C/2024/5997

2024.10.9.

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

Értelmező iránymutatások a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról szóló, (EU) 2023/2405 európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. cikkében említett mentességek alkalmazásáról (ReFuelEU Aviation)

(C/2024/5997)

TARTALOMJEGYZÉK

Oldal

1. Bevezetés 3
2. Az RFEUA 5. cikkének hatálya: a légijármű-üzembentartók üzemanyag-feltöltési kötelezettsége 4
   - 2.1. Kire vonatkozik az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdése szerinti kötelezettség, és mely járatok tartoznak annak hatálya alá? 4
   - 2.2. Mit jelent az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdésében foglalt jogi kötelezettség? 5
   - 2.3. Mikor és hol kell a légijármű-üzembentartónak üzemanyagot feltöltenie? 6
   - 2.4. Kötelesek-e a harmadik országbeli légijármű-üzembentartók az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdése alapján üzemanyagot feltölteni? 6
   - 2.5. Mi az uniós repülőtér-irányító szerv szerepe? 7
3. Mentesség az üzemanyag-feltöltési kötelezettség alól 7
4. Az RFEUA 5. cikkének (2) bekezdése: A 90 %-os üzemanyag-feltöltési követelmény biztonsági okokból történő nem teljesítése az indulási uniós repülőtéren 7
   - 4.1. Az üzemanyag-felvételi kötelezettség nem teljesítése. Az RFEUA 8. cikke szerinti éves jelentéstételre gyakorolt hatások[0] 8
   - 4.2. Példák olyan eseményekre, amelyek szükségessé teszik a légijármű-üzemanyag felvételét az üzemanyag-biztonsági szabályoknak való megfelelés érdekében, valamint az igazoló dokumentumokra (indokolások) .. 9
   - 4.3. Meddig kell a légijármű-üzembentartónak megőriznie az igazoló dokumentumokat? 11
   - 4.4. A kitérő repülőtér kiválasztásával és a többlet-üzemanyaggal kapcsolatos megfontolások 11
5. Az RFEUA 5. cikkének (3) bekezdése: az üzemanyag-feltöltési kötelezettség alóli átmeneti mentességek 12
   - 5.1. Első feltétel: távolságra vonatkozó követelmény 12
   - 5.2. Második feltétel: az 5. cikk (3) bekezdésének a) és b) pontjában foglalt követelmények 13
     - 5.2.1. Az RFEUA 5. cikke (3) bekezdésének a) pontja – súlyos és ismétlődő működési nehézségek és indokolatlanul hosszú fordulási idők 13
     - 5.2.2. 5. cikk (3) bekezdés b) pont – Földrajzi jellemzőkből eredő strukturális üzemanyag-ellátási nehézségek 15
6. Az RFEUA 5. cikke szerinti illetékes hatóság 18
   - 6.1. A hatóságok szerepe az RFEUA 5. cikkének (2) és (3) bekezdése alkalmazásában 18
   - 6.2. Melyik az üzemanyag-feltöltési kötelezettség érvényesítéséért és a bírságok kiszabásáért felelős illetékes hatóság? 18
7. A hatóságok közötti együttműködés 20
8. Az RFEUA 5. cikke (3) bekezdésének a) vagy b) pontja szerinti mentesség kérelmezésének folyamatáról és a Bizottság szerepéről 21
   - 8.1. A mentesség időtartama és megújítása 21
   - 8.2. Mikor kell benyújtani a kérelmet az illetékes hatósághoz? 21
   - 8.3. Az illetékes hatóság további információkat kérhet 21
   - 8.4. Az illetékes hatóság határozata (az RFEUA 5. cikkének (6) bekezdése) 21
   - 8.5. Mikortól alkalmazandó a nemzeti határozat? 22

8.6. A Bizottság szerepe 22
8.6.1. A mentességek jegyzékének közzététele 22
8.6.2. A megadott mentességekkel kapcsolatos panaszokról 22

1. **BEVEZETÉS**

A fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról szóló, 2023. október 18-i (EU) 2023/2405 európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: a rendelet vagy RFEUA) ([1]) célja annak biztosítása, hogy az Európai Unió (EU) légi közlekedése teljesítse az Unió 2030-ra és 2050-re vonatkozó éghajlat-politikai célkitűzéseit, és kulcsszerepet játsszon az európai klímarendelet ([2]) megvalósításában, megőrizve ugyanakkor az egyenlő versenyfeltételeket a belső piacon. A rendelet harmonizált szabályokat állapít meg a fenntartható légijármű-üzemanyagok (SAF) Unión belüli kínálatára és elterjedésére vonatkozóan. A légijárműüzemanyag-forgalmazóknak a fenntartható légijármű-üzemanyagok és a szintetikus légijármű-üzemanyagok növekvő minimális részarányával kell ellátniuk a légiközlekedési piacot. A repülőtereket irányító szervezetek kötelesek megkönnyíteni a fenntartható légijármű-üzemanyagokhoz való hozzáférést. Az uniós repülőterekről induló légijármű üzembentartójának csak annyi üzemanyaggal szabad feltöltenie a légi járművet, amennyi a teljes repüléshez szükséges, elkerülve a többlettömeggel kapcsolatos túlzott kibocsátásokat, és minimalizálva az üzemanyag-tartályozás gyakorlata által okozott kibocsátásáthelyezés kockázatát ([3]).

A rendelet jelentéstételi és adatgyűjtési kötelezettségeket állapít meg a légijármű-üzembentartók és az üzemanyag-forgalmazók számára, amelyeket jelenteniük kell az illetékes hatóságoknak és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének (EASA). Meghatározza továbbá a tagállamok azon illetékes hatóságainak kijelölésére vonatkozó szabályokat, amelyek végrehajtják és érvényesítik a rendeletet, valamint előírja, hogy meg nem felelés esetén hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókat kell alkalmazni.

Amint azt a rendelet (5) és (28) preambulumbekezdése kifejti, az üzemanyag-tartályozás gyakorlata nem fenntartható és azt el kell kerülni, mivel aláássa a közlekedés környezeti hatásának csökkentésére irányuló uniós erőfeszítéseket. E gyakorlat ellentétes lenne a légi közlekedés dekarbonizációjára irányuló célkitűzésekkel, mivel a légi járművek tömegének növekedése egy adott repülés során növelné az üzemanyag-fogyasztást és a kapcsolódó kibocsátásokat (a szén-dioxid-kibocsátást és az egyéb kibocsátást egyaránt). Így az RFEUA 5. cikke üzemanyag-feltöltési kötelezettséget állapít meg a légijármű-üzembentartók számára egy adott uniós repülőtérről való indulás előtt.

Az üzemanyag-tartályozási gyakorlat veszélyeztetheti az egyenlő versenyfeltételeket. E tekintetben az RFEUA 5. cikke mind az uniós, mind a nem uniós légijármű-üzembentartókra alkalmazandó Unió-szerte. Az RFEUA 5. cikkének végső célja az uniós légiközlekedési piac széttagoltságának elkerülése, a versenytorzulások megelőzése és a légijármű-üzembentartók körében az üzemanyag-feltöltéssel kapcsolatos költségek elkerülésére irányuló tisztességtelen gyakorlatok megelőzése, valamint a fosszilis tüzelőanyagokról való átállás előmozdítása. Az 5. cikkben foglalt üzemanyag-feltöltési kötelezettség ezért az RFEUA kulcsfontosságú eleme.

A légijármű-üzembentartók számára – kivételes esetben és amennyiben ez kellően indokolt – megengedett, hogy az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdésében megállapított küszöbérték alatt maradjanak, amennyiben ez az alkalmazandó üzemanyag-biztonsági szabályoknak való megfelelés miatt szükséges. Emellett kellően indokolt esetben kérhetik az illetékes hatóságtól (vagy hatóságoktól), hogy átmenetileg mentesüljenek az üzemanyag-feltöltési kötelezettség alól. Az RFEUA 5. cikkének (3) bekezdése meghatározza azokat a feltételeket, amelyeknek teljesülniük kell az ilyen mentesség kérelmezéséhez.

Az RFEUA 5. cikkének (11) bekezdése felhatalmazza a Bizottságot, hogy iránymutatásokat fogadjon el az RFEUA 5. cikkében említett mentességek alkalmazására vonatkozóan. Ezekben az iránymutatásokban ismertetni kell azokat az elemeket, amelyeket a légijármű-üzembentartóknak be kell mutatniuk a mentességek indokolásához.

Ezek az értelmező iránymutatások a Bizottságnak az RFEUA 5. cikkének (2) és (3) bekezdésében említett mentességek alkalmazására vonatkozó értelmezését adják. Céljuk, hogy segítsék a tagállami hatóságokat annak eldöntésében, hogy helyt adjanak-e a mentesség iránti kérelmeknek; emellett elő kell segíteniük a rendelet következetesebb alkalmazását és érvényesítését. Az RFEUA 5. cikkében meghatározott mentességek Unió-szerte következetes alkalmazásának biztosítása érdekében a vonatkozó jogi keret értelmezésével és alkalmazásával kapcsolatos kérdéseket az EASA támogatásával meg lehet vitatni a Bizottság fenntartható légi közlekedéssel foglalkozó szakértői csoportjában (E03118/2) ([4]). Az uniós jog hitelt érdemlő értelmezése az Európai Unió Bíróságának kizárólagos hatáskörébe tartozik.

([1]) HL L, 2023/2405., 2023.10.31., ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj/hun.

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

([3]) 0 Az üzemanyag-tartályozás olyan gyakorlat, amelynek során a légi jármű a repüléshez szükségesnél több üzemanyagot szállít annak érdekében, hogy csökkentse vagy elkerülje az üzemanyag-feltöltést a célrepülőtéren.

([4]) 0 A fenntartható légi közlekedéssel foglalkozó alcsoport (E03118/2): https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=en&groupId=104312&fromMeetings=true&meetingId=51877.

2. AZ RFEUA 5. CIKKÉNEK HATÁLYA: A LÉGIJÁRMŰ-ÜZEMBENTARTÓK ÜZEMANYAG-FELTÖLTÉSI KÖTELEZETTSÉGE

Az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdése előírja a légijármű-üzembentartók számára, hogy *az éves légijárműüzemanyag-szükséglet legalább 90 %-át* olyan indulási uniós repülőtereken vegyék fel, ahonnan kereskedelmi légi szállítási műveleteket végeznek.

E rendelkezés célja annak biztosítása, hogy egy adott uniós repülőtérről való indulás előtt felvett légijármű-üzemanyag mennyisége arányos legyen az adott uniós repülőtérről induló repülésekhez az év során szükséges légijármű-üzemanyag mennyiségével.

Az 5. cikkben foglalt, az indulási uniós repülőtéren való üzemanyag-feltöltési kötelezettségre vonatkozó célkitűzés elérése érdekében a légiközlekedési ágazat érintett feleinek, nevezetesen az uniós repülőtereket irányító szervezeteknek, a légijármű-üzembentartóknak, az üzemanyaggyártóknak, a légijárműüzemanyag-forgalmazóknak és az üzemanyag-kiszolgálóknak együtt kell működniük a zökkenőmentes átmenet biztosítása érdekében, minimálisra csökkentve az üzemeltetési nehézségeket.

2.1. Kire vonatkozik az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdése szerinti kötelezettség, és mely járatok tartoznak annak hatálya alá?

Az RFEUA hatálya alá tartozó valamennyi légijármű-üzembentartónak jogilag meg kell felelnie az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdése szerinti üzemanyag-feltöltési kötelezettségnek, amikor uniós repülőtérről indul. Az RFEUA 3. cikke 3. pontjának fogalommeghatározása szerint légijármű-üzembentartó „az a személy, aki az előző jelentéstételi időszakban legalább 500, uniós repülőtérről induló személyszállítási kereskedelmi légi szállítási műveletet vagy 52, kizárólag árufuvarozási célú kereskedelmi légi szállítási műveletet bonyolított le ([5]), vagy ha ez a személy nem azonosítható, a légi jármű tulajdonosa”.

A légijármű-üzembentartót az operatív repülési tervben meghatározott, légiforgalmi irányítási célokra használt hívójel azonosítja (légijármű-azonosító jel). Ennek kapcsán a következők érvényesek:

a) amennyiben az operatív repülési terv tartalmazza a légijármű-üzembentartó ügynökség ICAO-kódját, akkor az egyedi légijármű-üzembentartó az a légijármű-üzembentartó ügynökség, amelyhez az adott ICAO-kódot hozzárendelték ([6]);

b) amennyiben az operatív repülési terv tartalmazza a légi jármű honosságát vagy közös jelét és lajstromjelét, amely kifejezetten szerepel a légijármű-üzembentartási engedélyben (AOC) vagy azzal egyenértékű dokumentumban, vagy egy állam által kiállított, a légi jármű üzemben tartóját azonosító dokumentumban, akkor az egyedi légijármű-üzembentartó az a jogi vagy természetes személy, amely/aki az AOC-vel (vagy azzal egyenértékű dokumentummal) rendelkezik, vagy amely/aki a dokumentumban szerepel;

c) amennyiben a légijármű-üzembentartó nem azonosítható, a légi jármű tulajdonosa a légijármű-üzembentartó.

Az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdését a 2. cikk (1) bekezdésének második albekezdésével összhangban a kereskedelmi légi szállítási műveleteket végző, polgári légi közlekedésben részt vevő légi járművekre kell alkalmazni. A 3. cikk 4. pontjának meghatározása szerint „kereskedelmi légi szállítási művelet” az „utasok, áruk vagy postai küldemények díjazás vagy ellenszolgáltatás fejében történő szállítása céljából végzett repülés, ideértve a kereskedelmi célból végzett üzleti repülést”.

A teljes bérleti megállapodások értelmében a légi járművet a lízingbeadó (a légi jármű tulajdonosa) tartja üzemben, aki lényegében továbbra is felelős a légi jármű állapotáért és karbantartásáért a lízingbevevő (a légi járművet lízingelő jogalany) javára, aki megtartja a légi jármű tényleges ellenőrzését. A vélelem tehát az, hogy a lízingbevevő az adott repülés légijármű-üzembentartója, és hogy a repülési terv a lízingbevevő ICAO-kódját tartalmazza.

