalához szükségesek, és a felügyeleti szerv e célból köteles konzultálni az érintett felekkel. Határozatát a lehető legrövidebb időn belül, de minden esetben legalább a panasz kézhezvételétől számított hat hónapon belül kell meghoznia. A független felügyeleti szerv határozatai kötelező érvényűek, a tagállamokban esetlegesen alkalmazandó parlamenti vagy bírósági felülvizsgálat sérelme nélkül.

(7) A független felügyeleti szerv éves jelentést tesz közzé tevékenységeiről.

11. cikk

Jelentés és felülvizsgálat

(1) A Bizottság az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ...-ig (*) jelentést, illetve adott esetben megfelelő javaslatot nyújt be ezen irányelv alkalmazására 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.

12. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek ...-ig (**) megfeleljenek. Erről 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.

13. cikk

Hatálybalépés

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

14. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt, ...

az Európai Parlament részéről

az elnök

...

a Tanács részéről

az elnök

...

(*) Ezen irányelv hatálybalépésétől számított négy év.

(**) Ezen irányelv hatálybalépését követő 36 hónap.

A TANÁCS INDOKOLÁSA

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2007. január 29-én benyújtotta a fent említett javaslatot a Tanácsnak. A javaslat az EK-Szerződés 80. cikkének (2) bekezdésén alapul.
2. A TTE-Tanács 2007. november 29–30-án a javaslatra vonatkozóan általános megközelítést alakított ki.
3. Az Európai Parlament (előadó: Ulrich Stockmann, PSE-DE) 2008. január 15-én szavazott a javaslatról első olvasatban. Az Európai Parlament véleménye 45 módosítást tartalmaz.
4. A TTE-Tanács 2008. április 7-én politikai megállapodást ért el a javaslatra vonatkozóan, és az Európai Parlament első olvasatban elfogadott 45 módosítása közül többet elfogadott (8017/08). Az ennek eredményeképpen kialakított közös álláspontot a Tanács várhatóan 2008. június 23-án fogadja el.

II. CÉL

A javasolt irányelv célja, hogy közös elveket határozzon meg a repülőtéri díjak közösségi repülőtereken történő felszámítására vonatkozóan. Célja emellett, hogy egyértelművé tegye a repülőtér-üzemeltetők és a repülőtér használói közötti kapcsolatot azáltal, hogy a repülőtér használóinak felszámított díjak kiszámítása során előírja az átláthatóságot, a használókkal való konzultációt és a megkülönböztetés tilalma elvének alkalmazását. Ezenfelül célja, hogy a viták gyors megoldása érdekében a tagállamokban erős, független hatóságokat hozzon létre, amelyek a gyors megoldás érdekében döntést hoznak a vitákban és rendezik azokat.

III. A KÖZÖS ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

1. Általános megjegyzések

2008. január 15-i plenáris ülésén az Európai Parlament (EP) a Bizottság javaslatára vonatkozóan 45. módosítást fogadott el. A Tanács közös álláspontja tükrözi a bizottsági javaslat változtatásait (lásd alább a 2. pont a) alpontjában), jelentős számú módosítást foglalva bele a szövegbe:

- szó szerint (8., 10., 11., 45. EP-módosítás), vagy
- lényegét tekintve, hasonló megszövegezéssel (1., 2., 3., 15., 23., 28., 29. EP-módosítás).

A közös álláspont ugyanakkor több módosítást nem tükröz, mivel a Tanács úgy vélte, hogy azok vagy:

1. feleslegesek, mivel azokkal más, a parlamenti véleményt követően elfogadott eszközök már foglalkoznak; vagy
2. a szövegben máshol figyelembe vették, mivel a Bizottság eredeti javaslatát a közös álláspontban újrafogalmazták.

