

6.3.2019

A8-0125/62

**Módosítás 62**

**Karima Delli**

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság nevében

**Jelentés**

**Markus Pieper**

A légi közlekedés területén zajló verseny védelme  
(COM(2017)0289 – C8-0183/2017 – 2017/0116(COD))

**A8-0125/2018**

**Rendeletre irányuló javaslat**

–

**AZ EURÓPAI PARLAMENT MÓDOSÍTÁSAI\***

a Bizottság javaslatához

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS**

**(EU) 2019/... RENDELETE**

(...)

**a légi közlekedés területén zajló verseny védelméről és a 868/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről**

**I**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. *cikkének* (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

---

\* \* Módosítások: az új vagy módosított szöveget félkövér dőlt betűtípus, a törléseket pedig a **I** jel mutatja.

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére<sup>1</sup>,  
a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,  
rendes jogalkotási eljárás keretében<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> HL C 197., 2018.6.8., 58. o.

<sup>2</sup> Az Európai Parlament ...-i álláspontja [(HL ...)/(a Hivatalos Lapban még nem tették közzé)] és a Tanács ...-i határozata.

mivel:

- (1) A légi közlekedés kulcsfontosságú szerepet játszik **■ az Unió gazdaságában és az uniós polgárok mindennapi életében, és az egyik legjobban teljesítő és legdinamikusabb ágazatot jelenti az uniós gazdaságban.** A gazdasági növekedésnek, a munkahelyteremtésnek, a kereskedelemnek és **a turizmusnak, valamint a vállalkozások és a polgárok mobilitásának és a közöttük lévő összeköttetéseknek az egyik fő hajtóereje, mindenekelőtt az uniós légiközlekedési belső piacon.** A légiközlekedési szolgáltatások terén megvalósuló növekedés az elmúlt évtizedekben jelentős mértékben hozzájárult az Unión belüli és a harmadik országokkal való összeköttetések javításához, és kulcsfontosságú tényezőt jelentett az uniós gazdaság egészének működése szempontjából **■**.
- (2) Az uniós légi fuvarozók az Európa országait egymással, illetve Európát a világ többi részével összekötő globális hálózat központi szereplői. Lehetővé kell tenni számukra, hogy a harmadik országbeli légi fuvarozókkal nyílt és tisztességes **■** versenykörnyezetben versenyezzenek. **Ez egyrészt előnyös a fogyasztók számára, másrészt szükséges** a magas fokú uniós **légi** összekapcsoltságot lehetővé tevő feltételek fenntartásához, **az átláthatóság, az egyenlő versenyfeltételek és a folyamatos versenyképesség biztosításához minden uniós légi fuvarozó számára, valamint az uniós légiközlekedési ágazatban a minőségi foglalkoztatás magas színvonalának garantálásához.**

- (3) *A légiközlekedési ágazat szereplői közötti, egyre fokozódó globális szintű versenyben* a nemzetközi légiközlekedési szolgáltatások működtetése során *elengedhetetlen általános alapelv a tisztességes verseny* <sup>1</sup>. Ezt az elvet mindenekelőtt a nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban 1944. december 7-én aláírt egyezmény (a továbbiakban: a Chicagói Egyezmény) szögezi le, amelynek preambuluma elismeri annak szükségességét, hogy a nemzetközi légiközlekedés alapját a lehetőségek egyenlőségénekelve képezze. A Chicagói Egyezmény 44. cikke azt is kimondja, hogy a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek (a továbbiakban: ICAO) arra törekszik, hogy elősegítse a nemzetközi légi közlekedés fejlesztését és ezzel *biztosítsa*, hogy <sup>2</sup> „minden Szerződő Állam megfelelő lehetőséget kapjon nemzetközi légi járatok fenntartására”, illetve „elkerülje a Szerződő Államok közötti megkülönböztetést”.
- (4) A tisztességes verseny elve jól megalapozott az Unión belül, ahol a piac torzítására alkalmas eszközök az uniós jog hatálya alá tartoznak, ami egyenlő esélyeket és tisztességes versenyfeltételeket garantál az Unióban működő valamennyi uniós vagy harmadik országbeli légi fuvarozó számára.
- (5) *Az Unió és* egyes harmadik országok folyamatos erőfeszítései ellenére azonban mindezidáig nem kerültek meghatározásra konkrét többoldalú szabályok a tisztességes verseny elvei tekintetében, különösen az ICAO és a Kereskedelmi Világszervezet (a továbbiakban: WTO) megállapodásaival, *például a szolgáltatások kereskedelméről szóló általános egyezményrel* (a továbbiakban: *GATS*), *valamint a légiközlekedési szolgáltatásokról szóló melléklettel* összefüggésben sem, amelyeknek a hatóköréből a légiközlekedési szolgáltatásokat nagyrészt kizárták <sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup>

- (6) Ezért a minden légi fuvarozóra érvényes, tisztességes versenyfeltételeket garantáló nemzetközi szabályok kidolgozásának aktív támogatása érdekében meg kell erősíteni az ICAO és a WTO keretében tett erőfeszítéseket.
- (7) A légi fuvarozók közötti tisztességes versennyel lehetőleg a harmadik országokkal kötött légiközlekedési vagy légiközlekedési szolgáltatásokra vonatkozó megállapodások összefüggésében kell foglalkozni. Az egyfelől az Unió és/vagy tagállamai, másfelől harmadik országok között létrejött légiközlekedési vagy légiközlekedési szolgáltatásokra vonatkozó megállapodások többsége mindeddig nem írt elő **a tisztességes versenyre vonatkozó megfelelő** szabályokat. Ezért a tárgyalások során határozottabban kell törekedni arra, hogy a harmadik országokkal kötött és a jövőben kötendő légiközlekedési és légiközlekedési szolgáltatásokra vonatkozó megállapodásokba a tisztességes versenyfeltételekről szóló rendelkezések kerüljenek.
- (8) A légi fuvarozók közötti tisztességes verseny a megfelelő uniós jogszabályok, például a 95/93/EGK tanácsi rendelet<sup>3</sup> és a 96/67/EK tanácsi irányelv<sup>4</sup> révén is biztosítható. Amennyiben a tisztességes versenyen az uniós légi fuvarozóknak a harmadik országok vagy harmadik országbeli fuvarozók által alkalmazott bizonyos gyakorlatokkal szembeni védelmét értjük, ezt a kérdést **korábban** a 868/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>5</sup> **volt** hivatott kezelni. A 868/2004/EK rendelet azonban **hatástalannak bizonyult** a tisztességes verseny biztosításának általános célja elérése tekintetében. Ez **mindenekelőtt a rendeletben megfogalmazott egyes olyan szabályokkal kapcsolatban igaz** ■ , amelyek az adott – a szubvencionálástól eltérő – gyakorlatok meghatározására, valamint a vizsgálatok elindításával és lefolytatásával kapcsolatos követelményekre vonatkoznak. Ezenkívül a 868/2004/EK rendelet **nem biztosította** az olyan légiközlekedési vagy légiközlekedési

<sup>3</sup> A Tanács 95/93/EGK rendelete (1993. január 18.) a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól (HL L 14., 1993.1.22., 1. o.).

<sup>4</sup> A Tanács 96/67/EK irányelve (1996. október 15.) a közösségi repülőterek **földi kiszolgálási** piacára való bejutásról (HL L 272., 1996.10.25., 36. o.).

<sup>5</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 868/2004/EK rendelete (2004. április 21.) az Európai Közösségben tagsággal nem rendelkező országokból származó légi közlekedési szolgáltatások keretében a közösségi légifuvarozóknak kárt okozó támogatásnyújtással és tisztességtelen árképzési gyakorlattal szembeni védelemről (HL L 162., 2004.4.30., 1. o.).

szolgáltatásokra vonatkozó megállapodásokkal való kiegészítő jelleget, amelyeknek az Unió részes fele. Tekintettel az e kérdések kezeléséhez szükséges módosítások számára és jelentőségére, helyénvaló, hogy a 868/2004/EK rendelet helyébe új jogi aktus lépjen.

