



Az Európai Unió  
Tanácsa

Brüsszel, 2020. december 10.  
(OR. en)

13900/20

---

---

Intézményközi referenciaszám:  
2020/0363(COD)

---

---

UK 102  
PREP-BXT 56  
AVIATION 238  
CODEC 1317

## JAVASLAT

---

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2020. december 10.
Címzett:	Jeppé TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM (2020) 827 final
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodásban említett átmeneti időszak végét követően az alapszintű légi összeköttetést biztosító közös szabályokról

---

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM (2020) 827 final számú dokumentumot.

---

Melléklet: COM (2020) 827 final



Brüsszel, XXX  
[...] (2020) XXX draft

**SENSITIVE\***

Javaslat

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

**a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodásban említett átmeneti időszak végét követően az alapszintű légi összeköttetést biztosító közös szabályokról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

---

\* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/db43PX>

## INDOKOLÁS

### 1. A JAVASLAT HÁTTERE

#### • A javaslat indokai és céljai

2020. február 1-jén az Egyesült Királyság kilépett az Unióból az Európai Unióról szóló szerződés 50. cikke alapján. A Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodást<sup>1</sup> (a továbbiakban: a kilépésről rendelkező megállapodás) az Unió az (EU) 2020/135 tanácsi határozattal<sup>2</sup> megkötötte, és a megállapodás 2020. február 1-jén hatályba lépett. A kilépésről rendelkező megállapodás 126. cikkében említett átmeneti időszak, amelynek során az uniós jog az említett megállapodás 127. cikkével összhangban továbbra is alkalmazandó az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban, 2020. december 31-én jár le.

A Tanács 2020. február 25-én elfogadta a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságával egy új partnerségi megállapodásról folytatandó tárgyalások megkezdésére való felhatalmazásról szóló (EU, Euratom) 2020/266 határozatot<sup>3</sup>. Amint az a tárgyalási irányelvekből is következik, a felhatalmazás kiterjed többek között az Egyesült Királysággal az átmeneti időszak végét követően fennálló légiközlekedési kapcsolatok átfogó kezeléséhez szükséges elemekre.

Bizonytalan azonban, hogy ezen időszak végéig hatályba lép-e az Unió és az Egyesült Királyság közötti, az e területen fennálló jövőbeli kapcsolataikra vonatkozó megállapodás.

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) hatálya alól<sup>4</sup>.

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.

Az átmeneti időszak végén az említett rendelet rendelkezései már nem vonatkoznak az Egyesült Királyság és a tagállamok közötti légi járatokra.

Ebből következik, hogy az Unió és az Egyesült Királyság közötti e területre vonatkozó megállapodás hiányában a kilépésről rendelkező megállapodás szerinti átmeneti időszak végét

---

<sup>1</sup> HL L 29., 2020.1.31., 7. o.

<sup>2</sup> A Tanács (EU) 2020/135 határozata (2020. január 30.) a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodás megkötéséről (HL L 29., 2020.1.31., 1. o.).

<sup>3</sup> HL L 58., 2020.2.27., 53. o.

<sup>4</sup> A Kereskedelmi Világszervezetet létrehozó 1994. április 15-i Marrákési Egyezmény 1B. melléklete.

követően nem létezne jogalap az Egyesült Királyság és a tagállamok közötti légi járatok működtetésére.

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 az átmeneti időszakot követően egyesült királyságbeli légi fuvarozók már nem szolgálhatnak ki, teljes mértékben hozzáférhetőek maradnának az uniós fuvarozók számára.

Megállapodás nélküli forgatókönyv esetén az egyes gazdaságok várhatóan súlyos következményekkel szembesülnének, 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 függenek 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 megszakadása az Unió és tagállamai számára stratégiai szempontból komoly veszteséget jelentene.

E javaslatnak tehát az a célja, hogy ideiglenes intézkedéseket határozzon meg az Unió és az Egyesült Királyság közötti légi közlekedésnek az átmeneti időszak végétől való szabályozására, amennyiben nem születik e tárgyra vonatkozó megállapodás.