2. Konkrét kérdések

a) A bizottsági javaslat főbb módosításai

A Bizottság javaslatát alapul véve a Tanács több módosítást vezetett be, amelyek az alábbiakban foglalhatók össze:

- *Az irányelv hatálya*, 1. cikk

A Bizottság eredetileg valamennyi, egymillió utasnál nagyobb éves forgalmú repülőteret az irányelv hatálya alá javasolt vonni. A Tanács megállapodott abban, hogy ezt a küszöböt emeljék ötmillióra, továbbá valamennyi tagállam legnagyobb repülőterét vonják az irányelv hatálya alá. A hatály ezen meghatározása továbbá összhangban áll az EP véleményével is.

- *Környezetvédelmi vagy egyéb közérdekű okból történő díjtérítések*, 3. cikk

A Tanács megállapodott abban, hogy e lehetőséget beillesztik a megkülönböztetés tilalmáról szóló cikkbe. A cikk e kiegészítése tükrözi a tagállamok azon kívánságát, hogy eltérő repülőtéri díjakat lehessen megállapítani a nagyobb mértékben környezetbarát légi járművek használatának előmozdítására, valamint más célokból.

– *Költségarányosság, (8) preambulumbekzdés*

E preambulumbekzdés kiegyensúlyozott kompromisszumot jelent a tagállamok azon kívánása, hogy a repülőtéri díjak szigorúan a repülőtéri szolgáltatásnyújtás költségeinek szintjéhez kapcsolódjanak (összhangban az ICAO repülőtéri díjakra vonatkozó politikai ajánlásaival), valamint a között, hogy biztosítva legyen a megfelelő rugalmasság más tagállamok számára, többek között azok számára, akik úgy vélik, hogy mindez hatással lehet a repülőtér-hálózatok működésére, mivel néhány tagállamnak rugalmasságra van szüksége a repülőtér-hálózaton belül a kereskedelmi bevételek felhasználására.

– *Repülőtér-hálózat és repülőtérrendszer, 2. cikk (5) bekezdés és 4. cikk*

A Tanács egyetértett azzal, hogy az irányelvtervezet szövegébe be kell vezetni a repülőtér-hálózat fogalmát. Emellett helyénvalónak vélte a szöveg olyan módosítását kérni, amely biztosítja, hogy az ugyanazon várost vagy agglomerációt kiszolgáló repülőterek közös díjszabási rendszert alkalmazhassanak.

– *Gazdasági felügyeleti intézkedések, 5. cikk (5) bekezdés*

A Tanács helyénvalónak vélte a szöveget olyan gazdasági felügyeleti intézkedésekről szóló rendelkezéssel kiegészíteni, amelyek értelmében a gazdasági felügyeleti rendszert alkalmazó tagállamoknak nem kell alkalmazniuk az irányelvben előírt vitarendezési eljárást. Ez abban az esetben lehetséges, ha a gazdasági felügyelet az irányelvben előírt védeleméhez hasonló fokú védelmet biztosít.

– *Az irányelv átültetésének határideje, 12. cikk*

A Tanács 36 hónapra hosszabbította meg az irányelvnek a nemzeti jogba való átültetéséhez szükséges időszakot annak érdekében, hogy a tagállamoknak elegendő idő álljon rendelkezésére a végrehajtáshoz szükséges intézkedések meghozatalára.

b) Az Európai Parlament módosításai

A Tanács több olyan módosítást is megvizsgált, amelyeket nem foglalt bele a közös álláspontjába. A kérdéseket az alábbiak szerint lehet összefoglalni:

– *Védelmi díjak*

Vonatkozó módosítások: 4., 13., 37–41.

A közös álláspont nem tartalmazza a biztonsági költségekre vonatkozó módosításokat, mivel a Parlament e kérdéssel kapcsolatos aggályait a polgári légi közlekedés védelméről szóló új rendelet (300/2008/EK) hatálybalépése már megoldja. Ezen aggályokkal egy jövőbeli bizottsági politikai kezdeményezés is foglalkozni fog.

– *Előfinanszírozás*

Vonatkozó módosítások: 31., 32.

