



Az Európai Unió  
Tanácsa

Brüsszel, 2020. december 16.  
(OR. en)

13806/20

---

---

Intézményközi referenciaszám:  
2020/0358(COD)

---

---

AVIATION 234  
COVID-19 58  
CODEC 1365

## FEDŐLAP

---

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2020. december 16.
Címzett:	Jeppé TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2020) 818 final
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a 95/93/EGK tanácsi rendeletnek a Közösség repülőterein alkalmazandó résidő-felhasználási szabályokra vonatkozóan a Covid19-világjárvány miatt bevezetett ideiglenes könnyítés tekintetében történő módosításáról

---

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2020) 818 final számú dokumentumot.

---

Melléklet: COM(2020) 818 final



Brüsszel, 2020.12.16.  
COM(2020) 818 final

2020/0358 (COD)

Javaslat

## **AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**

**a 95/93/EGK tanácsi rendeletnek a Közösség repülőterein alkalmazandó résidő-felhasználási szabályokra vonatkozóan a Covid19-világjárvány miatt bevezetett ideiglenes könnyítés tekintetében történő módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2020) 341 final}

## INDOKOLÁS

### 1. A JAVASLAT HÁTTERE

#### • A javaslat indokai és céljai

A 95/93/EGK rendelet<sup>1</sup> (a továbbiakban: résidőkiosztásról szóló rendelet) meghatározza az EU repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás szabályait. A rendelet 10. cikke megállapít egy ún. „használd vagy elveszíted” szabályt, amelynek értelmében a légi fuvarozóknak az adott (nyári vagy téli) menetrendi időszakban részükre kiosztott résidők legalább 80 %-át fel kell használniuk ahhoz, hogy ugyanazon résidő-sorozat tekintetében a következő azonos menetrendi időszakban továbbra is elsőbbséget élvezzenek (ún. „szerzett jogok”).

A Covid19-világjárvány miatt visszaesett az utazási kedv, ezért a légi fuvarozók 2020. március 1. óta jelentősen módosították menetrendjüket; ennek következtében a koordinált repülőtereken a résidő-felhasználási arány jóval a résidőkiosztásról szóló rendeletben előírt 80 %-os küszöbérték alá csökkent.

A helyzet kezelése érdekében az Európai Unió 2020. március 30-án elfogadta a résidőkiosztásról szóló rendelet módosítását, amelynek értelmében a „használd vagy elveszíted” szabály alkalmazását a 2020. évi nyári menetrendi időszak egészére, azaz 2020. október 24-ig felfüggesztette. E módosítás arra is felhatalmazta a Bizottságot, hogy egy vagy több felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadásával meghosszabbítsa az említett szabály alóli mentesség által érintett időszakot. A Bizottság 2020. október 14-én fogadta el azt a felhatalmazáson alapuló jogi aktust, amely a 2020/2021-es téli menetrendi időszak végéig, azaz 2021. március 27-ig meghosszabbította a „használd vagy elveszíted” szabály alkalmazása alóli mentesség időszakát.

A visszaesett utazási kedv a várakozásoknak megfelelően a teljes 2020-as nyári menetrendi időszakban jellemző maradt. Az Eurocontrol adatai szerint az Európai Gazdasági Térségben (a továbbiakban: EGT) 2020-ban a 11. héten kezdett csökkenni a légi forgalom, amikor az előző év 11. hetéhez képest 17 %-os visszaesés mutatkozott. A forgalom 2019-hez képest meredeken, a 12. héten 59 %-kal, a 13. héten pedig 82 %-kal esett tovább. A legalacsonyabb forgalom a 15. és 16. héten volt megfigyelhető (89 %-os csökkenés). Egy tíz európai légi fuvarozóból álló mintán végzett kimutatás szerint az átlagos férőhely-kihasználtság a 9. heti 80 %-ról a 15. hétre 26 %-ra esett vissza. A légi fuvarozók ritkították járataikat, ám a fennmaradó járatok 2019-hez képest még így is alacsony foglaltság mellett repültek. Az Unión belüli légi közlekedés a 23. hétre nagyrészt helyreállt, az átlagos férőhely-kihasználtság ekkorra 44 %-ra nőtt. 2019 megegyező heteiben ugyanezen légi fuvarozók átlagos férőhely-kihasználtsága 75 % (4. hét) és 86 % (16. hét) között mozgott. 2020. november közepére a légi forgalom mindössze 65 %-át érte el a 2019. évi azonos heti forgalomnak.

Az Eurocontrol legfrissebb előrejelzései szerint a légi forgalom 2021 februárjában várhatóan a 2020. februári szint csupán felét fogja elérni. Bizonytalan, hogy ezt követően hogyan alakul a helyzet, ám nincsenek arra utaló jelek, hogy a kereslet a 2021-es nyári időszakban helyreállna, vagy megközelítené az elmúlt évek szintjét.

---

<sup>1</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.).

Ugyanakkor nem szabad megfeledkezni arról sem, hogy a „használd vagy elveszíted” szabály célja, hogy a lehető legtöbb felhasználó érdekeit szem előtt tartva biztosítsa a repülőtéri kapacitás leghatékonyabb kihasználását, és az utasok élhessenek a légi közlekedési versenypiac és a konnektivitás kínálta előnyökkel. A „használd vagy elveszíted” szabály alóli mentesség tényleges könnyebbséget jelent a légi fuvarozók számára a kereslet korábban példa nélküli elmaradásából és a légi közlekedési korlátozásokból adódó jelenlegi helyzetben, és egyúttal kiküszöböli a kizárólag az érintett repülőtéri résidők fenntartása céljából üzemeltetett üres vagy nagyrészen üres járatok negatív környezeti hatását is. Figyelembe kell azonban venni a mentesség további meghosszabbításával járó negatív hatást is. A jelenleg érvényben lévő mentesség azzal a következménnyel jár, hogy a 2019-es szinten befagyasztja a versenyt, és nem ír elő követelményeket a kapacitás ténylegesen hatékony kihasználására, hiszen a mentességre irányuló rendelkezések nem elégségesek annak biztosításához, hogy más működőképes légi fuvarozók megszerezhessék a szükséges résidőket. A „használd vagy elveszíted” szabály alóli mentesség több mint egy évre (2020. február 1-jétől 2021. március 27-ig) szól, és a 2021/2022-es téli menetrendi időszak végéig változatlanul hagyja a légi fuvarozók 2019-es szerzett jogait, ám az ezt követő időszakra időszerű kialakítani egy olyan irányvonalat, amelynek segítségével vissza lehet térni a „használd vagy elveszíted” szabály rendes alkalmazásához. Nem lehet hirtelen visszatérni a rendes állapothoz, mert az destabilizálná a légi közlekedési piacot és egyaránt hátrányosan érintené a légi fuvarozókat, a konnektivitást, az uniós fogyasztókat és a környezetet. A rendes állapothoz való visszatérésnek összhangban kell lennie a forgalom 2019-es szintjének eléréséhez vezető jövőbeli növekedéssel vagy oly módon kell bekövetkeznie, hogy a légi forgalom egy új piaci helyzetnek megfelelően stabilizálódik.

