



MAGYARORSZÁG HIVATALOS LAPJA
2026. március 19., csütörtök

Tartalomjegyzék

2026. évi VI. törvény	A Magyarország Kormánya és a Kirgiz Köztársaság Miniszteri Kabinetje közötti légit közlekedési megállapodás kihirdetéséről	1506
2026. évi VII. törvény	A Magyarország Kormánya és az Osztrák Szövetségi Kormány között a Magyarország Kormánya és az Osztrák Szövetségi Kormány között a közös államhatáron lévő határátkelőhelyekről és határátlépési pontokról, valamint a közúti és vízi közlekedésben a határforgalom ellenőrzésében történő együttműködésről szóló Megállapodás módosításáról és kiegészítéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről	1532
2026. évi VIII. törvény	A Magyarország és a Perui Köztársaság között az ideiglenesen munkát vállaló turisták programjának létrehozásáról szóló Megállapodás kihirdetéséről	1535
2026. évi IX. törvény	A Magyarország Kormánya és a Török Köztársaság Kormánya közötti légit közlekedési megállapodás kihirdetéséről	1542
2026. évi X. törvény	A Magyarország Kormánya és Új-Zéland Kormánya közötti légit közlekedési megállapodás kihirdetéséről	1565
2026. évi XI. törvény	Az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény kis moduláris reaktorok létesítése és hatósági felügyelete megteremtése érdekében szükséges módosításáról	1587
2026. évi XII. törvény	A területfejlesztésről szóló 2023. évi CII. törvény módosításáról	1592
59/2026. (III. 19.) Korm. rendelet	A villamos energiáról szóló 2007. évi LXXXVI. törvény veszélyhelyzet ideje alatt történő eltérő alkalmazásáról	1593
60/2026. (III. 19.) Korm. rendelet	Az egyes áruk, szolgáltatások és anyagi értéket képviselő jogok vámhatárt vagy országhatárt átlépő kereskedelméről szóló 52/2012. (III. 28.) Korm. rendelet módosításáról	1594
61/2026. (III. 19.) Korm. rendelet	A Nemzeti Energetikai Ügynökség Zártkörűen Működő Részvénytársaság által ellátott közfeladatokról	1595
62/2026. (III. 19.) Korm. rendelet	Egyes pénzügyi tárgyú törvények veszélyhelyzet ideje alatti eltérő szabályairól	1596
6/2026. (III. 19.) NMHH rendelet	A nemzeti frekvenciafelosztásról, valamint a frekvenciasávok felhasználási szabályairól szóló 7/2015. (XI. 13.) NMHH rendelet módosításáról	1597
7/2026. (III. 19.) AM rendelet	A Közös Agrárpolitika Stratégiai Tervből finanszírozott fenntarthatóságot elősegítő alapszintű-jövedelemtámogatás, az ahhoz kapcsolódó átmeneti nemzeti támogatás, valamint a fenntarthatóságot elősegítő, átcsoportosítással nyújtható kiegészítő jövedelemtámogatás igénybevételevel kapcsolatos egyes kérdésekről szóló 18/2024. (IV. 9.) AM rendelet módosításáról	1605

1/2026. (III. 19.) MK rendelet	A Miniszterelnöki Kabinetirodát vezető miniszter hatáskörébe tartozó egyes miniszteri rendeletek módosításáról	1606
48/2026. (III. 19.) KE határozat	Rendkívüli és meghatalmazott nagykövet külképviselet-vezetői megbízás alóli felmentéséről	1613
49/2026. (III. 19.) KE határozat	Egyetemi rektor megbízásáról	1613
1087/2026. (III. 19.) Korm. határozat	A Szigetköz Fejlesztési Tanács működéséhez szükséges források biztosításáról	1614
1088/2026. (III. 19.) Korm. határozat	A Központi Maradványszárolási Alapból történő előirányzat-átcsoportosításról	1614
1089/2026. (III. 19.) Korm. határozat	Az Egészséges Budapest Programmal kapcsolatos intézkedésekről szóló 1416/2024. (XII. 20.) Korm. határozat módosításáról	1616
1090/2026. (III. 19.) Korm. határozat	A vármegyei önkormányzatokat megillető 2026. évi köztisztviselői illetményemeléshez szükséges kiegészítő támogatásról	1616
1091/2026. (III. 19.) Korm. határozat	A Szekszárd Megyei Jogú Várost érintő önkormányzati út kiépítéséhez szükséges források biztosításáról	1618
1092/2026. (III. 19.) Korm. határozat	A Zalaegerszeg Megyei Jogú Város fejlesztési feladatainak támogatásáról szóló 1069/2026. (III. 5.) Korm. határozat módosításáról	1618
1093/2026. (III. 19.) Korm. határozat	A záhonyi körzetben szükséges vágányfelújításokról szóló 1045/2022. (II. 4.) Korm. határozat módosításáról	1618
1094/2026. (III. 19.) Korm. határozat	A Bükk-Sajó Net Zero Acceleration Valley kijelölésével összefüggő feladatokról	1619
1095/2026. (III. 19.) Korm. határozat	A Scrub Daddy Hungary Zártkörűen Működő Részvénytársaság magyarországi nagybefektetővel való stratégiai együttműködési megállapodás megkötéséről	1620
1096/2026. (III. 19.) Korm. határozat	A 2026. évi Judo Grand Slam megrendezéséhez szükséges további kormányzati intézkedésekről	1620
1097/2026. (III. 19.) Korm. határozat	A 2026. évi védelmi és biztonsági felkészítési feladatok végrehajtásához szükséges költségvetési előirányzatok átcsoportosításáról	1621
1098/2026. (III. 19.) Korm. határozat	A komáromi ipari park víziközmű-hálózat fejlesztése érdekében szükséges intézkedésekről szóló 1050/2020. (II. 18.) Korm. határozat módosításáról	1624
1099/2026. (III. 19.) Korm. határozat	A Térségi fejlesztési feladatokhoz szükséges kötelezettségvállalásokról szóló 1023/2022. (I. 27.) Korm. határozat, valamint a Szeged Ipari Park közcélú infrastrukturális fejlesztésének támogatásáról és a szükséges források biztosításáról szóló 1595/2023. (XII. 21.) Korm. határozat módosításáról	1624
1100/2026. (III. 19.) Korm. határozat	A Tatabánya–Oroszlány–Tata és térsége víziközmű-hálózatának komplex előkészítése, fejlesztése, hatékonyságának növelése és rekonstrukciója megvalósításához szükséges intézkedésekről szóló 1558/2021. (VIII. 5.) Korm. határozat, valamint a Térségi fejlesztési feladatokhoz szükséges kötelezettségvállalásokról szóló 1023/2022. (I. 27.) Korm. határozat módosításáról	1626
1101/2026. (III. 19.) Korm. határozat	A Magyarország és az Etióp Demokratikus Szövetségi Köztársaság között a kettős adóztatás elkerüléséről és az adóztatás kijátszásának megakadályozásáról a jövedelem- és a vagyonadók területén kötött Egyezmény szövegének végleges megállapítására adott felhatalmazásról	1628

1102/2026. (III. 19.) Korm. határozat

A közvetlen uniós projektek megvalósításával összefüggő
intézkedésekről szóló 1240/2025. (VII. 3.) Korm. határozat módosításáról

1628

II. Törvények

2026. évi VI. törvény

a Magyarország Kormánya és a Kirgiz Köztársaság Miniszteri Kabinetje közötti légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről*

[1] A jogalkotó célja a Biskekben, 2024. november 5-én aláírt Magyarország Kormánya és a Kirgiz Köztársaság Miniszteri Kabinetje közötti légiközlekedési megállapodás törvénnyel történő kihirdetése.

[2] Fentiekre tekintettel az Országgyűlés a következő törvényt alkotja:

- 1. §** Az Országgyűlés e törvénnyel felhatalmazást ad a Magyarország Kormánya és a Kirgiz Köztársaság Miniszteri Kabinetje közötti légiközlekedési megállapodás (a továbbiakban: Megállapodás) kötelező hatályának elismerésére.
- 2. §** Az Országgyűlés a Megállapodást e törvénnyel kihirdeti.
- 3. §** (1) A Megállapodás hiteles magyar nyelvű szövegét az 1. melléklet tartalmazza.
(2) A Megállapodás hiteles angol nyelvű szövegét a 2. melléklet tartalmazza.
- 4. §** (1) Ez a törvény – a (2) bekezdésben foglalt kivétellel – a kihirdetését követő napon lép hatályba.
(2) A 2. § és a 3. §, valamint az 1. melléklet és a 2. melléklet a Megállapodás 22. Cikkében meghatározott időpontban lép hatályba.
(3) A Megállapodás, a 2. §, a 3. §, valamint az 1. melléklet és a 2. melléklet hatálybalépésének naptári napját a külpolitikáért felelős miniszter – annak ismertté válását követően – a Magyar Közlönyben haladéktalanul közzétett közleményével állapítja meg.
- 5. §** Az e törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a közlekedésért felelős miniszter gondoskodik.

Dr. Sulyok Tamás s. k.,
köztársasági elnök

Dr. Latorcai János s. k.,
az Országgyűlés alelnöke

1. melléklet a 2026. évi VI. törvényhez

LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS

Magyarország Kormánya és a Kirgiz Köztársaság Miniszteri Kabinetje között

Tartalomjegyzék

Preambulum

- CIKK – Fogalom-meghatározások
- CIKK – Forgalmi jogok nyújtása
- CIKK – Kijelölés és engedélyezés
- CIKK – Az üzemelési engedélyek visszavonása vagy felfüggesztése
- CIKK – Tisztességes verseny
- CIKK – Vámok és egyéb díjak
- CIKK – Jogsabályok és rendelkezések alkalmazása

* A törvényt az Országgyűlés a 2026. március 10-i ülésnapján fogadta el.

8. CIKK – Légialkalmassági és személyzet alkalmassági bizonyítványok
9. CIKK – A légiközlekedés biztonsága
10. CIKK – A légiközlekedés védelme
11. CIKK – Használati díjak
12. CIKK – Kereskedelmi tevékenységek
13. CIKK – Pénzeszközök átutalása
14. CIKK – Menetrendek
15. CIKK – Viteldíjak
16. CIKK – Információcsere
17. CIKK – Konzultációk
18. CIKK – Viták rendezése
19. CIKK – A Megállapodás módosítása
20. CIKK – Nyilvántartásba vétel
21. CIKK – Felmondás
22. CIKK – Hatálybalépés

PREAMBULUM

Magyarország Kormánya és a Kirgiz Köztársaság Miniszteri Kabinetje (a továbbiakban: a „Szerződő Felek”),

A Chicagóban, 1944. december 7-én aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény és a Nemzetközi Légijáratok Átmenő forgalmáról szóló Egyezmény részeseként;

Azzal a szándékkal, hogy elősegítsék az államterületeik közötti nemzetközi légijáratokat;

Elismerve a légiközlekedés fontosságát a gazdasági együttműködés és a kereskedelmi kapcsolatok, valamint az emberek közötti kapcsolatok és a közöttük lévő barátság előmozdításának eszközeként;

Attól az óhajtól vezérelve, hogy biztosítsák a nemzetközi légijáratok legmagasabb fokú biztonságát és védelmét, kifejezésre juttatva komoly aggodalmukat a személy- és vagyonbiztonságot veszélyeztető, a légijárművek biztonsága elleni cselekmények vagy fenyegetések miatt, amelyek hátrányosan befolyásolják a légijáratok működtetését és aláássák a polgári repülés biztonságába vetett közbizalmat, és

