A BIZOTTSÁG 1459/2006/EK RENDELETE

(2006. szeptember 28.)

a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a menetrend szerinti légi járatok személyszállítási díjtételeiről és a repülőtéri résidőkiosztásról folytatott konzultációkra vonatkozó megállapodások és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó Szerződésre,

tekintettel a Szerződés 85. cikke (3) bekezdésének a légiközlekedési ágazaton belüli megállapodások és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról szóló, 1987. december 14-i 3976/87/EGK tanácsi rendeletre [1] és különösen annak 2. cikkére,

közzétéve e rendelet tervezetét [2],

a légiközlekedési ágazaton belüli megállapodásokkal és erőfölénnyel foglalkozó tanácsadó bizottsággal folytatott konzultációt követően,

mivel:

(1) 2004. május 1-jétől a légiközlekedési ágazat a Szerződés 81. és 82. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról szóló, 2002. december 16-i 1/2003/EK tanácsi rendelet [3] általánosan alkalmazandó rendelkezéseinek tárgyát képezi.

(2) Az 1/2003/EK rendelet rendelkezik arról, hogy a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozó megállapodások, amelyek megfelelnek a Szerződés 81. cikkének (3) bekezdésében foglalt feltételeknek, nem tiltottak, anélkül hogy ezt előzetes határozatnak kellene megállapítania. Elvben a vállalkozásoknak és társulásoknak önmaguknak kell megállapítaniuk, hogy megállapodásaik, döntéseik és összehangolt magatartásaik összeegyeztethetők-e a Szerződés 81. cikkével.

(3) A 3976/87/EGK rendelet felhatalmazza a Bizottságot, hogy a Szerződés 81. cikke (3) bekezdését rendelet útján alkalmazza a megállapodások, döntések és összehangolt magatartások egyes csoportjaira, amelyek közvetlenül vagy közvetetten kapcsolódnak a Közösségen belüli repülőterek közötti, illetve a Közösség és harmadik országok közötti útvonalakon nyújtott légiközlekedési szolgáltatásokhoz.

(4) A menetrend szerinti légijáratok személyszállítási díjtételeiről szóló konzultációkra és a repülőtéri résidőkiosztásra, valamint a repülőtéri menetrendekre vonatkozó megállapodások, döntések és összehangolt magatartások korlátozhatják a versenyt és befolyásolhatják a tagállamok közötti kereskedelmet.

(5) Mivel azonban az ilyen megállapodások, döntések és összehangolt magatartások a légi közlekedés felhasználói és/vagy a légi szállítók hasznára válhatnak, a Szerződés 85. cikke (3) bekezdésének a menetrendek közös tervezésére és összehangolására, a közös üzemeltetésre, a menetrend szerinti légijáratok személyszállítási és árufuvarozási díjtételeiről szóló konzultációkra és a repülőtéri résidőkiosztásra vonatkozó megállapodások és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról szóló, 1993. június 25-i 1617/93/EGK bizottsági rendelet [4] megállapította, hogy a Szerződés 81. cikkének (1) bekezdése nem alkalmazható többek között a közösségi repülőterek közötti légijáratokat érintő díjtételekre és a repülőtéri résidőkiosztásra vonatkozó bizonyos megállapodásokra, döntésekre és összehangolt magatartásokra. Az 1617/93/EGK rendelet 2005. június 30-án hatályát veszítette.

(6) 2004 júniusában a Bizottság konzultációt kezdeményezett az 1617/93/EGK rendelet felülvizsgálatáról annak meghatározására, hogy a csoportmentességet megszüntessék-e, fenntartsák-e eredeti formájában, illetve kibővítsék-e a hatályát. A Bizottság a tagállamoktól, légitársaságoktól, utazási irodáktól és fogyasztói csoportoktól kapott választ.