A közös álláspont elismeri az új infrastrukturális projektek fontosságát, és lehetőséget biztosít ezek finanszírozásához, egyúttal védi a repülőtér használóinak érdekeit. Ezt az előfinanszírozási elvet az ICAO-szövegek már említik, a Tanács azonban célszerűbbnek vélte, hogy ne foglalják bele a közös álláspontba, tekintettel a tagállamokban alkalmazott eltérő megközelítésekre és a rugalmasság megőrzésének szükségességére. A Bizottság nem fogadta el ezeket a módosításokat.

– *Egy- vagy kétkasszás rendszer*

Vonatkozó módosítások: 6., 22.

A Tanács szükségesnek vélte a repülőtéri díjak alapvető összetevőinek és kialakításuk módjának szabályozására egy egységes keretet létrehozni, ugyanakkor úgy gondolta, hogy a tagállamok számára lehetővé kellene tenni, hogy szabadon engedélyezzék az egy- vagy kétkasszás rendszert vagy e rendszerek kombinációját, és nem kellene őket az e rendszerek valamelyikét kötelezővé tevő jogszabályok elfogadására kötelezni, vagy pedig lehetővé kell tenni számukra, hogy megadják a repülőtereknek a jogot arra, hogy eldöntsék, melyik rendszert választják. Emiatt a közös álláspont nem tartalmaz kifejezetten e kérdésre vonatkozó rendelkezést.

- A hálózatban lévő valamennyi repülőtérré való alkalmazás

Vonatkozó módosítások: 9., 14.

A közös álláspont e módosításokat a hálózatokra vonatkozó megközelítés egészével – különösen a hálózatok tagállamok közötti megkülönböztetésmentessége, a kisebb repülőtereken a szükségtelen bürokrácia felszámolása és a valós igény hiánya kérdésével – való koherencia kérdésessége okán nem fogadta el, mivel a Tanács úgy vélte, hogy a keresztfinanszírozás kockázata nem megalapozott.

- Egyéb módosítások

A közös álláspont több módosítást az alábbi három okból nem fogadott el:

- a Tanács úgy vélte, hogy nem állnak összhangban az irányelvtervezet által követett filozófiával és megközelítéssel,
- a Tanács úgy vélte, hogy megfogalmazásuk nem eléggé egyértelmű és jogbizonytalansághoz vezethet, mivel többféleképp értelmezhetők,
- a Tanács úgy vélte, hogy tagállami végrehajtásuk nehezen kivitelezhető, különösen igaz ez a határidőket megállapító módosításokra, amelyeket a tagállamok vagy túl rövidnek vagy túl hosszúnak találtak.

A kérdéses módosítások a következők:

- a verseny és az állami támogatások elvei (a 7. módosítás egy része, 16., 24., 25. és 26. módosítás),
- megkülönböztetésmentesség (34., 35. és 36. módosítás),
- a független ellenőrző szerv beavatkozásának és a hatáskör átruházásának feltételei (19., 21., 42. és 43. módosítás),
- a szolgáltatás szintje és a szolgáltatás minősége (5., 27. és 33. módosítás),
- utalás a díjak szintjét meghatározó tényezőkre (12. módosítás),
- konzultációk (17. módosítás),
- a díjszabási rendszert érintő változások ismertetésének időpontja (18. módosítás),
- a panaszok elfogadhatósága (20. módosítás),
- átláthatóság (30. módosítás),
- a független ellenőrző szerv határozathozatalának határideje (44. módosítás).

IV. KÖVETKEZTETÉS

A Tanács szerint a közös álláspont kiegyensúlyozott és tiszteletben tartja a Bizottság javaslatának szándékait és célkitűzéseit. Figyelembe veszi az Európai Parlament első olvasatának eredményeit is.

A Tanács tudomásul veszi a Tanács és az Európai Parlament között már lezajlott nem hivatalos tárgyalásokat, és bízik abban, hogy a kialakított kompromisszumos szöveg lehetővé teszi az irányelv gyors jövőbeli elfogadását.