Ez a jogi aktus a Bizottság által elfogadandó intézkedéscsomag részét képezi.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A javasolt rendelet *lex specialis* minőségű, amely annak következményeivel foglalkozik, hogy az átmeneti időszak végétől fogva és az Unió és az Egyesült Királyság közötti leendő kapcsolatokra vonatkozó megállapodás hiányában az 1008/2008/EK rendelet nem lesz alkalmazandó az Egyesült Királyság és a tagállamok közötti légi közlekedésre. A javasolt feltételek az aránytalan zavarok elkerüléséhez szükséges mértékre korlátozódnak. A javaslat így teljes mértékben összhangban van a hatályos jogszabályokkal, különösen az 1008/2008/EK rendelettel.

E tekintetben a javasolt rendelet célja, hogy ideiglenes intézkedésként egy korlátozott időszakra – amíg az Unió és az Egyesült Királyság között létre nem jön és hatályba nem lép az e területre vonatkozó megállapodás – fenntartsa az összekapcsoltságot és védje az Unió érdekeit.

A javasolt rendelet nem érinti az Egyesült Királysággal kötendő jövőbeli légiközlekedési megállapodás kialakítását.

- **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 azon időszakra való korlátozására, amíg létre nem jön az Egyesült Királyság és az EU közötti légiközlekedési megállapodás.

### **• 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 az átmeneti időszak végéig rendelkezésre álló idő (az Unió és az Egyesült Királyság közötti jövőbeli kapcsolatokra vonatkozó megállapodás 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**

A légi közlekedés különböző érdekelt felei és a tagállamok képviselői a kilépésről rendelkező megállapodás megkötése előtt és után is felvetették az Unió és az Egyesült Királyság közötti megállapodásra irányuló tárgyalásokból eredő kihívások kérdését, valamint a lehetséges megoldásokat.

A tagállamok képviselői és a légitársaságok területén működő különböző érdekelt felek Brüsszelben és a tagállamokban tartott horizontális és egyedi találkozók keretében tanácskozásokat folytattak arról, hogy a kilépésről rendelkező megállapodásban meghatározott átmeneti időszak 2020. december 31-én véget ér, hogy fel kell készülni a 2021. január 1-jei, elkerülhetetlen változásokra, és hogy milyen további intézkedésekre kerülhet sor abban az esetben, ha nem születik megállapodás.

Az ismertetett vélemények egyik közös témája az volt, hogy amennyiben az uniós jog nem lesz alkalmazandó az Egyesült Királyságban, 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 az e tárgyat szabályozó megállapodás esetleges meghiúsulásából fakadó hátrányokat. A légi fuvarozók, a légi fuvarozók csoportjai és a repülőterek legalább hat képviselője azon véleményének adott hangot, hogy a magas szintű piaci hozzáférés fenntartása révén kell továbbra is biztosítani a magas szintű légi összeköttetést az Egyesült Királyság légi fuvarozóival. Ugyanakkor más érdekelt felek (főként uniós légi fuvarozók képviselői) éppen ellenkezőleg arra mutattak rá, hogy a jelenlegi helyzetet nem szabad fenntartani az egyenlő piaci versenyfeltételek biztosítását célzó teljes körű összehangolt szabályozás hiányában. A kilépés előtt – többek között a Bizottság által 2018-ban szervezett munkaértekezletek keretében a tagállamoktól – beérkezett észrevételek többségét később megerősítették, majd kiterjesztették, többek között a jövőbeli kapcsolatok szempontjait is figyelembe véve.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

Az érdekelt felek különféle értékeléseket osztottak meg a Bizottsággal az Egyesült Királyság kilépésének a légitársasági ágazatra gyakorolt hatásairól. Ezek az értékelések arra a következtetésre jutnak, hogy az Unió és az Egyesült Királyság közötti légi forgalom megszűnése jelentős zavarokat okozna az Unióban. A légi összeköttetés kulcsfontosságú szerepet játszik a tágabb értelemben vett gazdaságban. A légi közlekedés nem csupán a mobilitást könnyíti meg, de a kereskedelemnek, a növekedésnek és a munkahelyteremtésnek is motorja. A légitársasági szolgáltatások közvetlen hozzájárulása az EU GDP-jéhez 168 milliárd EUR, a multiplikátorhatás révén az összesített hatás – a turizmust is figyelembe véve – pedig mintegy 672 milliárd EUR<sup>5</sup>. 2019-ben az EU és az Egyesült Királyság között utazó utasok száma az EU-n belüli összeforgalom 24 %-át tette ki; jóllehet ez az arány jelentős eltéréseket mutatott az uniós tagállamok között. Emellett 2019-ben az EU-n belül a menetrend szerinti járatok üléshelyeinek 19,5 %-át az Egyesült Királyságban engedélyezett légi fuvarozók, míg az EU és az Egyesült Királyság közötti forgalom 50,4 %-át az Unióban engedélyezett légi fuvarozók nyújtották. Vasúti és tengeri összeköttetés formájában léteznek alternatív közlekedési lehetőségek, de ezek csak néhány országban – például Belgiumban, Franciaországban és Írországban – érhetőek el. Az Unió keleti és déli részén található, az Egyesült Királyságtól 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 gazdasága és állampolgárai számára.