Azzal a szándékkal, hogy megállapodást kössenek a területeik közötti polgári légijáratok létrehozása és működtetése céljából,

AZ ALÁBBIKBAN ÁLLAPODTAK MEG:

1. CIKK – FOGALOM-MEGHATÁROZÁSOK

A jelen Megállapodás alkalmazásában, kivéve, ha a Megállapodás másként rendelkezik:

- a) „Légügyi hatóságok”: Magyarország Kormánya esetében a légügyi főigazgató, és a Kirgiz Köztársaság Miniszteri Kabinetje esetében a Kirgiz Köztársaság Miniszteri Kabinetje alá tartozó Polgári Légügyi Hatóság, vagy mindkét esetben bármely olyan személy vagy szervezet, akit/amelyet a jelen Megállapodással kapcsolatos bármely feladat ellátására felhatalmaztak;
- b) „Megállapodás”: a jelen Megállapodás, annak Függeléke(i), valamint ezek minden módosítása;
- c) „Egyezmény” vagy „Chicagói Egyezmény”: a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény, beleértve annak valamennyi, az Egyezmény 90. cikke alapján elfogadott Függelékét és a Függelékek vagy az Egyezmény annak 90. és 94. cikke szerinti valamennyi módosítását, amennyiben ezen Függelékek és módosítások mindkét Szerződő Fél vonatkozásában hatályba léptek vagy azokat mindkét Szerződő Fél ratifikálta;
- d) „Kijelölt légitársaság”: a jelen Megállapodás 3. Cikkével összhangban kijelölt és engedélyezett légitársaság;
- e) „Terület” egy állam vonatkozásában: az adott állam fennhatósága alá tartozó szárazföldi területek (szárazföld és szigetek), belföldi vizek és az ezekkel szomszédos felségvizek, valamint a felettük lévő légtér;
- f) „Légijárat”, „nemzetközi légijárat”, „légitársaság”, valamint „nem kereskedelmi célból történő leszállás”: a Chicagói Egyezmény 96. cikkében meghatározott jelentéssel bírnak;

- g) „Használati díjak”: a légitársaságok részére az illetékes hatóságok által megállapított vagy általuk engedélyezett díj a repülőtéri ingatlanok vagy létesítmények, illetve léginavigációs létesítmények használatáért, beleértve a kapcsolódó szolgáltatások és létesítmények használatát a légijárművek, azok személyzete, utasai és az áruk számára;
- h) „Viteldíj”: az utasok, a poggyász és az áruk szállításáért fizetendő díjak, valamint azok alkalmazásának feltételei, beleértve az ügynöki és egyéb kiegészítő szolgáltatások díjait és feltételeit, de ide nem értve a postai küldemények szállításáért fizetendő díjakat vagy feltételeket;
- i) A jelen Megállapodásban a Magyarország állampolgáiraira történő hivatkozásokat – a 8. Cikk 2. bekezdésének kivételével – az Európai Unió tagállamainak állampolgáira való hivatkozásként kell értelmezni;
- j) A jelen Megállapodásban a magyar légitársaságokra történő hivatkozásokat Magyarország által kijelölt légitársaságokra való hivatkozásként kell értelmezni;
- k) A jelen Megállapodásban a Kirgiz Köztársaság légitársaságaira történő hivatkozásokat a Kirgiz Köztársaság által kijelölt légitársaságokra való hivatkozásként kell értelmezni;
- l) A jelen Megállapodásban az „EU-Szerződésekre” történő hivatkozásokat az Európai Unióról szóló Szerződésre és az Európai Unió működéséről szóló Szerződésre való hivatkozásként kell értelmezni.

2. CIKK – FORGALMI JOGOK NYÚJTÁSA

1. Mindegyik Szerződő Fél megadja a másik Szerződő Félnek a jelen Megállapodásban meghatározott jogokat ahhoz, hogy a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaságok a jelen Megállapodás I. Függelékében meghatározott útvonalakon menetrend szerinti nemzetközi légijáratokat üzemeltessenek.
2. A jelen Megállapodás rendelkezéseinek megfelelően a Szerződő Felek kijelölt légitársaságait a következő jogok illetik meg:
 - a) leszállás nélküli átrepülés a másik Szerződő Fél területe felett;
 - b) nem kereskedelmi célú leszállás a másik Szerződő Fél területén,
 - c) leszállás a másik Szerződő Fél területén utasok, poggyász és áru felvétele és lerakása céljából, beleértve a postai küldeményeket is.
3. A Szerződő Felek azon légitársaságait, amelyeket a jelen Megállapodás 3. Cikke alapján nem jelöltek ki, szintén megilletik a jelen Cikk 2. bekezdésének a) és b) pontjában meghatározott jogok.
4. A jelen Cikk 2. bekezdésének egyetlen rendelkezése sem értelmezhető oly módon, hogy az jogot keletkeztetne az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságainak arra, hogy a másik Szerződő Fél területén utasokat, poggyászt és árut, beleértve a postai küldeményeket is, vegyenek fel ezen másik Szerződő Fél területének más pontjára való szállítás céljából.

3. CIKK – KIJEÖLÉS ÉS ENGEDÉLYEZÉS

1. Mindegyik Szerződő Fél jogosult a jelen Megállapodás I. Függelékében szereplő Útvonaltervben meghatározott útvonalakon a megállapodás szerinti járatok üzemeltetésére egy vagy több légitársaságot kijelölni, valamint ezen kijelöléseket visszavonni vagy módosítani. Ezen kijelöléseket írásban kell megtenni és diplomáciai csatornákon keresztül kell a másik Fél részére továbbítani.
2. Az egyik Szerződő Fél általi kijelölés kézhezvételét követően a másik Szerződő Fél a lehető legrövidebb eljárási időn belül megadja a megfelelő felhatalmazásokat és engedélyeket, feltéve, hogy:
 - a) A Magyarország által kijelölt légitársaság esetén:
 - i) a légitársaságot az EU Szerződések értelmében Magyarország területén jegyezték be és az rendelkezik az európai uniós joggal összhangban kiadott, érvényes működési engedéllyel; és
 - ii) a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét a légijármű üzemeltetési engedélyének kiadásáért felelős európai uniós tagállam gyakorolja és tartja fenn, és a kijelölés egyértelműen meghatározza az illetékes légügyi hatóságot;
 - iii) a légitársaság tulajdonjoga közvetlenül vagy többségi tulajdon révén, valamint tényleges felügyelete az Európai Unió tagállamai vagy az Európai Szabadkereskedelmi Társulás tagállamai és/vagy ezen államok állampolgárainak kezében van;
 - b) A Kirgiz Köztársaság által kijelölt légitársaság esetén:
 - i) a légitársaságot a Kirgiz Köztársaság területén jegyezték be és a Kirgiz Köztársaságban alkalmazandó jogszabályoknak megfelelően engedélyezték üzemelésre; és

- ii) a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét a Kirgiz Köztársaság illetékes légügyi hatósága gyakorolja és tartja fenn;
- iii) a légitársaság tulajdonjoga közvetlenül vagy többségi tulajdon révén, valamint tényleges felügyelete a Kirgiz Köztársaság és/vagy a Kirgiz Köztársaság állampolgárai kezében van.

4. CIKK – AZ ÜZEMELÉSI ENGEDÉLYEK VISSZAVONÁSA VAGY Felfüggesztése

1. Bármelyik Szerződő Fél visszavonhatja, felfüggesztheti vagy korlátozhatja a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaságok üzemelési engedélyét vagy műszaki engedélyeit, amennyiben
 - a) A Magyarország által kijelölt légitársaság esetén:
 - i) a légitársaságot az EU Szerződések értelmében nem Magyarország területén jegyezték be vagy nem rendelkezik az európai uniós joggal összhangban kiadott, érvényes működési engedéllyel; vagy
 - ii) a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét nem a légijármű üzemben tartási engedélyének kiadásáért felelős európai uniós tagállam gyakorolja és tartja fenn, vagy a kijelölés nem határozza meg egyértelműen az illetékes légügyi hatóságot;
 - iii) a légitársaság tulajdonjoga közvetlenül vagy többségi tulajdon révén, illetve tényleges szabályozói felügyelete nem az Európai Unió tagállamai vagy az Európai Szabadkereskedelmi Társulás tagállamai és/vagy ezen államok állampolgárai kezében van;
 - b) A Kirgiz Köztársaság által kijelölt légitársaság esetén:
 - i) a légitársaságot nem a Kirgiz Köztársaság területén jegyezték be vagy azt nem a Kirgiz Köztársaságban alkalmazandó jogszabályoknak megfelelően engedélyezték üzemelésre; vagy
 - ii) a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét nem a Kirgiz Köztársaság illetékes légügyi hatósága gyakorolja vagy tartja fenn;
 - iii) a légitársaság tulajdonjoga közvetlenül vagy többségi tulajdon révén, illetve tényleges szabályozói felügyelete nem a Kirgiz Köztársaság és/vagy a Kirgiz Köztársaság állampolgárai kezében van;

A jelen bekezdés szerinti jogának gyakorlása során a Kirgiz Köztársaság nem alkalmazhat hátrányos megkülönböztetést nemzeti alapon az európai uniós légitársaságok között.
2. Hacsak nem szükséges a jelen Cikk 1. bekezdésében említett azonnali visszavonás, felfüggesztés vagy feltételek előírása a jogszabályok vagy rendelkezések további megsértésének megakadályozása érdekében, ezen jogot csak a másik Szerződő Fél légügyi hatóságával folytatott konzultációt követően lehet gyakorolni, a jelen Megállapodás 17. Cikkében foglaltaknak megfelelően.
3. Az egyik Szerződő Fél jelen Cikk szerinti intézkedése esetén a másik Szerződő Fél 18. Cikk szerinti jogai nem sérülhetnek.

5. CIKK – Tisztességes Verseny

1. A Szerződő Felek elismerik, hogy közös céljuk a tisztességes és a versenyt elősegítő környezet kialakítása, valamint mindkét Szerződő Fél légitársaságai számára a tisztességes és egyenlő esélyek biztosítása a versenyre a megállapodás szerinti járatoknak a meghatározott útvonalakon történő üzemeléséhez. Erre való tekintettel a Szerződő Felek minden megfelelő intézkedést megtesznek ezen cél teljes körű elérésének biztosítására.
2. A Szerződő Felek kijelentik, hogy a szabad, tisztességes és torzulásmentes verseny fontos a jelen Megállapodás célkitűzéseinek előmozdítása érdekében, és megjegyzi, hogy a széleskörű versenyjogi szabályok és egy független versenyjogi hatóság megléte, valamint a vonatkozó versenyjogi szabályaik alapos és hatékony betartatása szintén fontos a légiközlekedési szolgáltatások hatékony biztosításához. A légi fuvarozók működésére a Szerződő Felek államainak a jelen Cikkben szabályozott kérdéseket érintő, időről-időre módosított versenyjogi szabályait kell alkalmazni a vonatkozó Szerződő Fél államának joghatóságán belül. A Szerződő Felek közös célja a versenyjogi szabályok összeegyeztethetősége és konvergenciája, illetve hatékony alkalmazásuk. A versenyjogi szabályok hatékony alkalmazásában egymással szükség szerint, megfelelő módon együttműködnek, ideértve, hogy a vonatkozó szabályokkal és joggyakorlatukkal összhangban lehetővé teszik az adott légitársaság(ok) vagy más állampolgárok számára az egymás versenyhatóságai által indított versenyjogi eljárásokkal kapcsolatos információk nyilvánosságra hozatalát.
3. A jelen Megállapodás egyetlen rendelkezése sem érinti, korlátozza vagy veszélyezteti bármilyen módon a Szerződő Felek (és az Európai Bizottság) vonatkozó versenyhatóságainak és bíróságainak jogkörét, illetve hatáskörét, és a versenyjog végrehajtásával kapcsolatos minden ügy továbbra is ezen hatóságok és bíróságok kizárólagos

hatáskörébe tartozik. Erre tekintettel a Szerződő Felek, a jelen Cikk alapján meghozott bármely intézkedése nem érinti az e hatóságok és bíróságok esetleges intézkedéseit.