- (9) *Az uniós légiközlekedési ágazat versenyképességéhez a légiközlekedési értéklánc minden elemének versenyképessége szükséges, és ezt a versenyképességet csak egymást kiegészítő szakpolitikai eszközökkel lehet fenntartani. Az Uniónak konstruktív párbeszédet kell folytatnia harmadik országokkal annak érdekében, hogy együtt fektessék le a tisztességes verseny alapjait. E tekintetben továbbra is szükség van hatékony, arányos és visszatartó erejű jogszabályokra* ■ *az Unió magas fokú uniós összekapcsoltságát lehetővé tevő feltételek fenntartása, valamint a harmadik országbeli légi fuvarozókkal való tisztességes verseny biztosítása érdekében. E célból a Bizottságot hatáskörrel kell felruházni arra vonatkozóan, hogy vizsgálatot végezzen és szükség esetén intézkedéseket hozzon. **Fontos, hogy lehessen ilyen intézkedéseket hozni** olyankor, amikor a versenyt **torzító** gyakorlatok kárt okoznak az uniós légi fuvarozóknak.*
- (10) *A megkülönböztetés magában foglalhat olyan helyzeteket, amelyekben egy uniós légi fuvarozó objektív indokolás nélkül eltérő bánásmódban részesül, nevezetesen a földi kiszolgáláshoz, a repülőtéri infrastruktúrához, a léginavigációs szolgáltatásokhoz, a résidők kiosztásához, az adminisztratív eljárásokhoz – például a külföldi fuvarozó személyzete számára szükséges vízumok megadásához – való hozzáférés és annak árai vagy a légiközlekedési szolgáltatások értékesítésére és forgalmazására vonatkozó részletes szabályok vagy bármely más, az „üzleti tevékenységgel kapcsolatos kérdések”, például a jelentős adminisztratív terhekkel járó vámkezelési eljárások vagy bármely egyéb pénzügyi vagy operatív jellegű tisztességtelen gyakorlat tekintetében.*

- (11) **■** Az eljárást az e rendelet szerinti kártérítési intézkedések nélkül kell lezárni, amennyiben azok elfogadása – *különös tekintettel* a más személyekre, nevezetesen az uniós fogyasztókra vagy vállalkozásokra, *valamint az Unión belüli magas szintű összekapcsoltságra* gyakorolt hatásukra – ellentétes lenne az Unió érdekeivel. *Az Unió érdekeinek vizsgálatakor külön figyelmet kell fordítani azon tagállamok helyzetére, amelyek kizárólagosan vagy jelentős részben a légi közlekedésre támaszkodnak a világ többi részével való összekapcsoltságuk tekintetében, továbbá gondoskodni kell az egyéb uniós szakpolitikákkal való összhangról is.* Az eljárásokat akkor is intézkedések nélkül kell lezárni, ha az ilyen intézkedésekre vonatkozó követelmények nem teljesülnek vagy nem már teljesülnek.
- ( **■** 12) *Annak megállapításakor, hogy a kártérítési intézkedések elfogadása az Unió érdekeivel ellentétes lenne-e, a Bizottságnak minden érdekelt fél nézeteit figyelembe kell vennie. A vizsgálat elindításáról szóló értesítésben határidőket kell megadni az információ nyújtására és a meghallgatás kérésére vonatkozóan annak érdekében, hogy minden érdekelt féllel konzultációkat lehessen szervezni és lehetőséget lehessen adni nekik nézeteik kifejtésére. Az érdekelt feleknek tisztában kell lenniük az általuk nyújtott információk nyilvánosságra hozatalának feltételeivel és jogosultnak kell lenniük válaszolni a más felek által tett észrevételekre.*



- (13) Annak érdekében, hogy a Bizottság megfelelő tájékoztatást kapjon a vizsgálat megindítását igazoló lehetséges tényezőkről, valamennyi tagállamnak, uniós **légi** fuvarozónak vagy uniós légi fuvarozói szövetségnek jogosulttá kell válni panasz benyújtására, **amely panaszt észszerű időn belül el kell bírálni.**
- (14) **A rendelet hatékonyságának biztosítása érdekében elengedhetetlen, hogy a Bizottságnak lehetősége legyen eljárást indítani a kárveszélyre vonatkozóan meggyőző bizonyítékot tartalmazó panasz alapján.**
- (15) **A Bizottságnak a vizsgálat során kellően figyelembe kell vennie az adott kontextusban a versenyt torzító gyakorlatokat. A lehetséges gyakorlatok sokféleségére tekintettel előfordulhat, hogy valamely gyakorlat és annak hatásai csak egy adott, két város közötti útvonalra vonatkozó légiközlekedési tevékenységre korlátozódnak, míg más esetekben célszerű lehet figyelembe venni azt, hogy a gyakorlat milyen hatással jár a légiközlekedési hálózat egy nagyobb szeletére vagy szélesebb körére nézve.**

- (16) Fontos biztosítani, hogy a vizsgálat a releváns tényezők lehető legszélesebb körére kiterjedhessen. E célból a Bizottság számára lehetővé kell tenni, hogy harmadik országokban vizsgálatokat folytasson, *amennyiben az érintett harmadik országbeli szervezetek ehhez hozzájárulnak, és ha ez ellen az érintett harmadik országok nem emelnek kifogást*. Ugyanezen okokból és ugyanezen célból a tagállamokat kötelezni kell arra, hogy a Bizottságot legjobb képességeik szerint támogassák. A Bizottságnak a rendelkezésre álló legalkalmasabb bizonyítékok alapján kell lezárnia a vizsgálatot.
- (17) **A vizsgálat során a Bizottság mérlegelheti, hogy a versenyt torzító gyakorlat olyan nemzetközi légitársasági vagy légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó megállapodást, illetve bármely egyéb olyan, a légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó rendelkezéseket is tartalmazó megállapodást is sért-e, amelynek az Unió részes fele. Ilyen esetben a Bizottság dönthet úgy, hogy a versenyt torzító gyakorlatot, amely olyan nemzetközi légitársasági vagy légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó megállapodást, illetve bármely egyéb olyan, a légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó rendelkezéseket is tartalmazó megállapodást is sért, amelynek az Unió részes fele, helyénvalóbb az adott megállapodás által megállapított vitarendezési eljárások alkalmazásával kezelni. Ilyen esetben a Bizottságnak jogosultnak kell lennie, hogy felfüggeszse az e rendelet alapján indított vizsgálatot. Ha azon nemzetközi légitársasági vagy légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó megállapodás, illetve bármely egyéb, a légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó rendelkezéseket is tartalmazó megállapodás által megállapított vitarendezési eljárásokkal, amelynek az Unió részes fele, nem lehet megfelelően orvosolni a helyzetet, lehetővé kell tenni, hogy a Bizottság folytassa a vizsgálatot.**

- (18) *A légi közlekedést érintő megállapodásoknak és e rendeletnek a viták hatékony rendezése és a tisztességes verseny helyreállítása érdekében meg kell könnyíteniük a párbeszédet az érintett harmadik országgal.* Amennyiben a Bizottság által végzett vizsgálat harmadik országgal kötött olyan légitársasági vagy légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó megállapodással, *illetve bármely egyéb olyan, a légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó rendelkezéseket is tartalmazó megállapodással* kapcsolatos tevékenységekre vonatkozik, amelynek az Unió nem részes fele, gondoskodni kell arról, hogy a Bizottság átfogóan ismerje az érintett tagállam által az ilyen megállapodás alapján tervezett vagy végrehajtott, a Bizottság vizsgálatának tárgyát képező helyzetre vonatkozó eljárásokat. A tagállamokat ezért kötelezni kell arra, hogy ennek megfelelően tájékoztassák a Bizottságot. *Ilyen esetben minden érintett tagállam számára biztosítani kell a jogot, hogy értesítse a Bizottságot arról, hogy a versenyt torzító gyakorlatot kizárólag azon vitarendezési eljárás keretében kívánja kezelni, amelyről egy harmadik országgal kötött olyan légitársasági vagy légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó megállapodás, illetve bármely egyéb olyan, a légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó rendelkezéseket is tartalmazó megállapodás rendelkezik, amelynek az Unió nem részes fele. Ha minden érintett tagállam értesítette a Bizottságot és nem került sor kifogáselésre, a Bizottságnak átmenetileg fel kell függesztenie a vizsgálatát.*