(7) A konzultációk és az 1/2003/EK rendelet által bevezetett közvetlenül alkalmazandó mentességi rendszer fényében nem kellően indokolt, hogy a repülőtéri résidőkiosztásra vonatkozó konzultációkra és a repülőtéri menetrendeket érintő megállapodásokra, illetve a közösségi repülőterek közötti menetrend szerinti légijáratokon alkalmazandó, poggyászszállítást is magában foglaló személyszállítás díjtételeire vonatkozó konzultációk tekintetében rendelet útján eltekintsenek a 81. cikk (1) bekezdésének alkalmazásától. A légiközlekedési ágazatnak elegendő időt kell azonban biztosítani arra, hogy alkalmazkodjon az új helyzethez és saját maga felmérje, hogy az általa kötött megállapodások és az általa alkalmazott gyakorlatok összeegyeztethetők-e a Szerződés 81. cikkével, és amennyiben szükséges, módosítson ezeken. Mivel az 1617/93/EGK rendelet már hatályát veszítette, átmeneti időszakra vonatkozó új csoportmentességi rendelet elfogadására van szükség.

[1] HL L 374., 1987.12.31., 9. o. A legutóbb a 411/2004/EK rendelettel (HL L 68., 2004.3.6., 1. o.) módosított rendelet.

[2] HL C 42., 2006.2.18., 15. o.

[3] HL L 1., 2003.1.4., 1. o. A 411/2004/EK rendelettel módosított rendelet (HL L 68., 2004.3.6., 1. o.).

[4] HL L 155., 1993.6.26., 18. o. A legutóbb a 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított rendelet.

(8) A repülőtéri résidőkiosztásra és a repülőtéri menetrendekre vonatkozó megállapodások javíthatják a repülőtéri kapacitás és a légtér hatékony kihasználását, megkönnyíthetik a légiforgalmi irányítást és segíthetik a repülőterek által nyújtott légi közlekedési szolgáltatások elterjesztését. A verseny fenntartása érdekében továbbra is biztosítani kell a túlterhelt repülőterekre való belépés lehetőségét. A kielégítő mértékű biztonság és átláthatóság érdekében az említett megállapodások csak akkor fogadhatók el, ha minden érintett légi fuvarozó részt vehet a tárgyalásokon, továbbá a kiosztást megkülönböztetés nélkül és átlátható módon végzik.

(9) A repülőtéri résidőkiosztást és a menetrendeket érintő konzultációkat illetően – amennyiben olyan légijáratokra vonatkoznak, amelyek kiindulási és/vagy célállomása a Közösség területén található – a csoportmentességet 2006. december 31-ig kell engedélyezni. 2006. december 31. után a légiközlekedési ágazatnak saját magának kell megítélnie, hogy a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozó vállalkozások közötti megállapodások és összehangolt magatartások, illetve vállalkozások társulásai által hozott döntések megfelelnek-e a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésében foglalt feltételeknek. Az értékelésnek többek között figyelembe kell vennie, hogy minden érintett légi fuvarozó részt vehet-e a repülőtéri résidőkiosztást és a menetrendeket érintő tárgyalásokon, és e konzultációk megkülönböztetés nélkül és átlátható módon zajlanak-e. E rendelet nem sérti a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendeletet ([1]).

(10) A személyszállítás díjtételeiről szóló konzultációk hozzájárulhatnak a légitársaságok közötti szerződéses (interline) személyszállítási díjtételek általános elfogadásához, ami a légi szállítók, valamint a légi közlekedés felhasználói hasznára válik. A tárgyalások célja azonban nem terjedhet túl a légitársaságok közötti szerződéses rendszer (interlining) alkalmazásának megkönnyítésén.

(11) A Bizottság által az 1617/93/EGK rendelet felülvizsgálatáról 2004 júniusában kezdeményezett konzultációk eredménye szerint a Közösségen belüli légi közlekedési piac olyan irányban fejlődött, hogy egyre kevésbé biztosított, hogy a díjtételekről szóló konzultációk a Szerződés 81. cikk (3) bekezdésében megállapított minden feltételnek továbbra is megfeleljenek.

