



Brüsszel, 2018.12.19.  
COM(2018) 893 final

2018/0433 (COD)

Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**

**Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Unióból történő kilépésével összefüggésben az alapszintű légi összeköttetést biztosító közös szabályokról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

## INDOKOLÁS

### 1. A JAVASLAT HÁTTERE

#### • A javaslat indokai és céljai

Az Egyesült Királyság 2017. március 29-én az Európai Unióról szóló szerződés 50. cikkének megfelelően bejelentette az Unióból való kilépésre vonatkozó szándékát. Ez azt jelenti, hogy amennyiben a kilépésről rendelkező megállapodást<sup>1</sup> nem erősítik meg, az Unió elsődleges és másodlagos joga 2019. március 30-tól (a továbbiakban: a kilépés napja) az Egyesült Királyságra nem alkalmazandó. Az Egyesült Királyság ezt követően harmadik országgá válik.

Nemzetközi légi közlekedés az érintett államok kifejezett hozzájárulása nélkül nem lehetséges; ez abból fakad, hogy az államokat a területük fölötti légtérben teljes és kizárólagos szuverenitás illeti meg. Az államok általában kétoldalú légiszolgáltatási megállapodások útján szervezik meg a közöttük zajló légi közlekedést; ezek a megállapodások a kölcsönösen biztosított jogokat és azok gyakorlásának feltételeit rögzítik. A forgalmi jogok és az azok gyakorlásához közvetlenül kapcsolódó szolgáltatások kifejezetten ki vannak zárva a szolgáltatások kereskedelméről szóló általános egyezmény (GATS)<sup>2</sup> hatálya alól.

Az Unión belül a tagállamok légi fuvarozóinak (uniós légi fuvarozók) azon szabadsága, hogy az Unión belül légi járatokat működtethetnek, kizárólag a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletből ered, amely egyúttal az említett fuvarozók engedélyeinek kiadására vonatkozó szabályokat is meghatározza.

A kilépésről rendelkező megállapodás eltérő rendelkezése hiányában az említett rendelet rendelkezései a kilépés után már nem vonatkoznak az Egyesült Királyság és a tagállamok közötti légi szolgáltatásokra. Ezen túlmenően bizonyos légi fuvarozók többé nem fognak megfelelni az említett rendeletben megállapított, uniós légi fuvarozóként való minősítésre vonatkozó feltételeknek, mivel működési engedélyüket az Egyesült Királyság adta ki, vagy központi ügyvezetésük helye az Egyesült Királyságban található, vagy az Egyesült Királyságnak vagy az Egyesült Királyság állampolgárainak többségi tulajdonát képezik, vagy annak/azoknak a tényleges ellenőrzése alatt állnak.

Ebből következően a kilépésről rendelkező megállapodás eltérő rendelkezése hiányában az érintett fuvarozók által az Egyesült Királyság és a tagállamok között nyújtott légiközlekedési szolgáltatásoknak 2019. március 30-ától nem lesz jogalapjuk. A fent leírt helyzetek bármelyikében a fuvarozók elveszítik uniós működési engedélyüket, és ennek következtében már nem lesznek jogosultak az Unión belül légi szolgáltatásokat nyújtani.

Az Egyesült Királyság és a tagállamok közötti közvetlen légiközlekedési szolgáltatásokat szinte teljes egészében egyesült királyságbeli és uniós légi fuvarozók biztosítják. Ezért komoly zavarokat vonna maga után, ha a szóban forgó légi fuvarozók elveszítenék jogosultságukat arra, hogy az Egyesült Királyság és a tagállamok között légi szolgáltatásokat nyújtsanak. A legtöbb, vagy akár az összes légi útvonal kiszolgálása is megszűnne az Unió és az Egyesült Királyság között. Ugyanakkor azok az Unión belüli útvonalak, amelyeket a kilépést követően egyesült királyságbeli légi fuvarozók már nem szolgálhatnak ki, teljes mértékben hozzáférhetőek maradnának az uniós fuvarozók számára.

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft\\_withdrawal\\_agreement\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf).

<sup>2</sup> A Kereskedelmi Világszervezetet létrehozó 1994. április 15-i Marrákesi Egyezmény 1B. melléklete.

Megállapodás nélküli forgatókönyv esetén az egyes gazdaságok várhatóan súlyos következményekkel szembesülnek majd, az alábbiak szerint: az alternatív útvonalak szükségessége miatt a légi utazási idő és költségek jelentős mértékben emelkednének, és ezzel az említett alternatív útvonalakon megnőne a légiközlekedési infrastruktúrára nehezedő nyomás, a légi szolgáltatások iránti kereslet pedig csökkenne. Ez nemcsak a légiközlekedési ágazatot érintené, hanem mindazokat a gazdasági ágazatokat is, amelyek nagymértékben függnék a légi közlekedéstől. Az így előálló kereskedelmi akadályok nemcsak a távoli piacokon folytatott üzleti tevékenységet, hanem a vállalkozások (újra)letelepedését is korlátoznák. A légi összeköttetés megzavarásával az Unió és tagállamai stratégiai értéket veszítenének el.

2018. november 13-án közzétett, „Felkészülés az Egyesült Királyságnak az Európai Unióból 2019. március 30-án való kilépésére: rendkívüli helyzetre szóló cselekvési terv” című közleményében<sup>3</sup> a Bizottság bejelentette, hogy intézkedéseket fog javasolni annak biztosítására, hogy az Egyesült Királyság légi fuvarozói átrepülhessenek az Európai Unió területe felett, műszaki okokból leszállhassanak (például az utasok beszállása/kiszállása nélkül üzemanyag-feltöltést végezhetnek), valamint leszállhassanak az Európai Unióban és visszarepülhessenek az Egyesült Királyságba. Az említett intézkedések ahhoz a feltételhez lennének kötve, hogy az Egyesült Királyságnak egyenértékű intézkedéseket kell alkalmaznia az Európai Unió légi fuvarozóival szemben.