4. A jelen Cikk alapján meghozott bármely intézkedés a Szerződő Felek kizárólagos felelősségi körébe tartozik, és az kizárólag a másik Szerződő Félre és/vagy a Szerződő Felek államaiba/államaiból légiközlekedési szolgáltatásokat nyújtó légitársaság(ok)ra irányul. Az intézkedések nem tartoznak a jelen Megállapodás 18. Cikkében előírt vitarendezési eljárás hatálya alá.

Közfinanszírozás és támogatás

5. Egyik Szerződő Fél sem nyújt vagy engedélyez közfinanszírozást vagy támogatást a saját légitársaságai számára, amennyiben ezek a finanszírozások vagy támogatások indokolatlanul, jelentősen és hátrányosan befolyásolnák a másik Szerződő Fél légitársaságainak tisztességes és egyenlő esélyét a légiközlekedési szolgáltatások nyújtásáért folyó versenyben. A közfinanszírozások és támogatások magukban foglalják, de nem kizárólagosan: a keresztfinanszírozást; a működési veszteségek beszámítását; a tőkebiztosítást; a vissza nem térítendő támogatásokat; a garanciákat; a kiemelt feltételekkel nyújtott kölcsönöket és biztosításokat; a csődvédelmet; az adósságok elengedését; a befektetett közalapok normál visszatérítését; az adókedvezményeket vagy adómentességeket; a hatóságok által kivetett pénzügyi terhek kompenzációit; valamint a légi navigációs vagy repülőtéri létesítményekhez és szolgáltatásokhoz, üzemanyaghoz, földi kiszolgáláshoz, biztonsághoz, számítógépes helyfoglalási rendszerekhez, résidő-kiosztáshoz vagy a légijáratok üzemeltetéséhez szükséges egyéb kapcsolódó létesítményekhez és szolgáltatásokhoz való, diszkriminatív vagy nem kereskedelmi alapon történő hozzáférést.
6. Amennyiben egy Szerződő Fél a fenti 5. bekezdés szerinti közfinanszírozást vagy támogatást biztosít egy légitársaság részére, gondoskodnia kell arról, hogy minden alkalmas eszközzel biztosítsa az intézkedés átláthatóságát, amely magában foglalhatja annak megkövetelését is, hogy a légitársaság egyértelműen és elkülönítetten jelölje meg a finanszírozást vagy a támogatást az elszámolásaiban.
7. A Szerződő Felek a másik Szerződő Fél kérésére észszerű időben átadják a másik Szerződő Fél részére az első Szerződő Fél államának joghatósága alá tartozó jogalanyokra vonatkozó pénzügyi jelentéseket, valamint minden egyéb olyan információt, amelyet a másik Szerződő Fél észszerűen kérhet annak érdekében, hogy biztosítsa a jelen Cikk rendelkezéseinek betartását. Ez tartalmazhat részletes információkat a fenti 5. bekezdés szerinti finanszírozásokról vagy támogatásokról. Az információk átadását ahhoz a feltételhez lehet kötni, hogy azokat az információhoz való hozzáférést kérő Szerződő Fél bizalmasan kezelje.
8. Az illetékes versenyhatóság és/vagy bíróság az 5. bekezdésben említett szabályok végrehajtása érdekében tett bármely intézkedésének sérelme nélkül,
 - a) ha az egyik Szerződő Fél úgy találja, hogy egy légitársaság a fenti 5. bekezdés értelmében hátrányos megkülönböztetésnek vagy tisztességtelen gyakorlatnak van kitéve és ez igazolható, észrevételeit írásban benyújthatja a másik Szerződő Félnek. A másik Szerződő Fél tájékoztatását követően a Szerződő Fél a másik Szerződő Fél államának területén a felelős kormányzati szervekhez is fordulhat, beleértve a központi, regionális, tartományi vagy helyi szintű szerveket is, hogy megvitassák a jelen Cikkkel kapcsolatos kérdéseket. Ezen felül a Szerződő Fél ezügyben konzultációt kérhet a másik Szerződő Féltől a kérdés megoldása érdekében. A konzultációkat a kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül meg kell kezdeni. Eközben a Szerződő Feleknek elegendő információt kell megosztaniuk egymással annak érdekében, hogy az egyik Szerződő Fél által kifejezett aggály teljes körű kivizsgálása lehetővé váljon.
 - b) amennyiben a Szerződő Felek a konzultációk megkezdésétől számított harminc (30) napon belül nem jutnak megoldásra az ügyben, vagy a konzultációk nem kezdődnek meg a fenti 5. bekezdés állítólagos megszegésével kapcsolatos kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül, a konzultációt kérő Szerződő Fél jogosult a jelen Megállapodásban a másik Szerződő Fél légitársaságai számára meghatározott jogok gyakorlását felfüggeszteni az üzemelési engedély megtagadásával, visszatartásával, visszavonásával vagy felfüggesztésével, vagy olyan feltételeket előírni, amelyeket ezen jogok gyakorlásához szükségesnek ítélt, vagy kötelezettségeket meghatározni, vagy más intézkedéseket hozni. A jelen bekezdés alapján meghozott bármely intézkedésnek megfelelőnek, arányosnak kell lennie, és hatályát, illetve időtartamát tekintve a feltétlenül szükséges mértékre kell korlátozódnia.

Trösztellenes intézkedések

9. A Szerződő Felek a 2. bekezdéssel összhangban hatékonyan alkalmazzák az állam trösztellenes jogszabályait, és megtiltják a légitársaság(ok)nak:
- a) bármely más légitársasággal együttműködve olyan megállapodások megkötését, döntések meghozatalát vagy összehangolt magatartás folytatását, amelyek hatással lehetnek a Szerződő Fél államába/államából irányuló légiközlekedésre, és amelyek a verseny megakadályozását, korlátozását vagy torzítását célozzák, vagy azt eredményezik. Ez a tilalom alkalmazhatatlannak nyilvánítható, ha a megállapodások, döntések vagy gyakorlatok hozzájárulnak a szolgáltatások nyújtásának vagy elosztásának javításához, vagy elősegítik a műszaki vagy gazdasági fejlődést, ugyanakkor lehetővé teszik, hogy a fogyasztók is részesüljenek annak előnyeiből, és azok: (a) az érintett légitársaságokra nem rónak olyan korlátozásokat, amelyek nem létfontosságúak ezen célkitűzések eléréséhez; (b) nem engedik meg a légitársaságoknak a verseny megszüntetésének lehetőségét a szóban forgó szolgáltatások jelentős része tekintetében, és
 - b) az erőfölénnyel való visszaélést oly módon, amely hatással lehet az adott Szerződő Fél felé / onnan irányuló légiközlekedési szolgáltatásokra,
 - c) olyan tisztességtelen gyakorlatra irányuló cselekmények megtételét, amelyek hátrányosan érinthetik a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságainak tisztességes és egyenlő esélyeit a nemzetközi légiközlekedési szolgáltatások nyújtásában való versenyre.
10. A Szerződő Felek kizárólag az illetékes és független versenyhatóságokra és/vagy bíróságokra bízák a fenti 9. bekezdésben említett trösztellenes szabályok érvényesítését.
11. Az illetékes versenyhatóság és/vagy bíróság által, a 9. bekezdésben említett szabályok végrehajtása érdekében tett bármilyen intézkedés sérelme nélkül, ha az egyik Szerződő Fél úgy találja, hogy egy légitársaság sérelmére a fenti 9. bekezdést vélhetően megsértik és ez igazolható, észrevételeit írásban benyújthatja a másik Szerződő Félnek. A másik Szerződő Fél tájékoztatását követően a Szerződő Fél a másik Szerződő Fél területén működő felelős kormányzati szervekhez is fordulhat, beleértve a központi, regionális, tartományi vagy helyi szintű kormányzati szerveket is, hogy megvitassák a jelen Cikkkel kapcsolatos kérdéseket. Ezen felül a Szerződő Fél ez ügyben konzultációt is kérhet a másik Szerződő Féltől a kérdés megoldása érdekében. A konzultációkat a kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül meg kell kezdeni. Eközben a Szerződő Felek megfelelő információkat adnak át egymásnak annak érdekében, hogy az egyik Szerződő Fél által kifejezett aggály teljes körű kivizsgálása lehetővé váljon.
12. Amennyiben a Szerződő Felek a konzultációk megkezdésétől számított harminc (30) napon belül nem jutnak megoldásra az ügyben, vagy a konzultációk nem kezdődnek meg a 9. bekezdés állítólagos megszegésével kapcsolatos kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül, és amennyiben az illetékes versenyhatóság vagy bíróság a trösztellenes szabályok megszegését állapította meg, a konzultációt kérő Szerződő Fél jogosult a jelen Megállapodásban a másik Szerződő Fél légitársaságaira meghatározott jogok gyakorlását felfüggeszteni az üzemelési engedély megtagadásával, visszatartásával, visszavonásával vagy felfüggesztésével, vagy olyan feltételeket előírni, amelyeket ezen jogok gyakorlásához szükségesnek ítél, vagy kötelezettségeket kiszabni, vagy egyéb intézkedéseket tenni. A jelen bekezdés alapján meghozott bármely intézkedésnek megfelelőnek, arányosnak kell lennie, és hatályát, illetve időtartamát tekintve a feltétlenül szükséges mértékre kell korlátozódnia.

6. CIKK – VÁMOK ÉS EGYÉB DÍJAK

1. A Szerződő Felek a viszonyosság elve alapján és a saját vonatkozó jogszabályaik által megengedett legteljesebb mértékben mentesítik a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságát a behozatali korlátozások, vámok, jövedéki adók, vizsgálati díjak, valamint minden egyéb nemzeti és/vagy helyi illeték, illetve díj alól a légijárművek, valamint azok szokásos felszerelései, az üzemanyag, kenőanyagok, karbantartó berendezések, a légijárműhöz szükséges szerszámok, műszaki fogyóeszközök, pótalkatrészek, beleértve a hajtóműveket, fedélzeti ellátmány, beleértve, de nem kizárólagosan az élelmiszereket, italokat, szeszes italokat, dohányárut és egyéb, az utasok számára a repülés során értékesített vagy általuk használt termékeket, és egyéb olyan cikkeket, amelyeket kizárólag a megállapodás szerinti járatokat üzemeltető kijelölt légitársaság által használt légijármű üzemeltetésére vagy szervizelésére szolgálnak, valamint a nyomtatott jegytömbök, a légi fuvarlevelek, és minden olyan nyomtatott anyag, amelyen szerepel a kijelölt légitársaság logója, továbbá a kijelölt légitársaság által díjmentesen terjesztett szokásos reklám- és promóciós anyagok.