A sima bérleti megállapodás alapján a lízingbevevő a légi járművet saját légijármű-üzembentartási engedélye alapján üzemelteti, és a légi jármű ellenőrzése ténylegesen átszáll a lízingbevevőre. A vélelem tehát az, hogy a lízingbevevő a légijármű-üzembentartó, és a lízingbevevő ICAO-kódját kell feltüntetni a repülési tervben.

([5]) A légi szállítási művelet lebonyolításának fogalmát gazdasági értelemben kell értelmezni. Ez azt jelenti, hogy a »légijármű-üzembentartó« fogalommeghatározásában említett »személy« nem vonatkozik például a légi járművet jogi személy nevében vezető pilótára.

([6]) Az ICAO-kódokat a légijármű-üzembentartó ügynökségek, légiközlekedési hatóságok és szolgálatok kódjai (Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services) című 8585. sz. dokumentum tartalmazza.

A rendelet nem alkalmazandó a katonai légi járművekre, továbbá az olyan repülésekre, amelyeket kizárólag humanitárius, repatriálási és visszaküldési ([7]) – akár önkéntes visszatérési, akár kitoloncolási, többek között visszafogadási –, kutatási, mentési, katasztrófaelhárítási vagy egészségügyi célú műveletekhez, valamint vámügyi, rendőrségi és tűzoltási műveletekhez vesznek igénybe. Szintén kivételt képeznek a harmadik országok államfőit, kormányfőit és minisztereit szállító állami légijáratok. Nem tartoznak ide a képzések (amennyiben tisztán nem kereskedelmi célú légi szállítási műveletekről van szó) és a körjáratok (ugyanarra a repülőtérre közbenső megállás nélkül történő indulás és érkezés). E repülések kizárásának oka az, hogy azokat kivételes körülmények között üzemeltetik, amelyek nem mindig tervezhetők ugyanolyan módon, mint a normál kereskedelmi légi szállítási műveletek, és ezért előfordulhat, hogy nem mindig képesek teljesíteni az e rendelkezés szerinti kötelezettségeket (lásd az RFEUA (17) preambulumbekezdését). A gyakorlatban a kizárt repülések az EUROCONTROL Központi Útvonalhasználati Díjirodájának (CRCO) mentességi kódja és/vagy az operatív repülési tervben szereplő járatazonosító mező révén azonosíthatók.

A karbantartási célú repülések, átrepülések vagy utasok nélküli repülések az RFEUA 5. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartoznak, amennyiben azok a légijármű-üzembentartó kereskedelmi tevékenységeihez kapcsolódó tevékenységeknek minősülnek. Nem tartoznak ide például a kutatással és mentéssel kapcsolatos, a légi jármű kiindulási helyre juttatását célzó repülések és átrepülések. A közszolgáltatási kötelezettség alapján üzemeltetett járatok (a továbbiakban: PSO-járatok) az RFEUA hatálya alá tartoznak.

Az egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében az RFEUA a kereskedelmi légi forgalom lehető legnagyobb részére kiterjed az uniós légiközlekedési piacon. Ezért az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdésében foglalt kötelezettség minden olyan légijármű-üzembentartóra vonatkozik, amely legalább 500 személyszállítási kereskedelmi légi szállítási műveletet vagy 52 árufuvarozási célú kereskedelmi légi szállítási műveletet bonyolított le. Az RFEUA azonban lehetővé teszi a légijármű-üzembentartó számára, hogy ambiciózusabb célokat érjen el azáltal, hogy az RFEUA 2. cikkének (3) bekezdésével összhangban, amely meghatározza az erre vonatkozó jogalapot és eljárást, dönthet úgy, hogy őt a rendelet alkalmazásában légijármű-üzembentartónak kell tekinteni.

A Bizottság az EUROCONTROL segítségével és a tagállamokkal együttműködve elkészíti és honlapján közzéteszi az RFEUA hatálya alá tartozó légijármű-üzembentartók évente frissített jegyzékét, a felelős tagállamhoz való hozzárendelésükkel együtt ([8]).

2.2. **Mit jelent az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdésében foglalt jogi kötelezettség?**

Az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdésében előírt 90 %-os üzemanyag-feltöltési küszöbérték az „éves légijárműüzemanyag-szükségletre” vonatkozik. Az RFEUA 3. cikkének 24. pontja ezt a 965/2012/EU bizottsági rendelet ([9]) IV. mellékletében „útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag”-ként és „guruláshoz szükséges tüzelőanyag”-ként említett légijármű-üzemanyag mennyiségeként határozza meg. A légijármű-üzembentartónak egy adott uniós repülőtéren az éves üzemanyag-szükséglet (azaz az útvonalrepüléshez és a felszállás előtti guruláshoz szükséges üzemanyag) legalább 90 %-át kell feltöltenie annak érdekében, hogy az RFEUA hatálya alá tartozó, az adott uniós repülőtérről egy jelentéstételi időszakban (azaz a jelentéstételi évet megelőző év január 1-jétől december 31-ig tartó időszakban) induló valamennyi járatot üzemeltetni tudja.

Az RFEUA 8. cikkében és II. mellékletében meghatározott jelentéstételi kötelezettségek az adott uniós repülőtérről induló valamennyi repülésre tervezett üzemanyag éves mennyiségére és az e repülésekre felvett üzemanyag éves mennyiségére vonatkoznak. A légijármű-üzembentartó által alkalmazott eljárásoktól függően a felvett üzemanyagot különböző forrásokkal lehet igazolni (pl. i. az üzemanyag-szolgáltatótól származó üzemanyagszámlákkal, ii. az uniós repülőtérre való megérkezéskor – a járműmozgás megszűnésének időpillanatában – és az adott uniós repülőtérről való induláskor – a járműmozgás megkezdésének időpillanatában – rendelkezésre álló üzemanyag mennyisége közötti különbséggel, valamint iii. olyan forrásokból származó információkkal, mint például a légi jármű fedélzeti naplója, a műszaki napló és az operatív repülési terv).

Az indulási uniós repülőtéren történő üzemanyag-feltöltési kötelezettség a „légijármű-üzemanyagra” vonatkozik. Az RFEUA 3. cikke 6. pontjának fogalommeghatározása szerint a légijármű-üzemanyag a légi járművek általi közvetlen felhasználásra gyártott helyettesítő üzemanyag. Más szóval az üzemanyag-feltöltési kötelezettség a légi közlekedés számára rendelkezésre álló valamennyi üzemanyagra vonatkozik, beleértve a hagyományos légijármű-üzemanyagot is.

([7]) Az uniós migrációs és menekültügyi politikai jogszabályok értelmében.

([8]) Az RFEUA hatálya alá tartozó légijármű-üzembentartók jegyzékét lásd a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság honlapján (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

([9]) További részletekért lásd a CAT.OP.MPA.181 Tüzelőanyag-/energiaterv – tüzelőanyag-/energiatervezési és repülés közbeni újratervezési stratégia – repülőgépek pontot.

Az a légijármű-üzembentartó, amely nem indokolja megfelelően az „éves légijárműüzemanyag-szükséglet” legalább 90 %-ának feltöltésére vonatkozó követelménynek való meg nem felelést az RFEUA 5. cikkének (2) és (3) bekezdésében előírtaknak megfelelően, pénzbírsággal sújtható. Ezt a bírságot a tagállamok hatóságainak kell kiszabniuk az RFEUA 12. cikkének (2) bekezdésével összhangban. Az érintett légijármű-üzembentartó mentesülhet a pénzbírság alól, ha bizonyítani tudja, hogy az 5. cikkben meghatározott kötelezettségek teljesítésének elmulasztását olyan rendkívüli és előre nem látható, rajta kívül álló körülmények okozták, amelyek hatásait minden észszerű intézkedés meghozatala esetén sem lehetett volna elkerülni.

2.3. **Mikor és hol kell a légijármű-üzembentartónak üzemanyagot feltöltenie?**

Az RFEUA hatálya alá tartozó légijármű-üzembentartónak uniós repülőtérről történő induláskor (azaz az indulási uniós repülőtéren) kell üzemanyagot felvennie.

Az RFEUA 3. cikkének 1. pontja az „uniós repülőteret” a repülőtéri díjakról szóló 2009/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 2. cikkében meghatározott repülőtérként határozza meg. Az ott olvasható fogalommeghatározás szerint repülőtér „minden olyan terület, amelyet kifejezetten repülőgépek leszállásához, felszállásához és földi mozgásához alakítottak ki, beleértve azon kapcsolódó létesítményeket, amelyekre a fenti műveletek esetében a repülőgépek forgalma és kiszolgálása során szükség lehet, valamint a kereskedelmi légi közlekedés kiszolgálásához szükséges létesítményeket is” ([10]).

Az RFEUA hatálya alá tartozó uniós repülőterek azok, amelyek utasforgalma az előző jelentéstételi időszakban meghaladta a 800 000 utast, vagy áruforgalma meghaladta a 100 000 tonnát. Ezt a küszöbértéket annak elkerülése érdekében állapították meg, hogy indokolatlan terhet rójanak a kis repülőtereken végzett légi közlekedési műveletekre.

Az EUMSZ 349. cikkében felsorolt legkülső régiókban – azaz Guadeloupe, Francia Guyana, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, az Azori-szigetek, Madeira és a Kanári-szigetek – található repülőterek nem tartoznak az RFEUA 5. cikkének hatálya alá.

A tagállamok ambiciózusabbak lehetnek, és dönthetnek úgy, hogy a területükön lévő – és az előírt küszöbértéket el nem érő és/vagy legkülső régióban található – repülőterek mindazonáltal az RFEUA hatálya alá tartoznak. A repülőtér-irányító szervezet dönthet úgy is, hogy az irányítása alá tartozó valamely repülőtér vonatkozásában önkéntesen alkalmazza a jogszabályt, hogy uniós repülőtérként kezeljék azt, és az RFEUA hatálya alá tartozzon; ehhez kérelmet kell benyújtania az érintett illetékes hatóságokhoz. Kérelmében a repülőtér-irányító szervezetnek bizonyítania kell, hogy a pályázó repülőtér megfelel az RFEUA 6. cikkének (1) bekezdésében meghatározott követelményeknek. A jogalap és az e célból szükséges eljárás az RFEUA 2. cikkének (2) bekezdésében található.

A Bizottság a tagállamokkal együttműködve összeállítja az RFEUA hatálya alá tartozó uniós repülőterek jegyzékét. Ezt a jegyzéket évente frissítik ([11]).

2.4. **Kötelesek-e a harmadik országbeli légijármű-üzembentartók az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdése alapján üzemanyagot feltölteni?**

A 2.3. szakaszban kifejtetteknek megfelelően az éves légijárműüzemanyag-szükséglet legalább 90 %-ának feltöltésére vonatkozó kötelezettség az indulási uniós repülőtéren alkalmazandó. A harmadik országbeli légijármű-üzembentartóra tehát vonatkozik az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdésében meghatározott kötelezettség, amikor uniós repülőtérről indul, ha az előző jelentéstételi időszakban legalább 500, uniós repülőtérről induló személyszállítási kereskedelmi légi szállítási műveletet vagy 52, kizárólag árufuvarozási célú kereskedelmi légi szállítási műveletet bonyolított le. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a harmadik országbeli légijármű-üzembentartónak az uniós repülőterekről való induláshoz szükséges éves légijárműüzemanyag-szükségletének 90 %-át azokon az uniós repülőtereken kell feltöltenie, amelyekről indul.

Az 5. cikk szerinti kötelezettségeket nem teljesítő harmadik országbeli légijármű-üzembentartóval szemben valamely tagállam illetékes hatósága bírságot szabhat ki (lásd az RFEUA 12. cikkének (2) bekezdését), kivéve, ha a meg nem felelés az RFEUA 5. cikkének (2) vagy (3) bekezdése alapján kellően indokolt, vagy azt az RFEUA 12. cikke (2) bekezdésének harmadik mondata szerinti rendkívüli és előre nem látható körülmények okozzák.

([10]) A repülőtéri díjakról szóló 2009. március 11-i 2009/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (a repülőtéri díjakról szóló irányelv) 2. cikkének 1. pontja (HL L 70., 2009.3.14., 11. o.).

([11]) Az RFEUA hatálya alá tartozó uniós repülőterek jegyzékét lásd a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság honlapján (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

2.5. **Mi az uniós repülőtér-irányító szerv szerepe?**

A rendelet hatálya alá tartozó uniós repülőtér-irányító szervezetek kulcsszerepet játszanak annak elősegítésében, hogy a légijármű-üzembentartók eleget tegyenek az üzemanyag-feltöltési kötelezettségnek. E tekintetben az uniós repülőtér-irányító szervezetnek meg kell terveznie az ahhoz szükséges emberi és infrastrukturális erőforrásokat (pl. elegendő és képzett személyzet, tartálykapacitás és üzemanyag-ellátás, üzemanyagtöltő kocsik, tűzcsapberendezések stb.), hogy megkönnyítse a légijármű-üzembentartók számára az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdése szerinti kötelezettség teljesítését.

Mindazonáltal meg kell jegyezni, hogy egyes repülőterek (pl. a szigeteken található repülőterek) földrajzi helyzetük miatt nem feltétlenül rendelkeznek a szükséges infrastruktúrával és/vagy légijárműüzemanyag-ellátással, és ezért előfordulhat, hogy nem tudják ugyanolyan mértékben megkönnyíteni a repülőtéren a légijármű-üzemanyagok rendszeres felvételét, mint más, több erőforrással rendelkező repülőterek. A légijármű-üzembentartók ezért az RFEUA 5. cikkének (3) bekezdésében meghatározott különleges körülmények között kérhetik, hogy átmenetileg mentesüljenek az üzemanyag-feltöltési kötelezettségeik alól olyan útvonalak esetében, amelyek valamely uniós repülőtérrel vasúti vagy közúti összeköttetéssel nem rendelkező szigeteken található repülőterekhez kapcsolódnak.