Egyértelmű, hogy az Egyesült Királyság és az Unió közötti légi összeköttetés súlyos zavarainak negatív hatása még súlyosabban jelentkezne a jelenlegi világjárvány okozta válsághelyzet idején és azt követően, amely soha nem látott mértékben megerősítette az uniós légi közlekedési ágazatot és általában véve a gazdaságot.

---

<sup>5</sup> Légitársasági akciócsoport (ATAG), „Légi közlekedés: A határokon túli előnyökről szóló 2020. évi jelentés”

- **Hatásvizsgálat**

A helyzet kivételes jellege miatt, valamint tekintettel arra, hogy az Egyesült Királyság státuszában bekövetkező változás 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 ELEMEK**

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

Tárgytalan.

- **Magyarázó dokumentumok (irányelvek esetén)**

Tárgytalan.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

A fentiekben is említettek szerint e javaslatnak az a célja, hogy ideiglenes intézkedéseket határozzon meg az Unió és az Egyesült Királyság közötti légi közlekedésnek az átmeneti időszak végétől való szabályozására, amennyiben nem születik e tárgyra vonatkozó megállapodás (1. cikk). Ezen intézkedések célja az alapszintű összeköttetés fenntartása az ilyen megállapodás megkötéséig tartó átmeneti időszakban (14. 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. Arra is lehetőség lesz (4. cikk), hogy az Egyesült Királyság fuvarozói ezeket a szolgáltatásokat közös üzemelés (code sharing) vagy ülés hely-bérlet (blocked space) útján nyújtsák, és szigorú feltételek mellett lízingmegállapodásokat kössenek (5. cikk), de az operatív rugalmasságot biztosító egyéb szokásos eszközök (például „change of gauge” vagy egynél több pont kiszolgálása) nincsenek előírva.

Mivel az Egyesült Királyság légi fuvarozói számára biztosított jogok a „viszonosság” elvén alapulnak, a rendeletjavaslat (6. 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

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 az átmeneti időszak vége 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 (7. 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 (8–11. 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 (12. cikk), hogy az átmeneti időszak végét követően a lehető legkevesebb zavar érje a rendelet keretében nyújtott légiközlekedési szolgáltatások irányítását.

## Javaslat

### AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

#### **a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodásban említett átmeneti időszak végét követően 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>1</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>2</sup>,

rendes jogalkotási eljárás keretében<sup>3</sup>,

mivel:

- (1) A Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodást<sup>4</sup> (a továbbiakban: a kilépésről rendelkező megállapodás) az Unió az (EU) 2020/135 tanácsi határozattal megkötötte<sup>5</sup>, és a megállapodás 2020. február 1-jén hatályba lépett. A kilépésről rendelkező megállapodás 126. cikkében említett átmeneti időszak, amelynek során az uniós jog az említett megállapodás 127. cikkével összhangban továbbra is alkalmazandó az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban, 2020. december 31-én jár le. A Tanács 2020. február 25-én elfogadta a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságával egy új partnerségi megállapodásról folytatandó tárgyalások megkezdésére való felhatalmazásról szóló (EU, Euratom) 2020/266 határozatot<sup>6</sup>. Amint az a tárgyalási irányelvekből is következik, a felhatalmazás kiterjed többek között az Egyesült Királysággal az átmeneti időszak végét követően

---

<sup>1</sup> ... vélemény

<sup>2</sup> ... vélemény

<sup>3</sup> Az Európai Parlament ...-i álláspontja

<sup>4</sup> HL L 29., 2020.1.31., 7. o.

<sup>5</sup> A Tanács (EU) 2020/135 határozata (2020. január 30.) a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodás megkötéséről (HL L 29., 2020.1.31., 1. o.).