E javaslatnak tehát az a célja, hogy ideiglenes intézkedéseket határozzon meg az Unió és az Egyesült Királyság közötti légi közlekedés szabályozására az Egyesült Királyságnak az Unióból való kilépését követően (1. cikk). Ezen intézkedések célja az alapszintű légi összeköttetés fenntartása egy rövid átmeneti időszakban (12. cikk).

Először is a rendeletjavaslat (3. cikk) egyoldalúan garantálja az Egyesült Királyság légi fuvarozói számára az első, a második, a harmadik és a negyedik alapszabadsággal kapcsolatos forgalmi jogokat annak érdekében, hogy azok továbbra is átrepülhessenek az Unió területe felett és ott műszaki okokból leszállhassanak, valamint közvetlen útvonalakat szolgálhassanak ki az érintett területek között. A jogszabály nem tesz különbséget a személy- és áruszállítás, illetve a menetrend szerinti és a nem menetrend szerinti szolgáltatások között. A javasolt rendeletnek az alapszintű légi összeköttetés biztosítására irányuló célkitűzésével összhangban az Egyesült Királyság légi fuvarozói által kínált kapacitás – vagyis az általuk működtetett járatok száma („járatgyakoriség”) – a brexitet megelőző szinten rögzül. Az e rendelet alapján légi szolgáltatásokat nyújtó egyesült királyságbeli légi fuvarozókat nem illetnék meg az operatív rugalmasságot biztosító szokásos eszközök (mint például kereskedelmi együttműködési megállapodások, légi járművek bérlése, „change of gauge” vagy egynél több pont kiszolgálása).

Mivel az Egyesült Királyság légi fuvarozói számára biztosított jogok a „viszonosság” elvén alapulnak, a rendeletjavaslat (4. cikk) külön mechanizmust állapít meg annak biztosítására, hogy az Egyesült Királyságban működő uniós légi fuvarozók a rendeletjavaslatban az egyesült királyságbeli légi fuvarozók számára biztosított jogokkal egyenértékű jogokkal rendelkezzenek. Eltérő esetben a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy végrehajtási jogi aktusok révén elfogadja a helyzet kiigazításához szükséges intézkedéseket, beleértve az egyesült királyságbeli légi fuvarozók működési engedélyeinek korlátozását vagy visszavonását. Az egyenértékűség szintjének értékelése és a korrekciós intézkedések Bizottság általi elfogadása nem korlátozódik kizárólag a két jogrend közötti szigorú, formális

---

<sup>3</sup> COM(2018) 880 final.

megfeleltetésre; ennek az az oka, hogy jelentős különbségek vannak az érintett piacok között, és el kell kerülni az egy az egyben megfeleltetést, amely végül az uniós érdekekkel akár ellentétesnek is bizonyulhat.

Az Unió által kötött légiszolgáltatási megállapodásokhoz hasonlóan a javasolt rendelet – jóllehet átmeneti alapszintű légi összeköttetést kíván biztosítani – rugalmas mechanizmust határoz meg annak biztosítására, hogy az uniós légi fuvarozók tisztességes és egyenlő feltételek mellett versenyezzenek az Egyesült Királyság légi fuvarozóival, amint az Egyesült Királyságra többé már nem vonatkozik az uniós jog. Az egyenlő versenyfeltételek megkövetelik, hogy az Egyesült Királyság a kilépés után is kellően szigorú előírásokat alkalmazzon a légi közlekedés területén az alábbiak tekintetében: tisztességes verseny, ideértve a kartellek, az erőfölénnyel való visszaélések és az összefonódások szabályozását; az indokolatlan állami támogatások tilalma; a munkavállalók védelme; a környezet védelme; biztonság és védelem. Ezen túlmenően biztosítani kell, hogy az uniós fuvarozókat – *de iure* vagy *de facto* – ne érje hátrányos megkülönböztetés az Egyesült Királyságban. A rendeletjavaslat (5. cikk) ezért felhatalmazza a Bizottságot arra, hogy kövesse nyomon az uniós és az egyesült királyságbeli légi fuvarozók közötti verseny feltételeit, és végrehajtási jogi aktusok révén fogadja el a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az említett feltételek mindenkor teljesüljenek.

A rendeletjavaslat megállapítja a szükséges eljárásokat ahhoz, hogy a tagállamok ellenőrizhessék, hogy az e rendelet alapján a területükre repülő légi fuvarozók, légi járművek és személyzet rendelkeznek-e az Egyesült Királyság által a nemzetközileg elismert biztonsági előírásoknak megfelelően kiállított engedélyekkel vagy bizonyítványokkal, valamint hogy valamennyi vonatkozó nemzeti és uniós jogszabályt betartották, és a megengedett jogokat nem lépték túl (6–9. cikk).

Kifejezett rendelkezés rögzíti, hogy a tagállamok nem tárgyalhatnak és nem köthetnek kétoldalú légiközlekedési megállapodást az Egyesült Királysággal az e rendelet hatálya alá tartozó ügyekben, és az Egyesült Királyság légi fuvarozói számára a légi közlekedés tekintetében nem biztosíthatnak semmilyen más jogot az e rendeletben biztosított jogokon felül (3. cikk). Mindazonáltal az érintett illetékes hatóságok természetesen szükség szerint együttműködhetnek a rendelet megfelelő végrehajtása érdekében (10. cikk), hogy az Egyesült Királyság kilépését követően a lehető legkevesebb zavar érje a rendelet keretében nyújtott légiközlekedési szolgáltatások irányítását.