A Bizottság ezért azt javasolja, hogy a 2021-es nyári menetrendi időszak kezdetétől ismét rendszeresen alkalmazzák a résidőkiosztásról szóló rendeletben előírt résidő-felhasználási követelményeket, ám a felhasználás arányát 80/20 helyett 40/60-ban állapítsák meg. Ennek értelmében a légi fuvarozóknak az adott résidő-sorozat 40 %-át kellene felhasználniuk ahhoz, hogy ugyanazon résidő-sorozat tekintetében a következő azonos menetrendi időszakban továbbra is elsőbbséget élvezzenek. Ez a kiigazítás a légi közlekedés iránti keresletben a Covid19-világjárvány miatt bekövetkezett komoly visszaesés közepette arányosan védené a szerzett jogokat, továbbá ahhoz is hozzájárulna, hogy elkerülhető legyen a kizárólag az érintett repülőtéri résidők fenntartása céljából üzemeltetett üres vagy nagyrészen üres járatok okozta környezeti hatás. Ezenfelül azt is lehetővé tenné, hogy az utasok és a konnektivitás előnyére hatékonyabban használják ki a repülőtéri kapacitást.

A korábbi tapasztalatokra alapozva e résidő-felhasználási könnyítésre irányuló javaslat olyan feltételeket tartalmaz, amelyek biztosítják, hogy a könnyítés időtartama összeegyeztethető maradjon a szűkös repülőtéri kapacitás optimális kihasználásával, ugyanakkor az utasok érdekében hozzájáruljon a verseny megőrzéséhez is. E könnyítésnek azokra a légi fuvarozókra kell irányulnia, amelyek azokat a résidőket, amelyekre szerzett jogok alapján tettek szert, azonnal használni kívánják, amint a kereslet megfelelően helyreáll, és a járatok ismét gazdaságilag életképesen üzemeltethetők. Ezért indokolt úgy rendelkezni, hogy a valamely légi fuvarozónak első alkalommal kiosztott résidő-sorozatra – azaz arra a résidő-sorozatra, amelyre a légi fuvarozó nem szerzett jogok alapján jogosult – ne terjedjen ki a könnyítés, azon eshetőség elkerülésére, hogy a légi fuvarozó abból a megfontolásból folyamodjon további résidőkért, hogy a Covid19-világjárvány miatt alacsony a légi utazás iránti kereslet, és az érintett résidő-sorozatok mentesülnek a „használd vagy elveszíted” szabály rendes alkalmazása alól. Ezért annak a légi fuvarozónak, amely első alkalommal kap ilyen résidő-sorozatot, az újonnan kiosztott résidő-sorozat legalább 80 %-át fel kell használnia ahhoz, hogy a következő azonos menetrendi időszakra elsőbbséget szerezzen. Ez a

megközelítés összhangban áll a repülőterek, a légi fuvarozók és a résidó-koordinátorok között létrejött, a résidószabályok alóli jelenlegi mentességnek a 2020/2021-es téli menetrendi időszakra és az azt követő időszakra való alkalmazásáról szóló önkéntes megállapodással<sup>2</sup>.

A „használd vagy elveszíted” szabályt (azaz a résidó-sorozat legalább 80 %-ának felhasználására vonatkozó követelményt) továbbra is alkalmazni kell a 8a. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti, pénzbeli vagy egyéb ellenszolgáltatással járó résidócsere esetében. Ez azt hivatott megakadályozni, hogy a könnyítés képviselte értékért valamely szereplő ellentételezést fizessen. Ezzel szemben a pénzbeli vagy egyéb ellenszolgáltatással nem járó – például a jobb időbeosztást szolgáló – cserék nem hiúsítanak meg, hogy a könnyítést az érintett résidókra alkalmazzák. Ugyanez vonatkozna például a nemzeti vagy uniós versenyjog alapján hozott hatósági határozatok eredményeként átruházott résidókra (vö.: a résidókiosztásról szóló rendelet 8b. cikke).

A javaslat határidőt állapít meg a légi fuvarozók számára, hogy a nem kívánt résidókat visszaszolgáltassák a koordinátornak, amennyiben igénybe akarják venni a könnyítést. Az adott résidó felhasználásának menetrendszerű időpontját megelőző háromhetes határidő lehetővé teszi a repülőterek és más repülőtéri szolgáltatók számára, hogy felmérjék a szükséges kapacitást és a műveletek várható volumenét, biztosítva, hogy rendelkezésre tudják bocsátani a megfelelő infrastruktúrát, létesítményeket és személyzetet. A határidő ezenfelül lehetővé teszi a többi légi fuvarozó számára, hogy megbecsüljék a rendelkezésre álló repülőtéri kapacitást, amennyiben azt járatok üzemeltetésére kívánják használni. Minél előbb ismertek az újbóli kiosztásra rendelkezésre álló résidók, annál valószínűbb, hogy más légi fuvarozók használni tudják azokat. Az alábbiakban javasolt szabályok egyaránt vonatkoznak a szóban forgó menetrendi időszakot érintő ideiglenes újrakiosztásokra (ilyen esetekben az újból kiosztott résidókat megszerző fuvarozó nem tesz szert szerzett jogokra) és az állandó jelleggel történő újrakiosztásokra, tehát azokra az esetekre, amikor a résidókat a résidóalapba visszaszolgáltató légi fuvarozónak nem áll szándékában a következő azonos menetrendi időszakban ezeket használni. A résidóalapba résidókat visszaszolgáltató fuvarozók teljes eredeti résidó-sorozatát illetően az ilyen esetekben a kérelmező légifuvarozókkal és az új belépőkkel szemben elsőbbségben részesülnek azok a légi fuvarozók, amelyek legalább öt ilyen résidót felhasználtak.

Tisztázni kell azt is, hogy a koordinátorok milyen körülmények között vonhatnak vissza résidókat a légi fuvarozóktól. Amikor egy koordinátor a rendelkezésre álló információk alapján azt állapítja meg, hogy egy légi fuvarozó beszüntette működését egy adott repülőtéren és nem tudja felhasználni a részére kiosztott résidókat, a szóban forgó résidókat haladéktalanul vissza kell szolgáltatni a résidóalapba és újrakiosztás céljából rendelkezésre kell bocsátani más légi fuvarozóknak, ami azzal jár, hogy a repülőtér elhagyó légi fuvarozó elveszíti az említett résidókra vonatkozó szerzett jogait.

Az Eurocontrol által rendelkezésre bocsátott legfrissebb információk alapján észszerűen feltételezhető, hogy a kereslet számottevő visszaesése jellemezte jelenlegi helyzet legalább a 2021-es nyári menetrendi időszak kezdetéig fenn fog maradni. A légi fuvarozók és a repülőterek szövetségeinek – például a Repülőterek Nemzetközi Tanácsának (ACI) európai

---

<sup>2</sup> A légi fuvarozók, a repülőterek és a résidó-koordinátorok között létrejött, a résidószabályok alóli mentességnek a teljes 2020/2021-es téli menetrendi időszakra való meghosszabbítására alkalmazandó feltételekről szóló közös megállapodás: <https://www.euaca.org/up/files/NW20%20EU%20Slot%20Waiver%20-%20Common%20proposal%20airlines%20-%20airports%20-%20slots%20coordinators.pdf>

tagozata és a IATA – becslései szerint a bizonytalanság miatt az sem kizárt, hogy a kivételesen alacsony kereslet jellemezte időszak akár a 2024/2025-ös téli menetrendi időszak végéig is elhúzódhat.

