



Brüsszel, 2022. október 7.
(OR. en)

13261/22

Intézményközi referenciaszám:
2022/0214(COD)

CODEC 1440
AVIATION 238
COVID-19 156
PE 119

TÁJÉKOZTATÓ

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága/a Tanács
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 – Az Európai Parlament első olvasatának eredménye (Strasbourg, 2022. október 3–6.)

I. BEVEZETÉS

Azt követően, hogy az EP plenáris ülése 2022. október 4-én jóváhagyta a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságnak (TRAN) az eljárási szabályzat 163. cikke szerinti eljárás (sürgősségi eljárás) alkalmazására irányuló kérelmét, az ENP, az S&D, a Renew Europe és a Verts/ALE egy módosítást (1. módosítás) nyújtott be. Egyéb módosítás előterjesztésére nem került sor.

II. SZAVAZÁS

A plenáris ülés a 2022. október 6-i szavazás alkalmával elfogadta a fent említett rendeletjavaslatra vonatkozó 1. módosítást, majd a zárószavazáson e módosítással együtt fogadta el a javaslatot.

Az így módosított bizottsági javaslat képezi a Parlament első olvasatban elfogadott álláspontját, amely az e tájékoztató mellékletében található jogalkotási állásfoglalásában szerepel¹.

¹ A jogalkotási állásfoglalásban szereplő parlamenti álláspont ezen változatában jelölve vannak a bizottsági javaslat módosításaiból eredő változások. A bizottsági javaslatba beillesztett szövegrészek *félkövér, dőlt betűvel* szedve jelennek meg. A „■” szimbólum a törölt szövegrészeket jelöli.

P9_TA(2022)0348

Az uniós repülőtereken alkalmazandó résidő-felhasználási szabályok: ideiglenes könnyítés *I**

Az Európai Parlament 2022. október 6-i jogalkotási állásfoglalása a 95/93/EGK tanácsi rendeletnek a Közösség repülőterein alkalmazandó résidő-felhasználási szabályokra vonatkozóan a Covid19-világjárvány miatt bevezetett ideiglenes könnyítés tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról (COM(2022)0334 – C9-0225/2022 – 2022/0214(COD))

(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság Parlamenthez és Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2022)0334),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 91. cikkére, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C9-0225/2022),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,
 - tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2022. szeptember 22-i véleményére¹,
 - a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,
 - tekintettel eljárási szabályzata 59. és 163. cikkére,
1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot;
 2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslatát másik szöveggel váltja fel, lényegesen módosítja vagy lényegesen módosítani kívánja;
 3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

¹ A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

Az Európai Parlament álláspontja, amely első olvasatban 2022. október 6-án került elfogadásra a 95/93/EGK tanácsi rendeletnek az Unió repülőterein alkalmazandó résidő-felhasználási szabályokra vonatkozó, *járványügyi helyzet vagy katonai agresszió miatti ideiglenes könnyítés tekintetében történő módosításáról* szóló (EU) 2022/... európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására tekintettel

(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 véleményére³,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében⁴,

³ A 2022. szeptember 22-i vélemény (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁴ Az Európai Parlament 2022. október 6-i álláspontja.

mivel:

- (1) A 95/93/EGK tanácsi rendeletet⁵ a Covid19-válság kezdete óta több alkalommal módosították, mert a légi fuvarozók számára – tekintettel a légi forgalom nagymértékű csökkenésére – tarthatatlanná vált az említett rendeletben meghatározott azon követelmény, amely szerint egy résidő-sorozat legalább 80 %-át fel kell használni annak érdekében, hogy a következő azonos menetrendi időszakban továbbra is megtarthassák az ugyanazon résidő-sorozatra való jogosultságukat.
- (2) Az egységes európai égbolt légiforgalmi hálózati feladatkörének hálózatkezelője, az Eurocontrol által közzétett adatok szerint a légi forgalom a 2022-es nyári menetrendi időszak kezdete óta erőteljesen fellendült, és a 2022/2023-as téli menetrendi időszak kezdetén a légi forgalom az alap-előrejelzés szerint várhatóan a 2019-es szint mintegy 90 %-át fogja kitenni. Ezek az adatok indokolják általános szabályként **a 2023-as nyári menetrendi időszakra** a 80 %-os résidő-felhasználási követelményhez való visszatérést, a résidők indokolt ki nem használása esetén a résidők felhasználásának egyedi könnyítésével kiegészítve.
- (3) Mindazonáltal a Covid19-válság miatt a légi közlekedési ágazat helyzete továbbra is rendkívül bizonytalan. Új Covid19-variánsok jelenhetnek meg – ahogyan 2021 végén is történt –, és olyan hirtelen reakciókat válthatnak ki a nemzeti hatóságok és a fogyasztók részéről egyaránt, amelyek kedvezőtlenül befolyásolhatják a légi forgalmat. Ezen túlmenően egyes nagy távolságú szegmenseket továbbra is érintenek az egészségügyi intézkedések, amelyek erőteljesen akadályozzák a légi forgalmat.
- (4) Oroszország Ukrajna ellen folytatott agresszív **háborúja** szintén hatással van a légi forgalomra és a légi fuvarozók résidő-felhasználási képességére, mivel az uniós légi fuvarozók nem léphetnek be Belarusz, Oroszország és Ukrajna légterébe.