3. **MENTESSÉG AZ ÜZEMANYAG-FELTÖLTÉSI KÖTELEZETTSÉG ALÓL**

Az RFEUA 5. cikkének (2) bekezdése lehetővé teszi a légijármű-üzembentartók számára, hogy az üzemanyag-feltöltési kötelezettség által előírt küszöbérték alatt maradjanak, amennyiben azt az alkalmazandó üzemanyag-biztonsági szabályoknak – azaz a 965/2012/EU bizottsági rendeletnek ([12]) – való megfelelés kellően indokolja. E tekintetben a parancsnokok az uniós repülőtérről való indulás előtti végleges üzemanyag-feltöltésre vonatkozó döntését a légijármű-üzembentartó beavatkozása nélkül tiszteletben kell tartani ([13]) (a részleteket lásd a 4. szakaszban). Az RFEUA 5. cikkének (2) bekezdése alapján indokolt mentességekről utólag, az RFEUA 8. cikke értelmében a légijármű-üzembentartó által benyújtandó éves jelentésben számolnak be.

Az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdésében meghatározott üzemanyag-feltöltési kötelezettségek alóli egyéb mentességek az RFEUA 5. cikke (3) bekezdésének a) és b) pontjában meghatározott két helyzetre korlátozódnak, és az illetékes hatósághoz benyújtott, indokolt és részletes előzetes kérelemhez kötöttek. Ezeket a mentességeket előzetesen kell kérelmezni, a részleteket lásd az 5. és 8. szakaszban. Az 5. cikk (1) bekezdése alóli mentesség első lehetősége az uniós repülőterekről induló egyedi útvonalakra és egyedi helyzetekre korlátozódik, azaz ha az adott uniós repülőtéren súlyos és ismétlődő működési nehézségekbe ütközik a légi járművek üzemanyaggal való feltöltése, ami megakadályozza a légijármű-üzembentartókat abban, hogy észszerű időn belül fordulójáratokat hajtsanak végre. A második lehetőség az adott uniós repülőtér földrajzi jellemzőiből eredő strukturális üzemanyag-ellátási nehézségekre vonatkozik, amelyek jelentősen magasabb üzemanyagárakhoz vezetnek, és az érintett légijármű-üzembentartót komoly versenyhátrányba hozzák a hasonló versenyjellemzőkkel rendelkező más uniós repülőtereken fennálló piaci feltételekhez képest.

4. **AZ RFEUA 5. CIKKÉNEK (2) BEKEZDÉSE: A 90 %-OS ÜZEMANYAG-FELTÖLTÉSI KÖVETELMÉNY BIZTONSÁGI OKOKBÓL TÖRTÉNŐ NEM TELJESÍTÉSE AZ INDULÁSI UNIÓS REPÜLŐTÉREN**

Az RFEUA 5. cikkének (2) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a légijármű-üzembentartók számára megengedett, hogy egy adott indulási uniós repülőtéren az „éves légijárműüzemanyag-szükséglet” (azaz az útvonalrepüléshez és a felszállás előtti guruláshoz szükséges üzemanyag) 90 %-ában meghatározott küszöbérték alatt maradjanak, amennyiben ez az alkalmazandó üzemanyag-biztonsági szabályoknak való megfelelés miatt szükséges. Ez a rendelkezés figyelembe veszi, hogy biztosítani kell például a 965/2012/EU ([14]) bizottsági rendeletnek és konkrétabban a rendelet IV. mellékletében foglalt biztonsági szabályoknak való megfelelést: a CAT.OP.MPA.180, 181, 182 és 260 pont, valamint adott esetben a CAT.OP.MPA.185 pont a repülés közbeni üzemanyag-gazdálkodás és -tervezés tekintetében. Az EASA-nak a 965/2012/EU bizottsági rendelet IV., kereskedelmi légi szállítási műveletekről szóló mellékletének CAT részével foglalkozó elfogadható megfelelési módozatai (AMC) és útmutató anyagai (GM) részletesen ismertetik ezeket a rendelkezéseket ([15]).

([12]) A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

([13]) A 965/2012/EU bizottsági rendelet IV. melléklete B. alrésze CAT.OP.MPA.181 pontja c) bekezdésének 8. pontja: „*többlet tüzelőanyag, amennyiben a parancsnok azt szükségesnek ítéli*”.

([14]) A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

([15]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations.

Az üzemanyag-feltöltési küszöbérték biztonsági okokból történő el nem érésének lehetséges indokaira vonatkozó további részletek (valamint a szükséges alátámasztó bizonyítékok) a 4.1–4.4. szakaszban találhatók.

4.1. **Az üzemanyag-felvételi kötelezettség nem teljesítése. Az RFEUA 8. cikke szerinti éves jelentéstételre gyakorolt hatások** ([16])

Azokat az eseteket, amikor egy légijármű-üzembentartó nem éri el az „éves légijárműüzemanyag-szükséglet” (útvonalrepülés és felszállás előtti gurulás) 90 %-ának egy indulási uniós repülőtéren történő felvételére irányuló kötelezettséget, megfelelően indokolni kell azon érintett uniós repülőtérért felelős illetékes hatóság(ok)nak, ahol a légijármű-üzembentartó nem éri el a 90 %-os küszöbértéket, valamint az EASA-nak.

A légijármű-üzembentartónak különösen azt kell megindokolnia, hogy a légijármű-üzemanyag mennyisége miért nem éri el a 90 %-os küszöbértéket, nem pedig az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdésében előírt 10 %-os pufferben szereplő légijármű-üzemanyag mennyiségét. Más szóval a légijármű-üzembentartónak jelentenie kell az összesített kapcsolódó tüzelőanyag-mennyiséget, amelyet az üzemanyag-biztonsági szabályoknak való megfelelés érdekében tankolt (korábbi repülések során vett fel), és amely megakadályozza a légijármű-üzembentartót abban, hogy egy adott uniós repülőtéren megfeleljen a 90 %-os felvételi követelménynek. A légijármű-üzembentartónak az RFEUA 8. cikke szerinti jelentésében fel kell tüntetnie, hogy mely útvonalak érintettek.

Ezeket az információkat (beleértve az indokolást is) bele kell foglalni abba a jelentésbe, amelyet a légijármű-üzembentartónak az RFEUA 8. cikke értelmében be kell nyújtania az illetékes hatóságoknak és az EASA-nak (azaz az éves jelentésbe), és amelyet az RFEUA 8. cikkének (3) bekezdésében előírtak szerint előzetesen független hitelesítőnek kell hitelesítenie ([17]).

A légijármű-üzembentartónak az RFEUA 5. cikkének (2) bekezdése szerinti indokolásában fel kell tüntetnie a következőket:

— annak indokolása, hogy az alkalmazandó üzemanyag-biztonsági szabályoknak való megfelelés miatt miért maradt az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdésében meghatározott éves küszöbérték alatt,

— az érintett útvonalak feltüntetése (azaz az uniós repülőtérre érkező és onnan induló járat(ok) sorrendje), valamint a biztonsági okokból tankolt üzemanyaghoz kapcsolódó üzemanyag-mennyiségek.

Az illetékes hatóság akkor fogadhatja el az indokolást, ha az alkalmazandó követelmények teljesülnek, és ha az kellően indokolt. Az illetékes hatóság konzultálhat az EASA-val annak értékelésekor, hogy az indokolás megfelel-e az alkalmazandó üzemanyag-biztonsági szabályoknak.

1. példa: **Y** légijármű-üzembentartó az **A** repülőtérről a **B** uniós repülőtérre repül. **Y** légijármű-üzembentartó a kijelölt polgári légiközlekedési főigazgatósághoz (**A-DGCA**) van hozzárendelve. A jelentéstételi év végén **Y**-nak be kell nyújtania az EASA-nak és az **A-DGCA**-nak az éves felvett üzemanyag-mennyiségeket, az éves légijárműüzemanyag-szükségletet és az éves fel nem vett üzemanyag-mennyiségeket ([18]). **Y**-nak a jelentéstételi év végén értesítenie kell az uniós repülőtér/repülőterek hatóságát vagy hatóságait a fel nem használt mennyiségekről is, ha biztonsági okokból nem éri el az üzemanyag-feltöltési küszöbértéket.

Ebben a példában **Y** légijármű-üzembentartó a **B** uniós repülőtéren az „éves légijárműüzemanyag-szükséglet” küszöbértéke alatt marad, mivel az **A–B** útvonal egyes repüléseit olyan előre jelzett időjárási körülmények befolyásolták, amelyek biztonsági okokból több üzemanyag felvételét tették szükségessé az **A** repülőtéren (az üzemanyag-többletet mindig az előző repülőtéren veszik fel). Az előrejelzéssel ellentétben azonban az időjárás általában javult a repülések során, és a légi jármű többször is a vártnál több üzemanyaggal landolt a **B** uniós repülőtéren, ezért nem tudott ott üzemanyagot felvenni a következő repüléshez, mivel elegendő üzemanyaggal rendelkezett a tartályban. Bár **Y** nem felelt meg az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdésében foglalt követelménynek a **B** uniós repülőtér tekintetében, ez üzemanyag-biztonsági okokból indokolt volt.

([16]) A jelentéstétel módjára vonatkozó további részletek a légijármű-üzembentartóknak és a hitelesítőknek (azaz a hitelesítő szerveknek) szóló kézikönyvben találhatók (az RFEUA 8. cikke és II. melléklete).

([17]) Az RFEUA 8. cikkének (3) bekezdése kimondja, hogy „a jelentést független hitelesítőnek kell hitelesítenie a 2003/87/EK irányelv 14. és 15. cikkében, valamint az annak alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusokban meghatározott követelményeknek megfelelően”. Más szóval az RFEUA alkalmazásában a hitelesítési folyamatra és az akkreditált hitelesítőkre az EU ETS szabályai vonatkoznak, különös tekintettel a légi közlekedési ágazatra vonatkozóan megállapított szabályokra.

([18]) A fogalommeghatározásokat lásd a 3. cikkben, a légijármű-üzembentartók jelentéstételi kötelezettségeit a 8. cikkben, az RFEUA jelentéstételi sablonját pedig a II. mellékletben.

2. példa: Az **Y** légijármű-üzembentartó a **C** repülőtérről a **D** repülőtérre – mindkettő uniós repülőtér –, majd onnan vissza a **C** repülőtérre repül (**C-D-C** útvonal). Az 1. példából következően **Y** légijármű-üzembentartót az **A-DGCA** illetékes hatóságához rendelik hozzá. A jelentéstételi év végén **Y**-nak be kell nyújtania az EASA-nak és az illetékes hatóságoknak az éves felvett üzemanyag-mennyiségeket, az éves légijárműüzemanyag-szükségletet és az éves fel nem vett üzemanyag-mennyiségeket ([19]). **Y**-nak a jelentéstételi év végén értesítenie kell az uniós repülőtér/repülőterek hatóságát/hatóságait a fel nem használt mennyiségekről is, ha biztonsági okokból nem éri el az üzemanyag-feltöltési küszöbértéket.

Ebben a példában **Y** légijármű-üzembentartó a **D** repülőtéren az „*éves légijárműüzemanyag-szükséglet*" küszöbértéke alatt marad, mivel a 965/2012/EU rendelet IV. melléklete CAT.OP.MPA.181 c) bekezdése 4. pontja i. alpontjának megfelelően a **C**–**D** útvonalról induló járatokhoz a **D** repülőtértől távol eső **E** kitérő célrepülőtérre van szükség. A **C** repülőtérre visszatérő útvonalon (**D**–**C** útvonal) az **F** kitérő célrepülőtér nagyon közel van a **C** repülőtérhez. A légi jármű ezért mindig a **C** repülőtérre történő visszatéréshez szükségesnél több üzemanyaggal fog leszállni a **D** repülőtéren, megakadályozva, hogy a **D** repülőtéren üzemanyagot vegyen fel a **C** repülőtérre történő ezt követő visszarepüléséhez, mivel **Y** elegendő üzemanyaggal rendelkezik a tartályban. **Y** légijármű-üzembentartó ezért üzemanyag-biztonsági okokból nem felelt meg az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdésében a **D** repülőtérre vonatkozóan előírt követelménynek.

Elszigetelt repülőterek esetében ugyanez akkor fordulhat elő, ha a CAT.OP.MPA.181 pont c) bekezdése 4. pontjának ii. alpontja és az AMC7 ([20]) CAT.OP.MPA.182 pontja az ilyen elszigetelt repülőtereken való működéshez körülbelül 2 óra további üzemanyagot ír elő. Ez jelentősen csökkentheti a visszatéréshez szükséges üzemanyag-feltöltés szükségességét.

Röviden összefoglalva, a légijármű-üzembentartónak az RFEUA 5. cikkének (2) bekezdésében foglalt követelményeknek (azaz a *kellő indokolás* kötelezettségének) való megfelelés érdekében tájékoztatnia kell az illetékes hatóságokat és az EASA-t az uniós repülőtérre érkező repülések üzemanyag-feltöltésének azon biztonsági indokairól, amelyek miatt a légijármű-üzembentartó az éves üzemanyag-feltöltési követelmény alatt marad. Az indokolandó üzemanyag-mennyiségek az éves légijárműüzemanyag-szükséglet 90 %-a és az olyan uniós repülőtereken felvett tényleges éves légijárműüzemanyag-mennyiség közötti különbségre korlátozódnak, ahol a légijármű-üzembentartó nem felel meg a feltöltési követelménynek.

A légijármű-üzembentartónak egyértelműen indokolnia kell a felvett üzemanyag mennyisége és a biztonsági okok közötti kapcsolatot. Az indokolásnak (az igazoló dokumentum[ok]nak) meg kell felelnie a felvett mennyiségeknek és a benyújtott indokoknak. A felvett mennyiségek és az indokolások közötti kapcsolat bizonyításának hiánya az RFEUA 5. cikke (1) bekezdésének megsértését eredményezheti.