Ezért e körülmények között a résidőkiosztásról szóló rendeletet módosítani kell a légi fuvarozók azon résidő-sorozaton belüli szerzett jogainak további védelme érdekében, amelyeket nem használtak fel a rendes 80 %-os arányban abban az időszakban, amikor a légi közlekedési piacot hátrányosan érintette a Covid19-világjárvány. E résidő-felhasználási könnyítést a javaslat értelmében az (EU) 2020/1477 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletben előírtakon felül egy újabb menetrendi időszakra meghosszabbítanák, így az 2021. március 28-tól 2021. október 30-ig lenne érvényben. A könnyítés értelmében a résidő-felhasználási arány 80 %-ról 40 %-ra csökkenne. A módosítás emellett felhatalmazná a Bizottságot arra is, hogy a résidő-felhasználási könnyítést a 2021-es nyári menetrendi időszakon túlra is kiterjessze, valamint hogy a résidő-felhasználás arányát több mutató – például a tényleges és előrejelzett légi forgalmi adatok, a férőhelyek és a flották kihasználtsága – alapján tovább módosítsa. A Bizottság szükség esetén felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadna el annak érdekében, hogy a résidő-felhasználási arányt a 2021/2022-es téli menetrendi időszaktól kezdve a 2024/2025-ös téli menetrendi időszak végéig bármely menetrendi időszakra vonatkozóan kiigazítsa.

A résidőkiosztási eljárásra jóval az adott menetrendi időszak előtt kerül sor. A légi fuvarozóknak, a repülőtereknek és más szolgáltatóknak tehát kellő időben ismerniük kellene az adott menetrendi időszakra alkalmazandó szabályokat. Ha e szabályokról kellő időben értesülnek, az arra is ösztönzi őket, hogy már a korai szakaszban visszaszolgáltassák a koordinátornak azokat a résidőket, amelyeket nem kívánnak felhasználni. Ezért a Bizottságnak a résidőkiosztási eljárás lezárása előtt kell elfogadnia a vonatkozó felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A résidőkiosztásról szóló rendelet könnyítést biztosít a légi fuvarozók számára a Covid19-világjárvány miatt jelenleg problémát jelentő résidő-felhasználási szabályok tekintetében. A résidőkiosztásról szóló rendelet mindössze arra hatalmazza fel a Bizottságot, hogy olyan felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, amelyek a jelenlegi mentesség alkalmazási időszakát módosíthatják. A könnyített résidő-felhasználási szabályok alkalmazási időszakának meghosszabbítása a verseny torzulását okozhatja, ami hatással van a személyszállítási összeköttetésekre, a légi közlekedési ágazatban való foglalkoztatásra és a munkahelyek minőségére, és speciális problémákat okoz a repülőtereknek és a szolgáltatóknak. Ugyanakkor a szokásos „használd vagy elveszíted” szabályhoz való hirtelen visszatérés azzal a kockázattal járna, hogy további pénzügyi terhet róna a légi fuvarozókra, valamint a kizárólag az érintett repülőterei résidők fenntartása céljából üzemeltetett üres vagy nagyrészen üres járatok szándékolatlanul is kárt okoznának a környezetnek. Ezért a résidőkiosztásról szóló rendeletet módosítani kell a Covid19-világjárvány hatásainak enyhítése, a jogbiztonságának a légi fuvarozók számára történő biztosítása és az európai résidőkiosztási rendszer egységességének fenntartása érdekében.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A légi közlekedés és a kapcsolódó szolgáltatások belső piacának hatékony működése a légi fuvarozók és a légi közlekedési ágazat egyéb részeinek – többek között a repülőtereknek és más szolgáltatóknak – a gazdasági teljesítményétől függ. A Covid19-világjárvány kedvezőtlen gazdasági következményei veszélyeztetik e szereplők pénzügyi stabilitását és

komoly negatív hatást gyakorolnak a légi közlekedési rendszerre és a gazdaság egészére. A résidőkiosztásról szóló rendeletet módosítása ezért rendkívül fontos. Ezen túlmenően a módosítás az EU klímapolitikájával is összhangban áll, mivel nem ösztönzi a légi fuvarozókat arra, hogy üres vagy nagyrészen üres járatokat üzemeltessenek kizárólag az érintett repülőtéri résidők fenntartása céljából.

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

### **• Jogalap**

A javaslat jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés 100. cikkének (2) bekezdése. Ez a cikk biztosítja a jogalapot valamennyi megfelelő légi közlekedési jogszabály elfogadásához, így a résidőkiosztásról szóló rendelethez és annak módosításaihoz is.

### **• Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

A javaslat célkitűzéseit a tagállamok nem tudják kielégítő mértékben megvalósítani, mivel a résidőkiosztásról szóló rendelet szerint a tagállamoknak nem áll módjában arra utasítani a koordinátorokat, hogy résidőkönnyítési feltételeket szabjanak és a változó forgalomra reagálva módosítsák a résidő-felhasználási arányt. E célkitűzést csak akkor lehet elérni, ha az Unió módosítja a résidőkiosztásról szóló rendeletet.

### **• Arányosság**

A javaslat nem lépi túl a célkitűzés teljesítéséhez – azaz a Covid19-világjárvány által a résidőkiosztásról szóló rendelet működésére gyakorolt gazdasági hatás enyhítéséhez – szükséges mértéket. A javaslat egyensúlyba hozza egymással egyfelől azt az igényt, hogy a légitársaságok a légi közlekedés Covid19-világjárvány okozta keresletvisszaesésére reagálva könnyítésben részesüljenek a „használd vagy elveszited” szabály alól, másfelől azon igényt, hogy a légi forgalom helyreállításával arányosan visszaálljon a résidőkiosztási szabályok rendes alkalmazása is. A javaslat számos versenytámogató intézkedést is tartalmaz, amelyek a résidőszabályok alóli jelenlegi mentesség egyes nem szándékolt negatív hatásainak kezelésére szolgálnak.

### **• A jogi aktus típusának megválasztása**

E célkitűzés megvalósítása érdekében a jogi eszköznek a résidőkiosztásról szóló rendelethez hasonlóan közvetlen és általános hatályúnak kell lennie. Ezért a megfelelő jogi aktus a rendelet.