(12) Ezért a közösségi repülőterek közötti, menetrend szerinti légijáratokon alkalmazandó, poggyászszállítást is magában foglaló személyszállítás díjtételeire vonatkozó konzultációk tekintetében a csoportmentességet 2006. december 31-ig kell engedélyezni. Ezt követően a légiközlekedési ágazatnak saját magának kell megítélnie, hogy a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozó vállalkozások közötti megállapodások és összehangolt magatartások, illetve vállalkozások társulásai által hozott döntések megfelelnek-e a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésében foglalt feltételeknek.

(13) 2004. május 1-je óta a Bizottságot felhatalmazták, hogy a Szerződés 81. cikke (3) bekezdését Közösségen belüli repülőterek közötti, valamint a Közösség és a harmadik országok közötti útvonalakon nyújtott légiközlekedési szolgáltatások tekintetében is rendelet útján alkalmazza.

(14) A Közösségen belüli légi közlekedéssel ellentétben a tagállamok és a harmadik országok közötti útvonalakon nyújtott légiközlekedési szolgáltatásokat többnyire kétoldalú légiközlekedési megállapodások szabályozzák. E megállapodásokban meghatározott szabályozási követelmények természetében és részletességében jelentős eltérések mutatkoznak. A tagállamok és harmadik országok közötti légiközlekedési szolgáltatásokra vonatkozó megállapodások tárgyalásáról és végrehajtásáról szóló, 2004. április 29-i 847/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet ([2]) is ideértve, a közösségi jog sérelme nélkül a légiközlekedési megállapodások gyakran korlátozzák és/vagy szabályozzák a piacra jutást és/vagy a díjszabást, ami gátolhatja a Közösség és a harmadik országok közötti útvonalakon szolgáltatást nyújtó légi szállítók közötti versenyt. Ezen felül a légiközlekedési megállapodások gyakran korlátozzák, hogy a légi szállítók olyan kétoldalú együttműködési megállapodásokra lépjenek, amelyek a Nemzetközi Légifuvarozási Szövetség (International Air Transport Association, a továbbiakban: IATA) légitársaságok közötti szerződéses rendszeréhez képest alternatívát nyújtanak a fogyasztók számára.

(15) A Közösség és a harmadik országok közötti útvonalakon érzékelhetően nagyobb a csatlakozást igénybe vevő utazások aránya, mint a Közösségen belüli nemzetközi járatokon. Ezért a díjtételekről folytatott tárgyalások révén a légitársaságok közötti szerződéses rendszer (interlining) előnyeinek a fogyasztók számára jelentősebbnek kell lenniük a Közösség és a harmadik országok közötti útvonalakon.

(16) Kellő bizonyossággal feltételezhető, hogy a Közösség és harmadik országok közötti útvonalakon közlekedő, menetrend szerinti légijáratokon alkalmazandó, poggyászszállítást is magában foglaló személyszállítás díjtételeiről folytatott konzultációk jelenleg eleget tesznek a Szerződés 81. cikk (3) bekezdésében foglalt feltételeknek. Mindazonáltal a légi közlekedési piac gyorsan fejlődik. Ezért az ilyen konzultációk tekintetében a rövid távú csoportmentességet 2007. október 31-ig kell engedélyezni.

([1]) HL L 14., 1993.1.22., 1. o. A legutóbb a 793/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 138., 2004.4.30., 50. o.) módosított rendelet.

([2]) HL L 157., 2004.4.30., 7. o.

(17) Az IATA díjtételre vonatkozó konferenciáival kapcsolatban az Amerikai Egyesült Államok és Ausztrália hatáskörrel rendelkező hatóságai felülvizsgálják trösztellenes politikájukat. Ezek a vizsgálatok valószínűleg 2007 júniusában fejeződnek be. Helyénvaló tehát, hogy a Közösség és ezen országok közötti útvonalakon alkalmazandó személyszállítás díjtételeire vonatkozó konferenciák tekintetében a Bizottság az említett időpontig felülvizsgálja a csoportmentességet.