⁵ A Tanács 95/93/EGK rendelete (1993. január 18.) a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól (HL L 14., 1993.1.22., 1. o.).

- (5) A légi fuvarozók nem tudják befolyásolni az egészségügyi okokból államilag bevezetett utazási korlátozásokat, valamint azt, hogy nem lehet belépni a háborús övezetté vált terület légtérébe. Ezek a körülmények a légi szolgáltatásaik önkéntes vagy kötelező törléséhez vagy a menetrendek módosításához vezethetnek. Különösen az önkéntes járatotrlések védik a légi fuvarozók pénzügyi stabilitását, és egyúttal így elkerülhető a kizárólag a résidők megőrzése céljából üzemeltetett járatok által okozott negatív környezeti hatás.
- (6) E körülmények között nem lenne helyénvaló, ha azok a légi fuvarozók, amelyek nem használják fel résidőiket a 95/93/EGK rendeletben meghatározott résidő-felhasználási aránnyal összhangban, automatikusan elveszítenék a résidő-sorozatok tekintetében az említett rendelet 8. cikkének (2) bekezdése és 10. cikkének (2) bekezdése szerint szerzett elsőbbségüket, amelyre egyébként igényt *tarthatnának*. E rendeletnek e célból konkrét szabályokat kell meghatároznia.
- (7) Ugyanakkor fontos emlékeztetni a 95/93/EGK rendelet célkitűzéseire, nevezetesen a repülőtéri kapacitás hatékony kihasználásának biztosítására, valamint arra, hogy valamennyi légi fuvarozó számára tisztességes hozzáférést kell biztosítani a korlátozott repülőtéri kapacitáshoz, ezáltal előmozdítva a versenyt. A rendes résidő-felhasználási követelmények alacsonyabb felhasználási arány vagy a résidők indokolt ki nem használtságára vonatkozó kivételek kiterjesztése révén történő kiigazításának szigorúan azokra a helyzetekre kell korlátozódnia, amikor résidő-felhasználási könnyítésre van szükség, és az nem vezethet tisztességtelen versenyelőnyhöz a résidőkkel eredetileg rendelkező fuvarozók számára.
- (8) Így különösen gondoskodni kell arról, hogy a szolgáltatásnyújtásra kész légi fuvarozók felhasználhassák a kihasználatlan kapacitást, és lehetőségük legyen az érintett résidőket hosszú távon is megtartani. Ez várhatóan folyamatosan arra ösztönzi a légi fuvarozókat, hogy kihasználják a repülőtéri kapacitásokat, ami egyúttal előnyös lenne a fogyasztók számára is a konnektivitás tekintetében.

- (9) Ezért ezen elvekkkel összhangban és korlátozott időszakra meg kell határozni azokat a feltételeket, amelyek mellett a légi fuvarozók továbbra is jogosultak maradnak résidő-sorozatokra a 95/93/EGK rendelet 8. cikkének (2) bekezdése és 10. cikkének (2) bekezdése szerint, továbbá követelményeket kell megállapítani az érintett légi fuvarozók számára a kihasználatlan kapacitás visszaszolgáltatására. ***Az Eurocontrol helyreállítási előrejelzésével összhangban*** az időtartamnak 2022. október **30-tól 2023. október 28-ig** kell tartania.
- (10) Az említett időszakban az „új belépő” fogalommeghatározásának továbbra is tágnak kell maradnia annak érdekében, hogy az több légi fuvarozóra terjedjen ki, és így több légi fuvarozónak legyen lehetősége a működése megkezdésére és bővítésére.
- (11) 2022. október **30-tól 2023. október 28-ig** a résidőkiosztási rendszer keretében továbbra is el kell ismerni azon légi fuvarozók erőfeszítéseit, amelyek egy másik légi fuvarozó által a 95/93/EGK rendelet 8. cikkének (2) bekezdése és 10. cikkének (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, elsőbbséget kell élvezniük az említett sorozatnak a következő azonos menetrendi időszakra való kiosztása tekintetében, a repülőtéri kapacitás rendelkezésre állásától függően.
- (12) Oroszország Ukrajna ellen folytatott agresszív ***háborúja*** hatásainak kezelése, valamint az Unió és Ukrajna közötti konnektivitás helyreállításának támogatása érdekében meg kell hosszabbítani azt az időszakot, amely alatt az üzemeltetők a 95/93/EGK rendelet 10. cikke (4) bekezdésének a) pontjában meghatározott indokra hivatkozhatnak annak indoklásához, hogy az Unió és Ukrajna közötti útvonalakon nem használják ki a résidő-sorozatokat.