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

### **• A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata**

Az (EU) 2020/459 rendelettel módosított résidőkiosztásról szóló rendelet 10a. cikkének (4) bekezdése előírja, hogy a Bizottság 2020. szeptember 15-ig összefoglaló jelentést nyújtson be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a légi forgalom helyzetéről. Az adatok és egyéb információk összegyűjtése érdekében a Bizottság szolgálatai folyamatos kapcsolatban állnak a légi fuvarozókkal, a repülőterekkel, a repülőtéri résidő-koordinátorokkal és ezek szövetségeivel, és nyomon kísérik a légi forgalom alakulását, értékelik a Covid19-világjárvány légi közlekedés iránti keresletre és légi forgalomra gyakorolt hatását, valamint

megállapítják a résidőszabályok alóli mentesség hatékonyságát. A 2020. szeptember 14-én közzétett jelentés értékeli a résidőszabályok alóli mentesség végrehajtását, és azonosít néhány hiányosságot. Tekintettel a Covid19-világjárvány légi forgalomra gyakorolt tartós következményeire, az értékelés nem a minőségi jogalkotás szabályai szerint zajlott, mivel sürgősen el kell fogadni azokat a szabályokat, amelyek kellő időben biztosítják a fuvarozók számára a „használd vagy elveszíted” szabály könnyített alkalmazását.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

Az ügy sürgősségére tekintettel nem került sor hivatalos konzultációra az érdekelt felekkel. A Bizottság a minőségi jogalkotás portálján közzétett egy ütemtervet és egy nyilvános konzultációt, melyekre 2020. szeptember 1. és 28. között várták a visszajelzéseket. Az ügy sürgőssége miatt a konzultáció a szokásos 12 hét helyett 4 hétig tartott. Az említett időszakban külön célzott konzultációkra és adatkérésekre is sor került.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

A fent kifejtett okok miatt a szakértői vélemények szélesebb körű összegyűjtésére a helyzet sürgősségéből adódóan nem volt lehetőség. A Bizottság ugyanakkor támaszkodott a résidőkiosztásról szóló rendelet alkalmazása és módosításai során szerzett tapasztalatokra, amelyek szakértőkkel folytatott konzultációkat is magukban foglaltak.

- **Hatásvizsgálat**

A helyzet sürgőssége miatt nem került sor a minőségi jogalkotásra vonatkozó szabályok szerinti hatásvizsgálatra. A javaslatot egy bizottsági szolgálati munkadokumentum kíséri. E dokumentum ismerteti a „használd vagy elveszíted” szabály Covid19-világjárvány közepette való alkalmazásának következményeit, áttekinti a résidőszabályok alóli mentesség működését annak hatálybalépése óta és azonosítja légi közlekedési piacon felmerült hiányosságokat. Emellett vázolja a résidőszabályok alóli mentesség fokozatos megszüntetésének folyamatát, amely a légi forgalom fokozatos helyreállításához igazodna. A dokumentum ezenfelül bemutatja azt is, hogy melyik megoldás részesítendő előnyben a hiányosságok kezelésére, és emellett értékeli e megoldás lehetséges következményeit is.

- **Alapjogok**

Tárgytalan.

#### **4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK**

Tárgytalan.

#### **5. EGYÉB ELEMEK**

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

A Bizottságnak továbbra is figyelemmel kell kísérnie a Covid19-világjárvány alakulását és légi közlekedésre gyakorolt hatását. Az (EU) 2020/459 rendeletben foglaltakhoz hasonlóan a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogadjon el az intézkedés által érintett időszakok meghosszabbítására, valamint szükség esetén a minimális felhasználás követelményének kiigazítására.



- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

A résidőkiosztásról szóló rendelet 2. cikke új, ideiglenes fogalom meghatározással egészül ki az „új belépők” tekintetében, hogy több légi fuvarozó minősülhessen új belépőnek és juthasson résidőhöz a résidőalapból: ez az alacsony felhasználási arány tükrében fokozza a versenyt a repülőtereken, és megkönnyíti a repülőtér meglévő fuvarozói számára, hogy megtartsák résidőiket.

Ezen túlmenően a szöveg kiegészül a „Covid19 koordinációs paraméterek” új fogalom meghatározásával, a 8. cikk pedig kiegészül a (6a) bekezdéssel arra az esetre, ha egy adott repülőtéren a Covid19-világjárvány miatti speciális egészségügyi intézkedések oly módon csökkentenék a repülőtéri kapacitást, hogy nem lehet minden résidőt akkor felhasználni, amikor azokat kiosztották. A koordinátorok számára lehetővé kell tenni, hogy az érintett légi fuvarozókkal való egyeztetést követően átütemezzék vagy töröljék azokat a kiosztott vagy igényelt résidőket, amelyek nem teljesíthetők. A légi fuvarozók, a repülőterek és a résidő-koordinátorok szövetségei áttekintették, hogy miként lehet e helyzeteket a különböző üzleti érdekek figyelembevételével a legjobban kezelni. A koordinátoroknak figyelembe kell venniük ezeket ágazati iránymutatásokként vagy helyi szabályokként kialakított bevált módszereket, ha ezek összhangban vannak az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség elvével és nem ássák alá a koordinátor függetlenségét.

Ha egy adott menetrendi időszakban a releváns résidő-sorozat tekintetében szerzett jogokkal rendelkező fuvarozók résidőket bocsátanak rendelkezésre, az ilyen résidőket felhasználó fuvarozók valószínűleg hozzájárulnak az adott résidő-sorozat későbbi menetrendi időszakokban való hatékony felhasználásához. Ebből adódóan a 8. cikk egy új (2a) bekezdéssel egészül ki, amely az említett légi fuvarozóknak elsőbbséget biztosít a szóban forgó sorozat következő azonos menetrendi időszakra történő kiosztása tekintetében, ha e sorozatra a szerzett jogokkal eredetileg rendelkező légi fuvarozó nem tart igényt és az igénylő fuvarozó a sorozatot alkotó résidők közül legalább ötöt használ. A repülőtéri kapacitás és a menetrendek szétaprózódásának elkerülése érdekében az elsőbbségben részesített légi fuvarozónak a használt résidőket tartalmazó teljes résidő-sorozatot célszerű kiosztani. Ha ugyanazon sorozat résidőit egynél több légi fuvarozó is használja, az a fuvarozó részesül elsőbbségben, amelyik több résidőt használ fel.

A 10. cikk (4) bekezdése egy új e) ponttal egészül ki az olyan helyzetek kezelése érdekében, amikor bizonyos útvonalakon a következő menetrendi időszakokra vonatkozó résidőkiosztási eljárás lezárultát követően az utasok repülési lehetőségeit jelentős mértékben befolyásolják a hatóságok által a Covid19-világjárvány terjedésének megfékezése végett elfogadott intézkedések (pl. forgalmi jogokkal, az utasokkal és/vagy a személyzettel, határlezárással kapcsolatos korlátozások). Az ilyen esetekben a légi fuvarozók könnyítésben részesülhetnek a (módosított) „használd vagy elveszíted” szabály alkalmazása tekintetében. Ugyanakkor ez a könnyítés a nem szándékolt hatások elkerülése érdekében korlátozott (a részleteket lásd a 10. cikk (4) bekezdéséhez fűzött négy új albekezdésben).