2. A jelen Cikk által biztosított mentességek a jelen Cikk 1. bekezdésében említett olyan tételekre vonatkoznak:
 - a) amelyeket az egyik Szerződő Fél területére a másik Szerződő Fél kijelölt légitársasága által, vagy annak a nevében visznek be;
 - b) amelyek az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága által üzemeltetett légijármű fedélzetén maradnak a másik Szerződő Fél területére történő érkezéstől az onnan való távozásig, és/vagy az adott terület feletti átrepülés során használják fel azokat;
 - c) amelyeket az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársaság által üzemeltetett légijármű fedélzetére a másik Szerződő Fél területén visznek fel, és azokat a megállapodás szerinti légijáratok üzemeltetése során kívánják felhasználni, függetlenül attól, hogy ezeket a cikkeket egészben vagy részben a mentességet adó Szerződő Fél területén használják fel vagy fogyasztják el, feltéve, hogy ezeket a cikkeket nem idegenítik el az említett Szerződő Fél területén.
3. A légijármű szokásos fedélzeti felszerelései, valamint azok az anyagok, készletek és fedélzeti áruellátmány, amelyeket a Szerződő Felek kijelölt légitársaságai által használt légijárművek fedélzetén általában tartanak, a másik Szerződő Fél területén kizárólag ezen másik Szerződő Fél vámhatóságának jóváhagyásával rakhatóak ki. Ebben az esetben a felszerelések és a cikkek a jelen Cikk 1. bekezdésében meghatározott mentességet élvezik, azzal a feltétellel, hogy megkövetelhető, hogy a felszerelések és cikkek az említett hatóságok felügyelete alá legyenek helyezve mindaddig, amíg újra ki nem viszik azokat, vagy a vámszabályoknak megfelelően más módon nem rendelkeznek róluk.
4. A jelen Cikkben meghatározott mentességek olyan esetekben is biztosítottak, amikor bármelyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai megállapodást kötöttek egy másik légitársasággal/légitársaságokkal arról, hogy a másik Szerződő Fél területén kölcsönadják vagy átadják a jelen Cikk 1. bekezdésében említett szokásos felszereléseket és egyéb cikkeket, feltéve, hogy ezen másik légitársaságok hasonló mentességet/mentességeket élveznek a másik Szerződő Félről.
5. A jelen Megállapodás egyik rendelkezése sem akadályozza meg, hogy Magyarország nem diszkriminatív alapon adókat, illetéket, vámokat vagy díjakat vessen ki a területén biztosított üzemanyagra, amelyet a Kirgiz Köztársaság kijelölt légitársaságának olyan légijárművében használnak fel, amely Magyarország területének egy pontja és Magyarország területének más pontja, vagy az Európai unió egy másik tagállama területének egy pontja között üzemel.
6. A jelen Megállapodás egyik rendelkezése sem akadályozza meg, hogy a Kirgiz Köztársaság nem diszkriminatív alapon adókat, illetéket, vámokat vagy díjakat vessen ki a területén biztosított üzemanyagra, amelyet Magyarország kijelölt légitársaságának olyan légijárművében használnak, amely a Kirgiz Köztársaság területének egy pontja és a Kirgiz Köztársaság területének más pontja, vagy harmadik országok pontjai között a Kirgiz Köztársaságon keresztül üzemel.
7. Amennyiben a Szerződő Felek között külön megállapodás létezik a kettős adóztatás elkerülésére vonatkozóan, akkor az a megállapodás az irányadó.

7. CIKK – JOGSZABÁLYOK ÉS RENDELKEZÉSEK ALKALMAZÁSA

1. Az egyik Szerződő Fél légitársaságai által üzemeltetett légijárművekre, nemzeti hovatartozásra való tekintet nélkül, alkalmazni kell és ezen légijárműveknek be kell tartani a másik Szerződő Fél területére történő belépéskor, ott tartózkodáskor, valamint az onnan való kilépéskor a nemzetközi légiközlekedésben részt vevő légijárműveknek az adott Szerződő Fél államának területére történő belépésével, ott tartózkodásával, valamint onnan történő kilépésével kapcsolatos, illetve az ilyen légijárműveknek az adott Szerződő Fél területén belüli üzemeltetésére és navigálására vonatkozó, az adott Szerződő Fél államának jogszabályait, rendelkezéseit és eljárásait, ahogyan azokat a saját légijárműveikre is alkalmazzák.
2. Az utasoknak, poggyásznak, személyzetnek és áruknak a másik Szerződő Fél területére történő belépése, ott tartózkodása, valamint onnan való kilépése során meg kell felelniük ezen Szerződő Fél állama azon jogszabályainak, rendelkezéseinek és eljárásainak, amelyek a légijármű fedélzetén szállított utasoknak, poggyásznak, személyzetnek és árunak a területére történő belépésére, ott tartózkodására, valamint onnan történő kilépésére vonatkoznak, ideértve a belépéssel, a vámkezeléssel, a légiközlekedés védelmével, a bevándorlással, az útlevelekkel, a vámeljárásokkal, a pénznemekkel, az egészségüggyel, a karanténnal és higiénés rendelkezésekkel, vagy postai küldemények esetében a postai szolgáltatásokkal kapcsolatos jogszabályokat és rendelkezéseket.

3. Egyik Szerződő Fél sem részesítheti előnyben saját légitársaságát vagy bármely más légitársaságot a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságával szemben a jelen Cikkben meghatározott jogszabályok és rendelkezések alkalmazása során.

8. CIKK – LÉGIALKALMASSÁGI ÉS SZEMÉLYZET ALKALMASSÁGI BIZONYÍTVÁNYOK

1. Az egyik Szerződő Fél államának jogszabályai és rendelkezései – Magyarország esetében ideértve az európai uniós jogszabályokat és rendelkezéseket – szerint kiadott vagy érvényesített, még érvényben lévő légi alkalmassági bizonyítványokat, szakszolgálati bizonyítványokat és engedélyeket a másik Szerződő Fél a légijáratok üzemeltetése céljából érvényesnek ismeri el, feltéve, hogy ezen bizonyítványokat vagy engedélyeket legalább a Chicagói Egyezményben meghatározott minimum követelményeknek megfelelően állították ki vagy érvényesítették.
2. A Szerződő Felek azonban fenntartják a jogot arra, hogy megtagadják a másik Szerződő Fél állama által a saját állampolgárainak kiadott szakszolgálati bizonyítványok és engedélyek érvényességének elismerését a saját területük fölötti átrepülés vagy az ott történő leszállás céljából.
3. Ha az egyik Szerződő Fél által kiadott vagy érvényesített engedélyben vagy bizonyítványban meghatározott előjogok vagy feltételek a Chicagói Egyezményben megállapított követelményektől eltérést tesznek lehetővé, függetlenül attól, hogy ezen eltérést a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek bejelentették-e vagy nem, a másik Szerződő Fél légügyi hatósága, az első Szerződő Félnek a jelen Megállapodás 9. Cikkének 2. bekezdésében meghatározott jogainak sérelme nélkül, a jelen Megállapodás 17. Cikkével összhangban konzultációt kérhet a másik Szerződő Fél légügyi hatóságától annak érdekében, hogy megbizonyosodjon arról, hogy a kérdéses gyakorlat elfogadható-e számára. Amennyiben nem sikerül megfelelő megegyezésre jutni, az alapul szolgál a jelen Megállapodás 4. Cikkének alkalmazására.

9. CIKK – A LÉGIKÖZLEKEDÉS BIZTONSÁGA

1. A Szerződő Felek bármikor konzultációt kérhetnek a másik Fél által fenntartott biztonsági előírásokkal kapcsolatosan a légiforgalmi létesítményekre, a légijárművek személyzetére, a légijárművekre vagy azok üzemeltetésére vonatkozó területeken. A konzultációt a kérelemről számított harminc (30) napon belül meg kell tartani.
2. Amennyiben a konzultációt követően az egyik Szerződő Fél megállapítja, hogy a másik Szerződő Fél az 1. bekezdésben hivatkozott területeken ténylegesen nem tart fenn és nem alkalmaz olyan biztonsági előírásokat, amelyek legalább megegyeznek a Chicagói Egyezmény alapján abban az időben megállapított minimum követelményekkel, az első Szerződő Fél értesíti a másik Szerződő Felet ezekről a megállapításokról és azokról a lépésekről, amelyeket szükségesnek tart az említett minimum követelményeknek való megfelelés érdekében, és ezen másik Szerződő Fél pedig megteszi a megfelelő korrekciós intézkedéseket. Amennyiben a másik Szerződő Fél tizenöt (15) napon belül vagy a megegyezés szerinti hosszabb időtartamon belül nem teszi meg a megfelelő intézkedéseket, az alapul szolgál a jelen Megállapodás 4. Cikkének alkalmazására.
3. Megegyezés szerint az egyik Szerződő Fél légitársasága által a másik Szerződő Fél területére irányuló vagy onnan induló járatokon üzemeltetett bármely légijárművet, amíg az a másik Szerződő Fél területén tartózkodik, a másik Szerződő Fél meghatalmazott képviselői jogosultak a fedélzetre vagy a légijármű környékére kiterjedő vizsgálatnak (jelen Cikkben „forgalmi előtéri ellenőrzésnek”) alávetni abból a célból, hogy ellenőrizzék a légijármű és személyzete okmányainak érvényességét, valamint a légijármű és felszereléseinek meglévő állapotát, feltéve, ha ez nem okoz indokolatlan késedelmet.
4. Amennyiben a forgalmi előtéri ellenőrzés, vagy a forgalmi előtéri ellenőrzések sorozata komoly aggályokat vet fel azzal kapcsolatosan, hogy:
 - a) a légijármű vagy a légijármű üzemeltetése nem felel meg az adott időpontban a Chicagói Egyezmény alapján meghatározott minimum követelményeknek, vagy
 - b) ténylegesen nem tartanak fenn és nem alkalmaznak olyan biztonsági előírásokat és követelményeket, amelyeket a Chicagói Egyezmény alapján az adott időszakban megállapítottak; az ellenőrzést végző Szerződő Fél a Chicagói Egyezmény 33. cikke értelmében szabadon megállapíthatja, hogy azok a követelmények, amelyek alapján a légijárműre vagy személyzetére vonatkozó bizonyítványokat vagy engedélyeket kiadták vagy érvényesítették, vagy azok a követelmények, amelyek alapján a légijárművet üzemeltetik, nem felelnek meg a Chicagói Egyezmény szerint meghatározott minimum követelményeknek vagy nem haladják meg azokat.
5. Abban az esetben, ha az egyik Szerződő Fél légitársasága által üzemeltetett légijárműhöz való hozzáférést a jelen Cikk 3. bekezdésével összhangban történő forgalmi előtéri ellenőrzés elvégzése céljából az adott légitársaság

képviselője megtagadja, a másik Szerződő Fél szabadon következtethet arra, hogy a jelen Cikk 4. bekezdése szerinti komoly aggályok merülnek fel és levonhatja az abban a bekezdésben hivatkozott következtetéseket.

6. A Szerződő Felek fenntartják a jogot a másik Szerződő Fél légitársasága vagy légitársaságai üzemelési engedélyének azonnali felfüggesztésére vagy módosítására, amennyiben az adott Szerződő Fél, akár a forgalmi előtéri ellenőrzés, a sorozatos forgalmi előtéri ellenőrzések, a forgalmi előtéri ellenőrzés megtagadása, a konzultáció eredményeképpen vagy más módon arra a következtetésre jut, hogy azonnali intézkedés szükséges a légitársaság biztonságos üzemelése érdekében.
7. Az egyik Szerződő Fél által a jelen Cikk 2. vagy 6. bekezdése alapján meghozott bármely intézkedést meg kell szüntetni, amint ezen intézkedés meghozatalának alapja megszűnik.
8. Amennyiben Magyarország olyan légitársaságot jelölt ki, amelynek szabályozói felügyeletét egy másik európai uniós tagállam látja el és gyakorolja, a másik Szerződő Fél jelen Cikk szerinti jogai ugyanúgy érvényesek a biztonsági előírásoknak az adott másik európai uniós tagállam által történő elfogadása, gyakorlása vagy fenntartása tekintetében, valamint az adott légitársaság üzemelési engedélyezésével kapcsolatban.

