



17/26. sz. SAJTÓKÖZLEMÉNY

Luxembourg, 2026. február 12.

A főtanácsnok indítványa a C-857/24. sz. ügyben | daa és társai

Campos Sánchez-Bordona főtanácsnok szerint a területrendezési hatóság által előírt éves utasforgalmi korlát figyelembe vehető a kapacitási problémákkal küzdő repülőtereken a résidők kiosztásakor

A közösségi repülőtereken a résidők kiosztásáról szóló rendelet¹ értelmében, ha úgy tűnik, hogy egy repülőtér vonatkozásában kapacitási problémák merülnek fel, azt a repülőtér „koordinált repülőtérként” kell kijelölni. E repülőtereken a légitársaságoknak a koordinátor által kiosztott résidővel kell rendelkezniük a leszálláshoz vagy felszálláshoz.² A dublini (Írország) repülőtér 2007 óta ilyen repülőtérnek minősül.

A résidőkiosztási koordinációs paramétereket évente kétszer kell meghatározni, figyelembe véve az összes vonatkozó műszaki, működési és környezeti korlátot, valamint ezek esetleges változásait.

2007-ben és 2008-ban az ír területrendezési hivatal a repülőtér 1. és 2. termináljának bővítésére vonatkozó engedély megadásának feltételeként 32 milliós évi utasszámkorlátot írt elő.³

2024-ben a repülőtér irányítója úgy becsülte meg, hogy ezt a korlátot először ebben az évben elérhetik, vagy akár túl is léphetik. A 2024-es téli és a 2025-ös nyári időszakra vonatkozó repülőtéri koordinációs paraméterek kidolgozása során az ír légiközlekedési hatóság (IAA) több intézkedést is hozott annak érdekében, hogy ezt a korlátot ne lépjék túl.⁴

A repülőtér irányítója és több légitársaság fellebbezést nyújtott be az ír legfelsőbb bírósághoz a 2024-es télre és a 2025-ös nyárra vonatkozó intézkedésekkel kapcsolatos döntésekkel szemben. Az érintett légitársaságok egyrészt azt állítják, hogy az évi 32 millió utasra vonatkozó korlát nem olyan műszaki, működési és környezeti korlát, amelyet figyelembe kellene venni a koordinációs paraméterek kidolgozása során. Másrészt azt állítják, hogy az úgynevezett „történelmi résidők”⁵ kiosztása nem kerülhet veszélybe, mivel ez a légitársaságok szerzett joga.⁶

Az ír bíróság e két kérdéssel kapcsolatos kétségeit terjeszti a Bíróság elé. Továbbá arra vár választ, hogy jogosult-e a repülőtér irányítója a repülőtérnek az éves utasszámkorlát betartása érdekében történő ideiglenes lezárásáról dönteni.

A mai napon ismertetett indítványában Manuel Campos Sánchez-Bordona főtanácsnok először is arra mutat rá, hogy **a repülőtér kapacitását befolyásoló** műszaki, működési és környezeti **tényezők** nem csupán fizikai vagy anyagi jellegűek, ahogyan azt a légitársaságok állítják, hanem **olyan jogi korlátok is, amelyeket a repülőtér használatát közvetlenül vagy közvetve befolyásoló szabályok írnak elő.**

Álláspontja szerint **az évi 32 millió utasra vonatkozó korlát betartása a működési korlátok közé tartozik. Az a tény, hogy ez a korlát egy területrendezésért felelős állami hatóságtól származik, nem szünteti meg az említett jelleget.** Az a döntő szempont, hogy korlátozza a repülőtér „működési kapacitását”. **A légi forgalom összehangolási lehetőségeinek objektív elemzése szempontjából releváns tényezőről van szó.**

Másodsorban, a főtanácsnok úgy véli, hogy **a történelmi résidők nem tulajdonjognak, hanem a repülőtéri infrastruktúra használatára vonatkozó engedélyeknek minősülnek**, amelyek megadása nem hagyhatja figyelmen kívül a koordinációs paraméterekben meghatározott repülőtéri kapacitást. **Az említett résidők megszüntetése vagy csökkentése a repülőtér kapacitásának tiszteletben tartása érdekében szintén nem sérti a vállalkozás szabadságát.**