A 10a. cikk többféleképpen módosul. A 10a. cikk szerinti jelenlegi mentesség (amelyet az (EU) 2020/459 rendelet vezetett be 2020 márciusában) időtartamát a 2020. október 14-én elfogadott (EU) 2020/1477 felhatalmazáson alapuló rendelet 2021. március 27-ig meghosszabbította. Ebben az időszakban az elsőbbség megítélése kapcsán a koordinátoroknak a 2020. március 1. és 2021. március 27. közötti időszakra kiosztott résidőket úgy kell tekinteniük, mintha azokat az a légi fuvarozó használta volna, amelynek eredetileg kiosztották. Az EU és Kína, illetve az EU és Hongkong közötti résidők használatára vonatkozóan (2020. január 23-tól) alkalmazott további könnyítés érvényben marad.

A 10a. cikk javasolt új (2a) bekezdése előírja, hogy a 2021. március 28. és 2021. október 30. közötti időszakra kiosztott résidő-sorozatok esetében a légi fuvarozók a következő azonos menetrendi időszakban jogosultak lesznek ugyanerre a résidő-sorozatra, ha az adott sorozat résidőinek 40 %-át felhasználták.

A 10a. cikk új (3a) bekezdésének a) pontja korlátozza a résidőkiosztásról szóló rendelet 10. cikke (2) bekezdése szerint kiosztott résidőkre alkalmazandó könnyítés hatályát. A sorozatot alkotó és az adott menetrendi időszakra újonnan kiosztott résidők a javaslat szerint nem jogosultak könnyítésre, és esetükben teljesülnie kell a 80 %-os résidő-felhasználási arányra vonatkozó követelménynek ahhoz, hogy az azokat igénybe vevő fuvarozó a következő azonos menetrendi időszakban jogosult legyen ugyanarra a sorozatra.

A 10a. cikk új (3a) bekezdésének b) pontja kizárja a könnyítésből a pénzbeli vagy egyéb ellenszolgáltatás fejében elcserélt résidőket. Ez azt hivatott biztosítani, hogy a könnyítés képviselte értéket kizárják bárminemű másodlagos kereskedelemről és a résidők légi fuvarozók közötti bérbeadásból. E rendelkezés nem visszamenőleges hatályú, tehát a „vásárló” légi fuvarozó által az előző (vagy korábbi) azonos menetrendi időszakra vonatkozóan megszerzett és felhasznált résidők jogosultak a könnyítésre.

A 10a. cikk egy új (7) bekezdéssel egészül ki annak érdekében, hogy a résidő-felhasználás könnyítésének időszakában a résidőt felhasználni nem kívánó légi fuvarozók legkésőbb a felhasználás tervezett időpontja előtt három héttel ideiglenes újrakiosztás céljából más légi fuvarozók rendelkezésre bocsássák a szóban forgó résidőket. Ez azon más fuvarozóknak hivatott segíteni, amelyek eseti alapon kívánnak ilyen résidőket felhasználni. Az említett légi fuvarozóknak elegendő időt kell adni ahhoz, hogy megtervezhessék műveleteiket, valamint biztosítani kell, hogy az utasok, a repülőterek és a repülőtéri szolgáltatók előzetesen értesüljenek a légi fuvarozók tervezett műveleteiről.

A 10a. cikk (4) bekezdése felhatalmazza a Bizottságot arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a könnyítés alkalmazási időszakának meghosszabbítására, ha a Covid19-világjárványra nem születik megoldás, és az továbbra is negatív hatást gyakorol a légi közlekedési ágazatra, beleértve a szerzett jogokat is. A Bizottság felhatalmazást kap arra is, hogy a légi forgalom alakulásának megfelelően módosítsa a résidő-felhasználási arányt. Tekintettel a járvány terjedésének gyorsaságára, a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat sürgősségi eljárással kell elfogadni.

A 14. cikk (5) bekezdése egy új albekezdéssel egészül ki, amely szankciók és intézkedések rendszeréről rendelkezik arra az esetre, ha a 10a. cikk (7) bekezdését nem tartják be.

A 14. cikk (6) bekezdése egy új c) ponttal egészül ki, amely lehetővé teszi, hogy a koordinátor fellépjen és résidőket vonjon vissza, ha egy légi fuvarozó beszünteti működését az adott repülőtéren. Az ilyen esetekben a koordinátor a menetrendi időszak fennmaradó részére haladéktalanul, a menetrendi időszak vége előtt visszavonhatja az érintett résidőket, amelyeket a lehető leghamarabb rendelkezésre bocsát újrakiosztásra.

Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**

**a 95/93/EGK tanácsi rendeletnek a Közösség repülőterein alkalmazandó résidő-felhasználási szabályokra vonatkozóan a Covid19-világjárvány miatt bevezetett ideiglenes könnyítés tekintetében történő módosításáról**

(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>3</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>4</sup>,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A Covid19-világjárvány a légi forgalom hirtelen visszaeséséhez vezetett a kereslet jelentős csökkenése, valamint a tagállamok és harmadik országok által a járvány megfékezése érdekében hozott közvetlen intézkedések következtében. 2020. március 1. óta a légi fuvarozók súlyos károkat szenvednek el, és a kilátások szerint a helyzet a légi fuvarozókra egészen a 2024/2025-ös téli menetrendi időszak végéig negatív hatást gyakorol majd.
- (2) E körülményekre a légi fuvarozóknak nincs befolyásuk, következésképpen a helyzetre reagálva önként vagy kényszerűségből törlik légi járataikat. Konkrétan, az önkéntes járatörölések védik a légi fuvarozók pénzügyi stabilitását, ugyanakkor elkerülik a kizárólag a résidők fenntartása céljából üzemeltetett üres vagy nagyrészen üres járatok negatív környezeti hatását.
- (3) Az egységes európai égbolt légiforgalmi hálózati feladatkörének hálózatkezelője, az Eurocontrol által közzétett adatok szerint 2020. június közepén a légi forgalom az előző évi szint hozzávetőlegesen 74 %-ára csökkent.
- (4) A foglalások, az Eurocontrol előrejelzései és a járványügyi prognózisok tükrében lehetetlen megjósolni, hogy a Covid19-világjárvány okozta jelentős kereslet-visszaesés jellemezte időszak mikor fog véget érni. Az Eurocontrol legfrissebb előrejelzései szerint a légi forgalom 2021 februárjában várhatóan fele lesz a 2020. februári szintnek. A távolabbi előrejelzések számos ismeretlen tényezőt – például a

---

<sup>3</sup> HL C [...], [...], [...]. o.

<sup>4</sup> HL C [...], [...], [...]. o.

Covid19 elleni védőoltás rendelkezésre állásán – alapulnak. E körülmények között nem lenne helyénvaló, ha azok a légi fuvarozók, amelyek nem teljesítik a 95/93/EGK tanácsi rendeletben<sup>5</sup> meghatározott résidő-felhasználási arányt, automatikusan elveszítenék a résidő-sorozatok tekintetében a 8. cikk (2) bekezdése és a 10. cikk (2) bekezdése szerint szerzett elsőbbségüket, amelyre egyébként igényt tarthatnának. Ezért külön szabályokat kell megállapítani.