- (19) *Ha az érintett tagállamok a versenyt torzító gyakorlatot kizárólag olyan vitarendezési eljárás keretében kívánják kezelni, amelyek olyan légitársasági és légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó vagy egyéb, légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó rendelkezéseket tartalmazó, az érintett harmadik országokkal e megállapodás szerinti kötelezettségeik teljesítése céljából kötött megállapodások értelmében alkalmazandók, a tagállamoknak meg kell kísérelniük haladéktalanul lefolytatni a kétoldalú vitarendezési eljárásokat, és erről teljes mértékben tájékoztatniuk kell a Bizottságot. Amennyiben a versenyt torzító gyakorlat továbbra is fennáll és a Bizottság folytatja a vizsgálatot, figyelembe kell venni az ilyen légitársasági vagy légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó megállapodás, illetve bármely egyéb ilyen, a légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó rendelkezéseket is tartalmazó megállapodás alkalmazása során tett megállapításokat annak érdekében, hogy a lehető leghamarabb helyre lehessen állítani a tisztességes versenyt.*
- (20) *Figyelembe kell venni az olyan nemzetközi légitársasági vagy légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó megállapodás, illetve bármely egyéb olyan, a légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó rendelkezéseket is tartalmazó megállapodás által meghatározott vitarendezési eljárások alkalmazása során tett megállapításokat, amelynek az Unió vagy valamely tagállam részes fele.*

- (19) Az igazgatási hatékonyság érdekében, valamint az intézkedések nélküli megszüntetés lehetőségére tekintettel lehetővé kell tenni az eljárások felfüggesztését abban az esetben, ha az érintett harmadik ország vagy harmadik országbeli szervezet határozott lépéseket tett a versenyt *torzító* gyakorlatnak, illetve az abból eredő kárnak vagy kárveszélynek a felszámolása érdekében.
- (22) Az érintett uniós légi fuvarozók számára okozott kárra vagy kárveszélyre vonatkozó megállapításoknak a helyzet valós értékelését kell tükrözniük, ezért alapul kell venniük minden releváns tényezőt, különös tekintettel az adott fuvarozók és az érintett légiközlekedési piac általános helyzetére.
- (23) Meg kell határozni azokat a feltételeket, amelyek alapján az eljárások – kártérítési intézkedések meghozatalával vagy anélkül – lezárhatók.

- (24) A versenyt **torzító** gyakorlatokkal kapcsolatos kártérítési intézkedések célja az említett gyakorlatok által ■ okozott kár ellensúlyozása. Ezért ezeket olyan pénzügyi kötelezettségek vagy egyéb olyan intézkedések formájában kell meghozni, amelyek – pénzbeli értékben is kifejezhető – megfelelő ellenhatást képviselnek. ■ Az arányosság elvének tiszteletben tartása érdekében az intézkedéseknek a megállapított ■ kár ellensúlyozásához szükséges mértékre kell korlátozódniuk. ***A kártérítési intézkedést az uniós légiközlekedési piac megfelelő működésére tekintettel kell megállapítani, és az nem eredményezheti, hogy egy légi fuvarozó vagy légi fuvarozók egy csoportja jogtalan előnyhöz jusson.***
- (25) ***E rendeletnek nem célja, hogy szabályokat írjon elő harmadik országbeli légi fuvarozók számára például a szubvenciók esetében az uniós fuvarozókra alkalmazandó kötelezettségeknél szigorúbb kötelezettségek bevezetésével.***
- (26) Az e rendelet alapján vizsgált helyzetek és azoknak a tagállamokra gyakorolt lehetséges hatásai a körülményektől függően eltérőek lehetnek. ***Ezért lehetségesnek kell lennie, hogy a kártérítési intézkedések ■ esettől függően egy vagy több harmadik országbeli légi fuvarozóra, egy meghatározott földrajzi területre vagy egy meghatározott időtartamra, illetve egy jövőbeli dátumtól kezdődően legyenek alkalmazandók.***

- (27) *A kártérítési intézkedések nem tartalmazhatják egy tagállam által egy harmadik ország számára biztosított forgalmi jogok felfüggesztését vagy korlátozását.*
- (28) *Az arányosság ezen elvével összhangban a versenyt torzító gyakorlatokkal kapcsolatos kártérítési intézkedéseknek csak addig és olyan mértékben szabad hatályban maradniuk, amennyire ez szükséges az ilyen gyakorlat, illetve az abból eredő kár szempontjából. Következésképpen amennyiben a körülmények indokolják, felülvizsgálatot kell végezni.*
- (29) E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU *európai parlamenti és tanácsi rendeletnek*<sup>6</sup> megfelelően kell gyakorolni.

---

<sup>6</sup> *Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).*

- (30) *A Bizottságnak jelentés útján rendszeresen be kell számolnia az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet végrehajtásáról. Az említett jelentésben tájékoztatást kell adnia a kártérítési intézkedések alkalmazásáról, a kártérítés nélkül záruló vizsgálatokról, a kártérítési intézkedések felülvizsgálatáról, valamint a tagállamokkal, az érdekelt felekkel és a harmadik országokkal folytatott együttműködésről. Az említett jelentést a titoktartás megfelelő szintjének megfelelően kell megfogalmazni és kezelni.*
- (31) Mivel e rendelet célját, nevezetesen azt, hogy minden uniós fuvarozó egyenlő mértékű, valamint egységes kritériumokon és eljárásokon alapuló tényleges védelemben részesüljön azon ■ károkkal vagy kárveszélyekkel szemben, amelyeket harmadik ország vagy harmadik országbeli szervezet által alkalmazott, a versenyt *torzító* gyakorlatok okoznak, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés ■ 5. cikkében foglalt szubszidiaritási elvnek megfelelően. Az említett cikkben foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.



(32) Mivel e rendelet a 868/2004/EK rendelet helyébe lép, ezért azt hatályon kívül kell helyezni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

■

**I. FEJEZET**  
**ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK**

1. cikk

Tárgy

- (1) Ez a rendelet szabályokat állapít meg az uniós légi fuvarozók és **harmadik országbeli** légi fuvarozók közötti versenyt **torzító** és az uniós légi fuvarozók számára kárt okozó vagy kárveszéllyel fenyegető gyakorlatokra vonatkozóan a Bizottság által végzett vizsgálatok lefolytatásával és kártérítési intézkedések elfogadásával kapcsolatban.
- (2) Ez a rendelet a 95/93/EGK rendelet 12. cikkének és a 96/67/EK irányelv 20. cikkének sérelme nélkül alkalmazandó.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában **a következő fogalommeghatározások alkalmazandók:**

1. „légi fuvarozó”: az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben<sup>7</sup> meghatározott légi fuvarozó;
2. „légiközlekedési szolgáltatás”: olyan repülés vagy olyan repülések sorozata, amely során utasokat, árut vagy postai küldeményeket szállítanak díj vagy más térítés ellenében;

---

<sup>7</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (HL L 293., 2008.10.31., 3. o.).