<sup>6</sup> HL L 58., 2020.2.27., 53. o.

fennálló légi közlekedési kapcsolatok átfogó kezeléséhez szükséges elemekre. Bizonytalan azonban, hogy ezen időszak végéig hatályba lép-e az Unió és az Egyesült Királyság közötti, az e területen fennálló jövőbeli kapcsolataikra vonatkozó megállapodás.

- (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) Az átmeneti időszak végén, 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 tagállamok közötti kapcsolatot érintik.
- (4) Ezért olyan ideiglenes intézkedéseket kell hozni, amelyek lehetővé teszik az Egyesült Királyságban engedélyezett légi fuvarozók számára, hogy légi közlekedési szolgáltatásokat nyújtsanak az Egyesült Királyság területe és a tagállamok között. Az Egyesült Királyság és a tagállamok közötti megfelelő egyensúly biztosítása érdekében e jogok biztosítását ahhoz a feltételhez kell kötni, hogy az Egyesült Királyságnak egyenértékű jogokat kell biztosítania az Unióban engedélyezett légi fuvarozók számára, továbbá bizonyos, a tisztességes versenyhez elengedhetetlen feltételektől kell függővé tenni.
- (5) E rendelet ideiglenes jellegének tükrözése érdekében alkalmazását korlátozni kell 2021. június 30-ig vagy – amennyiben arra korábban sor kerül – az EUMSZ 218. cikkének megfelelően a Bizottság által vezetett tárgyalások eredményeképp a légi közlekedési szolgáltatásokra vonatkozó, az Egyesült Királysággal kötendő azon jövőbeni megállapodás hatálybalépéséig, vagy adott esetben átmeneti alkalmazásáig, amelynél az Unió részes fele.
- (6) A kölcsönösen előnyös összeköttetési szintek fenntartása érdekében bizonyos kereskedelmi együttműködési megállapodásokról kell rendelkezni a viszonyosság elvével összhangban az Egyesült Királyság és az Unió légi fuvarozói számára.
- (7) Ez a rendelet nem akadályozhatja meg a tagállamokat abban, hogy – a nemzetközi megállapodásokkal összefüggésben felmerülő helyzetekhez hasonlóan – engedélyeket adjanak ki uniós légi fuvarozók számára olyan menetrend szerinti légi járatok üzemeltetésére, amelyeket az Egyesült Királyság által számukra biztosított jogok gyakorlásaként üzemeltetnek. Ezen engedélyek tekintetében a tagállamok nem alkalmazhatnak megkülönböztetést az uniós légi fuvarozók között.
- (8) 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 légi közlekedési szolgáltatások terén az uniós fuvarozók tisztességes feltételek mellett versenyezzenek az Egyesült Királyság légi fuvarozóival. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és

---

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

tanácsi rendeletnek megfelelően kell gyakorolni<sup>8</sup>. Ezen intézkedések elfogadásához – a tagállamok légi összeköttetésére gyakorolt lehetséges hatásukra tekintettel – a vizsgálóbizottsági eljárást kell alkalmazni. A Bizottságnak azonnal alkalmazandó végrehajtási jogi aktusokat kell elfogadnia, ha kellően indokolt esetben ez rendkívül sürgős okból szükséges. Ilyen, kellően indokolt esetnek számíthatnak az olyan helyzetek, amikor az Egyesült Királyság nem biztosít egyenértékű jogokat az uniós légi fuvarozók számára, és ezáltal nyilvánvaló egyensúlyhiányt okoz, vagy amikor az e rendelet hatálya alá tartozó légi járatok üzemeltetése során az Egyesült Királyság légi fuvarozóinak biztosítottaknál kedvezőtlenebb feltételek az uniós légi fuvarozók gazdasági életképességét fenyegetik.