10. CIKK – A LÉGIKÖZLEKEDÉS VÉDELME

1. A Szerződő Felek a nemzetközi jogból származó jogaikkal és kötelezettségeikkel összhangban megerősítik, hogy a polgári légiközlekedés biztonságának jogellenes cselekményektől való megvédésére vonatkozó, egymás iránti kötelezettségük a jelen Megállapodás elválaszthatatlan részét képezi.
2. Tekintettel arra, hogy a polgári légijárművek, utasaik és személyzetük biztonságának garantálása a nemzetközi légijáratok működésének alapvető előfeltétele, a Szerződő Felek megerősítik, hogy a polgári légiközlekedés biztonságának jogellenes cselekményektől való megvédésére vonatkozó, egymás iránti elkötelezettségük (és különösen a Chicagói Egyezményből és Függelékeiből, a légijárművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló Tokióban, az 1963. évi szeptember hó 14. napján kelt Egyezményből, a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről Hágában, az 1970. évi december hó 16. napján aláírt Egyezményből, a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről Montrealban, az 1971. évi szeptember hó 23. napján aláírt egyezményből, és a nemzetközi polgári repülést szolgáló repülőterek elleni jogellenes és erőszakos cselekmények visszaszorításáról szóló 1988. február 24-én, Montrealban aláírt Jegyzőkönyvből fakadó kötelezettségeik), valamint más nemzetközi szerződések, amelyeknek mindkét Szerződő Fél részese, a jelen Megállapodás elválaszthatatlan részét képezik.
3. Megkövetelik, hogy a nyilvántartásukban szereplő légijárművek üzemeltetői, vagy a légijárművek azon üzemeltetői, amelyek üzleti tevékenységének fő telephelye vagy állandó tartózkodási helye a Szerződő Felek területén található, vagy Magyarország esetében az olyan légijármű-üzemeltetők, amelyeket az EU Szerződések alapján a területén hozták létre és az Európai Unió jogának megfelelően érvényes működési engedéllyel rendelkeznek, valamint a területeiken lévő repülőterek üzemeltetői ezen légiközlekedés-védelmi rendelkezéseknek megfelelően járnak el.
4. A Szerződő Felek kérés esetén minden szükséges segítséget megadnak egymásnak a polgári légijárművek jogellenes hatalomba kerítésére irányuló cselekmények, és más, az ilyen légijárművek, azok utasai és személyzete, a repülőterek és a léginavigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmények, továbbá bármely, a polgári légiközlekedés védelme ellen irányuló fenyegetés megelőzése érdekében.
5. A Szerződő Felek megkövetelik, hogy a nyilvántartásukban szereplő légijárművek üzemeltetői vagy azon légijárművek üzemeltetői, amelyek üzleti tevékenységének fő telephelye vagy állandó tartózkodási helye a területükön található, valamint a területükön lévő repülőterek üzemeltetői a Szerződő Felekre vonatkozó légiközlekedés-védelmi rendelkezéseknek megfelelően járnak el.
6. A Szerződő Felek egyetértenek abban, hogy a légijármű-üzemeltetők a másik Szerződő Fél területéről történő felszállás vagy annak területén való tartózkodás során kötelesek az abban az országban hatályos jogszabályokkal összhangban a légiközlekedés-védelmi rendelkezéseket betartani, Magyarország esetében ideértve az európai uniós jogot is.
7. Mindkét Szerződő Fél gondoskodik arról, hogy területén belül hatékony intézkedéseket alkalmaz a légijárművek védelmére és az utasok, a személyzet, illetve a kézipoggyászok átvizsgálására, valamint a poggyász, a rakomány és a légijármű megfelelő biztonsági ellenőrzésére a beszállás vagy berakodás előtt. A Szerződő Felek egyetértenek továbbá abban, hogy méltányos megfontolás tárgyává teszik a másik Szerződő Fél bármely kérését, amely észszerű, különleges biztonsági intézkedés meghozatalára irányul egy adott fenyegetés leküzdése érdekében. Mindkét Szerződő Fél biztosítja, hogy a területén hatékony biztonsági intézkedéseket hoz a polgári légiközlekedés védelme

érdekében a jogellenes cselekményekkel szemben. Ezeket az intézkedéseket a polgári légiközlekedés biztonságát fenyegető veszélyek mértékéhez kell igazítani.

8. Polgári légijármű jogellenes hatalomba kerítése vagy ilyen veszély fennállása esetén, vagy más, a légijármű, annak utasai és személyzete, a repülőterek és léginavigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmény vagy annak veszélye esetén a Szerződő Felek segítséget nyújtanak egymásnak a kommunikáció elősegítésével és más megfelelő intézkedések megtétele révén, amelynek célja a szóban forgó cselekmények vagy veszély lehető leggyorsabb megszüntetése, az ilyen cselekményből vagy veszélyből eredő, életet veszélyeztető kockázatok minimalizálása mellett.
9. Mindkét Szerződő Fél megteszi az általa megvalósíthatónak ítélt intézkedéseket annak érdekében, hogy visszatartsa a területén tartózkodó, a másik Szerződő Fél jogellenesen hatalomba kerített vagy más jogellenes cselekménynek kitett légijárművét, kivéve, ha annak elindulását az utasok és a személyzet életének védelmét szolgáló elsődleges kötelezettség teszi szükségessé.
10. Amennyiben az egyik Szerződő Fél megalapozottan feltételezi, hogy a másik Szerződő Fél eltért a jelen Cikk rendelkezéseitől, az első Szerződő Fél légügyi hatósága azonnali konzultációt kérhet a másik Szerződő Fél légügyi hatóságától. Amennyiben az ilyen kérelem benyújtásától számított tizenöt (15) napon belül nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, akkor az jogalapot szolgáltat a jelen Megállapodás 4. Cikke 1. bekezdésének alkalmazására. Szükséghelyzetben a Szerződő Felek a tizenöt (15) nap lejárta előtt ideiglenes intézkedéseket hozhatnak a 4. Cikk 1. bekezdése értelmében. A jelen bekezdéssel összhangban hozott bármilyen intézkedést meg kell szüntetni, amennyiben a másik Szerződő Fél megfelel a jelen Cikk biztonsági rendelkezéseinek.

11. CIKK – HASZNÁLATI DÍJAK

1. A Szerződő Felek minden tőlük telhetőt megtesznek annak biztosítására, hogy a díjszabásért felelős illetékes szerveik által, a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságaira, a repülőterek és egyéb légiközlekedési berendezések használatáért kiszabott vagy általuk kiszabni engedélyezett használati díjak igazságosak és méltányosak legyenek. Ezeknek a díjaknak szilárd gazdasági elveken kell alapulniuk, és nem lehetnek magasabbak, mint bármely más légitársaság által a hasonló szolgáltatásokért fizetett díjak.
2. A használati díjak tekintetében egyik Szerződő Fél sem részesítheti előnyben a saját légitársaságát vagy bármely más, hasonló nemzetközi légitársaságot, és a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságaira nem szabhat ki magasabb használati díjat vagy nem engedélyezheti, hogy arra magasabb használati díjakat szabjanak ki a hasonló nemzetközi légitársaságok, saját légitársaságára kiszabott használati díjakkal.
3. A Szerződő Felek ösztönzik a díjszabásért felelős illetékes szerveik, valamint a szolgáltatásokat és berendezéseket használó kijelölt légitársaságok közötti konzultációkat. A felhasználókat, amikor csak lehetséges, észszerű határidőn belül értesíteni kell a használati díjak módosítására irányuló valamennyi javaslatról, a vonatkozó kiegészítő információkkal és adatokkal együtt annak érdekében, hogy lehetőségük legyen álláspontjuk ismertetésére a díjak bevezetése vagy módosítása előtt.

12. CIKK – KERESKEDELMi TEVÉKENYSÉGEK

1. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai jogosultak a másik Szerződő Fél területén képviselőket létesíteni a légiközlekedés reklámozása és légiközlekedési dokumentumok, valamint a légiszállítás lebonyolításához szükséges egyéb kiegészítő termékek és szolgáltatások értékesítése céljából.
2. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai a másik Szerződő Fél területére bevihetik és ott foglalkoztathatják saját irányító, kereskedelmi, üzemeltetési, értékesítési, műszaki és egyéb személyzetüket és képviselőiket, ahogy erre a légiközlekedési szolgáltatások nyújtásával kapcsolatban szükség lehet.
3. A jelen Cikk 2. bekezdésében említett képviselői és személyzeti igényt a kijelölt légitársaság, választása szerint, elláthatja bármely állampolgárságú saját személyzettel, vagy a másik Szerződő Fél területén működő bármely olyan más légitársaság, szervezet vagy társaság szolgáltatásainak igénybevételével, amely jogosult a másik Szerződő Fél területén ilyen szolgáltatások nyújtására.
4. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai jogosultak a légiközlekedési szolgáltatásokat, valamint annak kiegészítő termékekeit és szolgáltatásait a másik Szerződő Fél területén közvetlenül vagy saját belátásuk szerint ügynökökön keresztül értékesíteni. Ennek érdekében a kijelölt légitársaságok jogosultak saját szállítási okmányokat használni. Mindkét Szerződő Fél kijelölt légitársasága jogosult értékesíteni, illetve bármely személy jogosult megvásárolni ezen

légiközlekedési szolgáltatásokat, annak kiegészítő termékekeit és szolgáltatásait helyi pénznemben vagy bármely más, szabadon átváltható pénznemben.

5. Az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai jogosultak a másik Szerződő Fél területén felmerülő helyi kiadásokat helyi pénznemben vagy – amennyiben ez összhangban áll a hatályos rendelkezésekkel – bármely szabadon átváltható pénznemben megfizetni.
6. A fent említett tevékenységek mindegyikét a másik Szerződő Fél területén alkalmazandó hatályos állami jogszabályokkal és rendelkezésekkel összhangban kell végezni.
7. A légijáratok meghatározott útvonalakon történő üzemeltetése vagy nyújtása során az egyik Szerződő Fél bármelyik kijelölt légitársasága közös üzemelési (code-sharing) és ülés hely-bérleti (blocked-space) megállapodást köthet:
 - a) ugyanazon Szerződő Fél légitársaságával vagy légitársaságaival,
 - b) a másik Szerződő Fél légitársaságával vagy légitársaságaival,
 - c) harmadik Fél légitársaságával vagy légitársaságaival. Amennyiben ezen harmadik Fél nem engedélyezi, vagy nem teszi lehetővé a hasonló megállapodásokat a másik Szerződő Fél légitársaságai és más légitársaságok között a harmadik országba irányuló, onnan induló vagy azon keresztül közlekedő járatok tekintetében, az érintett Szerződő Fél légügyi hatóságainak jogukban áll nem elfogadni ezen megállapodásokat.
8. A fenti rendelkezések azon feltételek mellett érvényesek, hogy a megállapodásokban részt vevő minden légitársaság:
 - a) rendelkezik a megfelelő útvonal- és forgalmi jogokkal,
 - b) megkapta a jóváhagyást a Szerződő Felek légügyi hatóságaitól, és megfelel a Szerződő Felek légügyi hatóságai által ezen megállapodásokra vonatkozó követelményeknek,
 - c) minden eladott jegy esetében a vásárló tájékoztatást kap a jegyértékesítés helyén arról, hogy melyik légitársaság fogja üzemeltetni a járat egyes szakaszait,
 - d) a közös üzemelésű szolgáltatások nem számítanak bele a marketing légitársaság frekvencia jogosultságába.