4.2. Példák olyan eseményekre, amelyek szükségessé teszik a légijármű-üzemanyag felvételét az üzemanyag-biztonsági szabályoknak való megfelelés érdekében, valamint az igazoló dokumentumokra (indokolások)

A légijármű-üzemanyag biztonsági okokból történő felvételét szükségessé tévő példák alábbi listája nem teljes körű, de tartalmazza azokat a leggyakoribb eseményeket ([21]), amelyek miatt üzemanyag-biztonsági okokból a légijármű-üzembentartónak több üzemanyagot kell felvennie az indulási repülőtéren, és így fennáll annak a kockázata, hogy az uniós célrepülőtéren az üzemanyag-feltöltési küszöbérték alatt marad. A példákhoz olyan dokumentumok kapcsolódnak, amelyeket a légijármű-üzembentartónak be kell nyújtania az illetékes hatóságokhoz annak igazolására, hogy miért marad az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdésében meghatározott küszöbérték alatt.

Az illetékes hatóságoknak az EASA-val együttműködve minden esetben biztosítaniuk kell a biztonság és az RFEUA üzemanyag-feltöltési és jelentéstételi kötelezettségei közötti megfelelő egyensúlyt. A biztonság biztosítása elsődleges fontosságú, ezért a hatóságoknak mindenkor megalapozott döntést kell hozniuk a biztonsági aggályok alátámasztásához szükséges bizonyítékok szintjéről. A többlet-üzemanyag iránti igény meghatározása gyakran az üzemelés-ellenőrzési központ személyzetének szakértelmén vagy a pilóták tapasztalatán alapul.

([19]) A fogalommeghatározásokat lásd a 3. cikkben, a légijármű-üzembentartók jelentéstételi kötelezettségeit a 8. cikkben, az RFEUA jelentéstételi sablonját pedig a II. mellékletben.

([20]) „A megfelelés elfogadható módozatai 7".

([21]) Amint arról az EASA és a légijármű-üzembentartók az e dokumentum elkészítéséhez szükséges bizottsági kérdőívre adott válaszaikban beszámoltak.

— A légijárműüzemanyag-hiány (beleértve az üzemanyag-forgalmazó által a sajátos földrajzi adottságokkal rendelkező, például szigeteken található uniós repülőterekre előírt minimális beszerzési mennyiségeket) vagy a légijárműüzemanyag-szennyezettség esetei a célrepülőtéren, amelyeket a pilóták számára szolgáló utasítás vagy a NOTAM (notice to air missions) és/vagy az üzemanyag-forgalmazó közleménye (ha rendelkezésre áll) vagy a 965/2012/EU bizottsági rendelet IV. mellékletének ORO.GEN.200 „felügyeleti rendszer” ([22]) pontjában szereplő felügyeleti rendszeren belüli bármely egyéb jelentés (pilóták jelentései, más üzembentartók jelentései, hatósági jelentések vagy a légitársaságok szövetségei által szolgáltatott információk) indokolnak.

— A kedvezőtlen meteorológiai körülmények (vagy kedvezőtlen meteorológiai körülményekre vonatkozó előrejelzések) gyakran (különösen téli műveletek esetén) indokolják a többlet-üzemanyag szükségességét (lásd a 965/2012/EU bizottsági rendelet IV. mellékletének CAT.OP.MPA.181 pontja b) bekezdését, CAT.OP.MPA.245 pontja a) bekezdésének 1. pontját, valamint CAT.OP.MPA.245 pontja b) c) bekezdését és CAT.OP.MPA.255 pontja b) bekezdését, CAT.OP.MPA.265 pontja a) bekezdését) ([23]). Ez olyan más meteorológiai körülményekre (pl. meleg idő) is vonatkozik, amelyek a kivételesen hideg vagy meleg meteorológiai körülmények, korlátozott látási viszonyok stb. miatt extra üzemanyagot igényelhetnek az APU használatához ([24]). Az indokolásnak tényleges meteorológiai jelentéseken (pl. METAR ([25]) és ATIS ([26])), időjárás-előrejelzéseken (pl. TAF ([27]), beleértve a kedvezőtlen időjárás csekély valószínűségeit, mint a PROB30 % ([28])), a SIGMET-en ([29]), az útvonal időjárástérképein, bármely más kellően részletes jelentésen vagy ezek bármilyen kombinációján kell alapulnia. Továbbfejlesztett meteorológiai információs rendszerek, például az EWINS ([30]) vagy hasonló eszközök is bemutathatók. Ezek az eszközök jelezhetik az időjárás-előrejelzések megbízhatóságát, és arra ösztönözhetik az üzembentartókat, hogy növeljék az üzemanyag-felvételt, ha a múltbeli adatok arra utalnak, hogy a célrepülőtéren kedvezőtlen időjárás (pl. köd) valószínűsíthető, még akkor is, ha a hivatalos előrejelzésben ez nem szerepel.

— Társadalmi akciók (beleértve a célrepülőtéren tartott tüntetéseket vagy sztrájkokat), amelyeket például a repülőtér közleménye és/vagy NOTAM indokol (lásd a 965/2012/EU bizottsági rendelet IV. melléklete CAT.OP.MPA.175 pontja b) bekezdésének 4. és 5. pontját, valamint az EASA AMC1.CAT.OP.MPA.175 pontjának b) bekezdését és CAT.OP.MPA.181 pontja b) és c) bekezdésének 7. pontját). A körülményektől függően a társadalmi akciók vagy sztrájkok fenyegetése is indokolhatja az üzemanyag-bevitel növelésének szükségességét.

— A légiforgalmi irányítás (ATC) késedelme a célrepülőtéren, amelyet NOTAM vagy a légiforgalmi szolgáltató (ATM) közleménye (ha van ilyen) indokol a felszállás előtt (a 965/2012/EU bizottsági rendelet IV. melléklete CAT.OP.MPA.181 pontja b) bekezdésének 6. pontja és c) bekezdésének 7. pontja). Egyéb jelentések vagy adatok, például a légijármű-üzembentartótól származó korábbi adatok (beleértve a pilóta jelentéseit is) szintén jelezhetik a célrepülőtéren bekövetkező esetleges késéseket.

— A légiforgalmi irányítás általi útvonalmódosítás valószínűsége, amelyet NOTAM vagy az ATM-szolgáltató közleménye, vagy bármely más releváns jelentés vagy adat indokol (a 965/2012/EU bizottsági rendelet IV. melléklete CAT.OP.MPA.181 pontja b) bekezdésének 5. és 6. pontja és c) bekezdésének 7. pontja). Ez magában foglalja az üzembentartótól vagy más üzembentartóktól származó korábbi adatokat és a pilóták jelentéseit, amelyek az útvonalon történő esetleges útvonalmódosításokat jelzik.

— Biztonsági – például háborús konfliktusokkal kapcsolatos – aggályok, amelyeket a repülőtér közleménye, az üzemanyag-forgalmazó közleménye és/vagy egy NOTAM indokol.

([22]) Lásd a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről szóló, 2012. október 5-i 965/2012/EU bizottsági rendeletnek a légi járművek üzemben tartóira vonatkozó szervezeti előírásokról szóló III. mellékletét (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

([23]) Lásd a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról szóló, 2012. október 5-i 965/2012/EU bizottsági rendeletnek a kereskedelmi légi szállítási műveletekről szóló IV. mellékletét (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

([24]) Auxiliary power unit – Segédhajtómű.

([25]) Meteorological aerodrome report – Meteorológiai repülőtéri jelentés.

([26]) Automatic terminal information service – Automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat.

([27]) Terminal area forecast – Repülőtéri előrejelzés.

([28]) 30 %-os valószínűség.

([29]) Significant meteorological information – Jelentős meteorológiai információk.

([30]) Enhanced weather information system – Továbbfejlesztett meteorológiai információs rendszer.

— A repülőtér közleménye és/vagy egy NOTAM vagy bármely más vonatkozó jelentés által indokolt természeti katasztrófák (pl. földrengések, vulkánkitörések és árvizek) (a 965/2012/EU bizottsági rendelet IV. melléklete CAT.OP.MPA.181 pontja b) és c) bekezdésének 7. pontja).

A fent említett dokumentumokon kívül a légijármű-üzembentartónak be kell nyújtania a parancsnok által aláírt operatív repülési tervet, beleértve a repülési terv digitális aláírását vagy digitális jóváhagyását. Ebben a dokumentumban fel kell tüntetni az (előző repülés során) felvett teljes tankolt üzemanyagot (block fuel) és annak egyes összetevőit.

További dokumentumok, amelyeket a légijármű-üzembentartónak adott esetben be kell nyújtania az illetékes hatósághoz annak igazolására, hogy az üzemanyag-biztonsági szabályoknak való megfelelés miatt maradt az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdésében meghatározott küszöbérték alatt:

— fedélzetinapló-információk,

— METAR, TAF, SIGMET, az útvonal időjárástérképei vagy ANSP ([31]) közlemények az időjárási korlátozásokról,

— NOTAM,

— ATM- és ATC-közlemények (ha rendelkezésre állnak),

— légiforgalmi tájékoztató kiadványok (AIP-k),

— az üzemanyag-forgalmazó, a földi kiszolgáló vagy a repülőtér-irányító szervezet közleményei,

— operatív repülési terv,

— minden egyéb olyan információ, amelyet a légijármű-üzembentartó relevánsnak és hasznosnak tart a biztonsági okokból felvettként jelentett üzemanyag-mennyiségek igazolásához.

A légijármű-üzembentartóknak az éves jelentés hitelesítési folyamatának megkönnyítése érdekében a független hitelesítők rendelkezésére kell bocsátaniuk az összes vonatkozó igazoló dokumentumot az RFEUA 8. cikkében (és különösen a 8. cikk (3) bekezdésében) előírtak szerint.

4.3. **Meddig kell a légijármű-üzembentartónak megőriznie az igazoló dokumentumokat?**

A rendelet bizonyítási terhet ró a légijármű-üzembentartókra, hogy igazolják az illetékes hatóságok és az EASA számára az RFEUA 5. cikkének (1) és (2) bekezdésében foglalt követelményeknek való megfelelésüket. A légijármű-üzembentartóknak ezért fel kell mérniük, hogy mennyi ideig célszerű megőrizni a vonatkozó igazoló dokumentumokat, figyelembe véve olyan szempontokat, mint a közigazgatási vagy bírósági eljárások lehetősége. A légijármű-üzembentartóknak ideális esetben legalább 4 évig meg kell őrizniük az igazoló dokumentumokat (azaz a jelentéstételi év + 3 év adatmegőrzés). Ez az időszak tagállamonként eltérő lehet, mivel az ágazatra alkalmazandó nemzeti végrehajtási szabályok eltérő határidőket írhatnak elő. A tagállamoknak az e rendelet megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó, az RFEUA 12. cikkének (1) bekezdésében meghatározott szabályok megállapításakor figyelembe kell venniük az e szakaszban foglalt adatmegőrzési ajánlást.

4.4. **A kitérő repülőtér kiválasztásával és a többlet-üzemanyaggal kapcsolatos megfontolások**

A légijármű-üzembentartók a 965/2012/EU bizottsági rendelet ([32]) IV. mellékletének CAT.OP.MPA.192 pontjában meghatározott korlátokon belül szabadon választhatnak kitérő repülőteret. Gyakran észszerűbb lehet a más lehetséges és közelebbi alternatíváktól távolabbi kitérő repülőteret választani gazdasági okokból, például azért, mert az ottani repülőtéri kiszolgálókkal szerződést kötöttek a légi járművek karbantartására és/vagy mert a kitérő repülőtéren történő leszállás esetén jobb szolgáltatást tudnak nyújtani az utasoknak (azaz kereskedelmi alternatíva). A kitérő repülőtér választása azonban nem használható fel a gazdaságos üzemanyag-tartályozási gyakorlatok elrejtésére.

([31]) Léginavigációs szolgáltató.

([32]) Lásd a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról szóló, 2012. október 5-i 965/2012/EU bizottsági rendeletnek a kereskedelmi légi szállítási műveletekről szóló IV. mellékletét (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

Hasonlóképpen, a légijármű-üzembentartó nem utasíthatja a pilótát arra, hogy egy adott repülőtéren gazdasági okokból több légijármű-üzemanyagot vegyen fel, és azt többlet-üzemanyagként töltse fel. A többlet-üzemanyagot a parancsnok saját belátása szerint és a légijármű-üzembentartó beavatkozása nélkül kell felvenni ([33]).

Ugyanez az elv vonatkozik az üzemanyag-tartályozást más üzemanyag-kategóriákban elrejtő gyakorlatokra is, például amikor az ilyen kategóriákba olyan mennyiségeket vesznek fel, amelyek egyértelműen meghaladják az adott üzemanyagtípus céljaihoz szükséges mennyiségeket (pl. több üzemanyag a guruláshoz, több üzemanyag az útvonalrepüléshez egy irreálisan alacsony utazómagasság és irreális felszállótömeg betervezése révén).

A gazdaságos üzemanyag-tartályozás elrejtésére alternatív üzemanyagot, többlet-üzemanyagot és egyéb üzemanyag-kategóriákat alkalmazó gyakorlatok az RFEUA vonatkozó rendelkezéseinek megsértését jelentenék. Az ilyen gyakorlatokat – amennyiben objektív és szubjektív tényezőnek egyaránt megfelelő, egybehangzó bizonyítékokon alapulnak – az illetékes nemzeti hatóságok szankcionálhatják ([34]).

5. AZ RFEUA 5. CIKKÉNEK (3) BEKEZDÉSE: AZ ÜZEMANYAG-FELTÖLTÉSI KÖTELEZETTSÉG ALÓLI ÁTMENETI MENTESSÉGEK

Az RFEUA 5. cikkének (3) bekezdése előírja, hogy a légijármű-üzembentartónak előzetesen átmeneti mentességet kell kérnie:

„Kivételes esetben a légijármű-üzembentartók – amennyiben ez kellően indokolt – kérhetik a 11. cikk (6) bekezdésében említett illetékes hatóságtól vagy hatóságoktól, hogy a 850 kilométernél rövidebb, uniós repülőtérről kiinduló meglévő vagy új útvonalakon való repülés, illetve vasúti vagy közúti összeköttetéssel nem rendelkező szigeteken található repülőterekkel való összeköttetés esetén az 1 200 kilométernél rövidebb, uniós repülőtérről kiinduló útvonalakon való repülés esetében átmenetileg mentesüljenek az e cikk (1) bekezdésében meghatározott kötelezettség alól. Ezt a távolságot a gömbi főkörön mért távolság módszerével kell mérni.