- (13) A légi fuvarozók – a tagállamok uniós jognak, különösen a Szerződésekben és az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben⁶ megállapított szabályoknak való megfelelésre irányuló kötelezettségének sérelme nélkül – nem felelősek a tagállamok vagy harmadik országok hatóságai által a járványügyi helyzetek, természeti katasztrófák vagy politikai zavargások – *például lázadások, zavargások vagy a közrend súlyos megzavarása* – kezelése céljából elfogadott esetleges korlátozásoknak az utasok utazási képességére gyakorolt negatív következményeiért, és mérsékelni kell e következményeket, amennyiben az említett intézkedések jelentős hatást gyakorolnak az érintett útvonalakon történő utazás fenntarthatóságára vagy lehetőségére, illetve az érintett útvonalak iránti keresletre. A mérséklési intézkedéseknek biztosítaniuk kell, hogy ne szankcionáljanak olyan légi fuvarozókat, amelyek az említett korlátozások miatt nem használtak fel résidőket.
- (14) A versenytorzulások kockázatának csökkentése és a repülőtéri kapacitás hatékony kihasználásának biztosítása érdekében az említett korlátozások hatásait ellensúlyozó különleges könnyítés időtartamának és hatályának korlátozottnak kell lennie, ezáltal biztosítva, hogy a mérséklési intézkedések hatása arra az időszakra korlátozódjon, amelyre vonatkozóan azok indokoltak voltak. A 95/93/EGK rendelet *alkalmazásában* a korlátozások *hatását* mérséklő ilyen *intézkedések* hatálya alá tartozó résidőket *felhasználnak kell tekinteni*.

⁶ 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.).

- (15) Egyértelművé kell tenni, hogy a résidők indokolt ki nem használtságára vonatkozó kivételeket tartalmazó rendelkezések nem alkalmazandók **az Európai Unióról szóló szerződés (EUSZ) 29. cikke vagy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 215. cikke** alapján elfogadott korlátozó intézkedések hatálya alá tartozó légi fuvarozókra, illetve a 474/2006/EK bizottsági rendelet⁷ A. vagy B. mellékletében foglalt jegyzékben szereplő, az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozókra. Az említett intézkedések hatékony alkalmazásának biztosítása érdekében a résidők indokolt ki nem használtságára vonatkozó kivételeket tartalmazó rendelkezések alkalmazásának lehetetlenségét azokra a légi fuvarozókra is alkalmazni kell, amelyek már az e rendelet hatálybalépésének napján hatályban lévő ilyen korlátozó intézkedések hatálya alá tartoztak.
- (16) A 95/93/EGK rendelet Unió-szerte egységes végrehajtásának biztosítása érdekében meg kell erősíteni a koordinátorok közötti együttműködést.
- (17) **A koordinátoroknak meg kell osztaniuk egymással a 95/93/EGK rendelet végrehajtásával kapcsolatos bevált gyakorlatokat, többek között az Európai Repülőtéri Koordinátorok Szövetségén (EUACA) keresztül.** Az EUACA-t **arra ösztönözzük, hogy továbbra is adjon ki** iránymutatást az uniós szabályok összehangolt végrehajtásának biztosítása érdekében, különös tekintettel a korlátozások enyhítésére vonatkozó rendelkezésekre. **Ezen túlmenően az,** hogy az enyhítést alkalmazzák-e vagy sem, fontos információ a légi fuvarozók számára menetrendjük tervezésekor. Ezért a koordinátorok részéről biztosítani kell az átlátható kommunikációt.

⁷ A Bizottság 474/2006/EK rendelete (2006. március 22.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. fejezetében említett közösségi listájának létrehozásáról (HL L 84., 2006.3.23., 14. o.).

(18) Bár a korlátozások enyhítését célzó intézkedéseket szigorúan kell értelmezni, mivel azok kivételt jelentenek a rendes résidő-felhasználási követelmények alól, bizonyos esetekben lehetővé kell tenni annak előírását, hogy az összes koordinátor közösen lépjen fel annak érdekében, hogy Unió-szerte egyenlő versenyfeltételek álljanak fenn. A koordinátorok számára **lehetővé kell tenni**, hogy bizonyos feltételek mellett és egyhangú döntés alapján az említett rendelkezést a koordinált repülőtereken fenntartott valamennyi résidőre alkalmazzák.

(19) ***A 2022/23-as téli menetrendi időszakra vonatkozó forgalmi előrejelzések megalapozottságát kedvezőtlenül befolyásolja a különböző válságok – különösen az ukrajnai helyzet és a Covid19-válság – alakulásával kapcsolatos bizonytalanság. Következésképpen a légi fuvarozókat a szükséges mértékben fel kell menteni a résidők annak érdekében történő felhasználására vonatkozó követelmények alól, hogy a következő azonos menetrendi időszakban is megőrizzék az ugyanazon résidőkre vonatkozó jogosultságot. Ez lehetővé tenné a légi fuvarozók számára, hogy – a 2023-as nyári menetrendi időszaktól kezdődően a résidők felhasználására vonatkozó rendes szabályok alkalmazása céljából – növeljék a szolgáltatásnyújtást, amennyiben azt a körülmények lehetővé teszik, figyelemmel azokra a kiigazításokra, amelyeket a Bizottság bizonyos körülmények között a légi közlekedési ágazatot érintő egyes kihívásokra való reagálás érdekében hajtott végre.***