Az Európai Tanács (50. cikk) 2018. december 13-án megismételte arra vonatkozó felhívását, hogy minden szinten fokozottabban fel kell készülni az Egyesült Királyság kilépésének következményeire, minden eshetőség figyelembevételével. Ez a jogi aktus azon intézkedéscsomag részét képezi, amelyet a Bizottság e felhívás nyomán fogad el.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A javasolt rendelet *lex specialis*-nak minősül, amely foglalkozna annak következményeivel, hogy az Egyesült Királyság kilépésétől fogva és a kilépésről rendelkező megállapodás hiányában az 1008/2008/EK rendelet nem lesz alkalmazandó az Egyesült Királyság és a fennmaradó tagállamok közötti légi közlekedésre. A javasolt feltételek az aránytalan zavarok elkerüléséhez szükséges mértékre korlátozódnak. E feltételek csupán korlátozott ideig lesznek alkalmazandók. A javaslat így teljes mértékben összhangban van a hatályos jogszabályokkal, különösen az 1008/2008/EK rendelettel.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Ez a javaslat kiegészíti az Unió 1008/2008/EK rendeletét. Noha a javaslat egyes területeken (pl. működési engedélyek) követi az Unió harmadik országokkal kötött légiközlekedési megállapodásaiban alkalmazott megközelítést, a rendelet konkrét célja és kontextusa, valamint egyoldalú jellege a jogok biztosítása tekintetében szükségszerűen korlátozóbb megközelítést, másrészt pedig olyan különös rendelkezéseket tesz szükségessé, amelyek célja a jogok egyenértékűségének fenntartása és egyenlő versenyfeltételek biztosítása.

## **2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG**

- **Jogalap**

A jogalap az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 100. cikkének (2) bekezdése.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

A javasolt jogi aktus kiegészíti az Unió 1008/2008/EK rendeletét, hogy az alapszintű összeköttetés annak ellenére is biztosított legyen, hogy az említett rendelet a továbbiakban nem vonatkozik a szóban forgó szállítási műveletekre. Az ilyen jellegű összeköttetés az Unió valamennyi pontjára irányuló és onnan kiinduló forgalom tekintetében egyenlő módon lenne biztosított, amivel elkerülhetők a belső piac torzulásai. Az uniós szintű fellépés ezért elengedhetetlen; az eredmény tagállami szintű fellépéssel nem lenne megvalósítható. .

- **Arányosság**

A javasolt rendelet arányosnak tekinthető, mivel lehetővé teszi az aránytalan zavarok megelőzését, és egyúttal egyenlő versenyfeltételeket biztosít az uniós fuvarozók számára. A javaslat nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket. Ez különösen vonatkozik a releváns jogok odaítélésének feltételeire, többek között az Egyesült Királyság által biztosítandó egyenértékű jogok követelményére, a tisztességes versenyre és e szabályrendszer időbeli korlátozására.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Mivel a jogi aktus olyan kérdéseket szabályoz, amelyek szorosan kapcsolódnak az 1008/2008/EK rendelethez, és célja, hogy az említett rendelethez hasonlóan teljes mértékben harmonizált versenyfeltételeket biztosítson, azt rendelet formájában kell előterjeszteni. A helyzet/kontextus sürgőssége miatt is ez a forma a legmegfelelőbb, mivel a kilépés előtt rendelkezésre álló idő (kilépésről rendelkező megállapodás megkötése hiányában) túl rövid ahhoz, hogy lehetővé tegye egy irányelv rendelkezéseinek átültetését.

## **3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI**

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata**

Tárgytalan, mivel az e javaslatot – amely nem kapcsolódik a hatályban lévő jogszabályok célkitűzéseikhez – szükségessé tevő esemény kivételes, időszakos és egyszeri.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

Számos, a légi közlekedésben érdekelt fél és tagállami képviselő számolt be az Egyesült Királyság EU-ból való kilépéséből eredő kihívásokról, és vetett fel lehetséges megoldásokat.

Az ismertetett vélemények egyik közös témája az volt, hogy a légi összeköttetés bizonyos szintjének fenntartása érdekében szabályozási beavatkozásra van szükség. Ami a forgalmi jogokat illeti, az érdekelt felek nem képesek saját rendkívüli intézkedések végrehajtásával enyhíteni a kilépésről rendelkező megállapodás esetleges meghiúsulásának hátrányos hatását. A légi fuvarozók, légifuvarozói csoportok és repülőterek legalább hat képviselője (elsősorban az Európai Repülőterek Nemzetközi Tanácsa útján) vélte úgy, hogy az Egyesült Királyság légi fuvarozói tekintetében fenn kell tartani a jelenlegi helyzetet, és ugyanolyan szintű piacra jutási lehetőségeket kell biztosítani, mint a kilépés előtt. Ugyanakkor más érdekelt felek (főként a 27 uniós tagállam légi fuvarozóinak képviselői) éppen ellenkezőleg arra mutattak rá, hogy a jelenlegi helyzetet nem szabad fenntartani az egyenlő piaci versenyfeltételek biztosítását célzó teljes körűen összehangolt szabályozás hiányában. 2018. június 12-én a Bizottság a kilépésre való felkészülésről szóló munkaértekezletet szervezett a 27 uniós tagállam számára, amelynek során a tagállamok polgári repülési szakértői különösen hangsúlyozták, hogy uniós szintű rendkívüli intézkedéseket kell elfogadni annak érdekében, hogy a kilépésről rendelkező megállapodás meghiúsulása esetén biztosított legyen az alapszintű összeköttetés a 27 tagállam és az Egyesült Királyság között.