Az ilyen kérelmeket legalább három hónappal a mentesség alkalmazásának tervezett kezdőnapja előtt kell benyújtani, és azokhoz részletes és megfelelő indokolást kell csatolni. Az ilyen mentességnek a következő helyzetekre kell korlátozódnia:

a) az adott uniós repülőtéren súlyos és ismétlődő működési nehézségekbe ütközik a légi járművek üzemanyaggal való feltöltése, ami megakadályozza a légijármű-üzembentartókat abban, hogy észszerű időn belül fordulójáratokat hajtsanak végre, vagy

b) az adott uniós repülőtér földrajzi jellemzőiből eredően strukturális légijárműüzemanyag-ellátási nehézségek állnak fenn, amelyek az üzemanyag-szállítási korlátok vagy az adott repülőtéren az üzemanyagok korlátozott rendelkezésre állása miatt jelentősen magasabb üzemanyagárakhoz vezetnek a más uniós repülőtereken a hasonló típusú üzemanyagokra alkalmazott átlagárakhoz képest, és az érintett légijármű-üzembentartót komoly versenyhátrányba hozzák a hasonló versenyjellemzőkkel rendelkező más uniós repülőtereken fennálló piaci feltételekhez képest”.

Egyes útvonalak tekintetében a légijármű-üzembentartó átmenetileg mentesülhet az indulási uniós repülőtéren történő üzemanyag-feltöltési kötelezettség alól, ha bizonyítani tudja, hogy az adott uniós repülőtéren súlyos és ismétlődő működési nehézségekbe ütközik a légi járművek üzemanyaggal való feltöltése, amelyek megakadályozzák a légijármű-üzembentartót abban, hogy észszerű időn belül fordulójáratokat hajtson végre, és amelyek hatással lehetnek a konnektivitásra, különösen a peremterületeken. Mentesség alkalmazható olyan strukturális üzemanyag-ellátási nehézségek esetén is, amelyek jelentősen magasabb üzemanyagárakhoz vezetnek a más uniós repülőtereken a hasonló típusú üzemanyagokra alkalmazott átlagárakhoz képest. Az uniós repülőtéren tapasztalható jelentősen magasabb üzemanyagárak elsődleges oka azonban nem lehet a fenntartható légijármű-üzemanyagoknak az adott uniós repülőtéren való nagyobb mértékű felhasználása.

Az illetékes hatóság csak akkor adhat mentességet, ha az 5. cikk (3) bekezdésének a) vagy b) pontjában előírt követelmények teljesülnek, és a kérelem kellően indokolt.

5.1. Első feltétel: távolságra vonatkozó követelmény

Az RFEUA 5. cikkének (3) bekezdése szerinti átmeneti mentesség kérelmezése előtt a légijármű-üzembentartónak meg kell győződnie arról, hogy az az útvonal, amelyre a mentesség vonatkozna, megfeleljen az említett cikkben előírt, a távolságra vonatkozó követelményeknek. Az 5. cikk (3) bekezdése két lehetőséget határoz meg:

1. a légijármű-üzembentartó mentességet kérhet egy 850 kilométernél rövidebb, uniós repülőtérről kiinduló meglévő vagy új útvonalra; *vagy*

([33]) A 965/2012/EU bizottsági rendelet IV. melléklete B. alrésze CAT.OP.MPA.181 pontja c) bekezdésének 8. pontja: „*többlet tüzelőanyag, amennyiben a parancsnok azt szükségesnek ítéli*”.

([34]) Lásd például a Bíróság C-359/16. sz., Altun és társai ügyben 2018. február 6-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2018:63) 48–52. pontját.

2. a légijármű-üzembentartó mentességet kérhet egy 1 200 kilométernél rövidebb, uniós repülőtérről kiinduló útvonalra, amennyiben ez az útvonal vasúti vagy közúti összeköttetéssel nem rendelkező szigeteken található repülőtereket köt össze. Az útvonalnak egy uniós repülőtérről kell indulnia, és vonatkozhat akár a szárazföld és egy sziget közötti útvonalakra, akár a szigetek közötti, a szárazfölddel való összeköttetés nélküli útvonalakra.

Kérelmének benyújtásához a légijármű-üzembentartónak meg kell adnia legalább i. az érintett útvonal repülőtereinek Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) szerinti repülőtéri kódjait, ii. az indulási uniós repülőteret és iii. a Vicenty-formulával kiszámított, kilométerben kifejezett távolságot.

Az illetékes hatóság ellenőrzi, hogy az indulási repülőtér az RFEUA értelmében uniós repülőtér-e, és hogy a kért útvonal megfelel-e az RFEUA 5. cikkének (3) bekezdésében meghatározott távolsági követelményeknek. A távolságszámítás a gömb felszínén lévő két pont közötti távolság kiszámítására szolgáló Vicenty-formulán alapul, a Világszintű Geodéziai Rendszer (WGS84) ([35]) felhasználásával. A repülőtér szélességi és hosszúsági fokainak ([36]) alapjául a 7910. sz. ICAO-dokumentumot (Helységazonosító kódok) kell használni.

5.2. **Második feltétel: az 5. cikk (3) bekezdésének a) és b) pontjában foglalt követelmények**

Amennyiben az RFEUA 5. cikkének (3) bekezdésében foglalt távolsági követelmény teljesül, a légijármű-üzembentartó számára a második lépés annak értékelése, hogy az az útvonal, amelyre mentességet kér, megfelel-e az RFEUA 5. cikke (3) bekezdésének a) vagy b) pontjában foglalt második követelménycsoportnak.

A mentesség iránti kérelmet részletes és megfelelő indokolással kell alátámasztani, és csatolni kell hozzá az indokolást alátámasztó megfelelő dokumentumokat.

Az illetékes hatóság minden egyes kérelmet eseti elemzést követően bírál el. Alaposan mérlegelni fogja továbbá a joghatósága alá tartozó érintett uniós repülőtér sajátosságait, ahol a légijármű-üzembentartó mentességet kér az üzemanyag-feltöltési kötelezettség alól. A kérelem elbírálása során az illetékes hatóság megkeresheti az érintett uniós repülőteret, hogy tájékoztatást kérjen a légijármű-üzembentartó által benyújtott mentességi kérelemmel kapcsolatban. Az illetékes hatóság például felkérheti a repülőteret, hogy szolgáltasson múltbeli adatokat a fordulási időkről és műveletekről vagy adott esetben az üzemanyag rendelkezésre állásáról annak érdekében, hogy megalapozott döntést hozzon a kért mentesség megadásáról/elutasításáról.

5.2.1. ***Az RFEUA 5. cikke (3) bekezdésének a) pontja – súlyos és ismétlődő működési nehézségek és indokolatlanul hosszú fordulási idők***

5.2.1.1. *Melyek a súlyos és ismétlődő működési nehézségek?*

Először is, a légijármű-üzembentartónak bizonyítania kell, hogy az az uniós repülőtér, amelyre üzemanyag-feltöltési mentességet kér, súlyos és ismétlődő működési nehézségekkel küzd. Az olyan egyszeri események, mint például egy repülőtéri sztrájk, nem tekinthetők olyan súlyos és ismétlődő működési nehézségnek, amely indokolná az adott uniós repülőtéren történő üzemanyag-feltöltésre vonatkozó mentesség megadását. A sztrájkoknak az üzemanyag-felvételre gyakorolt hatását az RFEUA 5. cikkének (2) bekezdése szerint kell jelenteni, amennyiben üzemanyag-biztonsági okokból további üzemanyag-felvételt tesznek szükségessé az indulási repülőtéren.

Másodszor, bizonyítani kell, hogy az érintett uniós repülőtéren felmerülő működési nehézség kedvezőtlen hatással van a légijármű-üzembentartóra. A működési nehézség például jelentős és nem elhanyagolható módon negatívan befolyásolhatja az érintett légi jármű repülési menetrendjét a későbbi műveletek során. E tekintetben fennállhat annak a kockázata, hogy a légijármű-üzembentartót a résidő-koordinátor/közvetítő bünteti, vagy le kell mondania nappali repülési műveletekről, ami potenciálisan hatással lehet az uniós konnektivitásra.

A működési nehézségnek ezért i. az érintett uniós repülőtérhez kapcsolódó ismétlődő eseménynek vagy rendszeres eseménynek kell lennie, ii. indokolatlanul hosszú fordulási időt kell eredményeznie (az 5.2.1.2. pontban kifejtettek szerint), iii. kedvezőtlen gazdasági hatást kell gyakorolnia a légijármű-üzembentartóra.

A következő, nem teljes körű felsorolást képező események olyan *lehetséges működési nehézségeknek* tekinthetők, amelyek indokolhatják a mentességet, ha bizonyítást nyer, hogy kedvezőtlen hatást gyakorolnak a légijármű-üzembentartóra:

([35]) Lásd az ICAO CERT eszközre való hivatkozást és a Vicenty-formulával végzett számítást a következő webcímen: https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CERT.aspx.

([36]) Lásd az ICAO adatszolgáltatásra való hivatkozást a repülőterek helységazonosító kódjaira való hivatkozásként https://www.icao.int/Aviation-API-Data-Service/Pages/default.aspx.

— A repülőtér korlátozott és/vagy zsúfolt forgalmi előtere hatással lehet a fordulási időkre, különösen a csúcsszezonban túlterhelt repülőtereken (pl. szigeten fekvő repülőtereken vagy síüdülőtelepekhez közeli kis repülőtereken).

— Nincs elegendő személyzet a repülőtéren a fordulási műveletek kiszolgálásához és/vagy nincs elegendő berendezés, például elegendő tűzcsapberendezés vagy üzemanyagtöltő kocsi. Az elegendő erőforrás/berendezés hiánya a repülőtéren hatással lehet az üzemanyag-feltöltésre való várakozás idejére, és ezáltal a légi jármű végső fordulási idejére. A mentesség iránti kérelem indokolásához a repülőtér üzemanyag-kiszolgálójának nyilatkoznia kell arról, hogy nem rendelkezik elegendő erőforrással és/vagy berendezéssel a légi jármű indokolatlan késedelem nélküli kiszolgálásához.

— A légi jármű üzemanyaggal való feltöltése során az utasok be- és kiszállását megtiltó helyi szabályok és/vagy a légi járműnek az utasok be- és kiszállása alatt üzemanyaggal való feltöltéséhez tűzoltóautó jelenlétét előíró helyi tűzvédelmi szabályok. Az ilyen helyi szabályok hatással lehetnek a légijármű-üzembentartók által a túlterhelt repülőtereken vagy a magas szezonalitású repülőtereken végzett fordulási műveletekre. A légijármű-üzembentartóknak ezekben az esetekben bizonyítaniuk kell, hogy a meglévő forgatókönyvek jelentős és nem elhanyagolható módon befolyásolják a légi jármű fordulási idejét, különösen akkor, ha szoros menetrendek vannak érvényben, vagy ha a tűzoltóautók korlátozottan állnak rendelkezésre.

5.2.1.2. *Mi számít indokolatlanul hosszú fordulási időnek?*

A működési nehézség azonosítását követően a légijármű-üzembentartónak értékelnie kell, hogy ez a működési nehézség akadályozza-e a légi jármű üzemanyaggal való feltöltését, az észszerű fordulási idő betartása mellett. A fordulási idő a légi járműnek a repülőtérre való megérkezése (a légi jármű teljes megállása/lefékezése) és a következő járat indulása (a légi jármű ajtóinak bezárása az induláshoz) között eltelt idő. Általánosságban elmondható, hogy az üzemanyag-felvétel végrehajtásához szükséges idő szinte mindig kevesebb, mint a repülőgépből történő kiszálláshoz és a kirakodáshoz, majd a beszálláshoz, a berakodáshoz és szervizeléséhez szükséges idő.

Az uniós szabályozási keret (azaz a 965/2012/EU rendelet IV. mellékletének CAT.OP.MPA.200 pontjában és az azt kísérő AMC6-ban ([37]) foglalt követelmények) lehetővé teszi az üzemanyag-feltöltést az utasok kiszállása alatt, de ez a gyakorlat nem elterjedt az európai üzemeltetők körében, mivel 2022-ig kifejezetten nem engedélyezték. Ezt megelőzően az üzemanyag-feltöltés csak a beszálláskor volt lehetséges. Ezért az elégtelen fordulási időnek kizárólag azon az alapon történő indokolása, hogy a kiszállás során nem lehet üzemanyagot feltölteni, csak akkor fogadható el, ha az RFEUA 5. cikke (3) bekezdésének a) pontjában foglalt valamennyi követelmény teljesül.

A távolsági légi járatok esetében a fordulási idők jellemzően 60 és 150 perc között, míg a rövid távon közlekedő légi járatok esetében a fordulási idők 25 és 80 perc között mozognak, feltételezve, hogy a légijármű-üzembentartó tankolhat az utasok be- és kiszállása során, illetve fedélzeten való tartózkodása mellett ([38]).

Tekintettel ezekre a tipikus fordulási időkre, ha egy súlyos és ismétlődő működési nehézség megakadályozza az észszerű időn belül történő üzemanyag-feltöltést, a légijármű-üzembentartó az RFEUA 5. cikke (3) bekezdésének a) pontja alapján mentességet kérhet. Az a mentesség iránti kérelem azonban, amely azt állítja, hogy az új üzemanyag-feltöltési kötelezettség miatt a fordulási idő például 25 percről 30 percre nőtt, csak akkor fogadható el, ha a késés jelentősnek, a későbbi járatokra gyakorolt kedvezőtlen gazdasági hatása pedig olyan nagynak bizonyul, hogy az új fordulási idők nem tekinthetők észszerűnek. Másként fogalmazva, a mentesség iránti kérelem nem alapulhat kizárólag azon a szándékon, hogy ugyanazt a fordulási időt tartsák fenn, mint az RFEUA 5. cikke (1) bekezdésének bevezetése előtt.

Az illetékes hatóság és a légijármű-üzembentartó az alábbi listát referenciaként használhatja annak meghatározásához, hogy az üzemanyag-feltöltési kötelezettség a működési nehézséggel együtt túlságosan hosszú, az észszerű ütemezéstől eltérő fordulási időt eredményez-e, és ezért jelentős negatív hatással lehet-e a légijármű-üzembentartó működésére. Az alábbi felsorolás nem kimerítő jellegű.