13. CIKK – PÉNZESZKÖZÖK ÁTUTALÁSA

1. Mindkét Szerződő Fél biztosítja a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai számára azt a jogot, hogy szabadon átutalják a területén ezen légitársaságok által, a légiközlekedési szolgáltatások, valamint egyéb kiegészítő termékek és szolgáltatások értékesítésével kapcsolatos kiadásokon felül szerzett bevételeket és az ilyen bevételek után szerzett kereskedelmi kamatot (beleértve az átutalásra váró betéteken keletkezett kamatokat). Az utalásokat bármilyen konvertibilis pénznemben kell megtenni azon Szerződő Fél állama devizajogszabályainak megfelelően, amelynek területén a bevétel keletkezett. Az utalást a hivatalos árfolyam alapján kell elvégezni, vagy amennyiben nincs hivatalos árfolyam, az utalás a folyó kifizetésekre vonatkozó érvényes devizapiaci árfolyam alapján történik.
2. Amennyiben a Szerződő Felek közötti pénzeszköz-átutalásokra külön megállapodás létezik, akkor ezen megállapodás az irányadó.

14. CIKK – MENETRENDEK

A Szerződő Felek kijelölt légitársaságainak legalább harminc (30) nappal a meghatározott útvonalakon történő üzemelés megkezdése előtt jóváhagyásra be kell nyújtaniuk a járatok menetrendjét a másik Szerződő Fél légügyi hatóságához. Ez vonatkozik a későbbi módosításokra is. Különleges esetekben ez a határidő az említett hatóságok jóváhagyásával csökkenthető.

15. CIKK – VITELDÍJAK

1. A Szerződő Felek lehetővé teszik, hogy a légijáratok viteldíjait minden kijelölt légitársaság piaci kereskedelmi megfontolások alapján állapítsa meg. Egyik Szerződő Fél sem követelheti meg légitársaságaitól, hogy más légitársaságokkal konzultációt folytassanak a jelen Megállapodás hatálya alá tartozó járatokért általuk felszámított vagy felszámításra javasolt viteldíjakról.
2. Egyik Szerződő Fél sem engedi meg, hogy a Szerződő Felek légitársasága(i) olyan viteldíjakat szabjanak ki vagy javasoljanak felszámítani, amelyek:
 - a) túlzott mértékűek a piaci erőfölénnyel való visszaélés miatt; vagy
 - b) alkalmazása versenyellenes magatartásnak minősül, ami olyan hatást fejt ki vagy fejthet ki, vagy kifejezetten arra irányul, hogy megakadályozza, korlátozza vagy torzítsa a versenyt, vagy kizárjon egy versenytársat az útvonalról.

3. Mindkét Szerződő Fél megkövetelheti, hogy a másik Szerződő Fél kijelölt légitársasága(i) a területére érkező vagy onnan kiinduló szállításra általa javasolt viteldíjakat bejelentse vagy benyújtsa. Ilyen bejelentés vagy benyújtás legfeljebb harminc (30) nappal a bevezetés javasolt időpontját megelőzően kérhető. Különleges esetekben ez az időtartam rövidebb is lehet.
4. Mindkét Szerződő Fél jogosult a saját területéről induló, a két Szerződő Fél területe közötti, egyirányú vagy oda-vissza irányú szállítás viteldíját jóváhagyni vagy elutasítani.
5. Amennyiben valamelyik Szerződő Fél úgy véli, hogy a területére történő szállításért felszámított viteldíj a fenti 2. bekezdésben leírt kategóriákba esik, akkor ez a Szerződő Fél a viteldíjra vonatkozó értesítéstől vagy benyújtástól számított tizenöt (15) napon belül értesíti a másik Szerződő Felet az egyet nem értéséről, és igénybe veheti a lenti 6. bekezdésben meghatározott konzultációs eljárásokat.
6. Mindkét Szerződő Fél konzultációt kérhet bármelyik Szerződő Fél légitársaságának bármely viteldíja tekintetében a jelen Megállapodás hatálya alá tartozó járatokra vonatkozóan, beleértve azt is, amikor az értesítésben az érintett viteldíjat elutasították vagy sérelmezték. A konzultációkat legkésőbb a kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül meg kell tartani. A Szerződő Feleknek együtt kell működniük a kérdések észszerű rendezéséhez szükséges információk beszerzésében. Amennyiben a Szerződő Felek megegyezésre jutnak, mindkét Szerződő Fél köteles minden tőle telhetőt megtenni annak érdekében, hogy a megegyezés hatályba lépjen. Amennyiben nem jön létre megegyezés, annak a Szerződő Félnak a döntése az irányadó, amelynek a területéről a szállítás indul.
7. A jelen pont rendelkezéseivel összhangban megállapított viteldíj mindaddig érvényben marad, amíg az érintett légitársaság(ok) azt vissza nem vonják, vagy új viteldíjat nem hagynak jóvá.

16. CIKK – INFORMÁCIÓCSERE

1. A Szerződő Felek légügyi hatóságai – bármelyik légügyi hatóság kérésére – a lehető leggyorsabban átadják egymásnak a másik Szerződő Fél területére, annak területén keresztül vagy annak területéről indított járatok üzemeltetéséhez a saját légitársaságaik részére kiadott, érvényes engedélyekkel kapcsolatos információkat. Ennek tartalmaznia kell a javasolt útvonalakon üzemeltetett járatok érvényes bizonyítványainak és engedélyeinek a másolatát a módosításokkal vagy mentességekkel együtt.
2. Mindkét Szerződő Fél légügyi hatósága köteles a másik Szerződő Fél légügyi hatósága részére, kérésére, átadni az ezen másik Szerződő Fél területéről vagy területére irányuló forgalomra vonatkozó időszakos vagy egyéb statisztikai kimutatásokat, amennyiben ez észszerűen megkövetelhető.

17. CIKK – KONZULTÁCIÓK

1. A szoros együttműködés szellemében a Szerződő Felek légügyi hatóságai időről-időre kötelesek konzultációt folytatni a jelen Megállapodás rendelkezéseinek végrehajtása és megfelelő betartása érdekében, és bármelyik Szerződő Fél bármikor kérhet konzultációt a jelen Megállapodás végrehajtásával, értelmezésével, alkalmazásával vagy módosításával kapcsolatosan.
2. A 4., 9., 10. és 15. Cikkben foglaltak kivételével ezen konzultációkat, amelyek megbeszélés vagy levelezés útján is megvalósulhatnak, a kérelem kézhezvételétől számított hatvan (60) napon belül meg kell kezdeni, kivéve, ha erről a két Szerződő Fél ettől eltérően állapodik meg.

18. CIKK – VITÁK RENDEZÉSE

1. Amennyiben a Szerződő Felek között a jelen Megállapodás értelmezésével vagy alkalmazásával kapcsolatosan vita merül fel, a Szerződő Felek kötelesek mindenekelőtt tárgyalás útján törekedni annak rendezésére.
2. Amennyiben a Szerződő Felek tárgyalásos úton nem jutnak megegyezésre, megállapodhatnak abban, hogy a vitát döntéshozatalra, ahogy erről megegyeznek, egy természetes vagy jogi személynek vagy testületnek adják át tanácsadó vélemény vagy kötelező erejű határozat meghozatala érdekében, attól függően, hogy a Szerződő Felek hogyan döntenek; vagy a vitát bármelyik Szerződő Fél kérésére határozathozatal céljából három (3) választottbíróból álló bíróság elé kell terjeszteni.
3. A választottbírósgot a következőképpen kell felállítani: mindegyik Szerződő Fél kijelöl egy választottbíró, és az így kiválasztott két választottbíró megállapodik egy harmadik állam állampolgárságával bíró harmadik választottbíróról mint elnökről. A választottbírókat két (2) hónapon belül kell kijelölni attól a naptól számítva, amikor valamelyik Szerződő Fél diplomáciai úton értesítést kap a másiktól arra vonatkozóan, hogy a vitában választottbírósg döntsön,

az elnököt pedig – attól a naptól számított három (3) hónapon belül, amikor az egyik Szerződő Fél tájékoztatta a másik Szerződő Felet arról, hogy a vitát választottbíróság elé kívánja terjeszteni.

4. Amennyiben a 3. bekezdésben meghatározott határidőt nem tartották be, bármelyik Szerződő Fél, egyéb vonatkozó megegyezés hiányában, felkérheti a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsának elnökét a szükséges jelölések megtételére. Amennyiben az elnök valamelyik Szerződő Fél államának állampolgára, vagy ha ezt a funkciót más okból nem tudja ellátni, az őt helyettesítő alelnöknek kell megtennie a szükséges kinevezéseket.
5. A választottbíróság határozatait szavazattöbbséggel hozza meg. A határozatok a Szerződő Felekre nézve kötelezőek. Mindegyik Szerződő Fél maga viseli az általa kijelölt választottbíró költségeit, valamint a választottbíróági eljárásban való képviselete költségeit; és az elnök költségeit, illetve az egyéb költségeket a Szerződő Felek egyenlő mértékben viselik. Minden egyedi kérdésben a választottbíróság maga határozza meg saját eljárását.

19. CIKK – A MEGÁLLAPODÁS MÓDOSÍTÁSA

1. Ha bármelyik Szerződő Fél szükségesnek tartja a jelen Megállapodás bármely rendelkezésének módosítását, a módosítások, amennyiben azokról a Szerződő Felek a jelen Megállapodás 17. Cikkének rendelkezéseivel összhangban megállapodtak, egy külön Jegyzőkönyv megkötésével lépnek hatályba, amely a jelen Megállapodás szerves részét képezi. A Jegyzőkönyv – a 22. Cikkkel összhangban – harminc (30) nappal a Szerződő Felek közötti diplomáciai jegyzékváltás során érkezett azon későbbi jegyzék kézhezvételének napját követően lép hatályba, amely megerősíti, hogy a belső alkotmányos követelményeik teljesültek.
2. A Szerződő Felek megállapodhatnak a jelen Megállapodás Függelékeinek bármely módosításáról, és ezen módosítások a 22. Cikknek megfelelően lépnek hatályba.
3. Amennyiben a nemzetközi légiközlekedést érintően többoldalú egyezmény lép hatályba és az kihatással van a Szerződő Felek közötti kapcsolatokra, a jelen Megállapodást módosítani szükséges annak érdekében, hogy az összhangba kerüljön a többoldalú egyezmény rendelkezéseivel.

20. CIKK – NYILVÁNTARTÁSBA VÉTEL

Jelen Megállapodást és annak bármely, a Függelékek módosításán kívüli módosítását a Szerződő Feleknek be kell nyújtaniuk a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezethez nyilvántartásba vétel céljából.

21. CIKK – FELMONDÁS

1. Bármelyik Szerződő Fél bármikor, diplomáciai úton, írásban értesítheti a másik Szerződő Felet a jelen Megállapodás felmondására vonatkozó döntéséről. Ezt az értesítést egyidejűleg el kell juttatnia a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezethez is. Ebben az esetben a Megállapodás az értesítésnek a másik Szerződő Fél általi kézhezvételének napjától számított tizenkét (12) hónap elteltével hatályát veszti, kivéve, ha ezen időszak lejártá előtt a felmondásra vonatkozó értesítést megegyezés alapján visszavonják.
2. Amennyiben a másik Szerződő Fél nem ismeri el a felmondásra vonatkozó értesítés kézhezvételét, úgy kell tekinteni, mintha az értesítést az értesítésnek a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet általi kézhezvétele után tizennégy (14) nappal kapta volna meg.