Ezek az észrevételek kellő figyelmet kaptak a javaslat előkészítése során.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

Az érdekelt felek különféle értékeléseket osztottak meg a Bizottsággal az Egyesült Királyság kilépésének a légiközlekedési ágazatra gyakorolt hatásairól. Ezek az értékelések arra a következtetésre jutnak, hogy a 27 tagállam és az Egyesült Királyság közötti légi forgalom megszűnése jelentős zavarokat okozna a 27 tagállamú Unióban. A légi összeköttetés kulcsfontosságú szerepet játszik a tágabb értelemben vett gazdaságban. A légi közlekedés a mobilitás megkönnyítésén túl a kereskedelem, a növekedés és a munkahelyteremtés motorja. A légiközlekedési szolgáltatások közvetlen hozzájárulása az EU GDP-jéhez 110 milliárd EUR, a multiplikátorhatás révén az összesített hatás – a turizmust is figyelembe véve – pedig mintegy 510 milliárd EUR<sup>4</sup>. 2016-ban az EU-27 és az Egyesült Királyság között utazó utasok száma az EU-n belüli összeforgalom 16 %-át tette ki; jóllehet ez az arány jelentős eltéréseket mutatott az uniós tagállamok között, és esetenként a 25 %-ot is meghaladta. Emellett 2017-ben az EU-n belüli légi közlekedés 19,3 %-át az Egyesült Királyságban engedélyezett légi fuvarozók, az EU-27 és az Egyesült Királyság közötti forgalom 44,7 %-át pedig a 27 tagállam valamelyikében engedélyezett légi fuvarozók végezték. Vasúti és tengeri összeköttetés formájában léteznek alternatív közlekedési lehetőségek, de ezek csak néhány országban – például Belgiumban, Franciaországban és Írországban – érhetők el. Az Unió keleti és déli részén távolabb fekvő más országok esetében a közúti és vasúti utazás hossza miatt ezek a közlekedési módok nem pótolhatják a légi közlekedést. Következésképpen mérsékelni kell azt a jelentős káros hatást, amelyet a légi összeköttetések teljes megszűnése okozna az EU-27 gazdasága és állampolgárai számára.

---

<sup>4</sup> Steer Davies Gleave: *Study on employment and working conditions in air transport and airports* (Tanulmány a foglalkoztatásról és a munkafeltételekről a légi közlekedésben és a repülőtereken), végleges jelentés, 2015

- **Hatásvizsgálat**

A helyzet kivételes jellege miatt, valamint tekintettel arra, hogy az Egyesült Királyság státusza megváltozásának ideje alatt korlátozottak az igények, hatásvizsgálatra nincs szükség. A javaslatban foglaltaktól ténybelileg vagy jogilag eltérő politikai lehetőségek nem állnak rendelkezésre.

- **Alapjogok**

E javaslat nem érinti az alapjogok védelmét.

#### **4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK**

Tárgytalan.

#### **5. EGYÉB ELEMEEK**

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

Tárgytalan.

Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**

**Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Unióból történő kilépésével összefüggésben az alapszintű légi összeköttetést biztosító közös szabályokról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére<sup>5</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>6</sup>,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) 2017. március 29-én az Egyesült Királyság az Európai Unióról szóló szerződés 50. cikkének megfelelően bejelentette az Unióból való kilépésre vonatkozó szándékát. A kilépési megállapodás hatálybalépésének időpontjától, illetve ennek hiányában a kilépés bejelentésétől számított két év elteltével, vagyis 2019. március 30-tól a Szerződések az Egyesült Királyság tekintetében hatályukat veszítik, kivéve, ha az Európai Tanács az Egyesült Királysággal egyetértésben a fenti időszak meghosszabbításáról egyhangúlag határoz.
- (2) Az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>7</sup> meghatározza az uniós működési engedély légi fuvarozók számára történő kiadására vonatkozó feltételeket, és megállapítja az Unión belüli légi szolgáltatások nyújtásának szabadságát.
- (3) Különleges rendelkezések hiányában az Egyesült Királyság Unióból való kilépése az 1008/2008/EK rendeletben foglaltak szerinti piaci hozzáférés tekintetében az uniós jogból eredő valamennyi jogot és kötelezettséget megszüntetné, amennyiben azok az Egyesült Királyság és a többi 27 tagállam közötti kapcsolatot érintik.
- (4) Ezért olyan ideiglenes intézkedéseket kell hozni, amelyek lehetővé teszik az Egyesült Királyságban engedélyezett légi fuvarozók számára, hogy légiközlekedési szolgáltatásokat nyújtsanak az Egyesült Királyság területe és a fennmaradó 27 tagállam között. Az Egyesült Királyság és a többi tagállam közötti megfelelő

<sup>5</sup> HL C , , o.

<sup>6</sup> HL C , [...], o.

<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 (átdolgozott változat) (HL L 293., 2008.10.31., 3. o.).



egyensúly biztosítása érdekében e jogok biztosítását ahhoz a feltételhez kell kötni, hogy az Egyesült Királyságnak egyenértékű jogokat kell biztosítania az Európai Unióban engedélyezett légi fuvarozók számára, továbbá bizonyos, a tisztességes versenyhez elengedhetetlen feltételektől kell függővé tenni.