— A légi jármű kézikönyvéből származó, a maximális üzemanyag-kapacitásra vonatkozó információ.

([37]) „A megfelelés elfogadható módozatai 6” (https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations).

([38]) A 2023. április 18-án közzétett EUROCONTROL Standard Inputs for Economic Analyses (Standard bemenetek gazdasági elemzésekhez) című dokumentuma 10.0.3. kiadásának 18.2. táblázatában megadott ütemezéssel összhangban.

— A repülőtérnek a fordulási műveletekre és/vagy a fordulási időre vonatkozó releváns múltbeli adatai, amelyeket az EUROCONTROL Standard Inputs for Economic Analyses (Standard bemenetek gazdasági elemzésekhez) című dokumentuma 2023. április 18-án közzétett 10.0.3. kiadásának ([39]) 18.2. táblázata tartalmazza.

— A légijármű-üzembentartónak az érintett repülőtéren végzett fordulási műveletekre vonatkozó korábbi adatai. Ha a légijármű-üzembentartó a múltban normálisan tankolt, nem állhat fenn akadály, kivéve, ha a körülményekben jelentős változás következik be.

— A túl hosszú fordulási idő hatással lehet a repülőtér résidő-beosztására, ami azzal a kockázattal jár, hogy az érintett repülőtér koordinátora/közvetítője büntetést szab ki a légijármű-üzembentartóra.

— A fordulási idő hatással van a légijármű-üzembentartó műveleteire a következő repülések során, és fennáll annak a kockázata, hogy a következő repülőtereken a résidő-koordinátor/közvetítő büntetést szab ki rá.

Következésképpen és a fenti példákkal összhangban a légijármű-üzembentartónak az 5. cikk (3) bekezdésének a) pontja szerinti mentesség iránti kérelmében bizonyítania kell, hogy: i. olyan súlyos és ismétlődő esemény áll fenn, amely működési nehézséghez vezet, ii. a fordulási idő indokolatlanul hosszú, iii. valamint hogy az esemény súlyos hatást gyakorol a konnektivitásra vagy kedvezőtlen gazdasági hatást gyakorol a légijármű-üzembentartóra. A konnektivitásra vagy a légijármű-üzembentartóra gyakorolt kedvezőtlen hatás hiányában nem indokolt mentességet kérni az érintett repülőtéren történő üzemanyag-feltöltési kötelezettség alól.

5.2.2. ***5. cikk (3) bekezdés b) pont – Földrajzi jellemzőkből eredő strukturális üzemanyag-ellátási nehézségek***

Az 5. cikk (3) bekezdésének b) pontja szerinti mentesség iránti kérelmeknek négy kumulatív követelménynek kell megfelelniük ahhoz, hogy az illetékes hatóság átmeneti mentességet adhasson: i. az uniós repülőtéren strukturális üzemanyag-ellátási nehézségeknek kell fennállniuk, ii. ezeknek az uniós repülőtér földrajzi jellemzőinek kell betudhatóknak lenniük, iii. jelentősen magasabb üzemanyag-átlagárakat kell eredményezniük, mint más uniós repülőtereken, valamint iv. komoly versenyhátrányt kell eredményezniük a légijármű-üzembentartó számára (a hasonló versenyjellemzőkkel rendelkező más uniós repülőterek piaci feltételeihez képest).

5.2.2.1. *Milyen strukturális üzemanyag-ellátási nehézségek merülnek fel egy uniós repülőtéren a repülőtér földrajzi adottságaiból adódóan?*

Az első két követelmény olyan uniós repülőterekre vonatkozik, ahol az üzemanyag-ellátás strukturális nehézséget jelent annak a területnek a földrajzi jellemzői miatt, ahol az uniós repülőtér található. A távoli területeken, például szigeteken, távoli peremterületeken vagy hegyvidéki régiókban található uniós repülőterek gyakran szembesülnek ilyen strukturális üzemanyag-ellátási nehézségekkel. Ezeket az ellátási nehézségeket olyan tényezők okozhatják, mint például a korlátozott vagy nem létező üzemanyag-előállítási kapacitás az érintett területen, elégtelen közúti vagy csővezeték-összeköttetések, illetve (szigetek esetében) az üzemanyag tengeri szállításának szükségessége.

Egy másik megfontolandó elem az uniós repülőtér korlátozott üzemanyag-tárolási kapacitása. Az üzemanyag-tárolás korlátozott lehet azokon az uniós repülőtereken, amelyek földrajzi jellemzőik miatt nem rendelkeznek csővezetékes ellátással.

Az RFEUA 5. cikke (3) bekezdésének b) pontja ezért elismeri, hogy egy uniós repülőtér földrajzi jellemzői strukturális üzemanyag-ellátási nehézségeket okozhatnak, beleértve a légijármű-üzemanyag korlátozott rendelkezésre állását az adott uniós repülőtéren.

5.2.2.2. *Hogyan eredményez az üzemanyag-ellátás és a földrajzi adottság jelentősen magasabb üzemanyagárakat, mint más uniós repülőterek átlagos üzemanyagárai?*

Az adott uniós repülőtér földrajzi jellemzőiből eredő strukturális üzemanyag-ellátási nehézségek (az 5.2.2.1. pontban kifejtettek szerint) – a harmadik feltétel szerint – jelentősen magasabb üzemanyagárakat eredményezhetnek a más uniós repülőtereken a hasonló típusú üzemanyagokra alkalmazott átlagárakhoz képest.

Emellett az üzemanyag-ellátási nehézségekkel küzdő és a sajátos földrajzi adottságokkal rendelkező uniós repülőterek forgalmának magas szezonalitása növelheti a légijármű-üzemanyagok iránti keresletet, ami jelentősen magasabb árakat eredményezhet a más uniós repülőtereken a hasonló típusú üzemanyagokra alkalmazott átlagárakhoz képest.

([39]) Lásd a dokumentumot az alábbi hivatkozás alatt: https://ansperformance.eu/economics/cba/standard-inputs/.

Más uniós repülőterek ellátása például nagyrészt csővezetéken keresztül történhet, így elkerülhetők az olyan további szállítási költségek, mint például egy szigeten található repülőtér üzemanyag-ellátásával kapcsolatos költségek. Más uniós repülőtereken a szállítási költségek csökkenthetők, ha az uniós repülőtéren egynél több üzemanyag-forgalmazó van jelen, vagy ha a repülőtér egy üzemanyag-finomító közelében található. Ezek az elemek elősegítik a légijármű-üzemanyagoknak az 5.2.2.1. pontban leírt földrajzi adottságokkal rendelkező uniós repülőtereikéhez képest versenyképesebb árazását.

Az 5.2.2.4. pont kifejti, hogy mely elemeket kell igazolni annak bizonyításához, hogy a hasonló légijármű-üzemanyagok ára jelentősen magasabb.

5.2.2.3. *Melyek a légijármű-üzembentartó komoly versenyhátrányai a hasonló jellemzőkkel rendelkező más uniós repülőterek piaci feltételeihez képest?*

Miután először bizonyította, hogy a repülőtéren strukturális légijárműüzemanyag-ellátási nehézségek állnak fenn, a légijármű-üzembentartónak bizonyítania kell a negyedik követelményt, nevezetesen azt, hogy az adott uniós repülőtéren történő üzemanyag-feltöltés komoly versenyhátrányba hozná a hasonló versenyjellemzőkkel rendelkező más uniós repülőtereken fennálló piaci feltételekhez képest.

A légijármű-üzembentartó a következő forgatókönyvek esetén kerülne komoly versenyhátrányba, ha az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdésében előírtak szerint üzemanyag-feltöltésre köteleznék:

— A mentesség iránti kérelem tárgyát képező uniós repülőtér földrajzi jellemzői és üzemanyag-ellátási nehézségei miatt a légijármű-üzemanyagok árai jelentősen magasabbak. A légijármű-üzembentartó ezért nehezen tudna hatékonyan versenyezni az ugyanabban a vonzáskörzetben lévő és az utasok kereslete szempontjából helyettesíthetőnek tekintett más uniós repülőtereket kiszolgáló légijármű-üzembentartókkal. Ez például akkor fordulhat elő, ha az uniós repülőtér (és így a kérelmező légijármű-üzembentartó) olyan turisztikai/üdülési forgalmat szolgál ki, amely átirányítható egy másik uniós repülőtérre, amely ugyanazon vonzáskörzetben hasonló fogyasztói keresletet szolgál ki. Az értékelést eseti alapon kell elvégezni, de ilyen helyettesíthetőségre lehet számítani a legkisebb szigetek között, amelyek túlnyomórészt a turistaforgalomra támaszkodnak, és egyébként kevés egyéb kötött kereslettel rendelkeznek, vagy például egy sziget és a szárazföldi partvidék között, amelyek ugyanazon a vonzáskörzetben vannak.

— Nem elegendő pusztán a versenyhátrány megléte; annak *komolynak* kell lennie. Az árképzésben és a légijármű-üzembentartók versenyhelyzetében várhatóak bizonyos eltérések (beleértve a költségek eltéréseit is), de ez nem indokolja automatikusan a mentességet. A komoly versenyhátrányhoz a versenyfeltételek közötti csekély különbségnél többre van szükség. Az 5. cikk (3) bekezdése b) pontjának alkalmazását minden esetben eseti alapon kell elvégezni, figyelembe véve az útvonalat és azt, hogy van-e két uniós repülőtér ugyanazon vonzáskörzetben.

3. példa: Y légijármű-üzembentartó az RFEUA 5. cikke (3) bekezdésének b) pontja alapján átmeneti mentességet kér az üzemanyag-feltöltési kötelezettség alól a (szigeten fekvő) **A** uniós repülőtérről a (szárazföldön található) **B** uniós repülőtérre történő induláskor. Az útvonal **B-A-B**. Az **A** repülőtér elsősorban szabadidős célállomás, és földrajzi jellemzői miatt strukturális üzemanyag-ellátási nehézségekkel küzd, amelyek jelentősen növelik az üzemanyagárakat. **Y**-nak a mentesség iránti kérelmében bizonyítania kell, hogy az **A** repülőtér feltételei jelentős versenyhátrányba hozzák az ugyanazon **B** szárazföldi repülőtérről az **N** uniós repülőtérre repülő légijármű-üzembentartókkal szemben. **N** ebben a példában olyan uniós repülőtér lenne, amely **A** vonzáskörzetében található, és **A**-hoz hasonló szabadidős célállomást kínál.

— A légijármű-üzembentartó versenyhátránya azon uniós repülőtéren, amelyre mentességet kér, komoly lehet más, hasonló versenyjellemzőkkel (pl. méret, tagállamon vagy szomszédos tagállam(ok)on belüli elhelyezkedés, üzleti modell és forgalom-összetétel) rendelkező uniós repülőterekhez képest. Ez a hátrány olyan tényezőkben gyökerezhet, mint a magasabb működési költségek (beleértve a repülőtéri és kiszolgálási díjakat), a kapacitáskorlátok (például korlátozott földi kapacitás és infrastrukturális létesítmények) és/vagy a repülőterek rossz megközelíthetősége.

4. példa: Y légijármű-üzembentartó az 5. cikk (3) bekezdésének b) pontja alapján mentességet kér az **A** uniós repülőtéren, amely komoly versenyhátrányban van a **B** uniós repülőtérhez képest a légijármű-üzemanyagok jelentősen magasabb ára, a magasabb működési költségek, a rossz megközelíthetőség és a kevésbé vonzó utaskényelmi szolgáltatások miatt. Az a tény, hogy a légitársaságok és az utasok nagyobb valószínűséggel részesítik előnyben a **B** uniós repülőteret, hatással lesz az **A** uniós repülőtér azon képességére, hogy vonzza és megtartsa a forgalmat.

Az 5. cikk (3) bekezdésének b) pontja szerinti mentesség iránti kérelemmel összefüggésben a légijármű-üzembentartónak ezért bizonyítania kell, hogy a légijármű-üzemanyagnak az uniós repülőtéren a repülőtér földrajzi jellemzői és a kapcsolódó üzemanyag-ellátási nehézségek miatt jelentősen magasabb ára komoly versenyhátrányba hozza őt az olyan uniós repülőterek célállomásain működő más légijármű-üzembentartókkal szemben, amelyek helyettesíthető célállomások lehetnek. Másként fogalmazva, a kérelmező légijármű-üzembentartónak bizonyítania kell, hogy az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdése szerinti kötelezettség alóli mentesség nélkül jelentős utasforgalmat fog elveszíteni egy hasonló alternatív célállomást kínáló légijármű-üzembentartók javára.

Szem előtt kell tartani, hogy ezek a példák olyan körülményeket mutatnak be, amelyek között a mentesség potenciálisan megadható, azonban a mentesség elfogadásához az 5. cikk (3) bekezdésének b) pontjában foglalt valamennyi követelménynek teljesülnie kell. Ez azt jelenti, hogy a légijármű-üzembentartó nem kaphat mentességet pusztán arra hivatkozva, hogy a finomítóhoz közelebb eső A repülőtéren versenyképesebb üzemanyagárat tud elérni, mint a hegyvidéki B repülőtéren. Az 5. cikk (3) bekezdésének b) pontjában foglalt valamennyi követelményt egyenként kell bizonyítani.

5.2.2.4. *Hogyan indokolhatja a légijármű-üzembentartó a mentesség iránti kérelmét?*

Először is a légijármű-üzembentartónak bizonyítania kell, hogy a mentesség iránti kérelemmel érintett uniós repülőtér strukturális nehézségekkel küzd a légijárműüzemanyag-ellátás terén.