(20) A Covid19-válság *vagy más járványügyi helyzetek* folyamatosan változó hatása, *valamint* Oroszország Ukrajna ellen folytatott agresszív *háborúja* által a légi forgalomra gyakorolt közvetlen pusztító hatás kezelése, és az Ukrajnába irányuló vagy onnan kiinduló konnektivitás támogatása érdekében, továbbá hogy – amennyiben feltétlenül szükséges és indokolt – rugalmas választ lehessen adni azokra a kihívásokra, amelyekkel a légi közlekedési ágazat következőképpen szembenéz, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a minimális felhasználási arány százalékos értékének bizonyos tartományon belüli módosítására, valamint a 2022. október 30-tól **2023. október 28**-ig tartó időszakon belüli menetrendi időszakokra vonatkozóan az Eurocontrol helyreállítási előrejelzésével összhangban, továbbá a minimális felhasználási arány százalékos értékének az Unió és Ukrajna közötti útvonalak, valamint 2022. október 30-tól **2023. október 28**-ig bármely menetrendi időszak tekintetében egy bizonyos tartományon belüli módosítására vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban⁸ megállapított elvekkel összhangban kerüljön sor. Így különösen 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.

⁸ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

- (21) 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 a más légi fuvarozó részére történő esetleges újrakiosztás érdekében továbbra is a lehető leghamarabb, de legkésőbb a résidő felhasználásának tervezett időpontját három héttel megelőzően a koordinátor rendelkezésre kell bocsátaniuk azt. Amennyiben a légi fuvarozók ismételten nem tesznek eleget az említett követelménynek, nem alkalmazhatnak csökkentett résidő-felhasználási arányt.
- (22) Ha a koordinátor meggyőződik arról, hogy egy légi fuvarozó beszüntette működését egy adott repülőtéren, vissza kell vonnia a résidőket a szóban forgó légi fuvarozótól, és azokat a más légi fuvarozóknak való újrakiosztás céljából vissza kell juttatnia a résidőalapba.
- (23) Az **EUSZ 29. cikke** vagy az **EUMSZ 215. cikke** alapján elfogadott korlátozó intézkedések vagy a 474/2006/EK rendelet szerinti működési tilalom értelmében a légi fuvarozók számára az uniós légtérbe történő berepülés tilalma az uniós repülőterek résidőinek indokolatlan blokkolását eredményezheti. Míg az ilyen légi fuvarozók által korábban használt résidők a menetrendi időszakban eseti alapon újra eloszthatók, ez nem **ösztönzi** kellőképpen a résidők hatékony felhasználását, ami lehetővé teszi a légitársaságok számára, hogy a fogyasztók érdekében fokozzák a hosszú távú versenyt és a konnektivitást. A résidőket ezért haladéktalanul vissza kell vonni az érintett légi fuvarozóktól.

- (24) Mivel e rendelet célját – nevezetesen *egy járványügyi* válság és Oroszország Ukrajna ellen folytatott agresszív *háborúja* által a légi forgalomra gyakorolt hatások enyhítése érdekében konkrét szabályok és az általános résidő-kihasználási szabályok alóli, korlátozott időszakra szóló könnyítés létrehozását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban a javasolt intézkedés terjedelme és hatása miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

- (25) Tekintettel a Covid19-válság és Oroszország Ukrajna ellen folytatott agresszív **háborúja** okozta rendkívüli körülmények által előidézett sürgősségre, helyénvalónak tűnik 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 előírt, nyolchetes időszak alóli kivétellel élni.
- (26) Az e rendeletben előírt intézkedések gyors alkalmazásának lehetővé tétele érdekében e rendeletnek sürgősen, az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon hatályba kell lépnie,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 95/93/EGK rendelet a következőképpen módosul:

1. *A 2. cikk a következőképpen módosul:*

a) a ba) pontban a bevezető szövegrész helyébe a következő szöveg lép:

„a 2022. október 30-tól 2023. október 28-ig tartó időszakban az »új belépő«:”;

b) az f) pont i. alpontjának helyébe a következő szöveg lép:

„»légifuvarozó«: olyan légitársasági vállalkozás, amely érvényes működési engedéllyel vagy azzal egyenértékű okirattal rendelkezik legkésőbb január 31-én a következő nyári menetrendi időszakra vagy augusztus 31-én a következő téli menetrendi időszakra vonatkozóan; a 4., a 8., a 8a., a 10. és a 10a. cikk alkalmazásában a légifuvarozó meghatározása tartalmazza az üzleti repülés üzemeltetőit is, amennyiben menetrend alapján működnek; a 7. és a 14. cikk alkalmazásában a légifuvarozó meghatározása kiterjed a polgári légi járművek valamennyi üzemben tartójára;”.