- (5) E rendelet ideiglenes jellegének tükrözése érdekében alkalmazását rövid időre kell korlátozni, az Unió és az Egyesült Királyság közötti, a légiközlekedési szolgáltatásokra vonatkozó jövőbeni megállapodásra vonatkozó esetleges tárgyalások és a szóban forgó megállapodás esetleges hatálybalépésének sérelme nélkül.
- (6) E rendelet egységes feltételek melletti végrehajtásának biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni azon intézkedések elfogadása tekintetében, amelyek méltányos szintű viszonyosságot garantálnak az Unió és az Egyesült Királyság által egymás légi fuvarozói számára egyoldalúan biztosított jogok között, és amelyek biztosítják, hogy a légiközlekedési szolgáltatások terén az uniós fuvarozók tisztességes feltételek mellett versenyezzenek az Egyesült Királyság fuvarozóival. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek<sup>8</sup> megfelelően kell gyakorolni.
- (7) Mivel e rendelet célját – nevezetesen a kilépésről rendelkező megállapodás hiányában az Unió és az Egyesült Királyság közötti légi közlekedés tekintetében ideiglenes intézkedések megállapítását – az egyes tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért e cél nagyságrendje és hatása miatt uniós szinten jobban megvalósítható, az Unió az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás elvének megfelelően intézkedéseket fogadhat el. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (8) E rendelet rendelkezéseit sürgősen hatályba kell léptetni, és azokat elviekben az azt az időpontot követő naptól kell alkalmazni, amikortól a Szerződések már nem alkalmazandók az Egyesült Királyságra, illetve az Egyesült Királyság területén, kivéve, ha addig az időpontig hatályba lép az Egyesült Királysággal kötött, kilépésről rendelkező megállapodás. A szükséges adminisztratív eljárások mihamarabbi lefolytatásának lehetővé tétele érdekében azonban bizonyos rendelkezéseket már e rendelet hatálybalépésének időpontjától alkalmazni kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

### *1. cikk*

#### **Hatály**

Ez a rendelet ideiglenes intézkedéseket állapít meg az Unió és Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága (a továbbiakban: az Egyesült Királyság) közötti légi közlekedés tekintetében, utóbbinak az Unióból való kilépését követően.

---

<sup>8</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.).

### Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „légi közlekedés”: utasok, poggyász, áru és postai küldemények külön-külön vagy együttesen, a nyilvánosság számára díj vagy ellenszolgáltatás ellenében igénybe vehető, légi járműveken történő szállítása, amely magában foglalja a menetrend szerinti és a nem menetrend szerinti szolgáltatásokat is;
2. „nemzetközi légi közlekedés”: az egynél több állam területe feletti légtérben megvalósuló légi közlekedés;
3. „uniós légi fuvarozó”: olyan, érvényes működési engedéllyel rendelkező légi fuvarozó, amelynek engedélyét egy illetékes engedélyező hatóság adta ki az 1008/2008/EK rendelet II. fejezetének megfelelően;
4. „az Egyesült Királyság légi fuvarozója”: olyan légi fuvarozó, amely
  - a) központi ügyvezetését az Egyesült Királyságban működteti; és
  - b) teljesíti az alábbi két feltétel egyikét:
    - i. a vállalat több mint 50 %-a az Egyesült Királyság és/vagy annak állampolgárai tulajdonában van, és az Egyesült Királyság és/vagy annak állampolgárai tényleges ellenőrzése alatt áll, akár közvetlen, akár közvetett módon egy vagy több közvetítő vállalaton keresztül; vagy
    - ii. a vállalat több mint 50 %-a uniós tagállam és/vagy annak állampolgárai és/vagy az Európai Gazdasági Térség más tagállamai és/vagy ilyen államok állampolgárai kizárólagos vagy az Egyesült Királysággal és/vagy annak állampolgáraival megosztott tulajdonában van – bármilyen kombinációban –, és az említettek tényleges ellenőrzése alatt áll, akár közvetlen, akár közvetett módon egy vagy több közvetítő vállalaton keresztül;
  - c) a b) pont ii. alpontjában említett esetben a rendelet alkalmazásának a 12. cikk (2) bekezdésében említett első napját megelőző napon az 1008/2008/EK rendeletnek megfelelő érvényes működési engedéllyel rendelkezett;
5. „tényleges ellenőrzés”: jogosultságok, szerződések, illetve bármely más eszköz alapján létrejött kapcsolat, amely elkülönülten vagy együttesen, és az adott eset jogi és ténybeli körülményeinek figyelembevételével lehetővé teszi döntő befolyás közvetlen vagy közvetett módon való gyakorlását egy vállalkozásban, különösen az alábbiak által:
  - a) egy vállalkozás eszközeinek teljes vagy részleges használati joga;
  - b) olyan jogosultságok és szerződések, amelyek döntő befolyást biztosítanak egy vállalkozás testületeinek összetételére, szavazására vagy határozataira vonatkozóan, vagy egyébként biztosítanak döntő befolyást a vállalkozás üzletmenetére nézve;
6. „versenyjog”: olyan jog, amely a következő magatartással foglalkozik, amennyiben az hatással lehet a légiközlekedési szolgáltatásokra:
  - a) olyan magatartás, amely a következőkből áll:

- i. légi fuvarozók közötti megállapodások, légi fuvarozók társulásai által hozott döntés és összehangolt magatartás, amelyek célja vagy hatása a verseny megakadályozása, korlátozása vagy torzítása;
  - ii. erőfölénnyel való visszaélés egy vagy több légi fuvarozó részéről;
  - iii. olyan intézkedések, amelyeket az Egyesült Királyság közvállalkozások és az Egyesült Királyság jóvoltából különleges vagy kizárólagos jogokkal rendelkező vállalkozások számára hozott vagy tart fenn, és amelyek ellentétesek az i. vagy ii. alponttal; és
- b) a légi fuvarozók közötti olyan összefonódások, amelyek jelentősen gátolják a hatékony versenyt, különösen az erőfölény kialakulásának vagy megerősödésének eredményeképpen;
7. „állami támogatás”: a kormány vagy bármely más szintű közigazgatási szerv által légi fuvarozó vagy repülőter számára nyújtott, gazdasági előnyt biztosító pénzügyi hozzájárulás, amely a következőket foglalja magában:
- a) pénzeszközök – például juttatások, kölcsönök vagy tőkeinjekció – közvetlen átadása, pénzeszközök potenciális közvetlen átadása, kötelezettségek – például hitelgaranciák, tőkeinjekció, tulajdonlás, csődvédelem vagy biztosítás – átvállalása;
  - b) az egyébként esedékes bevételekről való lemondás vagy azok beszedésének elmulasztása;
  - c) az általános infrastruktúrától eltérő áruk vagy szolgáltatások biztosítása, illetve áruk vagy szolgáltatások beszerzése; vagy
  - d) kifizetések teljesítése egy finanszírozási mechanizmus javára, vagy egy magán szervezet megbízása azzal, illetve utasítása arra, hogy hajtson végre egy vagy több olyan feladatkört az a), b) és c) pontban említettek közül, amelyek rendes körülmények között a kormányra vagy más közigazgatási szervre hárulnának, és valójában gyakorlatilag nem különböznek a kormányok által általában követett gyakorlattól;

Nem tekinthető úgy, hogy egy kormány vagy más közigazgatási szerv által nyújtott pénzügyi hozzájárulás gazdasági előnyt biztosít, amennyiben egy magánpiaci szereplő a szóban forgó közigazgatási szervével megegyező helyzetben, kizárólag jövedelmezőségi kilátásoktól vezérelve ugyanazt a pénzügyi hozzájárulást nyújtotta volna;

8. „független versenyhatóság”: a versenyjog alkalmazásáért és végrehajtásáért, valamint az állami támogatások ellenőrzéséért felelős hatóság, amely teljesíti az alábbi feltételek mindegyikét:
- a) működése szempontjából a hatóság független, és megfelelően fel van ruházva a feladatai ellátásához szükséges erőforrásokkal;
  - b) feladatai ellátása és hatáskörei gyakorlása során a hatóság rendelkezik a politikai vagy egyéb külső befolyástól való függetlenséget biztosító szükséges garanciákkal, és pártatlanul jár el; és
  - c) a hatóság határozatait bírósági felülvizsgálatnak vetik alá;

9. „megkülönböztetés”: bármilyen jellegű, objektív indokolás nélküli megkülönböztetés a légi közlekedési szolgáltatások működtetéséhez nyújtott áruknak vagy szolgáltatásoknak – köztük közszolgáltatásoknak – a biztosítása során vagy az ilyen szolgáltatások tekintetében az illetékes állami hatóságok által alkalmazott bánásmód során;
10. „menetrend szerinti légi járat”: olyan repüléssorozat, amely megfelel az alábbi jellemzők mindegyikének:
  - a) minden repülés alkalmával az ülőhelyeket és/vagy az áruk vagy postai küldemények szállítására vonatkozó kapacitást bárki egyénileg megvásárolhatja (közvetlenül a légi fuvarozótól vagy meghatalmazott ügynökeiktől);
  - b) úgy működtetik, hogy ugyanazt a két vagy több repülőtér közötti forgalmat szolgálja ki, akár:
    - i. közzétett menetrend szerint; vagy
    - ii. olyan rendszeres vagy gyakori repülésekkel, hogy azok felismerhetően rendszeres járatsorozatot képeznek;
11. „nem menetrend szerinti légi járat”: menetrend szerinti légi járatnak nem minősülő kereskedelmi légi közlekedési szolgáltatás;
12. „az Unió területe”: a tagállamok szárazföldi területe, belvizei és tengeri felségvizei, amelyekre az Európai Unióról szóló szerződés és az Európai Unió működéséről szóló szerződés alkalmazandó az azokban meghatározott feltételekkel, valamint az azok feletti légtér;
13. „az Egyesült Királyság területe”: az Egyesült Királyság szárazföldi területe, belvizei és tengeri felségvizei, valamint az azok feletti légtér;
14. „egyezmény”: a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. december 7-én Chicagóban aláírásra megnyitott egyezmény.

### 3. cikk

#### Forgalmi jogok

- (1) Az Egyesült Királyság légi fuvarozói az e rendeletben megállapított feltételek mellett:
  - a) leszállás nélkül átrepülhetnek az Unió területe felett;
  - b) az egyezmény értelmében nem kereskedelmi célból leszállhatnak az Unió területén;
  - c) menetrend szerinti és nem menetrend szerinti nemzetközi légi járatokat működtethetnek utasok, utasok és áruk, illetve kizárólag áruk szállítása céljából két olyan tetszőleges pont között, amelyek egyike az Egyesült Királyság területén, a másik pedig az Unió területén található;
- (2) A 4. és 5. cikkre is figyelemmel, az e rendelet alapján nyújtott menetrend szerinti légi járatok működtetése tekintetében az Egyesült Királyság légi fuvarozói által az Egyesült Királyság, valamint az összes tagállam közötti útvonalakon biztosítandó teljes szezonális kapacitás nem haladhatja meg az e fuvarozók által az említett

útvonalakon a IATA 2018. évi téli és nyári menetrendi időszakában működtetett járatok teljes számát.

- (3) A tagállamok nem tárgyalhatnak és nem köthetnek kétoldalú megállapodást vagy megegyezést az Egyesült Királysággal az e rendelet hatálya alá tartozó kérdésekben. Az Egyesült Királyság légi fuvarozói számára az e rendeletben szereplőkön túl a légi közlekedés tekintetében semmilyen más jogot nem biztosíthatnak.