22. CIKK – HATÁLYBALÉPÉS

A jelen Megállapodás harminc (30) nappal azon utolsó írásbeli értesítés kézhezvételének napját követően lép hatályba, amelyben a Felek megerősítik, hogy a jelen Megállapodás hatálybalépéséhez szükséges belső jogi eljárásokat befejezték.

Készült Biskekben, 2024. november 5. napján, két eredeti példányban, mindegyik magyar, kirgiz, orosz és angol nyelven, mindegyik szöveg egyaránt hiteles. A Megállapodás rendelkezéseinek eltérő értelmezése esetén az angol nyelvű szöveg az irányadó.

I. FÜGGELÉK**ÚTVONALTERV****I. A Magyarország Kormánya**

által kijelölt légitársaságok által üzemelhető útvonalak:

KIINDULÁSI PONT	KÖZBENSŐ PONT	CÉLPONT	TÚLI PONTOK
Bármely pont Magyarországon	Egyeztetendő pontok	Bármely pont a Kirgiz Köztársaságban	Egyeztetendő pontok

II. A Kirgiz Köztársaság Miniszteri Kabinetje

által kijelölt légitársaságok által üzemelhető útvonalak:

KIINDULÁSI PONT	KÖZBENSŐ PONT	CÉLPONT	TÚLI PONTOK
Bármely pont a Kirgiz Köztársaságban	Egyeztetendő pontok	Bármely pont Magyarországon	Egyeztetendő pontok

MEGJEGYZÉSEK:

- 1) Bármelyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai bármelyik vagy az összes járatuk során kihagyhatják bármelyik közbelső vagy túli pontot, feltéve, hogy a megállapodás szerinti járatok kezdő/végpontja ezen az útvonalakon a légitársaságot kijelölő Szerződő Fél területén van.
- 2) Bármelyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai a légügyi hatóságok közötti megállapodás alapján bármely közbelső vagy túli pontot kiszolgálhatnak anélkül, hogy forgalmi jogokat gyakorolnának ezen pont és a másik Szerződő Fél területe között.
- 3) A meghatározott közbelső és/vagy túli pontokon történő ötödik forgalmi szabadságjog gyakorlása a két légügyi hatóság közötti megállapodás és jóváhagyás függvénye.

2. melléklet a 2026. évi VI. törvényhez

AIR SERVICES AGREEMENT

between the Government of Hungary and the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic

Index to the Articles

Preamble

ARTICLE 1 – Definitions

ARTICLE 2 – Grant of Rights

ARTICLE 3 – Designation and Authorisation

ARTICLE 4 – Revocation or Suspension of Operating Authorisation

ARTICLE 5 – Fair Competition

ARTICLE 6 – Customs Duties and other Charges

ARTICLE 7 – Application of Laws and Regulations

ARTICLE 8 – Certificates of Airworthiness and Competency

ARTICLE 9 – Aviation Safety

ARTICLE 10 – Aviation Security

ARTICLE 11 – User Charges

ARTICLE 12 – Commercial Activities

ARTICLE 13 – Transfer of Funds

ARTICLE 14 – Timetables

ARTICLE 15 – Tariffs
ARTICLE 16 – Exchange of Information
ARTICLE 17 – Consultations
ARTICLE 18 – Settlement of Disputes
ARTICLE 19 – Amendments of the Agreement
ARTICLE 20 – Registration
ARTICLE 21 – Termination
ARTICLE 22 – Entry into force

PREAMBLE

The Government of Hungary and the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic (hereinafter referred to as “Contracting Parties”),

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement both opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;

Desiring to promote international air services between their respective territories;

Acknowledging the importance of air transport as a means of fostering economic cooperation and trade relations as well as people-to-people contact and friendship between them;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation, and

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating civil air services between their respective territories,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1 – DEFINITIONS

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- a) “Aeronautical Authorities” means in the case of the Government of Hungary – the Director General of Civil Aviation and in the case of the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic – the State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic or in either case any person or body authorised to perform any function to which this Agreement relates;
- b) “Agreement” means this Agreement, its Annex(es) and any amendments thereto;
- c) “Convention” or “Chicago Convention” means the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, any amendment of the Annexes or the Convention under Article 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or have been ratified by both Contracting Parties;
- d) “Designated Airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;
- e) “Territory” in relation to a State means land areas (mainland and islands), internal waters and territorial waters adjacent thereto and the airspace above them under the sovereignty of that State;
- f) “Air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
- g) “User charges” means a charge made to airlines by the competent authorities permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crew, passengers and cargo;
- h) “Tariff” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;
- i) References in this Agreement to nationals of Hungary shall, with the exception of Article 8 paragraph 2, be understood as referring to nationals of European Union Member States;

- j) References in this Agreement to airlines of Hungary shall be understood as referring to airlines designated by Hungary;
- k) References in this Agreement to airlines of the Kyrgyz Republic shall be understood as referring to airlines designated by the Kyrgyz Republic;
- l) References in this Agreement to the "EU Treaties" shall be understood as referring to the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.

ARTICLE 2 – GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the conduct of scheduled international air services on the routes specified in Annex I to this Agreement by the Designated Airlines of the other Contracting Party.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the Designated Airlines of each Contracting Party shall enjoy the following rights:
 - a) to fly across the Territory of the other Contracting Party without landing;
 - b) to make stops in the Territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes,
 - c) to make stops in the Territory of the other Contracting Party for the purpose of taking on board and discharging passengers, baggage and cargo, including mail.
3. The airlines of each Contracting Party other than those designated under Article 3 of this Agreement shall also enjoy the rights specified in subparagraphs a) and b) of paragraph 2 of this Article.
4. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the Designated Airlines of the Contracting Party the privilege of taking on board, in the Territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo including mail destined for another point in the Territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3 – DESIGNATION AND AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Route Schedule specified in Annex I to this Agreement, and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and shall be transmitted to the other Party through diplomatic channels.
2. On receipt of a designation by a Contracting Party, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:
 - a) In the case of an airline designated by Hungary:
 - i) it is established in the Territory of Hungary under the EU Treaties and has a valid Operating License in accordance with European Union law; and
 - ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;
 - iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by EU Member States or member states of the European Free Trade Association and/or by nationals of such states;
 - b) In the case of an airline designated by the Kyrgyz Republic:
 - i) it is established in the Territory of the Kyrgyz Republic and is licensed in accordance with the applicable law of the Kyrgyz Republic; and
 - ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the relevant aeronautical authority of the Kyrgyz Republic;
 - iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by the Kyrgyz Republic and / or nationals of the Kyrgyz Republic.

ARTICLE 4 – REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where
 - a) In the case of an airline designated by Hungary:
 - i) it is not established in the Territory of Hungary under the EU Treaties or does not have a valid Operating License in accordance with European Union law; or
 - ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;
 - iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership and it is not effectively controlled by EU Member States or member states of the European Free Trade Association and/or by nationals of such states;
 - b) In the case of an airline designated by the Kyrgyz Republic:
 - i) the airline is not established in the Territory of the Kyrgyz Republic or is not licensed in accordance with the applicable law of the Kyrgyz Republic; or
 - ii) the relevant aeronautical authority of the Kyrgyz Republic does not have or does not maintain effective regulatory control of the airline;
 - iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership and it is not effectively controlled by the Kyrgyz Republic and / or nationals of the Kyrgyz Republic.

In exercising its right under this paragraph the Kyrgyz Republic shall not discriminate between EU airlines on the grounds of nationality.
2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party, as provided for in Article 17 of this Agreement.
3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 18 shall not be prejudiced.

ARTICLE 5 – FAIR COMPETITION

1. The Contracting Parties acknowledge that it is their joint objective to have a fair and competitive environment and fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes. Therefore, the Contracting Parties shall take all appropriate measures to ensure the full enforcement of this objective.
2. The Contracting Parties assert that free, fair and undistorted competition is important to promote the objectives of this Agreement and note that the existence of comprehensive competition laws and of an independent competition authority as well as the sound and effective enforcement of their respective competition laws are important for the efficient provision of air transport services. The competition laws of the State of each Contracting Party addressing the issues covered by this Article, as amended from time to time, shall apply to the operation of the air carriers within the jurisdiction of the State of respective Contracting Party. The Contracting Parties share the objectives of compatibility and convergence of Competition law and of its effective application. They will cooperate as appropriate and where relevant on the effective application of competition law, including by allowing the disclosure, in accordance with their respective rules and jurisprudence, by their respective airline(s) or other nationals of information pertinent to a competition law action by the competition authorities of each other.
3. Nothing in this Agreement shall affect, limit or jeopardise in any way the authority and powers of the relevant competition authorities and courts of either Contracting Party (and of the European Commission), and all matters relating to the enforcement of competition law shall continue to fall under the exclusive competence of those authorities and courts. Therefore, any action taken pursuant to this Article by a Contracting Party shall be without prejudice to any possible actions taken by those authorities and courts.
4. Any action taken pursuant to this Article shall fall under the exclusive responsibility of the Contracting Parties and shall be exclusively directed towards the other Contracting Party and/or to airline(s) providing air transport services to/from the State of the Contracting Parties. Such action shall not be subject to the dispute settlement procedure foreseen in Article 18 of this Agreement.

Public subsidies and support

5. Neither Contracting Party shall provide or permit public subsidies or support to their respective airlines if these subsidies or support would significantly and adversely affect, in an unjustified way, the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing air transport services. Such public subsidies or support may include, but are not limited to: cross-subsidisation; the setting-off of operational losses; the provision of capital; grants; guarantees; loans or insurance on privileged terms; protection from bankruptcy; foregoing the recovery of amounts due; foregoing a normal return on public funds invested; tax relief or tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by public authorities; and access on a discriminatory or non-commercial basis to air navigation or airport facilities and services, fuel, ground handling, security, computer reservation systems, slot allocation or other related facilities and services necessary for the operation of air services.
6. When a Contracting Party provides public subsidies or support in the sense of paragraph 5 above to an airline, it shall ensure the transparency of such measure through any appropriate means, which may include requiring that the airline identifies the subsidy or support clearly and separately in its accounts.
7. Each Contracting Party shall, at the request of the other Contracting Party, provide to the other Contracting Party within a reasonable time financial reports relating to the entities under the jurisdiction of the State of the first Contracting Party, and any other such information that may be reasonably requested by the other Contracting Party to ensure that the provisions of this Article are being complied with. This may include detailed information relating to subsidies or support in the sense of paragraph 5 above. The submission of such information may be subject to its confidential treatment by the Contracting Party requesting access to the information.
8. Without prejudice to any action undertaken by the relevant competition authority and/or court for the enforcement of the rules referred to in paragraph 5,
 - a) if one Contracting Party finds that an airline is being subject to discrimination or unfair practices in the sense of paragraph 5 above and that this can be substantiated, it may submit observations in writing to the other Contracting Party. After informing the other Contracting Party, a Contracting Party may also approach responsible government entities in the territory of the other Contracting Party, including entities at the central, regional, provincial or local level to discuss matters relating to this Article. Moreover, a Contracting Party may request consultations on this matter with the other Contracting Party with a view to solving the problem. Such consultations shall start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request. In the meantime, the Contracting Parties shall exchange sufficient information to enable a full examination of the concern expressed by one of the Contracting Parties.
 - b) if the Contracting Parties fail to reach a resolution of the matter through consultations within thirty (30) days from the start of consultations or consultations do not start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request concerning an alleged violation of paragraph 5 above, the Contracting Party which requested the consultation shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by the airline(s) of the other Contracting Party by refusing, withholding, revoking or suspending the operating authorisation/permit, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, or impose duties or take other actions. Any action taken pursuant to this paragraph shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary.