(18) Adatokat kell gyűjteni azzal a céllal, hogy a Bizottság több ismeretet szerezzen a konzultációk során meghatározott személyszállítási díjtételek relatív alkalmazásáról, illetve ezeknek a Közösség és harmadik országok közötti menetrend szerinti légijáratokra vonatkozóan alkalmazott, légitársaságok közötti szerződéses rendszerre (interlining) ténylegesen gyakorolt relatív jelentőségükről. Az adatoknak ahhoz is hozzá kell segíteniük a Bizottságot, hogy jobban fel tudja mérni a kétoldalú légiközlekedési megállapodásokból eredő szabályozási korlátozások hatásait. A tárgyalásokon részt vevő légi szállítók minden IATA-idény vonatkozásában 2004. május 1-jétől kötelesek adatokat gyűjteni minden olyan díjtételosztályról, amelyekre vonatkozóan légitársaságok közötti szerződéses (interline) viteldíjakat megállapítottak.

(19) Összhangban a 3976/87/EGK rendelet 4. cikkével, e rendeletet a hatálybalépésekor érvényben lévő megállapodásokra, döntésekre és összehangolt magatartásokra visszamenőleges hatállyal kell alkalmazni, feltéve, hogy azok megfelelnek az e rendeletben meghatározott mentességi feltételeknek.

(20) A polgári légi közlekedés területén a belső piac szempontjából lényeges közösségi jogot az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás által kiterjesztették a Közösséget és Norvégiát, Izlandot, valamint Liechtensteint magában foglaló területre. Ezért a Közösség és Norvégia, Izland, valamint Liechtenstein között közlekedő járatokat a Közösségen belüli járatokkal azonos módon kell kezelni. A közösségi jogszabályokat az EGT-vegyesbizottság határozatai révén kiterjesztik az EGT-megállapodás hatálya alá tartozó területekre. E rendelet alkalmazásában azonban szükséges kikötni, hogy a Közösségen kívül közlekedő járatok tekintetében biztosított csoportmentesség nem vonatkozik a Közösség és Norvégia, Izland, valamint Liechtenstein között közlekedő járatokra.

(21) A polgári légi közlekedés területén a belső piac szempontjából mérvadó közösségi jogot az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség közötti légiközlekedési megállapodás [1] által kiterjesztették a Közösséget és Svájcot magában foglaló területre. Amíg e megállapodás hatályban van, a Közösség és Svájc között közlekedő járatokat a Közösségen belüli járatokkal azonos módon kell kezelni. A közösségi jogszabályokat a megállapodás szerint létrehozott EGT-vegyesbizottság határozatai révén kiterjesztik azt a megállapodás hatálya alá tartozó területekre. E rendelet alkalmazásában azonban szükséges kikötni, hogy a Közösség és harmadik országok közötti útvonalak tekintetében biztosított csoportmentesség nem vonatkozik a Közösség és Svájc között közlekedő járatokra.

(22) E rendelet nem érinti a Szerződés 82. cikkének alkalmazását,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Mentességek

A Szerződés 81. cikkének (3) bekezdése alapján és e rendelet rendelkezéseire is figyelemmel, a Szerződés 81. cikkének (1) pontja nem alkalmazható a légi közlekedési ágazat vállalkozásai közötti olyan megállapodásokra, továbbá az ilyen vállalkozások társulásainak olyan döntéseire, és az ilyen vállalkozások közötti olyan összehangolt magatartásokra, amelyek a következő célok közül egyet vagy többet kívánnak megvalósítani:

a) a repülőtéri résidőkiosztás és a repülőtéri menetrend meghatározása, amennyiben olyan légi járatokra vonatkoznak, amelyek kiindulási és/vagy célállomása a Közösség területén található;