- (9) Mivel e rendelet célját – nevezetesen az Unió és az Egyesült Királyság közötti légi közlekedést szabályozó átmeneti intézkedések megállapítását abban az esetben, ha az átmeneti időszak végéig nem születik meg a légi közlekedés területén a jövőbeli kapcsolataikra vonatkozó megállapodás – az egyes tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért nagyságrendje és hatása miatt e cél 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.
- (10) Tekintettel az átmeneti időszak fent említett lejártából fakadó sürgető 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.
- (11) E rendelet területi hatálya nem terjed ki Gibraltárra, illetve a rendeletben szereplő, az Egyesült Királyságra való hivatkozások nem vonatkoznak Gibraltárra.
- (12) E rendelet nem érinti a Spanyol Királyságnak az azon terület feletti szuverenitásra vonatkozó jogi álláspontját, ahol a gibraltári repülőtér található.
- (13) E rendelet rendelkezéseit sürgősen hatályba kell léptetni, és elvben a kilépésről rendelkező megállapodásban említett átmeneti időszak végét követő naptól kell alkalmazni, kivéve, ha az említett időpontig hatályba lép az Unió és az Egyesült Királyság közötti jövőbeli légi közlekedési kapcsolatokra vonatkozó megállapodás. A szükséges adminisztratív eljárások mihamarabbi lefolytatásának lehetővé tétele érdekében azonban bizonyos rendelkezéseket már e rendelet hatálybalépésének időpontjától alkalmazni kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

---

<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.).

## *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, a kilépésről rendelkező megállapodás 126. cikkében említett átmeneti időszak lejártát követő időszakra.

## *2. cikk*

### *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, valamint
  - 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 az e rendelet alkalmazásának a 14. cikk (2) bekezdésének első albekezdésében meghatározott kezdőnapját 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;
- 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 repülőtér 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;
- d) kifizetések teljesítése egy finanszírozási mechanizmus javára, vagy egy magánszervezet 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 feltételeket:

- 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, valamint
- c) a hatóság határozatait bírósági felülvizsgálatnak vetik alá;

9. „megkülönböztetés”: bármilyen jellegű, objektív indokolás nélküli megkülönböztetés a légiközlekedési szolgáltatások működtetéséhez nyújtott árúknak 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 jellemzőknek:

- 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, akár
  - 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 légiközlekedési 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. „Chicagói Egyezmény”: a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. december 7-én Chicagóban aláírt 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) a Chicagói 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.
- (3) E rendelet alkalmazásának ideje alatt a tagállamok nem tárgyalhatnak és nem köthetnek kétoldalú megállapodást vagy megegyezést az Egyesült Királysággal az e rendelet hatálya alá tartozó ügyekben. A tagállamok ezen időszakban az Egyesült Királyság légi fuvarozói számára az e rendelet által biztosított jogokon túl a légiközlekedés tekintetében semmilyen más jogot nem biztosíthatnak.
- (4) A (3) bekezdéstől eltérve a tagállamok a nemzeti joggal összhangban engedélyezhetik, hogy területükön légi mentési szolgáltatásokat nyújtsanak az Egyesült Királyságban lajstromozott légi járművekkel.

### *4. cikk*

#### *Kereskedelmi együttműködési megállapodások*

- (1) Az e rendelet 3. cikke szerinti légi áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások ülőhely-bérlés (blocked space) vagy közös üzemelés (code sharing) révén is nyújthatók, az alábbiak szerint:

a) az Egyesült Királyság légi fuvarozója forgalmazó fuvarozói minőségben járhat el bármely uniós vagy egyesült királyságbeli üzemeltető légi fuvarozóval kapcsolatban, vagy bármely olyan harmadik ország üzemeltető légi fuvarozójával kapcsolatban, amely ország az uniós jog vagy adott esetben az érintett tagállam vagy tagállamok joga alapján rendelkezik az üzemeltetéshez szükséges forgalmi jogokkal, valamint fuvarozóinak azzal a jogával, hogy az említett jogokat a szóban forgó megállapodás útján gyakorolják;

b) az Egyesült Királyság légi fuvarozója üzemeltető fuvarozói minőségben járhat el bármely uniós vagy egyesült királyságbeli forgalmazó fuvarozóval kapcsolatban, vagy bármely olyan harmadik ország forgalmazó fuvarozójával kapcsolatban, amely ország az uniós jog vagy adott esetben az érintett tagállam vagy tagállamok joga alapján rendelkezik a szükséges útvonalengedélyekkel, valamint fuvarozóinak azzal a jogával, hogy az említett jogokat a szóban forgó megállapodás útján gyakorolják.