2. A 8. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés első albekezdésében a bevezető szövegrész helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A 7., a 8a., a 9. cikk, a 10. cikk (1) bekezdése és a 14. cikk sérelme nélkül, e cikk (1) bekezdése nem alkalmazandó, ha a következő feltételek teljesülnek:”;

- b) a (2a) bekezdés első albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2a) „A **2022. október 30-tól 2023. október 28-ig tartó** időszakban és a repülőtéren rendelkezésre álló kapacitás függvényében az e cikk (1) bekezdése szerint a menetrendi időszak (a továbbiakban: a referencia menetrendi időszak) végén a résidőalapba visszaszolgáltatott 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.”;

- c) a (6a) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(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 **2022. október 30-tól 2023. október 28-ig tartó** időszakra vonatkozóan igényelt vagy kiosztott résidők időbeosztását, vagy törölheti azokat ■ . Ebben az összefüggésben a koordinátor figyelembe veszi az (5) bekezdésben említett további szabályokat és iránymutatásokat, az abban meghatározott feltételek mellett.”

3. A 10. cikk a következőképpen módosul:

- a) a (2a) bekezdést el kell hagyni;

b) a (4) bekezdés a következőképpen módosul:

i. az első albekezdés a következőképpen módosul:

– a d) pont helyébe a következő szöveg lép:

„d) bírósági eljárás indult e rendelet 9. cikkének 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.”;

– az e) pontot el kell hagyni;

ii. a második, a harmadik, a negyedik és az ötödik albekezdést el kell hagyni;

iii. a bekezdés a következő albekezdéssel egészül ki:

„Amennyiben Oroszország Ukrajna ellen folytatott agresszív **háborúja** és a kritikus infrastruktúra megsemmisítése hatással van a légi szolgáltatások nyújtására és a légi szolgáltatások iránti keresletre, a koordinátoroknak az első albekezdés a) pontját kell alkalmazniuk az Unió és Ukrajna közötti útvonalakra a légtér lezárásának **vagy a repülőtér** lezárásának – **attól függően, hogy melyik következik be később** – időtartama és egy további ■ 16 hetes időszak alatt. A koordinátornak értesítenie kell a Bizottságot a 16 hetes időszak kezdő és záró dátumáról.”;

c) a szöveg a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(4a) Továbbá a **2022. október 30-tól 2023. október 28-ig tartó** időszakban a résidők ki nem használását bizonyítani lehet azzal is, hogy a hatóságok olyan korlátozásokat vezetnek be, amelyek célja valamely jelentős járványügyi helyzet, természeti katasztrófa vagy politikai zavargás kezelése azon útvonal egyik végén, ahol a szóban forgó résidőt felhasználták vagy felhasználni tervezték, azzal a feltétellel, hogy az említett **korlátozások** jelentős hatást gyakorolnak az utazás lehetőségére, vagy az utazás iránti keresletre, valamint hogy az érintett útvonalakon a következők valamelyikét eredményezik:

- a) a határ, repülőtér vagy légtér részleges vagy teljes lezárása az érintett menetrendi időszak jelentős részében;
- b) az utasok azon lehetőségének súlyos akadályozása, hogy az érintett menetrendi időszak jelentős részében az adott közvetlen útvonalon bármely fuvarozóval utazzanak, például amennyiben az akadályoztatás az alábbi okok valamelyikéhez kapcsolódik:
 - az állampolgárságon vagy lakóhelyen alapuló utazási korlátozások, az alapvető utazás kivételével valamennyi utazás tilalma, vagy a bizonyos országokból vagy földrajzi területekről kiinduló vagy oda irányuló légi járatok tilalma,

- a mozgás korlátozása, vagy karantén vagy elkülönítő intézkedések azon országon vagy régión belül, ahol a rendeltetési repülőtér található (beleértve a közbenső pontokat is), kivéve, ha a karantén az Unió által elismert negatív teszttel, gyógyultsági igazolással vagy oltási igazolással elkerülhető,
 - a légi járat üzemeltetésének közvetlen támogatásához alapvető szolgáltatások elérhetőségének korlátozása, beleértve a vendéglátás és a közszolgáltatások, többek között a közlekedés felfüggesztését, ami az útvonal induló- vagy célállomásán a kereslet súlyos visszaeséséhez vezet,
 - a járatonkénti utasszám és a légi fuvarozónkénti járatgyakoriság korlátozása, ami az útvonal induló- vagy célállomásán a kereslet súlyos visszaeséséhez vezet;
- c) a légi személyzet mozgására vonatkozó korlátozások, amelyek jelentősen hátráltatják a légi járatok üzemeltetését a kiszolgált repülőterekre vagy repülőterekről, beleértve a hirtelen belépési tilalmat vagy a személyzet karanténintézkedések miatti, váratlan elakadását, kivéve, ha a karantén az Unió által elismert negatív teszttel, gyógyultsági igazolással vagy oltási igazolással elkerülhető.



Ez a bekezdés az első albekezdésben említett korlátozások alkalmazási időszakában, valamint a *harmadik és* a negyedik **■** albekezdés betartása mellett további legfeljebb hat héten keresztül alkalmazandó. Ha azonban az említett korlátozások alkalmazása a menetrendi időszak vége előtt kevesebb mint hat héttel szűnik meg, ez a bekezdés csak akkor alkalmazandó a hathetes időszak fennmaradó részére, ha a következő menetrendi időszak résidőit ugyanarra az útvonalra használják fel.