b) a Közösségen belüli útvonalakon, illetve egyrészről a Közösség, másrészről Svájc, Norvégia, Izland vagy Liechtenstein közötti útvonalakon a menetrend szerinti légi járatokon alkalmazandó, poggyászszállítást is magában foglaló személyszállítás díjtételeire vonatkozó konzultációk;

c) a Közösségen belüli útvonalakon, illetve egyrészről a Közösség, másrészről Ausztrália vagy az Amerikai Egyesült Államok közötti útvonalakon a menetrend szerint közlekedő légi járatokon alkalmazandó, poggyászszállítást is magában foglaló személyszállítás díjtételeire vonatkozó konzultációk;

d) a b) és c) pontban felsorolt útvonalaktól különböző, a Közösség és harmadik országok közötti útvonalakon menetrend szerint közlekedő légi járatokon alkalmazandó, poggyászszállítást is magában foglaló személyszállítás díjtételeire vonatkozó konzultációk.

[1] Megállapodás az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között a légi közlekedésről (HL L 114., 2002.4.30., 73. o.).

2. cikk

Repülőtéri résidőkiosztás és a repülőtéri menetrend meghatározása

(1) Az 1. cikk a) pontja csak akkor alkalmazandó, ha a következő feltételek teljesülnek:

a) a konzultációk nyitottak minden olyan légi fuvarozó számára, aki nyilatkozott arról, hogy a konzultációk tárgyát képező résidők tekintetében érdekelt;

b) az elsőbbségi szabályokat megkülönböztetés nélkül állapítják meg és alkalmazzák – akár közvetlenül, akár közvetetten – a fuvarozók személyazonosságára, állampolgárságára és a járat típusára; figyelembe veszik a hatáskörrel rendelkező nemzeti vagy nemzetközi hatóságok által megszabott korlátozásokat, illetve a légi forgalom elosztásának általuk megállapított szabályait, és kellő figyelmet fordítanak az utazóközönség és az érintett repülőtér által támasztott igényekre; a c) pontra is tekintettel az ilyen elsőbbségi szabályok figyelembe vehetik a légi fuvarozók által a megfelelő előző menetrendi időszakban bizonyos résidők használata révén szerzett jogokat;

c) a 95/93/EGK rendelet 2. cikkének b) pontjában meghatározott új belépők számára a következők szerint osztják ki a résidőket:

i. a közösségi repülőtereken, az újonnan kialakított vagy nem használt résidők és az idény folyamán vagy annak végén egy légi szállító által átengedett résidők, illetve a más módon elérhetővé vált, az új belépőknek a kérdéses repülőtérre érkező/repülőtérről induló útvonalakon működő légi szállítókkal való hatékony versenyt lehetővé tevő résidők 50 %-át; az új belépők számára kiosztott részesedés kevesebb lehet 50 %-nál, amennyiben az új belépők által benyújtott igénylések száma az új résidők iránti kérelmek 50 %-ánál kevesebb;

ii. a harmadik országok repülőterein, elegendő részesedést osztanak ki az ilyen rendelkezésre álló résidőkből annak érdekében, hogy a túlzsúfolt repülőterekre továbbra is be lehessen lépni az ilyen repülőterek és a Közösségben található pontok közötti útvonalak esetében;

d) az elsőbbségi szabályok, megállapításuk után, kérésre minden érdekelt félnek rendelkezésére állnak;

e) a konzultációkon részt vevő légi fuvarozók legkésőbb a konzultáció időpontjában hozzáférhetnek a következő információkhoz:

i. a korábbi résidők légi fuvarozók szerint, időrendi sorrendben, a repülőtéren üzemelő minden légi fuvarozó tekintetében;

ii. a kért résidők (eredeti kérelmek) légi fuvarozók szerint és időrendi sorrendben, minden légi fuvarozó tekintetében;

iii. a kiosztott résidők, valamint a még el nem bírált résidőkérelmek egyenkénti felsorolásban, időrendi sorrendben, légi fuvarozók szerint és minden légi fuvarozó tekintetében;

iv. a fennmaradó rendelkezésre álló résidők;

v. a kiosztás során alkalmazott kritériumok teljes és részletes ismertetése.

f) A résidő iránti kérelem elutasítása esetén az érintett légi fuvarozónak jogában áll nyilatkozatot kérni az elutasítás okairól.