3. „érdekelt fél”: bármely olyan természetes vagy jogi személy, illetve bármely olyan hivatalos szerv, akár **rendelkezik** önálló jogi személyiséggel, akár nem, amelynek valószínűsíthetően jelentős érdeke fűződik az eljárások eredményéhez, beleértve, **de nem kizárólagosan a légi fuvarozókat is;**
4. „érintett tagállam”: **bármely tagállam:**
- a) **amely az érintett uniós légi fuvarozók részére az 1008/2008/EK rendelet alapján működési engedélyt adott; vagy**
  - b) **amelynek az érintett harmadik országgal kötött légitársasági megállapodása, légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó megállapodása vagy bármely egyéb, a légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó rendelkezéseket tartalmazó megállapodása alapján az érintett uniós légi fuvarozók működnek;**
5. „harmadik országbeli szervezet”: bármely olyan természetes vagy jogi személy, akár folytat gazdasági célú tevékenységet, akár nem, illetve bármely olyan hivatalos szerv, **akár rendelkezik** önálló jogi személyiséggel, akár nem, amely harmadik ország joghatósága alá tartozik, akár harmadik ország kormányának ellenőrzése alatt áll, akár nem, és amely közvetlenül vagy közvetve részt vesz légitársasági szolgáltatásokban vagy kapcsolódó szolgáltatásokban, illetve légitársasági szolgáltatások vagy kapcsolódó szolgáltatások nyújtására szolgáló infrastruktúra biztosításában vagy szolgáltatások nyújtásában;

6. „versenyt *torzító* gyakorlatok”: megkülönböztetés és szubvencionálás;
7. **„kárveszély”**: *olyan veszély, amelynek kárrá alakulása egyértelműen előrelátható, nagyon valószínű és bekövetkezés előtt álló, és amely minden észszerű kétséget kizáróan egy harmadik ország vagy egy harmadik országbeli szervezet tevékenységének vagy döntésének tulajdonítható;*
8. „megkülönböztetés”: bármilyen jellegű, objektív indokolás nélküli megkülönböztetés a légi közlekedési szolgáltatások működtetéséhez nyújtott áruknak vagy szolgáltatásoknak – köztük közszolgáltatásoknak – a biztosítása vagy az ilyen szolgáltatások tekintetében illetékes állami hatóságok általi kezelése során, beleértve a léginavigációs vagy repülőteri létesítményekkel és szolgáltatásokkal, az üzemanyaggal, a földi kiszolgálással, a biztonsággal, a számítógépes helyfoglalási rendszerekkel, a résidőkiosztással, a díjakkal, valamint a légi szállítási szolgáltatások működtetéséhez használt egyéb eszközök vagy szolgáltatások igénybevételével kapcsolatos gyakorlatokat;

9. „szubvenció”: olyan pénzügyi hozzájárulás, amely:
- a) harmadik ország kormánya vagy más állami szervezete által az alábbi formák valamelyikében valósul meg:
    - i. a kormány vagy más állami szervezet olyan gyakorlatot alkalmaz, amelynek során közvetlen pénzeszköztranszfert vagy potenciális közvetlen pénzeszköz- vagy forrásátadást hajt végre (például vissza nem térítendő támogatás, kölcsön, tőkeinjekció, hitelgarancia, működési veszteségek beszámítása vagy a hatóságok által kiszabott pénzügyi terhek kompenzációja formájában);
    - ii. a kormány vagy más egyébként illetékes állami szervezet a részére fizetendő adót elengedi vagy nem szedi be (például kedvezményes adóügyi elbánás vagy olyan pénzügyi ösztönzők, mint az adójóváírás);
    - iii. a kormány vagy más állami szervezet, ideértve az államilag ellenőrzött vállalkozásokat is, árukat vagy szolgáltatásokat értékesít vagy vásárol;
    - iv. a kormány vagy más állami szervezet kifizetéseket teljesít egy finanszírozási mechanizmus részére, vagy egy magánszervezetet azzal bíz meg, illetve arra utasít, hogy hajtson végre egy vagy több olyan feladattípust az i., ii. és iii. alpontban említettek közül, amelyek rendes körülmények között a kormányra hárulnának, és a gyakorlatban valójában nem különböznek a kormányok által általában követett gyakorlattól;

- b) előnyhöz juttat;
- c) jogilag vagy ténylegesen a szubvencionáló hatóság joghatósága alá tartozó szervezetre vagy iparágra, illetve szervezetek vagy iparágak csoportjára korlátozódik;

10. „uniós légi fuvarozó”: valamely tagállam által az 1008/2008/EK rendeletnek megfelelően kiadott működési engedéllyel rendelkező légi fuvarozó.

## I

11. **„érintett uniós légi fuvarozó”: olyan légi fuvarozó, amely feltételezhetően a 4. cikk (1) bekezdésének b) pontja értelmében vett kár vagy kárveszély elszenvedője.**

### 3. cikk

#### *Az Unió érdekei*

- (1) *A 13. cikk (2) bekezdése b) pontjában említett uniós érdekek megállapítását a Bizottság végzi az adott helyzetben releváns, összes érdek átfogó értékelése alapján. Az Unió érdekeinek megállapításakor prioritást kell élveznie a fogyasztói érdekek védelmének és az utasok, valamint az Unió magas szintű összekapcsoltsága fenntartásának. A teljes légiközlekedési lánc összefüggésében a Bizottság a vonatkozó szociális tényezőket is figyelembe veheti. A Bizottság szintén figyelembe veszi a versenyt torzító gyakorlat megszüntetésének, a tényleges és tisztességes verseny helyreállításának, továbbá a belső piaci torzulások elkerülésének szükségességét.*
- (2) *Az Unió érdekeit a Bizottság által végzett gazdasági elemzés alapján kell megállapítani. A Bizottság az említett elemzését az érdekelt felektől gyűjtött információkra alapozza. Az Unió érdekeinek meghatározásához a Bizottság beszerzi az általa szükségesnek vélt egyéb információkat, és figyelembe veszi különösképpen a 12. cikk (1) bekezdésében szereplő tényezőket. Az említett információk csak akkor vehetők figyelembe, ha azok hitelességét tényleges bizonyítékok támasztják alá.*

- (3) *A 13. cikk (2) bekezdése b) pontjában említett uniós érdekek megállapításához előzetesen minden érdekelt félnek lehetőséget kell adni, hogy a 4. cikk (8) bekezdésének b) pontjában említett határidővel összhangban jelentkezzen, írásban kifejtse véleményét, információkat küldjön a Bizottságnak, vagy meghallgatást kérjen a Bizottságtól. A meghallgatás iránti kérelemben fel kell tüntetni az Unió érdekeihez fűződő indokokat, amelyekkel kapcsolatban a felek meghallgatást kezdeményeznek.*
- (4) *Az e cikk (2) és (3) bekezdésében említett érdekelt felek kérhetik, hogy bocsássák rendelkezésükre azokat a tényeket és megfontolásokat, amelyek alapján a döntések valószínűsíthetően meghozatalra kerülnek. Ezen információk rendelkezésre bocsátására a lehetséges mértékben, a 8. cikknek megfelelően kerül sor, a Bizottság által a későbbiek során meghozandó döntések sérelme nélkül.*
- (5) *A (2) bekezdésben említett gazdasági elemzést tájékoztatás céljából továbbítani kell a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek.*



**II. FEJEZET**  
**AZ ELJÁRÁSRA VONATKOZÓ KÖZÖS RENDELKEZÉSEK**

4. cikk

***Eljárás indítása***

- (1) Vizsgálat megindítására egy tagállam, **egy vagy több** uniós légi fuvarozó vagy egy uniós légi fuvarozói szövetség **■** által benyújtott írásbeli panasz alapján vagy a Bizottság saját kezdeményezésére kerülhet sor, amennyiben meggyőző bizonyítékok **■** támasztják alá a következő feltételek mindegyikének fennállását:
- a) harmadik ország vagy harmadik országbeli szervezet által alkalmazott, a versenyt **torzító** gyakorlat;
  - b) egy vagy több uniós légi fuvarozót érintő kár vagy kárveszély; valamint
  - c) a feltételezett gyakorlat és a feltételezett kár vagy kárveszély közötti ok-okozati összefüggés.
- (2) ***A Bizottság valamennyi tagállamot tájékoztatja az (1) bekezdés **■** szerinti panaszok beérkezéséről.***