Ez a bekezdés csak az első albekezdésben említett korlátozások közzététele előtt már használt útvonalak résidőire alkalmazandó.

E bekezdés alkalmazása megszűnik, ha a kérdéses résidőket használó légi fuvarozó az első albekezdésben említett korlátozások által nem érintett útvonalra áll át.

Amennyiben az Unió népességének legalább 50 %-át képviselő tagállamok többsége olyan, az első albekezdésben említett korlátozásokat alkalmaz, amelyek jelentős hatást gyakorolnak az utazás lehetőségére vagy az utazás iránti keresletre, és amelyek az első albekezdés a)–c) pontjában említett helyzetek valamelyikéhez vezetnek, az egyes koordinátorok – az összes közösségi koordinált repülőtér koordinátorának azon egyhangú döntését, amely szerint a résidők ki nem használása általában indokolt, és a Bizottság és a tagállamok általuk e döntésről történő értesítését követően – alkalmazhatják ezt a bekezdést az ilyen repülőtereken rendelkezésre álló valamennyi résidőre a hatályos korlátozások időtartama alatt, és legfeljebb további hat hétig, feltéve, hogy ezek a korlátozások jelentős számú, közösségi repülőtérre érkező vagy onnan kiinduló útvonalat érintenek, és ezáltal nagymértékben életképtelenné teszik az uniós légi forgalmat, vagy egyenlőtlen versenyfeltételekhez vezetnek.

(4b) Ha a résidő ki nem használását a (4) vagy a (4a) bekezdésben említett korlátozások indokolják, a koordinátoroknak úgy kell tekinteniük, hogy a résidőt az érintett résidő-sorozat keretében használták fel.

- (4c) Azok a **légi fuvarozók**, amelyek működését az **Európai Unióról szóló szerződés (EUSZ) 29. cikke** vagy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 215. cikke alapján elfogadott korlátozó intézkedések – például a ... [e módosító rendelet hatálybalépésének napja]-án/-én hatályban lévő korlátozó intézkedések – akadályozzák, valamint a 474/2006/EK bizottsági rendelet* A. vagy B. mellékletében foglalt jegyzékben szereplő, az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók **nem hivatkozhatnak a résidő ki nem használásának e cikk (4) és (4a) bekezdése szerinti indokaira.**

Az első albekezdéstől eltérve azonban, amennyiben az ilyen légi fuvarozók számára engedélyezett egy olyan légi fuvarozó teljes bérlettel igénybe vett légi járművének üzemeltetése, amelynek működését ilyen korlátozó intézkedések nem akadályozzák, és amely nem tartozik ilyen működési tilalom hatálya alá, az említett légi fuvarozók hivatkozhatnak a résidő ki nem használásának (4) és (4a) bekezdés szerinti indokaira, feltéve, hogy betartják az Unióban alkalmazandó biztonsági szabályokat.

(4d) A koordinátoroknak rendszeresen meg kell osztaniuk egymással a (4) és a (4a) bekezdés végrehajtásával kapcsolatos bevált gyakorlatokat annak érdekében, hogy Unió-szerte biztosítsák az összehangolt és következetes alkalmazást.

A koordinátoroknak közzé kell tenniük és rendszeresen frissíteniük kell azon célállomások jegyzékét, amelyekre a (4) és a (4a) bekezdés alkalmazandó.

* A Bizottság 474/2006/EK rendelete (2006. március 22.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. fejezetében említett közösségi listájának létrehozásáról (HL L 84., 2006.3.23., 14. o.);

d) az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(5) Valamely tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére a Bizottság megvizsgálja a (4) és a (4a) bekezdésnek az e rendelet hatálya alá tartozó repülőtéri koordinátor általi alkalmazását.”

4. A 10a. cikk a következőképpen módosul:

a) a cím helyébe a következő szöveg lép:

„10a. cikk

Résidőkiosztás *bizonyos válsághelyzetekre* adott válaszul”;

b) az (1), *a (2) és a (4)* bekezdést el kell hagyni;

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

„(3) A 2022. október 30-tól 2023. március 25-ig tartó időszakban, továbbá a 8. cikk (2) bekezdésének, a 10. cikk (2) és (4) bekezdésének, valamint a 14. cikk (6) bekezdése első albekezdésének alkalmazásában, ha egy légi fuvarozó a koordinátor számára kielégítő módon igazolja, hogy a koordinátor által engedélyezett, számára kiosztott résidő-sorozat az idő legalább 75 %-ában felhasználta abban a menetrendi időszakban, amelyre vonatkozóan a résidő-sorozatot kiosztották, az említett légi fuvarozó a következő azonos menetrendi időszakra jogosultságot szerez ugyanerre a résidő-sorozatra.”;