(2) A Bizottságnak és az érintett tagállamoknak joguk van megfigyelőket küldeni a résidőkiosztásra és a repülőtéri menetrend meghatározására vonatkozó, az egyes menetrendi időszakok előtt többoldalú ülések keretében megtartott konzultációkra. E célból a légi fuvarozók ugyanolyan értesítést küldenek az érintett tagállamoknak és a Bizottságnak, mint a résztvevőknek, amely tartalmazza a konzultációk időpontját, helyszínét és tárgyát. A tagállamoknak és a Bizottságnak küldött értesítést legalább 10 nappal korábban kell eljuttatni.

Ilyen értesítést kell eljuttatni:

a) az érintett tagállamok részére a hatáskörrel rendelkező hatóságaik által megállapítandó eljárásoknak megfelelően;

b) a Bizottság részére az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* kihirdetendő eljárásoknak megfelelően.

3. cikk

A személyszállítási díjtételekről szóló konzultációk

(1) Az 1. cikk b), c) és d) pontja csak akkor alkalmazandó, ha a következő feltételek teljesülnek:

a) a konzultációkon résztvevők kizárólag azokról a viteldíjakról és fuvardíjakról folytatnak tárgyalást, amelyeket a légi szállítás felhasználói közvetlenül egy részt vevő légi fuvarozó részére vagy annak meghatalmazott képviselője részére a menetrend szerinti járaton történő személyszállításért fizet, továbbá az ilyen személyszállítási díjtételekkel kapcsolatos feltételekről; a konzultációk nem terjednek ki a díjtételekhez kapcsolódó kapacitásra;

b) a konzultációk vonalközi forgalom kialakításához vezetnek, azaz a légi szállítás igénybe vevője számára a személyszállítási díjtétel-kategóriák, valamint a konzultációk tárgyát képező menetrendi időszakok vonatkozásában lehetővé kell tenni, hogy:

i. a konzultációk tárgyát képező járat az azonos vagy csatlakozó útvonalon, más légi szállító által üzemeltetett járatokkal azonos menetjegyen szerepeljen, és ezáltal az alkalmazandó személyszállítási díjtételeket és feltételeket a szállítást végző légitársaság határozza, illetve légitársaságok határozzák meg; valamint

ii. amennyiben az első helyfoglalás feltételei azt lehetővé teszik, módosítsa a helyfoglalást a konzultációk tárgyát képező járatról egy másik légi fuvarozó által ugyanazon az útvonalon üzemeltetett járatra, amelyre vonatkozóan a személyszállítási díjtételeket és a feltételeket az említett másik fuvarozó határozza meg;

c) a légi fuvarozó objektív, megkülönböztetés nélküli, műszaki vagy kereskedelmi jellegű okokra hivatkozva visszautasíthatja az ilyen összekapcsolás és helyfoglalás-módosítás engedélyezését, különösen olyan esetekben, ha a szállítást végző fuvarozónak aggályai vannak azon légi fuvarozó hitelképességét illetően, amely a szóban forgó szállításért a díjat beszedi; ilyen esetben a fenti tényről írásban kell értesíteni az utóbbi légi fuvarozót;

d) a konzultációk tárgyát képező személyszállítási díjtételeket a részt vevő légi szállítók az utas állampolgársága vagy lakóhelye alapján történő hátrányos megkülönböztetés nélkül alkalmazzák;

e) a konzultációkon való részvétel önkéntes, és nyitott minden olyan légi fuvarozó számára, aki az érintett útvonalon közvetlen vagy közvetett járatokat üzemeltet, vagy kíván üzemeltetni;

f) a konzultáció a résztvevőket nem köti, azaz a konzultációt követően a résztvevők fenntartják azt a jogukat, hogy függetlenül járhassanak el a személyszállítási díjtételek tekintetében;

g) a konzultációk nem vonnak maguk után az ügynökök díjazására vagy a tárgyalt díjtételek más tényezőire vonatkozó megállapodást.