- (3) A Bizottság ***kellő időben*** ■ megvizsgálja a panaszban foglalt vagy a Bizottság rendelkezésére álló elemek pontosságát és megfelelőségét annak megállapítása érdekében, hogy elegendő bizonyíték áll-e rendelkezésre az (1) bekezdés szerinti vizsgálat megindításához.
- (4) Amennyiben a panaszban ■ előadott tények nem vetnek fel rendszerszintű kérdést, továbbá nem gyakorolnak jelentős hatást egy vagy több uniós légi fuvarozóra, a Bizottság nem indít vizsgálatot.
- (5) ***Amennyiben a Bizottság úgy dönt, hogy nem indít vizsgálatot, erről tájékoztatja a panaszost és valamennyi tagállamot. A tájékoztatásnak tartalmaznia kell a döntés indokolását. A tájékoztatást a 17. cikkkel összhangban az Európai Parlamentnek is meg kell küldeni.***

- (6) Amennyiben a benyújtott bizonyíték az (1) bekezdés alkalmazásában nem elegendő, a Bizottság a panasz benyújtásának napjától számított 60 napon belül tájékoztatja erről a panaszost. A panaszos számára **45** napot kell biztosítani, hogy további bizonyítékot szolgáltatson. Amennyiben a panaszos ezt a határidőn belül nem teszi meg, a Bizottság úgy dönthet, hogy nem indítja meg a vizsgálatot.
- (7) A Bizottság – **a (4) és a (6) bekezdésre figyelemmel** – a panasz benyújtásától számított **legfeljebb öt hónapon belül** dönt az (1) bekezdés szerinti vizsgálat megindításáról.
- (8) Amennyiben a Bizottság – a (4) bekezdésre is figyelemmel – úgy ítéli meg, hogy elegendő bizonyíték áll rendelkezésre a vizsgálat megindításához, a Bizottság megteszi a következő lépéseket:
- a) az eljárás megindítása **és a tagállamok, valamint az Európai Parlament erről történő értesítése;**

- b) értesítés közzététele az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*; az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat megindításának tényét, ismertetnie kell a vizsgálat hatókörét, ■ meg kell neveznie azon harmadik országot vagy harmadik országbeli szervezetet, **amely** a feltételezések szerint alkalmazta a versenyt **torzító** gyakorlatokat, továbbá ismertetnie kell a feltételezett kárt vagy kárveszélyt, meg kell neveznie az érintett uniós légi fuvarozókat, végül meg kell állapítania azt az időszakot, amelyen belül az érdekelt felek jelentkezhettek, írásban véleményt nyilváníthatnak, információkat nyújthatnak be vagy meghallgatást kérhetnek a Bizottságtól. **Az említett időszak nem lehet 30 napnál rövidebb;**
  - c) az érintett harmadik ország és harmadik országbeli szervezet képviselőinek hivatalos értesítése a vizsgálat megindításáról;
  - d) a panaszos és a 16. cikk szerinti bizottság tájékoztatása a vizsgálat megindításáról.
- (9) Amennyiben a panaszt a vizsgálat megkezdése előtt visszavonják, úgy kell tekinteni, mintha a panaszt nem nyújtották volna be. Ez nem érinti a Bizottság azon jogát, hogy az (1) bekezdéssel összhangban saját kezdeményezésére vizsgálatot **indítson**.

5. cikk  
Vizsgálat

- (1) A Bizottság az eljárás elindítását követően megkezdi a vizsgálatot.
- (2) A vizsgálat célja annak meghatározása, hogy okozott-e kárt, illetve idézett-e elő kárveszélyt az érintett uniós légi fuvarozóknál a valamely harmadik ország vagy harmadik országbeli szervezet által alkalmazott, a versenyt *torzító* gyakorlat.
- (3) *Amennyiben az e cikk (2) bekezdésében említett vizsgálat során a Bizottság bizonyítékot talál arra, hogy egy gyakorlat kedvezőtlenül érintheti egy adott régió, tagállam, vagy a tagállamok valamely csoportjának légi összeköttetéseit – és ilyenformán kedvezőtlen következményekkel járhatnak az utasok számára –, e bizonyítékot figyelembe kell venni a 3. cikkben említett uniós érdekek megállapításakor.*
- (4) A Bizottság felkutat minden olyan információt, amelyet szükségesnek tart a vizsgálat lefolytatásához, és ellenőrzi a hozzá beérkezett vagy általa az érintett uniós légi fuvarozóktól, illetve az érintett harmadik országtól, *valamely érdekelt féltől* vagy harmadik országbeli szervezettől bekért információk pontosságát.

- (5) *Amennyiben a (4) bekezdéssel összhangban benyújtott információk hiányosak, ám nem hamisak vagy félrevezetőek, figyelembe kell őket venni.*
- (6) *Ha valamely bizonyíték vagy információ nem elfogadható, azonnal értesíteni kell az ilyen bizonyítékot vagy információt szolgáltató felet az elutasítás okairól, és lehetőséget kell biztosítani számára arra, hogy a megszabott határidőn belül további magyarázatokat nyújtson be.*
- (7) A Bizottság megkeresheti az *érintett tagállamokat*, hogy legyenek segítségére a vizsgálatban **■**. *Különösképpen a bizottsági megkeresés esetében az érintett tagállamok megteszik **■** az ahhoz szükséges lépéseket, hogy releváns és hozzáférhető információk benyújtásával segítsék a Bizottságot a vizsgálat elvégzésében. Bizottsági megkeresés esetében a tagállamok törekednek arra, hogy hozzájáruljanak a releváns ellenőrzések és elemzések elvégzéséhez.*
- (8) Amennyiben szükségesnek ítéli, a Bizottság harmadik országok területén is folytathat vizsgálatot **■**, amennyiben *az érintett harmadik országbeli szervezet beleegyezését adta*, továbbá amennyiben a Bizottság hivatalosan értesítette a szóban forgó harmadik ország kormányát, *és az nem emelt kifogást.*
- (9) Az eljárás megindításáról szóló értesítésben meghatározott határidőn belül jelentkező feleket meg kell hallgatni, amennyiben meghallgatás iránti kérelmükben jelezték, hogy érdekelt félnek minősülnek.

- (10) Azon belső dokumentumok kivételével, amelyeket kizárólag a Bizottság, **az Unió, illetve az érintett tagállamok** igazgatási szervei használhatnak, a panaszosok, az érdekelt felek, a tagállamok ■ és az érintett harmadik ország vagy harmadik országbeli szervezet képviselői betekinhetnek a Bizottság rendelkezésére álló összes információba, amennyiben erre vonatkozóan a Bizottsághoz írásbeli kérelmet nyújtanak be, feltéve, hogy az említett információk nem minősülnek a 8. cikk szerint bizalmasnak.