- (5) E szabályoknak ugyanakkor foglalkozniuk kell a légi fuvarozók közötti versenyre gyakorolt lehetséges negatív hatásokkal is. Konkrétan, gondoskodni kell arról, hogy a szolgáltatásnyújtásra kész légi fuvarozók azzal a perspektívával hasznosíthatják a kihasználatlan kapacitást, hogy az érintett résidőket hosszú távon is megtarthatják. Ez várhatóan folyamatosan arra ösztönzi a légi fuvarozókat, hogy éljenek a kihasználatlan repülőtéri kapacitás nyújtotta helyzettel, ami ugyanakkor előnyös lenne a fogyasztók számára is.
- (6) Ezért ezen elvekkel összhangban és korlátozott időtartamra meg kell határozni azokat a feltételeket, amelyek mellett a légi fuvarozók továbbra is jogosultak résidő-sorozatokra a 8. cikk (2) bekezdése és a 10. cikk (2) bekezdése szerint, továbbá követelményeket kell megállapítani az érintett légi fuvarozók számára a kihasználatlan kapacitás visszaszolgáltatására.
- (7) Az „új belépő” fogalmának meghatározását az érintett időszak vonatkozásában ki kell igazítani annak érdekében, hogy több légi fuvarozó minősülhessen új belépőnek, és így több légi fuvarozónak legyen lehetősége új tevékenységek kialakítására és műveleteinek bővítésére. Ezzel párhuzamosan a megfelelő elsőbbségi jogokat a valódi új belépőkre kell korlátozni, így ki kell zárni azokat a fuvarozókat, amelyek anyavállalatukkal, saját leányvállalataikkal vagy anyavállalatuk leányvállalataival együtt az adott repülőtéren és az adott napon kiosztott összes résidő több mint 10 %-ával rendelkeznek.
- (8) A résidő-felhasználási szabályokra vonatkozó könnyítés alkalmazásának időszakában a résidőkiosztási rendszernek el kell ismernie azon légi fuvarozók erőfeszítéseit, amelyek egy másik légi fuvarozó által a 8. cikk (2) bekezdése és a 10. cikk (2) bekezdése értelmében megszerzett jogosultság szerinti résidő-sorozatok részét képező, ugyanakkor ideiglenes újrakiosztás céljából a résidő-koordinátor rendelkezésére bocsátott résidőket felhasználva üzemeltetnek járatokat. Ezért azoknak a légi fuvarozóknak, amelyek egy sorozatból legalább öt résidőt felhasználnak, elsőbbségben kell részesülniük a szóban forgó sorozatnak a következő azonos menetrendi időszakra való kiosztása tekintetében, ha a 8. cikk (2) bekezdése és a 10. cikk (2) bekezdése értelmében a sorozatra jogosult légi fuvarozó nem tart igényt az érintett sorozatra.
- (9) A Covid19-világjárvány miatt a repülőtereken bevezetett speciális egészségügyi intézkedések csökkenthetik a rendelkezésre álló kapacitást, és emiatt szükség lehet különleges Covid19 koordinációs paraméterekről rendelkezni. Ilyen helyzetekben és e paraméterek megfelelő alkalmazásának előmozdítása érdekében a koordinátorokat fel kell hatalmazni arra, hogy kiigazíthassák a légi fuvarozóknak a 8. cikk szerint kiosztott résidők időbeosztását vagy törölhessék ezeket a résidőket arra a menetrendi időszakra, amely során a Covid19 elleni speciális egészségügyi intézkedések alkalmazandók.

---

<sup>5</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.).

- (10) Az utazás lehetőségét korlátozó, rövid határidővel bevezetendő esetleges hatósági intézkedések negatív következményei nem terhelhetők a légi fuvarozókra, ezért enyhíteni kell azokat. Következésképpen nem helyénvaló szankcionálni azokat a légi fuvarozókat, amelyek a résidők kiosztásakor még nem ismert, fent említett korlátozó intézkedések miatt nem használták fel a szóban forgó résidőket. E körülmények között helyénvaló, hogy a légi fuvarozók a következő azonos menetrendi időszakban továbbra is jogosultak legyenek az ilyen sorozatokra. Az ilyen intézkedések közé tartozhatnak például a Covid19-cel kapcsolatos, egy adott járatot vagy egy adott repülőteret igénybe vevő utasok számát maximalizáló szigorú kormányzati korlátozások, vagy egy adott légi járat üzemeltetését a légi személyzet mozgására vagy a légi járat üzemeltetésének közvetlen támogatásához szükséges szolgáltatások rendelkezésre állására vonatkozó korlátozások bevezetése révén gyakorlatilag vagy technikailag megghiúsító intézkedések. Az ilyen intézkedések hatásait ellensúlyozó különleges könnyítést legfeljebb két egymást követő menetrendi időszakra kell korlátozni.
- (11) A légi fuvarozóknak a szükséges mértékben könnyítésben kell részesülniük a következő azonos menetrendi időszakra megszerezhető résidő-jogosultság szempontjából releváns résidő-felhasználási követelmények tekintetében azokban az időszakokban, amikor a keresletet számottevően befolyásolja a Covid19-világjárvány hatása. Amint a körülmények ezt lehetővé teszik, e könnyítés révén a légi fuvarozók várhatóan fokozzák szolgáltatásaikat. Az e célból meghatározott alacsonyabb minimális felhasználási aránynak figyelembe kell vennie a légi forgalom jelenlegi – a 2019-es szint mindössze 50 %-át elérő mértékű forgalmat előrejelző – kilátásait, a Covid19-világjárványt övező bizonytalanságot, a fogyasztói bizalom helyreállítását és a forgalom korábbi szintre való visszaállítását. Ugyanakkor feltételezve, hogy a forgalom valamikor újra növekedésnek indul, lehetővé kell tenni a minimális felhasználási arány felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján történő módosítását. A résidők felhasználására egy adott menetrendi időszakban alkalmazandó feltételek megállapítása érdekében lehetővé kell tenni, hogy a légi fuvarozók és a koordinátorok időben megtegyék a szükséges előkészületeket. A Bizottságnak ezért törekednie kell arra, hogy a lehető leghamarabb elfogadja a felhatalmazáson alapuló jogi aktust, továbbá az ilyen jogi aktusokat mindenképpen a résidők visszaszolgáltatására vonatkozóan a 10. cikk (3) bekezdésében megállapított határidő előtt kell elfogadnia.
- (12) A belépési korlátok minimalizálása és annak megelőzése érdekében, hogy az általános résidő-felhasználási követelményekre alkalmazandó könnyítés a feltétlenül szükségesnél nagyobb mértékben negatívan befolyásolja a légi fuvarozók versenyhelyzetét, a könnyítés alkalmazását azokra a résidőkre kell korlátozni, amelyeket a légi fuvarozó az érintett repülőtereken korábban használt. Hasonlóképpen, a könnyítés nem alkalmazható azokra a résidőkre sem, amelyeket különböző csoportokhoz tartozó fuvarozók közötti, pénzügyi vagy egyéb ellenszolgáltatással járó kereskedelmi megállapodás révén cseréltek el.
- (13) Annak érdekében, hogy – szükséges és indokolt esetben – a légi közlekedési ágazat rugalmas választhadhasson a Covid19-világjárvány miatti kihívásokra, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el azzal a céllal, hogy a résidő-felhasználási szabályra vonatkozó, e rendeletben rögzített könnyítés alkalmazási időszakának meghosszabbítása tekintetében módosítsa a 95/93/EGK rendeletet. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a

jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak<sup>6</sup> megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