(2) A Közösség és az 1. cikk b) pontjában nem említett harmadik országok közötti útvonalakon a menetrend szerinti légi járatokon alkalmazandó személyszállítás díjtételeiről szóló konzultációkon részt vevő légi szállítók az alábbiakról gyűjtenek adatokat:

a) az Európai Közösség és az 1. cikk b) pontjában nem említett harmadik országok közötti útvonalakon zajló utazáshoz kiállított összes jegy közül e konzultációk során elfogadott díjtételekkel kiállított repülőjegyek száma;

b) azon repülőjegyek mennyisége, amelyeket a konzultációk során elfogadott díjtételekkel állítottak ki a légitársaságok közötti szerződéses rendszerben történő utazáshoz;

c) azon repülőjegyek mennyisége, amelyeket nem a konzultációk során elfogadott díjtételekkel állítottak ki a légitársaságok közötti szerződéses rendszerben történő utazáshoz.

Az adatokat a konzultációk tárgyát képező valamennyi repülőjegy-fajtára és díjtételre vonatkozóan be kell gyűjteni. Az adatoknak lehetővé kell tenni azt, hogy meg lehessen különböztetni a légi fuvarozók olyan különféle együttműködési módjait, amelyek megengedik az utasoknak, hogy több fuvarozó által üzemeltetett szolgáltatásokat kombináljanak egy jegyet felhasználva. Az összegyűjtött adatokat az érintett légi szállítók vagy a megbízásukból eljáró személyek 2004. május 1-től kezdődően minden IATA-idényre vonatkozóan megküldik a Bizottságnak. A tagállamok hatáskörrel rendelkező hatóságai hozzáférhetnek az adatokhoz.

(3) A Bizottságnak és az érintett tagállamoknak joguk van megfigyelőket küldeni a személyszállítási díjtételekről szóló konzultációkra. E célból a légi fuvarozók ugyanolyan értesítést küldenek az érintett tagállamoknak és a Bizottságnak, mint a résztvevőknek, amely tartalmazza a konzultációk időpontját, helyszínét és tárgyát. Az értesítést legalább 10 nappal korábban kell megküldeniük az érintett tagállamoknak és a Bizottságnak.

Ilyen értesítést kell eljuttatni:

a) az érintett tagállamok részére a hatáskörrel rendelkező hatóságaik által megállapítandó eljárásoknak megfelelően;

b) a Bizottság részére az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* kihirdetendő eljárásoknak megfelelően.

E konzultációkról a Bizottság az érintett légi fuvarozóktól vagy azok képviselőitől teljes körű jelentést kap, a jelentésnek a résztvevőkhöz való eljuttatásával egy időben, de legkésőbb a konzultációk megtartását követő hat héten belül.

4. cikk

Hatálybalépés

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

Az 1. cikk a) és b) pontja alapján engedélyezett mentességeket 2006. december 31-ig kell alkalmazni.

Az 1. cikk c) pontja alapján engedélyezett mentességeket 2007. június 30-ig kell alkalmazni.

Az 1. cikk d) pontja alapján engedélyezett mentességeket 2007. október 31-ig kell alkalmazni.

Ezt a rendeletet a benne foglalt feltételek teljesülésének időpontjától visszamenőleges hatállyal kell alkalmazni a hatálybalépése napján fennálló megállapodásokra, döntésekre és összehangolt magatartásokra.

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

Kelt Brüsszelben, 2006. szeptember 28-án.

A Bizottság részéről
Neelie KROES
a Bizottság tagja