## **6. cikk**

### ***Felfüggesztés***

- (1) ***A Bizottság felfüggesztheti a vizsgálatot, amennyiben úgy ítéli meg, hogy a versenyt torzító gyakorlatot célszerűbb kizárólag valamely olyan vitarendezési eljárás útján kezelni, amelyet valamely olyan alkalmazandó légitársasági vagy légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó megállapodás, illetve bármely egyéb olyan, a légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó rendelkezéseket is tartalmazó megállapodás határoz meg, amelynek az Unió részes fele. A Bizottság értesíti a tagállamokat a vizsgálat felfüggesztéséről.***

*A Bizottság az alábbi esetekben folytathatja a vizsgálatot:*

- a) az alkalmazandó légitársasági vagy légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó megállapodásnak, illetve bármely egyéb, a légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó rendelkezéseket is tartalmazó megállapodásnak megfelelően lefolytatott eljárás során fény derült a megállapodás másik fél vagy felek általi megsértésére, amely megállapítás a szóban forgó félre vagy felekre nézve végleges és kötelező erejű, ám nem került sor azonnal, illetve a vonatkozó eljárásban előírt határidőn belül korrekciós intézkedésre;*
- b) a vizsgálat felfüggesztésének időpontjától számított 12 hónapon belül nem került sor a versenyt torzító gyakorlat megszüntetésére.*

*(2) A Bizottság felfüggeszti a vizsgálatot, ha a vizsgálat elindításáról való értesítés időpontjától számított 15 napon belül*

- a) a 2. cikk 4. pontjának b) alpontjában említett valamennyi érintett tagállam arról értesítette a Bizottságot, hogy a versenyt torzító gyakorlatot kizárólag azon vitarendezési eljárás útján szándékozzák kezelni, amely az általuk az érintett harmadik országgal kötött légitársasági vagy légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó megállapodás, illetve bármely egyéb olyan, a légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó rendelkezéseket is tartalmazó megállapodás értelmében alkalmazandó, amelyet az érintett harmadik országgal kötöttek; és*



- b) a 2. cikk 4. pontjának a) alpontjában említett érintett tagállamok egyike sem emelt kifogást.*

*A felfüggesztés ilyen eseteiben a 7. cikk (1) és (2) bekezdését kell alkalmazni.*

*(3) A Bizottság az alábbi esetek bármelyikében folytathatja a vizsgálatot:*

- a) a 2. cikk 4. pontjának b) alpontjában említett érintett tagállamok nem kezdeményezték a vonatkozó nemzetközi megállapodás értelmében alkalmazandó vitarendezési eljárás elindítását a (2) bekezdésben említett értesítést követő három hónapon belül;*
- b) a 2. cikk 4. pontjának b) alpontjában említett érintett tagállamok arról értesítik a Bizottságot, hogy az e cikk (2) bekezdésében említett vitarendezési eljárások eredménye nem került megfelelően, illetve kellő időben végrehajtásra;*

- c) az összes tagállam a vizsgálat folytatására kéri a Bizottságot;*
- d) a Bizottság arra a megállapításra jut, hogy nem került sor a versenyt torzító gyakorlat megszüntetésére az érintett tagállamok általi, a (2) bekezdés a) pontjában említett értesítés időpontjától számított 12 hónapon belül;*
- e) a 11. cikk (3) bekezdésében említett sürgős esetekben, ha a 2. cikk 4. pontjának b) alpontjában említett érintett tagállamok általi, az e cikk (2) bekezdésének a) pontjában említett értesítés időpontjától számított kilenc hónapon belül nem került sor a versenyt torzító gyakorlat megszüntetésére; valamely érintett tagállam kérésére a Bizottság megfelelően indokolt esetben az említett időszakot legfeljebb három hónappal meghosszabbíthatja.*

## 7. cikk

Együtműködés a tagállamokkal a III. fejezet hatálya alá tartozó esetekkel kapcsolatos eljárások tekintetében

■

■

- (1) Az *érintett* tagállam tájékoztatja ■ a Bizottságot valamennyi olyan releváns találkozóról, amelyet az érintett harmadik országgal kötött légitársasági vagy légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó *megállapodás keretében, illetve az érintett harmadik országgal kötött egyéb megállapodásban foglalt, légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó rendelkezések alapján* tervez annak érdekében, hogy a vizsgálat által érintett kérdést megvitassa. Az érintett tagállam megküldi a Bizottságnak a találkozó napirendjét és minden olyan lényeges információt, amely lehetővé teszi az adott találkozó megvitandó témák megértését.
- (2) Az érintett tagállam folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot az érintett harmadik országgal kötött légitársasági vagy légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó megállapodás, illetve bármely egyéb olyan, a légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó rendelkezéseket is tartalmazó megállapodás által biztosított vitarendezési eljárásról, és adott esetben *felkéri* a Bizottságot, hogy vegyen részt ezen találkozókon. E tekintetben a Bizottság további tájékoztatást kérhet az érintett tagállamtól.

## 8. cikk

### Titoktartás

- (1) A Bizottság bizalmas jellegű információként kezel minden olyan információt, amely természeténél fogva bizalmas jellegű – köztük azokat is, amelyek nyilvánosságra hozatala jelentős versenyelőnyt biztosítana a versenytársak egyike számára, vagy jelentős mértékben hátrányosan befolyásolná az információt szolgáltató személynek vagy annak a személynek a helyzetét, akitől az információt szolgáltató személy az információt megszerezte –, vagy amelyet az érintett felek a vizsgálat lefolytatásához megfelelő indokkal alátámasztva bizalmas jelleggel bocsátottak rendelkezésre.
- (2) A bizalmas jellegű információkat szolgáltató érdekelt feleket fel kell szólítani, hogy bocsássák rendelkezésre ezen információk nem bizalmas jellegű összefoglalóját. Ezen összefoglalónak *megfelelő részletességűnek* kell lennie ahhoz, hogy abból a bizalmas jelleggel rendelkezésre bocsátott információk tartalmának lényege észszerű mértékig megismerhető legyen. Kivételes körülmények között az érdekelt felek jelezhetik, hogy a bizalmas információ nem foglalható össze. Ilyen rendkívüli esetekben indokolni kell, hogy az összefoglaló elkészítése miért nem lehetséges.

- (3) Az e rendelet értelmében kapott információk csak arra a célra használhatók fel, amelyre azokat kérték. Ez a *bekezdés* nem zárja ki, hogy a valamely vizsgálat keretében kapott információkat e rendelettel összhangban egy másik vizsgálat kezdeményezésének céljára is felhasználják.
- (4) A Bizottság és a tagállamok – ideértve tisztviselőiket – az információkat közlő fél kifejezett engedélye nélkül nem hozhatják nyilvánosságra az e rendelet alapján kapott bizalmas jellegű információkat vagy azokat az információkat, amelyeket a vizsgálatban részt vevő fél bizalmas jelleggel közölt. A Bizottság és a tagállamok által egymásnak eljuttatott információk, továbbá az Unió vagy a tagállamok hatóságai által készített belső dokumentumok nem hozhatók nyilvánosságra, kivéve ha e rendelet kifejezetten erről rendelkezik.
- (5) Amennyiben a bizalmas információkezelés iránti kérelem indokolatlannak bizonyul, és az információt szolgáltató személy sem az információ nyilvánosságra hozatalához, sem annak általánosított vagy összefoglalt formában történő nyilvánossá tételéhez nem kíván hozzájárulni, akkor az érintett információ figyelmen kívül hagyható.

- (6) E cikk nem zárja ki általános jellegű információknak és különösen az e rendelet szerinti döntések alapjául szolgáló indokoknak az uniós hatóságok általi nyilvánosságra hozatalát, sem pedig az uniós hatóságok által hivatkozott bizonyítékok nyilvánosságra hozatalát, amennyiben arra a bírósági eljárások során ezen indokok kifejtése érdekében szükség van. A nyilvánosságra hozatalkor figyelembe kell venni az érintett feleknek az üzleti titkok vagy államtitkok megőrzéséhez fűződő jogos érdekét.
- (7) *A tagállamok meghozzák az e rendelet alkalmazása szempontjából releváns információk bizalmas kezelésének biztosításához szükséges, e rendelettel összhangban álló intézkedéseket.*

#### 9. cikk

Az együttműködés hiánya esetén tett megállapítások alapja

Amennyiben valamely érintett megtagadja a szükséges információkhoz való hozzáférést, vagy azokat nem adja át **■ az e rendeletben megszabott** határidőn belül, illetve ha a vizsgálatot jelentősen hátráltatja, a rendelkezésre álló **tények és bizonyítékok** alapján **átmeneti vagy végleges, ■ helybenhagyó vagy elutasító** megállapítások tehetők **■**. Amennyiben a Bizottság úgy látja, hogy hamis vagy félrevezető információt bocsátottak rendelkezésre, ezek az információkat figyelmen kívül hagyja.