(2) Az Egyesült Királyság légi fuvarozóinak az (1) bekezdés értelmében biztosított jogok semmilyen esetben sem értelmezhetők úgy, mint amelyek az uniós jog vagy az érintett tagállam vagy tagállamok joga által biztosított jogokon túlmenően további jogokkal ruháznak fel valamely harmadik ország légi fuvarozóit.

(3) Az ülés hely-bérletre (blocked space) vagy közös üzemelésre (code sharing) vonatkozó megállapodások üzemeltető vagy forgalmazó fuvarozói minőségben való megkötése semmilyen esetben sem eredményezheti azt, hogy az Egyesült Királyság valamely légi fuvarozója a 3. cikk (1) bekezdésében előírtakon kívül más jogokat is gyakorolhasson.

Ez nem akadályozza meg az Egyesült Királyság fuvarozóit abban, hogy légiközlekedési szolgáltatásokat nyújtsanak olyan két pont között, amelyek közül az egyik az Unió területén, a másik pedig harmadik országban található, feltéve, hogy teljesülnek a következő feltételek:

a) az Egyesült Királyság légi fuvarozója forgalmazó fuvarozói minőségben jár el egy olyan üzemeltető fuvarozóval kötött, ülés hely-bérletre (blocked space) vagy közös üzemelésre (code sharing) vonatkozó megállapodás keretében, amely az uniós jog vagy adott esetben az érintett tagállam vagy tagállamok joga alapján rendelkezik a szükséges forgalmi jogokkal, valamint az említett jogoknak a szóban forgó megállapodás révén való gyakorlásának jogával;

b) a szóban forgó áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatás a szóban forgó egyesült királyságbeli fuvarozó által az Egyesült Királyság területének egy pontja és az érintett harmadik ország megfelelő pontja között végzett fuvarozás részét képezi.

(4) Az e cikkben meghatározott feltételeknek, valamint az uniós és nemzeti jog különösen a biztonság és a védelem tekintetében alkalmazandó követelményeinek való megfelelés ellenőrzése céljából az érintett tagállamok előírják az e cikkben említett megállapodások illetékes hatóságai által jóváhagyását.

## 5. cikk

### *Légi járművek bérlése*

(1) A 3. cikk (1) bekezdésében előírt jogok gyakorlása során az Egyesült Királyság légi fuvarozója légi járatokat üzemeltethet saját légi járműveivel és az alábbi összes esetben:

a) bármely bérbeadótól személyzet nélkül bérelt légi jármű felhasználásával;

b) bármely egyéb egyesült királyságbeli légi fuvarozótól személyzettel együtt bérelt légi jármű felhasználásával;

c) az Egyesült Királyságon kívüli országok légi fuvarozóitól személyzettel együtt bérelt légi jármű felhasználásával, feltéve, hogy a bérletet kivételes szükségletek, időszakos

kapacitásigény vagy a bérbevevő működési nehézségei indokolják, és a bérlet nem haladja meg az ezen igények kielégítéséhez vagy e nehézségek leküzdéséhez feltétlenül szükséges időtartamot.

(2) Az e cikkben meghatározott feltételeknek, valamint az uniós és nemzeti jog különösen a biztonság és a védelem tekintetében alkalmazandó követelményeinek való megfelelés ellenőrzése céljából az érintett tagállamok előírják az (1) bekezdésben említett megállapodások illetékes hatóságai általi jóváhagyását.

#### *6. 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, a Bizottság haladéktalanul és az egyenértékűség helyreállítása érdekében végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyek révén:

a) korlátokat állapít meg az Egyesült Királyság légi fuvarozói számára a menetrend szerinti légi járatok üzemeltetésére engedélyezett kapacitás tekintetében, továbbá 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 említett működési engedélyeket tagadják meg, függesszék fel vagy vonják vissza; vagy

c) pénzügyi kötelezettségeket vagy működési korlátozásokat állapít meg.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 13. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 13. cikk (3) bekezdésében említett sürgősségi eljárás keretében kell elfogadni, amennyiben a (2) bekezdés alkalmazásában az egyenértékűség súlyos hiányával kellően indokolt esetben ez rendkívül sürgős okból szükséges.

#### *7. 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 haladéktalanul végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyek révén:

a) korlátokat állapít meg az Egyesült Királyság légi fuvarozói számára a menetrend szerinti légi járatok üzemeltetésére engedélyezett kapacitás tekintetében, továbbá 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) pénzügyi kötelezettségeket vagy működési korlátozásokat állapít meg.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 13. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 13. cikk (3) bekezdésében említett sürgősségi eljárás keretében kell elfogadni, amennyiben az uniós légi fuvarozók egy vagy több műveletének gazdasági életképességét fenyegető, kellően indokolt esetben ez rendkívül sürgős okból szükséges.