- (14) A repülőtereknek, repülőtéri szolgáltatóknak és légi fuvarozóknak a megfelelő tervezés érdekében ismerniük kell a rendelkezésre álló kapacitást. Az adott résidőt felhasználni nem kívánó légi fuvarozóknak az esetleges újrakiosztás érdekében a lehető leghamarabb, de legkésőbb a résidő felhasználásának tervezett időpontját három héttel megelőzően a koordinátor rendelkezésre kell bocsátaniuk azt. Ha ezt nem teljesítik, megfelelő szankciókkal vagy azokkal egyenértékű intézkedésekkel kell sújtani őket.
- (15) Ha a koordinátor meggyőződik arról, hogy egy légi fuvarozó beszüntette működését egy adott repülőtéren, haladéktalanul vissza kell vonnia a résidőket a szóban forgó légi fuvarozótól, és azokat más légi fuvarozóknak való újrakiosztás céljából vissza kell juttatnia a résidőalapba.
- (16) Tekintettel az e rendeletben megállapított intézkedéseket alátámasztó, a Covid19-világjárvány okozta rendkívüli körülmények által előidézett sürgős helyzetre, helyénvalónak tűnik kivételt biztosítani a nemzeti parlamenteknek az Európai Unióban betöltött szerepéről szóló, az Európai Unióról szóló szerződéshez, az Európai Unió működéséről szóló szerződéshez és az Európai Atomenergia-közösséget létrehozó szerződéshez csatolt 1. jegyzőkönyv 4. cikkében említett nyolchetes időszak alól.
- (17) Tekintettel az e rendeletben megállapított intézkedéseket alátámasztó, a Covid19-világjárvány okozta rendkívüli körülmények által előidézett sürgős helyzetre, helyénvalónak tűnik rendelkezni e rendelet azonnali hatálybalépéséről,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

### *1. cikk*

A 95/93/EGK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) a cikk a következő ba) ponttal egészül ki:

„ba) a 10a. cikk (2a) bekezdésében említett időszak alatt az »új belépő«:

i. olyan légi fuvarozó, amely egy résidő-sorozat részeként résidőt kér egy repülőtéren bármely napon, és ha a fuvarozó kérését elfogadnák, összességében az adott napon és az adott repülőtéren kevesebb mint hét résidővel rendelkezne; vagy

ii. olyan légi fuvarozó, amely résidő-sorozatot kér két uniós repülőtér közötti, megállás nélküli, menetrend alapján végzett utasszállító szolgáltatáshoz, és legfeljebb két másik légi fuvarozó üzemeltet azon a napon, ugyanazon repülőterek között ugyanilyen megállás nélküli, menetrend alapján végzett utasszállító szolgáltatást, és ha a légi fuvarozó kérését elfogadnák, összességében az adott napon és az adott repülőtéren kevesebb, mint kilenc résidővel rendelkezne az adott, megállás nélküli szolgáltatáshoz.

<sup>6</sup> HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

Az a légi fuvarozó, amely anyavállalatával, saját leányvállalataival vagy anyavállalata leányvállalataival együtt az adott napra és az adott repülőtérre kiosztott összes résidő több mint 10 %-ával rendelkezik, nem tekintendő új belépőnek az adott repülőtérre;”

b) az m) pont helyébe a következő szöveg lép:

„m) »koordinációs paraméterek«: egy repülőtér résidőkiosztásra rendelkezésre álló összes kapacitásának működési szempontú megállapítása az egyes koordinációs időszakok folyamán, amely tükrözi a repülőtér infrastruktúrájának és különböző alrendszeireinek teljesítményére hatást gyakorló valamennyi műszaki, működési és környezeti tényezőt;”

c) a cikk a következő n) ponttal egészül ki:

„n) »Covid19 koordinációs paraméterek«: felülvizsgált koordinációs paraméterek, amelyek egy koordinált repülőtér a rendelkezésre álló repülőtéri kapacitás csökkenését eredményezik a tagállamok által a Covid19-világjárványra válaszul bevezetett speciális egészségügyi intézkedések miatt.”

2. A 8. cikk a következőképpen módosul:

a) a cikk a következő (2a) bekezdéssel egészül ki:

„(2a) A 10a. cikk (2a) bekezdésében említett időszakban a 8. cikk (1) bekezdése szerint a menetrendi időszak (a továbbiakban: referencia menetrendi időszak) végén a résidőalapba visszaszolgáltató résidő-sorozatokat kérésre azon légi fuvarozónak kell kiosztani a következő azonos menetrendi időszakra, amely a 10a. cikk (7) bekezdésének alkalmazását követően a szóban forgó sorozatból legalább öt résidőt felhasznált a referencia menetrendi időszakban.

Ha több kérelmező is megfelel az első albekezdés követelményeinek, az a légi fuvarozó élvez elsőbbséget, amely az adott sorozatból több résidőt használt fel.”;

b) a cikk a következő (6a) bekezdéssel egészül ki:

„(6a) Abban az időszakban, amelyben a Covid19 koordinációs paraméterek alkalmazandók, továbbá e koordinációs paraméterek megfelelő alkalmazásának lehetővé tétele érdekében a koordinátor az érintett légi fuvarozó meghallgatását követően módosíthatja a 10a. cikk (2a) bekezdésében meghatározott időszakra vonatkozóan igényelt vagy kiosztott résidők időbeosztását, vagy törölheti azokat. Ebben az összefüggésben a koordinátor figyelembe veszi a 8. cikk (5) bekezdésében említett további szabályokat és iránymutatásokat, az abban meghatározott feltételek mellett.”

3. A 10. cikk (4) bekezdése a következőképpen módosul:

a) a d) pont helyébe a következő szöveg lép:

„d) bírósági eljárás indult a 9. cikk alkalmazása tekintetében azon útvonalakra vonatkozóan, amelyekre közszolgáltatási kötelezettséget írtak elő a 2408/92/EGK rendelet 4. cikke értelmében, aminek következtében ezen útvonalak működtetését ideiglenesen felfüggesztették;”

b) a szöveg a következő e) ponttal egészül ki:

„e) a 10a. cikk (2a) bekezdésében említett időszakban a következő nyári menetrendi időszak tekintetében január 31. után, a következő téli menetrendi időszak tekintetében pedig augusztus 31. után a hatóságok olyan intézkedéseket vezetnek be, amelyek célja a Covid19-világjárvány terjedésének kezelése azon útvonal egyik végén, ahol a szóban forgó résidőket felhasználták vagy felhasználni tervezték, azzal a feltétellel, hogy az intézkedéseket a résidő-sorozat

kiosztásának időpontjában még nem tették közzé, és hogy az intézkedések a következők valamelyikét eredményezik:

– a határ, repülőtér vagy légtér részleges vagy teljes lezárása az érintett menetrendi időszak jelentős részében,

– az utasok azon képességének súlyos akadályozása, hogy az adott menetrendi időszak jelentős részében az adott közvetlen útvonalon bármely fuvarozóval utazzanak.”;

c) a bekezdés a következő albekezdésekkel egészül ki:

„Az első albekezdés e) pontja az abban említett intézkedések alkalmazási időszakában és további hat héten keresztül alkalmazandó, a harmadik, a negyedik és az ötödik albekezdésben említett határidőkön belül. Ha azonban az e) pontban említett intézkedés alkalmazása a menetrendi időszak vége előtt kevesebb mint hat héttel szűnik meg, az e) pont csak akkor alkalmazandó a hathetes időszak fennmaradó részére, ha a következő menetrendi időszak résidőit ugyanarra az útvonalra használják fel.