d) az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(5) **Amennyiben** az Eurocontrol által közzétett adatok egyértelműen azt mutatják, hogy a heti légi forgalom **egy, két egymást követő hétből álló időszakon keresztül a** Covid19-válság, egyéb járványügyi helyzet miatt vagy Oroszország Ukrajna ellen folytatott agresszív **háborújának** közvetlen következményeként a vonatkozó hetek 2019. évi szintjének 80 %-a alá esik, és ha az Eurocontrol forgalmi előrejelzései alapján a légi forgalom szintjének a 2019. év vonatkozó időszakához képest történő csökkenése feltételezhetően továbbra is fenn fog állni, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 12a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a 8. cikk (2) bekezdésében, a 10. cikk (2) és (4) bekezdésében, **valamint a 14. cikk (6) bekezdése első albekezdésében** meghatározott százalékos értékeknek a 0 % és 70 % közötti tartományon belüli, **a 2022. október 30. és 2023. október 28. közé eső** bármely menetrendi időszakra vonatkozó módosítása érdekében. **Az alkalmazott százalékos értékek arányosnak kell lennie az Eurocontrol légi forgalmi előrejelzéseivel.** ■

Az említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásakor a Bizottság figyelembe veszi a következő elemek mindegyikét:

- a) az Eurocontrolnak a forgalom szintjeire és a forgalom előrejelzésére vonatkozóan közzétett adatai;
- b) a légi személy- és teherszállítás iránti keresletre vonatkozó mutatók, köztük az előzetes foglalásokkal, a légitársaságok tervezett menetrendjével, a flottamérettel, a flotta kihasználtságával és a férőhelykihasználtsággal kapcsolatos tendenciák;

- c) hatósági intézkedések, amelyek **a Covid19-válsághoz vagy egyéb** olyan járványügyi helyzethez kapcsolódnak, amely jelentős hatást gyakorol az uniós repülőterekre irányuló vagy onnan kiinduló légi forgalom szintjeire, légtérzárak vagy az uniós légi fuvarozók harmadik országbeli légtérbe való belépésének tilalma miatti kényszerű útvonal módosítások, figyelembe véve az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének a konfliktusövezetekre vonatkozó tájékoztató közlönyében szereplő tanácsait;
- d) az Európai Betegségmegelőzési és Járványvédelmi Központtól és az Egészségügyi Világszervezettől származó, a Covid19-cel vagy egyéb olyan járványügyi helyzettel kapcsolatos adatok, amelyekre rendkívüli fertőzőképesség jellemző, és feltételezhetően súlyos visszaesést idéz elő a légi közlekedésben.

Tekintettel arra, hogy a légi fuvarozók a menetrendi időszakot megelőzően készítik el a menetrendeket, a Bizottság törekszik arra, hogy az említett, e bekezdés szerinti felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat a menetrendi időszak kezdete előtt elfogadja annak lehetővé tétele érdekében, hogy a légi fuvarozók megtervezhessék a járataik menetrendjét. A Bizottság az ilyen jogi aktusokat előre nem látható körülmények esetén a menetrendi időszak alatt is elfogadhatja.”;

e) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(5a) **Amennyiben** a Bizottság megállapítja, hogy Oroszország Ukrajna ellen folytatott agresszív **háborújának** következtében az infrastruktúra megsemmisítése és az életkörülményekre gyakorolt hatás miatt az Ukrajna és az Unió közötti légi forgalom fokozatos helyreállítása alacsonyabb felhasználási arányt tesz szükségessé az Ukrajnát kiszolgáló útvonalakon, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 12a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a 8. cikk (2) bekezdésében, a 10. cikk (2) **és (4)** bekezdésében, **valamint a 14. cikk (6) bekezdése első albekezdésében** meghatározott százalékos értékeknek a 0 % és 70 % közötti tartományon belüli, **a 2022. október 30. és 2023. október 28. közé eső** bármely menetrendi időszakban az Ukrajnába irányuló vagy onnan kiinduló útvonalakon felhasznált résidők tekintetében történő módosítása érdekében.

Az említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásakor a Bizottság figyelembe veszi a következő elemeket:

- a) az Unió és Ukrajna közötti útvonalakkal kapcsolatban az Eurocontrol által a forgalom szintjeire és a forgalom előrejelzésére vonatkozóan közzétett adatok;
- b) a légi személy- és teherszállítás iránti keresletre vonatkozó mutatók, köztük az előzetes foglalásokkal és a légitársaságok tervezett menetrendjével kapcsolatos tendenciák;
- c) légtérzárak vagy az uniós légi fuvarozók harmadik országbeli légtérbe való belépésének tilalma miatti kényszerű útvonalmódosítások, figyelembe véve az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének a konfliktusövezetekre vonatkozó tájékoztató közlönyében szereplő tanácsait.”;