(3) A (2) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusok az abban a bekezdésben meghatározott feltételekre is figyelemmel 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, a környezet vagy az utasjogok védelme érdekében alkalmazott előírások kevésbé szigorúak az uniós jogszabályokban rögzítetteknél, vagy releváns uniós jogszabályok hiányában a valamennyi tagállam által 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.

(5) Az (EU) 2019/712 európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>9</sup> nem vonatkozik az e rendelet hatálya alá tartozó kérdésekre.

## 8. cikk

### *Működési engedély*

(1) A légit közlekedés-biztonság területén alkalmazandó uniós és a nemzeti jog sérelme nélkül, a 3. cikk alapján számukra biztosított jogok gyakorlása érdekében az Egyesült Királyság légi fuvarozói kötelesek működési engedélyt beszerezni 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, valamint

---

<sup>9</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/712 rendelete (2019. április 17.) a légi közlekedés területén zajló verseny védelméről és a 868/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 123., 2019.5.10., 4. o.).

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 üzemeltetési engedéllyel.

(3) Azon igény sérelme nélkül, hogy elegendő időt kell biztosítani a szükséges értékelések elvégzésére, az Egyesült Királyság légi fuvarozóinak e rendelet hatálybalépésének napjától jogosultnak kell lenniük működési engedély iránti kérelem benyújtására. E kérelmek jóváhagyására a tagállamok az említett naptól jogosultak, feltéve, hogy a jóváhagyás feltételei teljesülnek. Az így kiadott engedélyek azonban legkorábban e rendelet alkalmazásának a 14. cikk (2) bekezdésének első albekezdésében meghatározott kezdőnapján lépnek érvénybe.

#### *9. 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 8. cikkre is figyelemmel, az e rendelet alkalmazásának a 14. cikk (2) bekezdésének első albekezdésében meghatározott kezdőnapján folyamatban lévő IATA-idényre, valamint az azt követő első idényre vonatkozó üzemeltetési terveket, programokat és menetrendeket az említett időpontot megelőzően be lehet nyújtani és jóvá lehet hagyni.

(3) Ez a rendelet nem akadályozza meg a tagállamokat abban, hogy engedélyeket adjanak ki olyan menetrend szerinti légi járatok uniós légi fuvarozók általi üzemeltetésére, amelyeket az Egyesült Királyság által számukra biztosított jogok gyakorlásaként üzemeltetnek. Ezen engedélyek tekintetében a tagállamok nem alkalmazhatnak megkülönböztetést az uniós fuvarozók között.

#### *10. 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 8. 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 6. vagy a 7. cikk alapján előírja számukra.

(4) A tagállamok indokolatlan késedelem nélkül 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.

#### *11. 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.

#### *12. 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 e cikk (1) bekezdése alapján kapott információkat vagy minden egyéb, a 6. és a 7. cikk végrehajtása szempontjából releváns információt.

#### *13. cikk*

##### *Bizottság*

(1) A Bizottságot az 1008/2008/EK rendelet által létrehozott bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 8. cikkét kell alkalmazni, összefüggésben annak 5. cikkével.

#### *14. 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 a kilépésről rendelkező megállapodás 126. és 127. cikke alapján az uniós jog többé nem alkalmazandó az Egyesült Királyságra nézve.

A 8. cikk (3) bekezdését és a 9. cikk (2) bekezdését azonban e rendelet hatálybalépésének napjától kell alkalmazni.

(3) Ez a rendelet nem alkalmazandó, ha a 2. bekezdés első albekezdésében említett dátumig a légitársaságok közötti megállapodás vonatkozásában az Egyesült Királysággal kötött olyan átfogó megállapodás lép hatályba, amelynek az Unió részes fele.

(4) Ez a rendelet a következő időpontok közül a korábbi időpontban hatályát veszti:

a) 2021. június 30.;

b) az az időpont, amikor a (3) bekezdésben említett megállapodás hatályba lép, vagy adott esetben az az időpont, amikortól azt ideiglenesen alkalmazzák.

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*