## 10. cikk

### Nyilvánosságra hozatal

- (1) A Bizottság nyilvánosságra hozza az érintett harmadik ország, harmadik *országbeli* szervezet és harmadik országbeli légi fuvarozó, valamint **a** panaszos és az *érintett* érdekelt felek, *tagállamok és uniós légi fuvarozók előtt* a 16. cikkben említett bizottságnak **a** 13. cikk (2) bekezdésével vagy a 14. cikk (1) bekezdésével összhangban történő *összehívása* előtt legalább egy hónappal azon alapvető tényeket és megfontolásokat, amelyek alapján kártérítési intézkedések elfogadására vagy az eljárások kártérítési intézkedések elfogadása nélküli megszüntetésére sor kerülhet.
- (2) Az (1) bekezdésben említett nyilvánosságra hozatal nem érinti a Bizottság által hozható későbbi döntéseket. Amennyiben a Bizottság egy ilyen döntést további vagy eltérő tényekre és megfontolásokra kíván alapozni, azokat a lehető legrövidebb időn belül közzéteszi.
- (3) A nyilvánosságra hozatalt követően *átadott további információkat* **a** csak akkor kell figyelembe venni, ha azok a Bizottság által eseti alapon megszabott határidőn belül érkeztek be, amely határidőnek – az eset sürgősségét kellően figyelembe véve – legalább **14** napnak kell lennie. Ennél rövidebb határidő is megállapítható, ha újabb végleges nyilvánosságra hozatalra van szükség.

## 11. cikk

### Az eljárás időtartama és felfüggesztése

- (1) Az eljárásokat **20 hónapon** belül le kell zárni. Kellően indokolt esetekben ez az időtartam meghosszabbítható. ***Amennyiben a 6. cikknek megfelelően az eljárás felfüggesztésre kerül, úgy a felfüggesztés időtartama nem számít bele a vizsgálat időtartamába***
- (2) ***A vizsgálatokat legfeljebb tizenkét hónapon belül le kell zárni. Kellően indokolt esetekben ez az időtartam meghosszabbítható. Amennyiben a 6. cikknek megfelelően a vizsgálat felfüggesztésre kerül, úgy a felfüggesztés időtartama nem számít bele a vizsgálat időtartamába. A vizsgálat időtartamának meghosszabbítása esetén a meghosszabbítás ideje hozzáadódik az eljárásnak az e cikk (1) bekezdésében meghatározott teljes időtartamához.***
- (3) Sürgős esetekben – ***azaz*** olyan helyzetekben, ahol a panaszos, ***illetve az érdekelt felek által benyújtott egyértelmű bizonyítékok alapján*** az uniós légi fuvarozókat érő kár ***visszafordíthatatlan lehet***, az eljárás időtartama ***kilenc hónapra*** rövidíthető.



- (4) A Bizottság felfüggeszti az eljárást, ha az érintett harmadik ország vagy harmadik országbeli szervezet határozott lépéseket tett annak érdekében, hogy megszüntesse a versenyt **torzító** gyakorlatot vagy az érintett uniós légi fuvarozók számára okozott kárt vagy előidézett kárveszélyt.
- (5) *A (4) bekezdésben említett esetekben, amennyiben a versenyt **torzító** gyakorlat, illetve az érintett uniós légi fuvarozókat érő **kár vagy** kárveszély nem kerül észszerű, **de hat hónapot semmiképp sem meghaladó** időtartamon belül megszüntetésre, a Bizottság folytatja az eljárást.*

■



**III. FEJEZET**  
**A VERSENYT TORZÍTÓ GYAKORLATOK**

12. cikk

A kár vagy kárveszély meghatározása

- (1) A kár e fejezet alkalmazásában történő megállapításának bizonyítékon kell alapulnia, figyelembe véve a lényeges tényezőket, különösen a következőket:
- a) az érintett uniós légi fuvarozók helyzete, különösen az olyan szempontok tekintetében, mint például a járatgyakoriság, a kapacitás kihasználása, a hálózatra gyakorolt hatás, az értékesítés, a piaci részesedés, a nyereség, a tőkemegtérülés, a beruházások és a foglalkoztatás;
  - b) az érintett légitársasági szolgáltatási piacok általános helyzete, különös tekintettel a szolgáltatási díjak szintjére, a légitársasági szolgáltatások kapacitására és gyakoriságára, valamint a hálózat használatára.

- (2) *A kárveszély meghatározásának egyértelmű bizonyítékokon és nem pusztán állításon, feltevésen vagy távoli eshetőségen kell alapulnia. A kárveszély kárrá alakulása egyértelmű, előre látható, nagyon valószínű és bekövetkezés előtt álló, valamint minden észszerű kétséget kizáróan egy harmadik ország vagy egy harmadik országbeli szervezet tevékenységének vagy döntésének tulajdonítható kell, hogy legyen.*
- (3) **■** *A kárveszély fennállásának meghatározásakor olyan tényezőkre kell figyelemmel lenni, mint:*
- a) az érintett uniós légi fuvarozók helyzetének előre látható alakulása különösen a járatgyakoriság, a kapacitás kihasználása, a hálózatra gyakorolt hatás, az értékesítés, a piaci részesedés, a nyereség, a tőkemegtérülés, a beruházások és a foglalkoztatás tekintetében;
  - b) a potenciálisan érintett légiközlekedési szolgáltatási piacok általános helyzetének előre látható alakulása, különösen a szolgáltatási díjak szintje, a légiközlekedési szolgáltatások kapacitása és gyakorisága, valamint a hálózat használata tekintetében.

*Az a) és a b) pontban felsorolt tényezők közül önmagában ugyan egyik fennállása sem lehet döntő, az összes számba vett tényező alapján azonban meg lehet állapítani, hogy a közeljövőben a versenyt torzító gyakorlatok további folytatása várható-e, és amennyiben nem kerül sor intézkedésekre, kár keletkezik-e.*

- (4) A Bizottság kiválasztja a vizsgálati időszakot – **amely magában foglalja azt az időszakot, amely alatt a károkozásra a feltételezés szerint sor került, ám nem korlátozódik arra** –, és elemzi az adott időszakra vonatkozó releváns bizonyítékokat.
- (5) Amennyiben **az érintett uniós légi fuvarozók számára** okozott kárt  **vagy előidézett kárveszélyt** a versenyt **torzító** gyakorlattól eltérő tényezők okozzák, úgy  **ezek** nem tulajdoníthatók a vizsgált gyakorlatnak, **és figyelmen kívül kell hagyni őket.**

### 13. cikk

A vizsgálat megszüntetése kártérítési intézkedések nélkül

- (1) A Bizottság a panasz visszavonása esetén kártérítési intézkedések  **meghozatala** nélkül lezárja a vizsgálatot, **kivéve, ha saját kezdeményezésére a vizsgálat folytatása mellett dönt.**

- (2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok elfogadásával kártérítési intézkedések elfogadása nélkül megszünteti a 5. cikknek megfelelően indított vizsgálatot, amennyiben:
- a) a Bizottság megállapítja, hogy az alábbi tényezők bármelyikének a megléte nem igazolható:
    - i. egy harmadik ország vagy harmadik országbeli szervezet által alkalmazott, a *versenyt* torzító gyakorlat;
    - ii. az érintett uniós légi fuvarozók számára okozott kár vagy előidézett kárveszély;
    - iii. a kár vagy kárveszély és a figyelembe vett gyakorlat közötti ok-okozati összefüggés;
  - b) a Bizottság megállapítja, hogy a 14. cikk szerinti kártérítési intézkedések elfogadása ellentétes lenne az Unió érdekeivel;

- c) az érintett harmadik ország vagy harmadik országbeli szervezet megszüntette a versenyt torzító gyakorlatot; vagy
- d) az érintett harmadik ország vagy harmadik országbeli szervezet elhárította az érintett uniós légi fuvarozó(k) számára okozott kárt vagy kárveszélyt.