#### 4. cikk

##### **A jogok egyenértékűsége**

- (1) A Bizottság figyelemmel kíséri az Egyesült Királyság által az uniós légi fuvarozók számára biztosított jogokat és azok gyakorlásának feltételeit.
- (2) Amennyiben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az Egyesült Királyság által az uniós légi fuvarozóknak biztosított jogok – *de jure* vagy *de facto* – nem egyenértékűek az e rendelet alapján az Egyesült Királyság légi fuvarozói számára biztosított jogokkal, vagy hogy ezek a jogok nem állnak egyenlő mértékben rendelkezésre az Unió valamennyi légi fuvarozója számára, az egyenértékűség helyreállítása érdekében a Bizottság az 1008/2008/EK rendelet 25. cikkének (2) bekezdésében említett eljárással összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktusok útján:
- a 3. cikk (2) bekezdésében megállapított korlátokon belül módosíthatja az Egyesült Királyság légi fuvarozói számára rendelkezésre álló kapacitást, és kötelezheti a tagállamokat arra, hogy ennek megfelelően igazítsák ki az Egyesült Királyság légi fuvarozói számára már korábban, illetve újonnan kiadott működési engedélyeket;
  - előírhatja a tagállamok számára, hogy az említett működési engedélyeket tagadják meg, függesszék fel vagy vonják vissza; vagy
  - egyéb megfelelő intézkedéseket hozhat.

#### 5. cikk

##### **Tisztességes verseny**

- (1) A Bizottság nyomon követi, hogy az uniós légi fuvarozók az e rendelet hatálya alá tartozó légiközlekedési szolgáltatások nyújtásáért milyen feltételek mellett versenyezhetnek az Egyesült Királyság légi fuvarozóival és repülőtereivel.
- (2) Amennyiben úgy ítéli meg, hogy a (3) bekezdésben említett helyzetek bármelyike miatt az említett feltételek jelentősen kedvezőtlenebbek, mint az Egyesült Királyság légi fuvarozói számára biztosítottak, a Bizottság a helyzet orvoslása érdekében az 1008/2008/EK rendelet 25. cikkének (2) bekezdésében említett eljárással összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktusok útján:
- a 3. cikk (2) bekezdésében megállapított korlátokon belül módosíthatja az Egyesült Királyság légi fuvarozói számára rendelkezésre álló kapacitást, és kötelezheti a tagállamokat arra, hogy ennek megfelelően igazítsák ki az Egyesült Királyság légi fuvarozói számára már korábban, illetve újonnan kiadott működési engedélyeket;

- b) előírhatja a tagállamok számára, hogy az Egyesült Királyság egyes vagy valamennyi légi fuvarozójának kiadott működési engedélyeket tagadják meg, függesszék fel vagy vonják vissza; vagy
  - c) egyéb megfelelő intézkedéseket hozhat.
- (3) A (2) bekezdés szerinti végrehajtási jogi aktusok a következő helyzetek orvoslására fogadhatók el:
- a) az Egyesült Királyság állami támogatásokat nyújt;
  - b) az Egyesült Királyságban nincs versenyjog, vagy azt nem alkalmazzák hatékonyan;
  - c) az Egyesült Királyság nem hozott létre vagy nem működtet független versenyhatóságot;
  - d) az Egyesült Királyság által a munkavállalók, a biztonság és védelem, valamint a környezet védelme érdekében alkalmazott előírások kevésbé szigorúak az uniós jogszabályokban rögzítetteknél, vagy releváns uniós jogszabályok hiányában a bármely tagállamban alkalmazott előírásoknál, de minden esetben a vonatkozó nemzetközi előírásoknál;
  - e) az uniós légi fuvarozókkal szemben fennáll a megkülönböztetés valamely formája.
- (4) Az (1) bekezdés alkalmazásában a Bizottság információkat kérhet az Egyesült Királyság illetékes hatóságaitól, légi fuvarozóitól vagy repülőtereitől. Amennyiben az Egyesült Királyság illetékes hatóságai, légi fuvarozói vagy repülőterei nem bocsátják rendelkezésre a kért információkat a Bizottság által előírt észszerű határidőn belül, vagy hiányos információkat szolgáltatnak, a Bizottság a (2) bekezdésnek megfelelően járhat el.

## *6. cikk*

### **Működési engedély**

- (1) Az uniós és a nemzeti légiközlekedés-biztonsági jogszabályok sérelme nélkül, az Egyesült Királyság légi fuvarozói számára elő kell írni, hogy a 3. cikk alapján számukra biztosított jogok gyakorlása érdekében működési engedélyt szerezzenek be minden olyan tagállamtól, amelyben tevékenységet kívánnak folytatni.
- (2) Miután az érintett tagállam megkapta az Egyesült Királyság légi fuvarozójának működési engedély iránti kérelmét, indokolatlan késedelem nélkül megadja a megfelelő működési engedélyt, amennyiben:
- a) a kérelmező egyesült királyságbeli légi fuvarozó az Egyesült Királyság jogszabályainak megfelelő, érvényes működési engedéllyel rendelkezik; és
  - b) az Egyesült Királyság hatékony szabályozási ellenőrzést gyakorol és tart fenn a kérelmező egyesült királyságbeli légi fuvarozó tevékenysége felett, az illetékes hatóság egyértelműen azonosítható, és az egyesült királyságbeli légi fuvarozó rendelkezik az említett hatóság által kiállított üzembentartási engedéllyel.
- (3) Azon igény sérelme nélkül, hogy elegendő időt kell biztosítani a szükséges értékelések elvégzésére, az Egyesült Királyság légi fuvarozói e rendelet hatálybalépésének napjától jogosultak működési engedély iránti kérelmet benyújtani.

E kérelmek jóváhagyására a tagállamok az említett naptól jogosultak, feltéve, hogy a jóváhagyás feltételei teljesülnek. Az így kiadott engedélyek azonban legkorábban az e rendelet alkalmazásának a 12. cikk (2) bekezdésében említett első napján lépnek érvénybe.