Másodszor, a légijármű-üzembentartónak bizonyítania kell, hogy az ellátási nehézség a repülőtér földrajzi jellemzőinek tudható be. A földrajzi adottság magától értetődő lehet egyes szigetek esetében (pl. a szárazfölddel vasúti vagy közúti összeköttetéssel nem rendelkező kis szigetek), de továbbra is bizonyítani kell a következő követelmények teljesülését: i. a tüzelőanyag-ellátás strukturális nehézségei és ii. a földrajzi adottság. A távoli vagy hegyvidéki régiókat érintő mentességi kérelmeket részletesen ki kell fejteni (például azt, hogy a repülőtér földrajzi jellemzői miért és hogyan okozzák az üzemanyag-ellátási korlátokat). A mentesség iránti kérelemnek tartalmaznia kell az üzemanyag-ellátás pontos nehézségeinek leírását is. Más szóval egy földrajzi körülmény puszta bizonyítása nem elegendő a mentességi kérelem elfogadásához. Az ellátás nehézségeit is bizonyítani kell.

Harmadszor, a légijármű-üzembentartónak bizonyítania kell, hogy a hasonló légijárműüzemanyag-típusok tekintetében jelentős átlagos üzemanyagár-különbség áll fenn más uniós repülőterek és azon uniós repülőtér között, amely tekintetében mentességet kér az üzemanyag-feltöltési kötelezettség alól. A légijármű-üzembentartónak az illetékes hatóság rendelkezésére kell bocsátania minden olyan releváns dokumentumot, amely a birtokában lehet a jelentősen magasabb üzemanyagárak igazolásához (pl. az üzemanyag-forgalmazó(k) árajánlatai a különböző uniós repülőtereken és a szakosodott platformok által megadott átlagárak). Az értékelés alátámasztására a következő elemek használhatók fel:

— A hasonló légijármű-üzemanyagok árának összehasonlítása. Ez például azt jelenti, hogy a kerozin és a fenntartható légijármű-üzemanyag árának összehasonlítása nem érvényes módszer az árak közötti jelentős különbség bizonyítására. A kerozinárakat kerozinárakkal kell összehasonlítani, a fenntartható légijármű-üzemanyagok keverékeit pedig a hasonló fenntartható légijármű-üzemanyagok keverékeinek áraival kell összehasonlítani.

— A hasonló repülőterek közötti árösszehasonlítás, beleértve – korlátozás nélkül – méretüket, elhelyezkedésüket (a tagállamon vagy szomszédos tagállam(ok)on belüli elhelyezkedésüket), üzleti modelljüket és forgalmi szerkezetüket. Az árösszehasonlításra kiválasztott repülőterek adják meg az ezen uniós repülőtereken rendelkezésre álló légijármű-üzemanyagok piaci átlagárait a mentesség iránti kérelemmel érintett uniós repülőtér jelentősen magasabb áraival való összehasonlítás céljából.

— A légijármű-üzemanyagok jelentős árkülönbségének összehasonlítását alátámaszthatja a légijármű-üzembentartók költségelemzése és/vagy haszonkulcs-elemzése.

— A légijármű-üzemanyagok jelentős árkülönbségének összehasonlítását alá lehet támasztani az árakat befolyásoló kínálat és kereslet elemzésével (azaz ellátási korlátok és a kereslet változásai, például a szezonális változások).

Negyedszer, a légijármű-üzembentartónak bizonyítania kell, hogy komoly versenyhátrányban van más, hasonló versenyjellemzőkkel rendelkező uniós repülőterekre repülő légijármű-üzembentartókkal szemben. A légijármű-üzembentartónak ezért kérelmét egy vagy több másik konkurens uniós repülőtér célállomásainak azonosításával kell igazolnia, bemutatva, hogy az adott uniós repülőtér hogyan versenyez azzal az uniós repülőtérrel, amelyre vonatkozóan a mentességet kérte, és bizonyítania kell, hogy vagy utasforgalmat veszít az említett másik uniós repülőtér javára, vagy pedig előre látható és nem hipotetikus az ilyen utasforgalom-vesztés kockázata (amely mindkét esetben igazoltan „jelentős”).

Ajánlott, hogy az RFEUA 5. cikke (3) bekezdésének b) pontja szerinti kérelmeket elbíráló hatóságok vegyék fel a kapcsolatot nemzeti versenyhatóságaikkal, mielőtt döntenének arról, hogy helyt adnak-e a kérelemnek vagy elutasítják azt. Ennek az együttműködésnek kifejezetten ki kell terjednie a más uniós repülőterek átlagos üzemanyagáraihoz képest jelentősen magasabb üzemanyagárakra és a hasonló versenyjellemzőkkel rendelkező más uniós repülőtereken fennálló piaci feltételekhez képest komoly versenyhátrányra vonatkozó követelmények értékelésére.

6. AZ RFEUA 5. CIKKE SZERINTI ILLETÉKES HATÓSÁG

6.1. A hatóságok szerepe az RFEUA 5. cikkének (2) és (3) bekezdése alkalmazásában

Az RFEUA 5. cikkének (2) bekezdése lehetővé teszi a légijármű-üzembentartó számára, hogy ne teljesítse az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdésében meghatározott üzemanyag-feltöltési követelményt, ha ezt az alkalmazandó üzemanyag-biztonsági szabályoknak való megfelelés kellően indokolja. Az ilyen körülményeket megfelelően indokolni kell az RFEUA 11. cikkének (6) bekezdésében említett illetékes hatóság vagy hatóságok, valamint az EASA számára, az érintett útvonalak megjelölésével együtt ([40]).

Az RFEUA 11. cikkének (6) bekezdése szerint „a felelős tagállamot, amelynek az RFEUA 11. cikke (1) bekezdésének megfelelően kijelölt illetékes hatósága vagy hatóságai felelős(ek) egy adott uniós repülőteret irányító szervezet tekintetében, az adott uniós repülőtér szerinti területi illetékesség alapján kell megállapítani”.

Az RFEUA 5. cikke (2) bekezdésének alkalmazásában a légijármű-üzembentartónak ezért értesítést kell küldenie és meg kell indokolnia az RFEUA 11. cikkének (6) bekezdésében említett hatóság számára azon üzemanyag-biztonsági okokat, amelyek miatt nem tesz eleget az 5. cikk (1) bekezdésében meghatározott üzemanyag-feltöltési kötelezettségnek (azaz az útvonalrepülés és felszállás előtti gurulás „éves üzemanyag-szükséglete” 90 %-a), valamint jeleznie kell, hogy mely útvonalak érintettek. A szóban forgó hatóság felelős egy adott uniós repülőteret irányító szervezet tekintetében, amelyet viszont a repülőtér területi illetékessége alapján határoznak meg.

Az RFEUA 5. cikkének (3) bekezdése előírja, hogy az 5. cikk (1) bekezdésében meghatározott üzemanyag-feltöltési kötelezettség alóli mentesség bizonyos körülmények között előzetesen kérhető az RFEUA 11. cikkének (6) bekezdésében említett illetékes hatóságtól vagy hatóságoktól. Az 5. cikk (3) bekezdésének alkalmazásában a légijármű-üzembentartónak ezért kérelmeznie kell az említett rendelkezés alapján megadandó vagy elutasítandó esetleges mentességeket ([41]) azon uniós repülőtérért felelős hatóságtól, ahol a légijármű-üzembentartó állítása szerint nem tud üzemanyag-feltöltést végezni.

Összefoglalva, a biztonsági okokból fel nem vett mennyiségekre vonatkozó visszamenőleges indokolásokat és az üzemanyag-feltöltési kötelezettség alóli mentességre irányuló előzetes kérelmeket kézhez vevő illetékes hatóság annak a repülőtérnek az illetékes hatósága, ahol nem történt meg az üzemanyag-feltöltés. Ez a hatóság eltérhet a légijármű-üzembentartóval szembeni bírság kiszabására illetékes hatóságtól.

6.2. Melyik az üzemanyag-feltöltési kötelezettség érvényesítéséért és a bírságok kiszabásáért felelős illetékes hatóság?

Az RFEUA 11. cikkének (1) bekezdése szerint „[a] tagállamok kijelölik az e rendelet érvényesítéséért, valamint a légijármű-üzembentartókra, az uniós repülőtereket irányító szervezetekre és a légijárműüzemanyag-forgalmazókkal szemben kiszabható pénzbírságokért felelős illetékes hatóságot vagy hatóságokat”.

Az illetékes hatóságok közötti együttműködés megkönnyítése, valamint az átláthatóság növelése és az érdekelt felek hozzáférésének megkönnyítése érdekében a Bizottság a honlapján közzéteszi az RFEUA végrehajtásáért és érvényesítéséért felelős kijelölt illetékes nemzeti hatóságok jegyzékét ([42]).

([40]) A légijármű-üzembentartónak ezeket az információkat az RFEUA 8. cikkében említett jelentésben (azaz az éves jelentésben) is fel kell tüntetnie, a kapcsolódó üzemanyag-mennyiségekről külön jelentést készítve. Ezt a jelentést az RFEUA 11. cikkének (5) bekezdése szerint kijelölt hatóságnak kell benyújtani. A jelentést (beleértve a biztonsági okokból felvett mennyiségeket is) minden jelentéstételi év március 31-ig kell benyújtani (visszamenőlegesen jelentve).

([41]) Az útvonalra vonatkozó, az RFEUA 5. cikkének (3) bekezdése szerinti mentességi kérelmeket legalább három hónappal a mentesség alkalmazásának tervezett kezdőnapja előtt kell benyújtani az illetékes hatósághoz (előzetesen kérelmezve).

([42]) Lásd az RFEUA keretében kijelölt illetékes hatóságok jegyzékét a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság honlapján (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

Az RFEUA 11. cikkének (5) bekezdése kimondja, hogy az adott légijármű-üzembentartóért felelős kijelölt hatóságot vagy hatóságokat (lásd az RFEUA 11. cikkének (1) bekezdését) a 748/2009/EK bizottsági rendelettel ([43]) összhangban kell megállapítani. Amennyiben a 748/2009/EK bizottsági rendelet egy légijármű-üzembentartót egyetlen tagállamhoz sem rendelte hozzá, a 2003/87/EK irányelv ([44]) 18a. cikkében meghatározott szabályokat kell követni annak meghatározásakor, hogy a légijármű-üzembentartót mely hatósághoz kell rendelni ([45]). Ezek a szabályok tartalmazzák azokat a rendelkezéseket, amelyek az egyes légijármű-üzembentartóknak az igazgatásért felelős tagállamhoz történő rendelését szabályozzák. E hozzárendelés célja a légijármű-üzembentartókra és az RFEUA végrehajtásáért felelős tagállamokra háruló adminisztratív terhek csökkentése.

Az RFEUA 5. cikkében meghatározott követelmények be nem tartása miatt a légijármű-üzembentartókra kiszabott bírságokért felelős illetékes hatóság vagy hatóságok (lásd az RFEUA 12. cikkének (2) bekezdését) a tagállamok által az RFEUA 11. cikkének (1) és (5) bekezdésével összhangban kijelölt hatóság vagy hatóságok. Ez azt jelenti, hogy csak a kijelölt hatóság vagy hatóságok szabhatnak ki bírságot a 748/2009/EK bizottsági rendelettel vagy a 2003/87/EK irányelv 18a. cikkében foglalt szabályokkal összhangban számukra kijelölt légijármű-üzembentartókra. Ez(ek) ugyanaz(ok) a hatóság(ok) lesz(nek), amely(ek) megkapja (megkapják) a kijelölt légijármű-üzembentartók által benyújtott jelentéseket (az RFEUA 8. cikkének (1) bekezdésével összhangban), és ezért azok, amelyek közvetlen hozzáféréssel rendelkeznek az 5. cikk (1) bekezdésében meghatározott küszöbértékek teljesüléséről szóló éves jelentés teljes tartalmához.

Az ilyen kijelölt hatóság vagy hatóságok felelősek a rájuk bízott légijármű-üzembentartókkal szembeni bírságok kiszabásáért és beszedéséért, még akkor is, ha az RFEUA 5. cikkében meghatározott küszöbértékek a saját tagállamukon kívül található uniós repülőtereken nem teljesültek. Az ilyen meg nem felelés valójában nem egy adott uniós repülőtérhez kapcsolódik, hanem az egész EU-ra kiterjedő azon kötelezettséghez, hogy biztosítani kell, hogy a repülőgép-üzemanyagok éves felvétele elérje az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdésében meghatározott küszöbértékeket. Az ilyen kijelölt hatóság vagy hatóságok rendelkeznek az üzemanyag-biztonsági okokból tankolt üzemanyagra vonatkozó szükséges információkkal, mivel ez a légijármű-üzembentartók RFEUA 8. cikke (1) bekezdésének d) pontja és II. melléklete szerinti jelentéstételi kötelezettségeinek részét képezi.

5. példa: az illetékes hatóság vagy hatóságok kijelölése

A tagállam az RFEUA 11. cikkének (1) bekezdésével összhangban a polgári légiközlekedési főigazgatóságát (**A-DGCA**) jelöli ki illetékes hatóságának. A 748/2009/EK bizottsági rendelet értelmében **Y** légijármű-üzembentartót az **A** tagállamhoz rendelik. Ebben a példában az **A-DGCA** lesz az illetékes hatóság, amely az RFEUA alapján a bírságok **Y** légijármű-üzembentartóra történő kiszabásáért és érvényesítéséért felelős abban az esetben, ha ez a légijármű-üzembentartó nem teljesíti az RFEUA 5. cikke szerinti kötelezettségeit.

6. példa: melyik az RFEUA 5. cikkének (2) bekezdése szerinti illetékes hatóság, és milyen következményekkel jár az RFEUA 8. cikke?

Y légijármű-üzembentartó egy **A** és **B** tagállam, valamint egy **B** tagállam és egy harmadik ország közötti útvonalat üzemeltet. Az RFEUA 11. cikkének (5) bekezdésében foglalt szabályok szerint **Y**-t az **A** tagállam illetékes hatóságaihoz (**A-DGCA**) rendelik hozzá. **Y** eleget tesz az RFEUA 8. cikke szerinti éves jelentéstételi kötelezettségeinek (a rendelet II. mellékletének megfelelően) és elkészíti az 5. cikk (2) bekezdése szerint szolgáltatandó információkat. Ebben a példában a légijármű-üzembentartónak a következő kötelezettségei vannak:

1. **A** tagállamból **B** tagállamba: Ebben a példában **Y** teljesíti a 90 %-os üzemanyag-feltöltési követelményt (lásd az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdését) az **A** tagállam indulási uniós repülőterén. **Y**-nak az **A-DGCA**-nak kell jelentenie, mivel az **A** tagállamhoz van hozzárendelve. Az RFEUA 8. cikkének (1) bekezdésében meghatározott kötelezettségek teljesítése érdekében az EASA-nak is jelentenie kell.