f) a (6) és a (7) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

- „(6) Amennyiben a Covid19-válság, egyéb járványügyi helyzet vagy Oroszország Ukrajna ellen folytatott agresszív **háborúja** közvetlen következményei tartós hatásának eredményeként rendkívül sürgős okokból szükséges, a 12b. cikkben meghatározott eljárást kell alkalmazni az e cikk alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokra.
- (7) Azon időszak alatt, **amikor az e cikk (3), (5) vagy (5a) bekezdése szerinti résidő-felhasználási könnyítés alkalmazandó**, a légi fuvarozóknak a szándékolt felhasználás időpontja előtt legalább három héttel – más légi fuvarozóknak történő újrakiosztás céljából – a koordinátor rendelkezésére kell bocsátaniuk az általuk igénybe venni nem szándékozott résidőket. **A 10. cikk (4) és (4a) bekezdésének sérelme nélkül, amennyiben** egy légi fuvarozó e bekezdéssel összhangban nem bocsát a koordinátor rendelkezésére egy adott sorozatból háromnál több résidőt, az a légi fuvarozó a következő azonos menetrendi időszakban csak akkor jogosult a teljes résidő-sorozatra, ha a légi fuvarozó az idő legalább 80 %-ában felhasználta a résidő-sorozat egészét, **vagy ha úgy tekintették, hogy a teljes résidő-sorozat a 10. cikk (4b) bekezdésével összhangban a fuvarozó által az idő legalább 80 %-ában felhasználásra került**, függetlenül attól, hogy az e cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus módosította-e a 8. cikk (2) bekezdését és a 10. cikk (2) bekezdését.”

5. *A 11. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:*

„(1) A nemzeti jogorvoslati jog sérelme nélkül, a 7. cikk (2) bekezdése, a 8., a 8a., a 10. cikk, a 10a. cikk (7) bekezdése, a 14. cikk (1)–(4) bekezdése és a 14. cikk (6) bekezdése alkalmazásával kapcsolatos panaszokat a koordinációs bizottsághoz kell benyújtani. A bizottságnak a panasz benyújtásától számított egy hónapon belül meg kell vizsgálnia az ügyet, és a probléma megoldásának megkísérlése céljából lehetőség szerint javaslatokat kell tennie a koordinátor számára. Ha a panasz nem orvosolható, az illetékes tagállam további két hónapon belül gondoskodhat egy légi fuvarozó vagy repülőtéri érdekképviselői szerv, vagy egyéb harmadik fél általi közvetítésről.”

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

*„(2) A Bizottságnak a 10a. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása **2023. október 28-ig** szól.”*

7. A 14. cikk (6) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(6) A 10. cikk (4) és (4a) bekezdésének sérelme nélkül, ha egy légifuvarozó nem tudja elérni a 8. cikk (2) bekezdésében meghatározott 80 %-os felhasználási arányt, a koordinátor az érintett légi fuvarozó meghallgatását követően dönthet úgy, hogy a menetrendi időszak hátralevő részére vonatkozóan visszavonja az adott légi fuvarozótól a szóban forgó résidő-sorozatot, és azt a résidőalapba helyezi.

A 10. cikk (4) és (4a) bekezdésének sérelme nélkül, ha a résidő-sorozat érvényességi időtartama 20 %-ának megfelelő időtartam elteltével az adott résidő-sorozatból nem használtak fel egyetlen résidőt sem, a koordinátor az érintett légi fuvarozó meghallgatását követően a menetrendi időszak hátralevő részére a szóban forgó résidő-sorozatot a résidőalapba helyezi.

A 2022. október 30-tól 2023. október 28-ig tartó időszakban, amennyiben egy koordinátor a rendelkezésére álló információk alapján azt állapítja meg, hogy egy légi fuvarozó egy adott repülőtéren beszüntette működését és már nem tudja felhasználni a részére kiosztott résidőket, a koordinátor az érintett légi fuvarozó meghallgatását követően a menetrendi időszak hátralevő részére visszavonja a szóban forgó résidő-sorozatot az adott légi fuvarozótól, és azt a résidőalapba helyezi.

A **2022. október 30-tól 2023. október 28-ig tartó** időszakban, amennyiben egy koordinátor a rendelkezésére álló információk alapján azt állapítja meg, hogy az **EUSZ 29. cikke vagy** az EUMSZ 215. cikke alapján elfogadott – a többek között ...-án/-én [e módosító rendelet hatálybalépésének időpontja] hatályban lévő – korlátozó intézkedések hatálya alá tartozó légi fuvarozó, vagy a 474/2006/EK rendelet A. vagy B. mellékletében foglalt jegyzékben szereplő, az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozó a menetrendi időszak jelentős részében nem képes felhasználni a résidőket, a koordinátor az érintett légi fuvarozó meghallgatását követően a menetrendi időszak hátralevő részére visszavonja a szóban forgó résidő-sorozatot az adott légi fuvarozótól, és azt a résidőalapba helyezi.

Ugyanakkor, amennyiben a 474/2006/EK rendelet A. vagy B. mellékletében foglalt jegyzékben szereplő, az Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozó számára engedélyezett egy olyan légi fuvarozó teljes bérlettel igénybe vett légi járművének üzemeltetése, amelynek működését ilyen korlátozó intézkedések nem akadályozzák, és amely nem tartozik ilyen működési tilalom hatálya alá, az e bekezdés negyedik albekezdése nem alkalmazandó az említett fuvarozó résidőire, feltéve, hogy betartják az Unióban alkalmazandó biztonsági szabályokat.”

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,

az Európai Parlament részéről

a Tanács részéről

az elnök

az elnök