#### 7. cikk

##### **Operatív tervek, programok és menetrendek**

- (1) Az Egyesült Királyság légi fuvarozói jóváhagyás céljából benyújtják az egyes érintett tagállamok illetékes hatóságainak a légi szolgáltatásokra vonatkozó operatív terveket, programokat és menetrendeket. Ezeket a jóváhagyás iránti kérelmeket legalább 30 nappal a működés megkezdése előtt kell benyújtani.
- (2) A 6. cikkre is figyelemmel, az e rendelet alkalmazásának a 12. cikk (2) bekezdésében említett első napján folyamatban lévő IATA-idényre, valamint az azt követő első idényre vonatkozó operatív terveket, programokat és menetrendeket az említett időpontot megelőzően be lehet nyújtani és jóvá lehet hagyni.

#### 8. cikk

##### **Az engedély megtagadása, visszavonása, felfüggesztése vagy korlátozása**

- (1) A tagállamok megtagadják, vagy helyzettől függően visszavonják vagy felfüggesztik az Egyesült Királyság légi fuvarozójának működési engedélyét, amennyiben:
  - a) a légi fuvarozó e rendelet értelmében nem minősül az Egyesült Királyság légi fuvarozójának; vagy
  - b) a 6. cikk (2) bekezdésében meghatározott feltételek nem teljesülnek.
- (2) A tagállamok megtagadják, visszavonják, korlátozzák vagy feltételekhez kötik az Egyesült Királyság légi fuvarozójának működési engedélyét, illetve korlátozzák vagy feltételekhez kötik annak működését, amennyiben az alábbi körülmények bármelyike fennáll:
  - a) nem tartják be a vonatkozó biztonsági és védelmi követelményeket;
  - b) nem tartják be a légi közlekedésben részt vevő légi járműnek az érintett tagállam területére történő belépésével, az azon belüli működtetésével, illetve az onnan való elindulásával kapcsolatos alkalmazandó előírásokat;
  - c) nem tartják be a légi járművön szállított utasoknak, személyzetnek, poggyásznak, árunak, és/vagy postai küldeményeknek az érintett tagállam területére történő belépésével, azon belüli kezelésével, illetve onnan való kilépésével kapcsolatos alkalmazandó előírásokat (beleértve a belépésre, a vámkezelésre, a bevándorlásra, az útlevelekre, a vámeljáráásokra és a karanténra vonatkozó rendelkezéseket, illetve a postai küldemények esetében a postai rendelkezéseket is).
- (3) A tagállamok megtagadják, visszavonják, korlátozzák vagy feltételekhez kötik az Egyesült Királyság légi fuvarozóinak működési engedélyeit, illetve korlátozzák vagy feltételekhez kötik azok működését, amennyiben azt a Bizottság a 4. vagy 5. cikk alapján előírja számukra.

- (4) A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot és a többi tagállamot minden olyan döntésükről, amely egy egyesült királyságbeli légi fuvarozó működési engedélyének az (1) és (2) bekezdés szerinti megtagadására vagy visszavonására vonatkozik.

#### *9. cikk*

### **Bizonyítványok és engedélyek**

Az Egyesült Királyság által kiadott vagy érvényesített és még hatályban lévő légialkalmassági bizonyítványokat, képesítési bizonyítványokat és engedélyeket a tagállamok érvényesnek ismerik el az e rendelet hatálya alá tartozó légiközlekedési szolgáltatások egyesült királyságbeli légi fuvarozók általi nyújtása céljából, feltéve, hogy e bizonyítványokat vagy engedélyeket legalább az egyezmény értelmében meghatározott nemzetközi előírásoknak és ajánlott gyakorlatoknak megfelelően és azokkal összhangban adták ki vagy érvényesítették.

#### *10. cikk*

### **Konzultáció és együttműködés**

- (1) A tagállamok illetékes hatóságai e rendelet végrehajtásának biztosítása érdekében szükség szerint konzultálnak és együttműködnek az Egyesült Királyság illetékes hatóságaival.
- (2) A tagállamok kérésre indokolatlan késedelem nélkül továbbítják a Bizottságnak az (1) bekezdés alapján kapott információkat vagy minden egyéb, az e rendelet 4. és 5. cikkének végrehajtása szempontjából releváns információt.

#### *11. cikk*

### **Bizottság**

A Bizottság munkáját az 1008/2008/EK rendelet 25. cikke alapján létrehozott bizottság segíti.

#### *12. cikk*

### **Hatálybalépés és alkalmazás**

- (1) Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.
- (2) Rendelkezéseit az azt a napot követő naptól kell alkalmazni, amikortól az Európai Unióról szóló szerződés 50. cikkének (3) bekezdése alapján az uniós jog többé nem alkalmazandó az Egyesült Királyságra nézve.
- A 6. cikk (3) bekezdését és a 7. cikk (2) bekezdését azonban e rendelet hatálybalépésének napjától kell alkalmazni.
- (3) Ez a rendelet nem alkalmazandó, ha az Európai Unióról szóló szerződés 50. cikke (2) bekezdésének megfelelően az Egyesült Királysággal kötött kilépésről rendelkező megállapodás a (2) bekezdés első albekezdésében említett időpontig hatályba lép.
- (4) Ez a rendelet a következő két időpont közül a korábbi időpontban hatályát veszti:



- a) az az időpont, amikor megállapodás lép hatályba, illetve válik adott esetben ideiglenesen alkalmazandóvá az Unió és az Egyesült Királyság között a közöttük zajló légi közlekedés biztosításáról; vagy
- b) 2020. március 30.

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

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*az Európai Parlament részéről*  
*az elnök*

*a Tanács részéről*  
*az elnök*