Az első albekezdés e) pontja csak az e) pontban említett intézkedések közzététele előtt már használt útvonalak résidőire alkalmazandó.

Az első albekezdés e) pontja nem alkalmazandó többé, ha a kérdéses résidőket használó légi fuvarozó olyan útvonalra áll át, amelyet a hatóságok intézkedései nem érintenek.

Az első albekezdés e) pontja legfeljebb két egymást követő menetrendi időszakban alkalmazandó.”

4. A 10a. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A 8. cikk (2) bekezdésének és a 10. cikk (2) bekezdésének alkalmazásában a koordinátorok a 2020. március 1. és 2021. március 27. közötti időszakra kiosztott résidőket úgy tekintik, mintha azokat az a légi fuvarozó, amelynek eredetileg kiosztották, felhasználta volna.”;

b) a cikk a következő (2a) bekezdéssel egészül ki:

„(2a) A 2021. március 28. és 2021. október 30. közötti időszak tekintetében, a 8. cikk (2) bekezdésének és a 10. cikk (2) bekezdésének alkalmazásában ha egy légi fuvarozó be tudja bizonyítani a koordinátornak, hogy a szóban forgó résidő-sorozatot a koordinátor engedélyével legalább az esetek 40 %-ában felhasználta abban a menetrendi időszakban, amelyre azt kiosztották, a légi fuvarozó a következő azonos menetrendi időszakra jogosultságot szerez ugyanerre a résidő-sorozatra.

Az első albekezdésben említett időszak tekintetében a 10. cikk (4) bekezdésében és a 14. cikk (6) bekezdésének a) pontjában említett százalékos értékek 40 %-nak felelnek meg.”;

c) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A 2020. április 9. és 2021. március 27. közötti időpontokra vonatkozó résidők tekintetében az (1) bekezdés csak akkor alkalmazandó, ha a légi fuvarozó az adott fel nem használt résidőket a koordinátor rendelkezésére bocsátotta más légi fuvarozóknak történő újraelosztás céljából.”;

d) a cikk az alábbi (3a) bekezdéssel egészül ki:

„(3a) A (2a) bekezdés nem alkalmazandó:



a) egy légi fuvarozónak egy adott menetrendi időszakra kiosztott résidő-sorozat tekintetében, ha a szóban forgó fuvarozónak az előző azonos menetrendi időszakra nem osztották ki ugyanazt a résidő-sorozatot;

b) a szóban forgó menetrendi időszaktól kezdődő hatállyal olyan résidő-sorozat tekintetében, amelyet a légi fuvarozó a 8a. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti csere útján, pénzbeli vagy más jellegű ellenszolgáltatás fejében szerzett.”;

e) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Amennyiben a Bizottság az egységes európai égbolt légiforgalmi hálózati feladatkörének hálózatkezelője, az Eurocontrol által közzétett adatok alapján megállapítja, hogy a légi forgalom csökkenése 2019 megfelelő időszakához képest továbbra is fennáll, és az Eurocontrol forgalmi előrejelzései szerint valószínűleg továbbra is fenn fog állni, továbbá a rendelkezésre álló legmegbízhatóbb tudományos adatok alapján azt is megállapítja, hogy ez a helyzet a Covid19-világjárvány hatásának a következménye, a Bizottság a 12a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el, hogy megfelelően módosítsa a (2a) bekezdésben meghatározott időszakot.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 12a. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az e cikk (2a) bekezdésében említett százalékos értékek 0–80 % közötti tartományon belüli módosítása érdekében. E célból a Bizottság mérlegeli az (EU) [2021/XXX hivatkozás e rendeletre] rendelet hatálybalépése után bekövetkező változásokat, a következő szempontok figyelembevételével:

a) az Eurocontrol forgalomra és forgalom-előrejelzésre vonatkozóan közzétett adatai;

b) a légi forgalom tendenciáinak alakulása a menetrendi időszakokban, figyelembe véve a Covid19-világjárvány megjelenése óta megfigyelteteket is; valamint

c) a légi személy- és teherszállítás iránti keresletre vonatkozó mutatók, köztük a flottamérettel, valamint a flotta és a férőhelyek kihasználtságával összefüggő tendenciák.

Az e bekezdés szerinti felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat a soron következő nyári menetrendi időszak tekintetében legkésőbb január 24-ig, a soron következő téli menetrendi időszak tekintetében pedig legkésőbb augusztus 24-ig kell elfogadni.”;

f) az (5) bekezdést el kell hagyni;

g) a cikk a következő (7) bekezdéssel egészül ki:

„(7) A (2a) bekezdésben említett időszak alatt a valamely résidőt felhasználni nem kívánó légi fuvarozóknak a felhasználás időpontja előtt legalább három héttel a koordinátor rendelkezésre kell bocsátaniuk e résidőket más légi fuvarozóknak való újrakiosztás céljából.”

5. A 12a. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A Bizottságnak a 10a. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása 2024. augusztus 24-ig szól.”

6. A 14. cikk a következőképpen módosul:

a) az (5) bekezdés a következő albekezdéssel egészül ki:

„A tagállamok hatékony, visszatartó erejű és arányos szankciókat vagy egyenértékű intézkedéseket állapítanak meg és alkalmaznak arra az esetre, ha egy légi fuvarozó ismételt és szándékosan nem felel meg a 10a. cikk (7) bekezdésének. E szankcióknak és

intézkedéseknek magukban kell foglalniuk a 10a. cikk (2a) bekezdésében foglalt kedvezmény visszavonásának lehetőségét, ha azt az egyedi eset indokolja.”;

b) a (6) bekezdés a következő c) ponttal egészül ki: „c) A 10a. cikk (2a) bekezdésében említett időszak alatt, ha egy koordinátor a rendelkezésére álló információk alapján azt állapítja meg, hogy egy légi fuvarozó beszüntette működését egy adott repülőtéren és nem tudja felhasználni a részére kiosztott résidőket, a szóban forgó résidő-sorozatot az érintett légi fuvarozó meghallgatását követően a menetrendi időszak fennmaradó részére visszavonja az adott légi fuvarozótól, és a résidőalapba helyezi azokat.”

## *2. cikk*

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

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*