Végül a főtanácsnok úgy ítéli meg, hogy elfogadhatatlan a repülőtér irányítójának azon lehetőségével kapcsolatos kérdés, hogy a repülőtér az évi 32 millió utasra vonatkozó korlát betartása érdekében lezárja. Amennyiben a kérdést a Bíróság elfogadhatónak ítélné, a főtanácsnok álláspontja szerint **a repülőtér lezárása** egy már jóval előre ismert követelmény teljesítése érdekében **túl drasztikus** és káros **intézkedés** lenne, amelyet a rendelet nem ír elő. A rendelet ennek elkerülésére irányuló mechanizmusokat tartalmaz.

EMLÉKEZTETŐ: A főtanácsnok indítványa nem köti a Bíróságot. A főtanácsnok feladata, hogy teljesen pártatlanul és függetlenül eljárva a rábízott ügy jogi megoldására vonatkozó javaslatot terjesszen a Bíróság elé. A Bíróság bírái most kezdik meg a tanácskozást a jelen ügyben. Az ítéletet későbbi időpontban hozzák meg.

EMLÉKEZTETŐ: Az előzetes döntéshozatali eljárás lehetővé teszi a tagállami bíróságok számára, hogy az előttük folyamatban lévő jogvita keretében az uniós jog értelmezésére vagy valamely uniós jogi aktus érvényességére vonatkozó kérdést terjesszenek a Bíróság elé. A Bíróság nem dönti el a tagállami bíróság előtti jogvitát. A nemzeti bíróság feladata, hogy az ügyet a Bíróság határozata alapján elbírálja. E határozat a tartalmilag hasonló kérdésben eljáró más nemzeti bíróságokat is köti.

A sajtó részére készített nem hivatalos kiadvány, amely nem köti a Bíróságot.

Az ismertetés napján az indítvány [teljes szövege](#) megtalálható a CURIA honlapon.

Sajtófelelős: Szabó Mónika ☎ (+352) 4303 3047

A főtanácsnoki indítvány ismertetésekor készített képfelvételek elérhetők: „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106

Kövesse a híreket!



¹ Az Unió repülőterein alkalmazandó résidő-felhasználási szabályokra vonatkozó, járványügyi helyzet vagy katonai agresszió miatti ideiglenes könnyítésről szóló, 2022. október 19-i [\(EU\) 2022/2038 európai parlamenti és tanácsi rendelettel](#) módosított, a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i [95/93/EGK tanácsi rendelet](#).

² Ez vonatkozik minden más légitársaságra is, az állami légi járatokra, a kényszerleszállások és a humanitárius célú repülőjáratok kivételével.

³ E korlátozás bevezetésének célja egyrészt a repülőtér kiegyensúlyozott módon történő fejlesztése volt, a keleti részen az 1. és 2. terminál, illetve a nyugati részen egy harmadik terminál által, amelynek építését 2006-ban javasolták. Mivel akkoriban a repülőtér teljes kapacitását évi 45 millió utasra becsülték, megállapodás született a tekintetben, hogy az 1. és 2. terminál együttes kapacitása korlátozásra kerül. Másrészt ez a repülőtér keleti részén fennálló forgalmi kapacitás korlátjának felelt meg.

⁴ Bár a két terminál fizikailag további infrastrukturális beruházások nélkül is több mint 32 millió utast tud fogadni évente, ha ezt a határt túllépik, a repülőtér irányítóját szankcionálhatják.

⁵ Egy légitársaság egy későbbi időszakban is használhatja a korábbi időszakban neki már kiosztott résidőt, ha azt megfelelően használta fel.

⁶ 2024. november 4-én a legfelsőbb bíróság óvintézkedésként felfüggesztette a 2025. évi nyári határozat végrehajtását. Ennek eredményeként a repülőtér koordinátora a 2025-ös nyári időszakra vonatkozóan az összes történeti résidőt ki tudta osztani a légitársaságoknak.