2. **B** tagállamból harmadik országba: az éves üzemanyag-feltöltési kötelezettségeinek értékelését követően **Y** észleli, hogy a **B** tagállamban található indulási uniós repülőtéren az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdésében meghatározott 90 %-os küszöbérték alatt maradt. **Y** azonban úgy véli, hogy az RFEUA 5. cikkének (2) bekezdésével összhangban üzemanyag-biztonsági okokból indokolt a küszöbérték alatt maradni.

([43]) A Bizottság 748/2009/EK rendelete (2009. augusztus 5.) a 2006. január 1-jén vagy azt követően a 2003/87/EK irányelv I. mellékletének jegyzéke értelmében légiközlekedési tevékenységet végző légijármű-üzemeltetők listájáról és az egyes légijármű-üzemeltetőkhöz igazgatási célból rendelt tagállamok megállapításáról (HL L 219., 2009.8.22., 1. o.).

([44]) Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 275., 2003.10.25., 32. o.).

([45]) Az RFEUA hatálya alá tartozó légijármű-üzembentartóknak a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság honlapján közzétett jegyzéke feltünteti azt a hatóságot, amelyhez az egyes légijármű-üzembentartókat hozzárendelték.

Ebben a példában **Y**-nak **kettős kötelezettsége** lenne: i. megfelelően meg kell indokolnia a **B** tagállam (ahol az üzemanyag-feltöltési követelmény nem teljesül) illetékes hatósága számára, hogy miért nem felel meg az említett üzemanyag-feltöltési követelménynek, valamint ii. az RFEUA 8. cikkének (1) bekezdése értelmében jelentést kell tennie az **A-DGCA**-nak és az EASA-nak a fel nem használt mennyiségekről és a vonatkozó indokolásokról.

→ E példa alapján az **A-DGCA** az **Y**-hoz rendelt illetékes hatóság. A kifejtettek szerint ezért az **A-DGCA** az RFEUA 8. cikkének (1) bekezdése szerinti, az említett légijármű-üzembentartó által benyújtott jelentések címzettje. Az **A-DGCA** lesz az illetékes hatóság az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdésében foglaltak be nem tartása miatti bírság **Y**-ra történő kiszabására is, amennyiben az **A-DGCA** a jelentés értékelését és (adott esetben) **B** illetékes hatóságával folytatott konzultációt követően megállapítja, hogy jogsértés történt a **B** tagállamban található indulási uniós repülőtéren.

7. példa: melyik az RFEUA 5. cikkének (3) bekezdése szerinti illetékes hatóság?

Y légijármű-üzembentartó **B** tagállam fővárosában található uniós repülőtérről **C** tagállam egy szigetén található uniós repülőtérre repül, majd visszatér **B** tagállam fővárosába (**B–C–B** útvonal). Ebben a példában **Y** úgy dönt, hogy az RFEUA 5. cikke (3) bekezdésének a) pontja alapján mentességet kell kérnie a **C–B** útvonalra vonatkozóan, mivel a **C** tagállamban a főszezonban nem garantált az üzemanyag-ellátás, és ez indokolatlanul hosszú fordulási időket eredményez. A légijármű-üzembentartó értékelte az 5. cikk (3) bekezdésének a) pontjában előírt követelményeket, és tudomása szerint azok teljesülnek. **Y**-nak mentességet kell kérnie a **C** tagállam illetékes hatóságától (azaz azon uniós repülőtér tagállamának illetékes hatóságától, ahol a légijármű-üzembentartó nem kíván üzemanyagot felvenni).

Az RFEUA 5. cikke (3) bekezdésének a) vagy b) pontja szerinti mentesség **háromszög-repülésekre** vonatkozó kérelmezésekor a kérelmet azon repülőtér illetékes hatóságához kell benyújtani, ahol a légijármű-üzembentartó nem tud üzemanyagot felvenni.

8. példa: illetékes hatóságok háromszög-repülések esetén

Az **A-B-C-D-A** útvonalon **Y** légijármű-üzembentartó az 5. cikk (3) bekezdésének a) vagy b) pontja alapján indokolt okokból nem vehet fel üzemanyagot **B** és **D** uniós repülőtéren. **Y** légijármű-üzembentartónak i. a **B–C** útvonal tekintetében mentességet kell kérnie a **B** uniós repülőtér illetékes hatóságától, és ii. a **D–A** útvonal tekintetében újabb mentességet kell kérnie a **D** uniós repülőtér illetékes hatóságától.

7. **A HATÓSÁGOK KÖZÖTTI EGYÜTTMŰKÖDÉS**

Az RFEUA 11. cikkének (3) bekezdése szerint „e rendelet eredményes végrehajtásának és betartásának biztosítása érdekében a Bizottság, az Ügynökség és a tagállamok illetékes hatóságai együttműködnek és minden releváns információt megosztanak egymással”.

Az RFEUA 11. cikkének (3) bekezdése előírja a tagállamok illetékes hatóságai számára, hogy működjenek együtt és osszanak meg egymással minden olyan információt, amely a rendelet eredményes végrehajtásának és betartásának biztosításához szükséges. Ez magában foglalja az RFEUA 5. cikkének (3) bekezdése alapján esetlegesen megadott mentességeket is. Az illetékes hatóságoknak az RFEUA 5. cikkének következetes alkalmazása érdekében hasonlóképpen együtt kell működniük és információt kell cserélniük az EASA-val és a Bizottsággal. Ez az együttműködés az illetékes hatóságok felelősségi köréből fakad, de a Bizottság és az EASA elősegítheti azt.

A kijelölt hatóságnak vagy hatóságoknak az RFEUA 12. cikkének (9) bekezdése értelmében rendelkezniük kell a bírságok beszedésének biztosításához szükséges nemzeti szintű jogi és közigazgatási kerettel.

Az RFEUA 5. cikkének (2) bekezdése alapján az illetékes hatóság által az RFEUA 11. cikkének (6) bekezdése szerint kapott információkat akkor használják fel, ha a hatóságok közötti együttműködésre van szükség például egy éves jelentés felülvizsgálatával vagy bírság kiszabásáról való döntéssel összefüggésben. A bírság kiszabásáért felelős hatóság kikérheti a hatóság véleményét, amennyiben az üzemanyag-biztonsági szabályoknak való megfelelés tekintetében nem teljesült az RFEUA 5. cikkének (1) bekezdésében foglalt üzemanyag-feltöltési küszöbérték.

8. AZ RFEUA 5. CIKKE (3) BEKEZDÉSÉNEK A) VAGY B) PONTJA SZERINTI MENTESSÉG KÉRELMEZÉSÉNEK FOLYAMATÁRÓL ÉS A BIZOTTSÁG SZEREPÉRŐL

8.1. A mentesség időtartama és megújítása

Az RFEUA 5. cikkének (5) bekezdése kimondja, hogy az illetékes hatóság által megadott mentesség(ek) érvényességi ideje korlátozott, és nem haladhatja meg az egy évet. Az illetékes hatóságnak ezért abban a határozatban, amelyben az RFEUA 5. cikke (3) bekezdésének a) vagy b) pontjával összhangban mentességet ad, meg kell határoznia a mentesség pontos időtartamát. Ez az időtartam egybeeshet a repülőtéren az üzemanyag felvételét akadályozó tényező időtartamával, de nem haladhatja meg az egy éves korlátot.

Az illetékes hatóság a légijármű-üzembentartó kérésére felülvizsgálhatja a mentességet annak lejárta előtt. A megújítási kérelmeket a mentesség lejárta előtt legalább három hónappal kell benyújtani.

9. példa*: *A mentesség időtartama

Előfordulhat, hogy **Y** légijármű-üzembentartónak mentességre van szüksége egy szigeten található kis, túlterhelt uniós repülőtéren a nyári menetrendi időszakban, mivel ez az év legforgalmasabb időszaka. Ugyanakkor lehetséges, hogy ezen a szigeten a téli menetrendi időszakban nincs szükség mentességre. Az illetékes hatóság értékeli, hogy teljesülnek-e az RFEUA 5. cikkének (3) bekezdésében foglalt követelmények, és a mentességet a mentességeket indokoló azonosított problémák időtartamára, de legfeljebb egy évre adja meg.

8.2. Mikor kell benyújtani a kérelmet az illetékes hatósághoz?

A légijármű-üzembentartónak legalább három hónappal a mentesség alkalmazásának tervezett kezdőnapja előtt be kell nyújtania kérelmét az illetékes hatósághoz (az RFEUA 5. cikkének (3) bekezdése). A mentességek az év különböző időszakaiban kérhetők. Az illetékes hatóság csak akkor adhat mentességet, ha az 5. cikk (3) bekezdésének a) vagy b) pontjában előírt követelmények teljesülnek, és a kérelem kellően indokolt. Az RFEUA 5. cikkének (5) bekezdése értelmében az illetékes hatóság indokolatlan késedelem nélkül legkésőbb a tervezett mentesség alkalmazásának kezdőnapja előtt egy hónappal határozatot hoz a kérelemről.

8.3. Az illetékes hatóság további információkat kérhet

Az RFEUA 5. cikkének (4) bekezdése kimondja, hogy az illetékes hatóság az RFEUA 5. cikke (3) bekezdésének a) vagy b) pontja szerinti mentesség iránti kérelmek elbírálásakor a légijármű-üzembentartó által már benyújtott indokolásokon felül további információkat kérhet a légijármű-üzembentartótól. Az illetékes hatóság meghatározza, hogy milyen információkra van szüksége a mentességi kérelem elbírálásához.

Amennyiben az illetékes hatóság további információkat kér, a határozathozatal tekintetében megállapított határidőt felfüggesztik mindaddig, amíg a légijármű-üzembentartó megadja a hiánytalan információkat.

8.4. Az illetékes hatóság határozata (az RFEUA 5. cikkének (6) bekezdése)

Az illetékes hatóságnak határozatot kell hoznia a légijármű-üzembentartó által az RFEUA 5. cikke (3) bekezdésének a) vagy b) pontja alapján benyújtott első mentesség iránti kérelem elfogadásáról vagy elutasításáról. A légijármű-üzembentartó az RFEUA 5. cikkének (5) bekezdésében meghatározott határidőkön belüli határozathozatal elmulasztását nem tekintheti a kért mentességet engedélyező határozatnak.

Amennyiben a megújítási kérelmekről legkésőbb egy hónappal a korábban megadott mentesség lejárta előtt nem születik határozat, az a megújítási kérelem tárgyát képező mentesség folytatólagos alkalmazását engedélyező határozatnak minősül. Ez az eset áll fenn, ha a légijármű-üzembentartó legalább három hónappal a mentesség lejárta előtt részletes és megfelelő indokolással támasztotta alá megújítási kérelmét.

8.5. **Mikortól alkalmazandó a nemzeti határozat?**

Az RFEUA 5. cikkének (7) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a légijármű-üzembentartónak jogában áll fellebbezni az illetékes hatóság mentesség iránti kérelmet elutasító határozata ellen. Fellebbezés esetén a tagállamok eljárási autonómiájával összhangban a vonatkozó nemzeti eljárásokat kell alkalmazni, amelyek meghatározzák, hogy a fellebbezés tárgyát képező nemzeti határozatot fel kell-e függeszteni vagy sem.

8.6. **A Bizottság szerepe**

8.6.1. ***A mentességek jegyzékének közzététele***

Az illetékes hatóságoknak értesíteniük kell a Bizottságot az engedélyezett és elutasított mentességek jegyzékéről. A jegyzékhez csatolni kell a mentesség iránti kérelem elfogadásának vagy elutasításának indokolását és értékelését (az RFEUA 5. cikkének (8) bekezdése). Ezt a feladatot kategóriák szerinti blokkokban lehet elvégezni (pl. valamelyik követelmény bizonyításának elmulasztása, a határidők be nem tartása).

Az 5. cikk (8) bekezdésével összhangban a Bizottságnak közzé kell tennie az engedélyezett mentességek jegyzékét, és azt évente legalább egyszer frissítenie kell.

8.6.2. ***A megadott mentességekkel kapcsolatos panaszokról***

Az RFEUA 5. cikkének (9) és (10) bekezdésével, valamint 16. cikkének (2) bekezdésével összhangban a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, amelyekben felkéri az illetékes hatóságot vagy hatóságokat, hogy fogadjanak el egy adott mentességet a következő menetrendi időszak kezdetétől hatályon kívül helyező határozatot.

Azokban az esetekben, amikor a menetrendi időszak kevesebb mint két hónappal az illetékes hatóságnak a mentességet hatályon kívül helyező határozatának közzétételét követően kezdődik, a mentességet hatályon kívül helyező határozat csak a következő menetrendi időszak kezdetétől alkalmazandó ([46]).

A Bizottság dönthet úgy, hogy saját kezdeményezésére vagy a megadott mentességgel kapcsolatban az alábbiak által benyújtott írásbeli panasz értékelését követően jár el:

— valamely tagállam,

— légijármű-üzembentartó,

— az érintett uniós repülőteret irányító szervezet,

— valamely légijárműüzemanyag-forgalmazó.

Az ügy Bizottság általi értékelésének megkönnyítése és annak eldöntése érdekében, hogy szükség van-e végrehajtási jogi aktus elfogadására a megadott mentesség hatályon kívül helyezésének kérelmezéséhez, a Bizottság minden szükséges információt bekérhet a tagállamoktól és a légijármű-üzembentartóktól. Az RFEUA 5. cikkének (10) bekezdése előírja, hogy a tagállamoknak és a légijármű-üzembentartóknak indokolatlan késedelem nélkül rendelkezésre kell bocsátaniuk az információkat, valamint hogy a tagállamoknak elő kell segíteniük a légijármű-üzembentartók általi információszolgáltatást.

([46]) A Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendelet (HL L 14., 1993.1.22., 1. o.) 2. cikkének d) pontja szerint *a „menetrendi időszak" a légifuvarozó menetrendjében szereplő nyári vagy téli időszak.*