Az említett végrehajtási jogi aktusokat a 16. cikk (2) bekezdésében említett **vizsgálóbizottsági** eljárás keretében kell elfogadni.

- (3) A vizsgálatnak a (2) bekezdés szerinti megszüntetésére vonatkozó határozatot indokolással kell ellátni és közzé kell tenni *az Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

#### 14. cikk

##### Kártérítési intézkedések

- (1) ***A 13. cikk sérelme nélkül a Bizottság végrehajtási jogi aktusok elfogadásával kártérítési intézkedéseket határoz meg, amennyiben az 5. cikk alapján lefolytatott vizsgálat megállapítja, hogy a harmadik ország vagy harmadik országbeli szervezet által alkalmazott, a versenyt torzító gyakorlat az érintett uniós légi fuvarozók számára kárt okozott.***

Az e cikk (3) bekezdésének a) pontjában említett kártérítési intézkedéseket meghatározó végrehajtási jogi aktusokat a 16. cikk (2) bekezdésében említett **vizsgálóbizottsági** eljárás keretében kell elfogadni.

Az e cikk (3) bekezdésének b) pontjában említett kártérítési intézkedéseket meghatározó végrehajtási jogi aktusokat a 16. cikk (2) és (3) bekezdésében említett **vizsgálóbizottsági** eljárás keretében kell elfogadni.

- (2) A 13. cikk sérelme nélkül a Bizottság végrehajtási jogi aktusok elfogadásával kártérítési intézkedéseket határozhat meg, amennyiben az 5. cikk alapján lefolytatott vizsgálat megállapítja, hogy a harmadik ország vagy harmadik országbeli szervezet által alkalmazott, a versenyt **torzító** gyakorlat az **érintett** uniós légi **fuvarozóknál a 12. cikk (2) és (3) bekezdésével összhangban vett** kárveszélyt **idéz elő**. **E kártérítési intézkedések mindaddig nem lépnek hatályba, amíg a kárveszélyből tényleges károkozás nem válik.**

*Az e cikk (3) bekezdésének a) pontjában említett kártérítési intézkedéseket meghatározó végrehajtási jogi aktusokat a 16. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.*

*Az e cikk (3) bekezdésének b) pontjában említett kártérítési intézkedéseket meghatározó végrehajtási jogi aktusokat a 16. cikk (2) és (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.*

- (3) Az (1) és (2) **bekezdésben** említett kártérítési intézkedéseket azon harmadik országbeli légi fuvarozókra kell alkalmazni, amelyek a versenyt **torzító** gyakorlat előnyeiket élvezik; a kártérítési intézkedések az alábbiak lehetnek:

- a) pénzügyi kötelezettségek;

- b) bármilyen más, azonos vagy alacsonyabb értékű *operatív* intézkedés, *például a harmadik országbeli légi fuvarozóknak biztosított engedmények, szolgáltatások vagy egyéb jogok felfüggesztése. Előnyben kell részesíteni a kölcsönös operatív intézkedéseket, amennyiben azok nem ellentétesek az Unió érdekeivel, továbbá amennyiben összeegyeztethetők az uniós joggal és a nemzetközi kötelezettségekkel.*
- (4) Az (1) és (2) *bekezdésben* említett kártérítési intézkedések nem haladhatják meg az érintett uniós légi fuvarozók számára okozott kár ■ ellensúlyozásához szükséges mértéket. Ennek *érdekében az említett kártérítési* intézkedések ■ adott földrajzi területre, *illetve adott időtartamra* korlátozódhatnak.
- (5) A kártérítési intézkedéseknek *nem lehet része* egy tagállam által *egy* harmadik országgal kötött *valamely* légiközlekedési vagy légiközlekedési szolgáltatásokra vonatkozó *megállapodás*, illetve ■ *bármely más* megállapodásban foglalt bármilyen légiszolgáltatási rendelkezés *értelmében a szóban forgó harmadik ország számára biztosított forgalmi jogok felfüggesztése vagy korlátozása* ■ .
- (6) *Az (1) és a (2) bekezdésben említett kártérítési intézkedések nem vezethetnek ahhoz, hogy az Unió vagy az érintett tagállamok megsértsék az adott harmadik országgal kötött légiközlekedési vagy légiközlekedési szolgáltatásokra vonatkozó megállapodásokat vagy az adott harmadik országgal kötött valamely kereskedelmi megállapodásban, illetve bármely egyéb megállapodásban foglalt légiszolgáltatási rendelkezéseket.*



- (7) A vizsgálatnak az (1) és a (2) bekezdésben említett kártérítési intézkedések elfogadásával való megszüntetésére vonatkozó határozatot indokolással kell ellátni és közzé kell tenni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

#### 15. cikk

##### A kártérítési intézkedések felülvizsgálata

- (1) A 14. cikkben említett kártérítési intézkedések csak addig és olyan mértékig maradnak hatályban, ameddig és amennyire ez a versenyt **torzító** gyakorlat megléte, valamint az általa okozott kár miatt szükséges. **Ezzel** összefüggésben az **e cikk** (2), a (3) és a (4) bekezdésében meghatározott felülvizsgálati eljárás alkalmazandó. **A Bizottságnak rendszeresen írásbeli jelentést kell benyújtania az Európai Parlament és a Tanács részére a kártérítési intézkedések hatékonyságáról és hatásáról.**
- (2) Amennyiben a körülmények indokolják, a Bizottság vagy a panaszos kezdeményezésére, illetve **az érintett tagállamok**, harmadik ország vagy harmadik országbeli szervezet indokolással ellátott kérelmére felül lehet vizsgálni a kártérítési intézkedések eredeti formájukban történő fenntartásának szükségességét.

- (3) A felülvizsgálat során a Bizottság megvizsgálja, hogy továbbra is fennáll-e a versenyt **torzító** gyakorlat, a kár , valamint a gyakorlat és a kár közötti ok-okozati összefüggés .
- (4) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok elfogadásával – a helyzetnek megfelelően – hatályon kívül helyezi, módosítja vagy fenntartja a 14. cikkben meghatározott kártérítési intézkedéseket. Az említett végrehajtási jogi aktusokat a 16. cikk (2) bekezdésében említett **vizsgálóbizottsági** eljárás keretében kell elfogadni.

■

**IV. FEJEZET**  
**ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK**

16. cikk

Bizottsági eljárás

- (1) A Bizottságot egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor **a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.**
- (3) **Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét,** és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

17. cikk

**Jelentéstétel és tájékoztatás**

- (1) **A Bizottság rendszeresen jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet alkalmazásáról és végrehajtásáról. E jelentésben – a 8. cikkben említett bizalmas információk megfelelő védelme mellett – tájékoztatást kell adnia a kártérítési intézkedések alkalmazásáról, a kártérítési intézkedések nélkül záruló vizsgálatokról, a kártérítési intézkedések felülvizsgálatáról, valamint a tagállamokkal, az érdekelt felekkel és a harmadik országokkal folytatott együttműködésről.**

(2) *Az Európai Parlament és a Tanács felkérheti a Bizottságot, hogy az e rendelet alkalmazásával kapcsolatos kérdésekről tájékoztatással, illetve magyarázattal szolgáljon.*

18. cikk

Hatályon kívül helyezés

A 868/2004/EK rendelet hatályát veszti. A hatályon kívül helyezett rendeletre történő hivatkozásokat erre a rendeletre történő hivatkozásként kell értelmezni.

19. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

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

■ Kelt, ...

*az Európai Parlament részéről*

*a Tanács részéről*

*az elnök*

*az elnök*

Or. en