Antitrust

9. Each Contracting Party shall effectively apply antitrust laws of the State in accordance with paragraph 2, and shall prohibit airline(s):
 - a) in conjunction with any other airline(s) to enter into agreements, take decisions or engage in concerted practices which may affect air transport services to/from the State of that Contracting Party and which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition. This prohibition may be declared inapplicable where such agreements, decisions or practices contribute to improving the production or distribution of services or to promoting technical or economic progress, while allowing consumers a fair share of the resulting benefit, and do not: (a) impose on the airlines concerned restrictions which are not indispensable to the attainment of these objectives; (b) afford such airlines the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the services in question, and
 - b) to abuse a dominant position in a way which may affect air transport services to/from that Contracting Party.

- c) to carry out actions aimed at unfair practices that may adversely affect the fair and equal opportunities of Designated Airlines of the other Contracting Party to compete in providing the international air transport services.
- 10. Each Contracting Party shall entrust the enforcement of the antitrust rules referred to in paragraph 9 above exclusively to its relevant and independent competition authority and/or court.
- 11. Without prejudice to any action undertaken by the relevant competition authority and/or court for the enforcement of the rules referred to in paragraph 9, if one Contracting Party finds that an airline suffers from an alleged violation of paragraph 9 above and that this can be substantiated, it may submit observations in writing to the other Contracting Party. After informing the other Contracting Party, a Contracting Party may also approach responsible government entities in the territory of the other Contracting Party, including entities at the central, regional, provincial or local level to discuss matters relating to this Article. Moreover, a Contracting Party may request consultations on this matter with the other Contracting Party with a view to solving the problem. Such consultations shall start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request. In the meantime, the Contracting Parties shall exchange sufficient information to enable a full examination of the concern expressed by one of the Contracting Parties.
- 12. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the matter through consultations within thirty (30) days from the start of consultations or consultations do not start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request concerning an alleged violation of paragraph 9, and provided the relevant competent competition authority or court has found an antitrust violation, the Contracting Party which requested the consultation shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by the airline(s) of the other Contracting Party by refusing, withholding, revoking or suspending the operating authorisation/permit, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, or impose duties or take other actions. Any action taken pursuant to this paragraph shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary.

ARTICLE 6 – CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

- 1. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, and to the fullest extent possible under its relevant applicable law exempt the designated airline of the other Contracting Party from import restrictions, custom duties, excise taxes, inspection fees and all other national and/or local duties and charges on aircraft as well as their regular equipment, fuel, lubricants, maintenance equipment, aircraft tools, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores including but not limited to such items as food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft used by such Designated Airline operating the Agreed Services, as well as printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the Designated Airline printed thereon and usual publicity and promotional materials distributed free of charge by such Designated Airline.
- 2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article which are:
 - a) introduced into the Territory of one Contracting Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Contracting Party;
 - b) retained on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the Territory of the other Contracting Party and/or consumed during flight over that Territory;
 - c) taken on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party in the Territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the Agreed Services; whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the Territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the Territory of said Contracting Party.
- 3. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and stores normally retained on board the aircraft used by the Designated Airline of either Contracting Party may be unloaded in the Territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In such case, such equipment and items shall enjoy the exemptions provided for by paragraph 1 of this Article provided that they may be required to be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
- 4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the Designated Airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with another airline(s), for the loan or transfer in the Territory of

the other Contracting Party, of the regular equipment and the other items referred to in paragraph 1 of this Article, provided that that other airline enjoys the same exemption(s) from that other Contracting Party.

5. Nothing in this Agreement shall prevent Hungary from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its Territory for use in an aircraft of a Designated Airline of the Kyrgyz Republic that operates between a point in the Territory of Hungary and another point in the Territory of Hungary or in the Territory of another European Union Member State.
6. Nothing in this Agreement shall prevent the Kyrgyz Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its Territory for use in an aircraft of a Designated Airline of Hungary that operates between a point in the Territory of the Kyrgyz Republic and another point in the Territory of the Kyrgyz Republic or in the third countries through the Kyrgyz Republic.
7. In the event that there exists an applicable special agreement between the Contracting Parties for the avoidance of double taxation such agreement shall prevail.

ARTICLE 7 – APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and procedures of the State of one Contracting Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its Territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its Territory, shall be applied to aircraft operated by the airlines of the other Contracting Party without distinction as to nationality as they are applied to its own and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from and while within the Territory of that Contracting Party.
2. The laws, regulations and procedures of the State of one Contracting Party as to the admission to, sojourn in, or departure from its Territory of passengers, baggage, crew and cargo, transported on board the aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, currency, health, quarantine and sanitary measures or in the case of mail, postal laws and regulations shall be complied with by or on behalf of such passengers, baggage, crew and cargo upon entry into, departure from and while within the Territory of the first Contracting Party.
3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airlines over the Designated Airlines of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

ARTICLE 8 – CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or validated in accordance with the laws and regulations of the State of one Contracting Party, including, in the case of Hungary, European Union laws and regulations, and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the Agreed Services, provided that such certificates or licenses were issued or validated, equal to or above the minimum standards established under the Chicago Convention.
2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise the validity of the certificates of competency and the licenses granted to its own nationals by the State of the other Contracting Party for the purpose of overflying or landing in its own Territory.
3. If the privileges or conditions of the licenses or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Chicago Convention, whether or not such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authority of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under Article 9 paragraph 2 of this Agreement, request consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party in accordance with Article 17 of this Agreement, with a view to satisfying itself that the practice in question is acceptable. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

ARTICLE 9 – AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party

shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or a longer period, as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. It is agreed that any aircraft operated by an airline of one Contracting Party on services to or from the Territory of the other Contracting Party may, while within the Territory the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; or
 - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.
5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by a representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 of this Article shall be discontinued once the basis for taking that action ceases to exist.
8. Where Hungary has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

ARTICLE 10 – AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
2. The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (and in particular their obligations under the Chicago Convention and its Annexes, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988) as well as other international treaties to which both Contracting Parties are parties, form an integral part of this Agreement.
3. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the Territory of the Contracting Parties or, in the case of Hungary operators of aircraft which are established in its Territory under the EU Treaties and have valid Operating Licenses in accordance with the law of the European Union, and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities and any other relevant threat to the security of civil aviation.
5. The Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their Territory and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties.
6. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for departure from or while within the Territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of Hungary, European Union law.
7. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to security screen their passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, cargo and aircraft prior to boarding or loading. Each Contracting Party also agrees to give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat. Each Contracting Party shall ensure that effective security measures are taken on its territory to protect civil aviation from acts of unlawful interference. Such measures should be adjusted with the growth of threats to the safety of civil aviation.
8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life from such incident or threat.
9. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its Territory is detained thereon unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its passengers and crew.
10. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the Aeronautical Authority of the first Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph 1 of Article 4 of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action under paragraph 1 of Article 4 prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 11 – USER CHARGES

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that the user charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the Designated Airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by any other airlines for such services.
2. Neither Contracting Party shall give preference, with respect to user charges, to its own or to any other airlines engaged in similar international air services and shall not impose or permit to be imposed on the Designated Airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own Designated Airlines operating similar international air services using similar aircraft and associated facilities and services.
3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging bodies and the Designated Airlines using the services and facilities. Reasonable notice shall be given whenever possible to such users of any proposal for changes in user charges together with relevant supporting information and data, to enable them to express their views before the charges are introduced or revised.

ARTICLE 12 – COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The Designated Airlines of each the Contracting Party shall have the right to establish in the Territory of the other Contracting Party offices for the purpose of promotion of air transport and sale of transport documents as well as for other ancillary products and facilities required for the provision of air transport.

2. The Designated Airlines of each Contracting Party shall be entitled to bring into and maintain in the Territory of the other Contracting Party those of their own managerial, commercial, operational, sales, technical and other personnel and representatives as it may require in connection with the provision of air transport.
3. Such representatives and staff requirements mentioned in paragraph 2 of this Article may, at the option of the Designated Airline be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organisation or company operating in the Territory of the other Contracting Party and authorised to perform such services in the Territory of such other Contracting Party.
4. The Designated Airlines of each Contracting Party shall either directly and at their discretion through agents have the right to engage in the sale of air transport and its ancillary products and facilities in the Territory of the other Contracting Party. For this purpose the Designated Airlines shall have the right to use their own transport documents. The Designated Airline of each Contracting Party shall have the right to sell and any person shall be free to purchase such transport and its ancillary products and facilities in local currency or any other freely convertible currency.
5. The Designated Airlines of one Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the territory of the other Contracting Party in local currency or provided that this is in accordance with regulations in force, in freely convertible currencies.
6. All the above activities shall be carried out in accordance with the applicable State laws and regulations in force in the Territory of the Contracting Party.
7. In operating or holding out air services on the specified routes any Designated Airline of one Contracting Party may enter into code-sharing and blocked-space arrangement with:
 - a) an airline or airlines of the same Contracting Party,
 - b) an airline or airlines of the other Contracting Party,
 - c) an airline or airlines of a third Party. Should such a third Party not authorise or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country, the aeronautical authorities of the concerned Contracting Party have the right not to accept such arrangements.
8. The above provisions are, subject to the conditions that all airlines in such arrangements:
 - a) hold the appropriate underlying route and traffic rights,
 - b) have received approval from and meet the requirements applied to such arrangements by the aeronautical authorities of the Contracting Parties,
 - c) in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service,
 - d) the code-share services are not counted against the frequency entitlement of the marketing airline.

ARTICLE 13 – TRANSFER OF FUNDS

1. Each Contracting Party grants to the Designated Airlines of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by such airlines in its Territory in connection with the sale of air transport, sale of other ancillary products and services as well as commercial interest earned on such revenues (including interest earned on deposits awaiting transfer). Such transfers shall be effected in any convertible currency in accordance with the foreign exchange regulations of the State of the Contracting Party in the Territory of which the revenue accrued. Such transfer shall be effected on the basis of official exchange rates or where there is no official exchange rate, such transfers shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.
2. In the event that there is a special agreement ruling the transfer of funds between the two Contracting Parties, such agreement shall prevail.

ARTICLE 14 – TIMETABLES

The Designated Airlines of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than thirty (30) days prior to the introduction of services on the specified routes the flight timetables. This shall, likewise, apply to later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

ARTICLE 15 – TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require their airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge for services covered by this Agreement.
2. Neither Contracting Party shall allow tariffs to be charged or proposed to be charged by the airline(s) of both Contracting Parties which:
 - a) are excessive due to the abuse of market power; or
 - b) whose application constitutes anti-competitive behaviour which has or is likely to have or is explicitly intended to have the effect of preventing, restricting or distorting competition or excluding a competitor from the route.
3. Each Contracting Party may require notification or filing of tariffs proposed by the designated airline(s) of the other Contracting Party for carriage to or from its territory. Such notification or filing may be required not more than thirty (30) days before the proposed date of introduction. In special cases, this period may be reduced.
4. Each Contracting Party shall have the right to approve or disapprove tariffs for one-way or round-trip carriage between the territories of two Contracting Parties which commences in its own territory.
5. Where either Contracting Party believes that a tariff for carriage to its territory falls within the categories described in Paragraph 2 above, such Contracting Party shall give notice of dissatisfaction to the other Contracting Party within fifteen (15) days of the date of notification or filing of the tariff, and may avail itself of the consultation procedures set out in Paragraph 6 below.
6. Each Contracting Party may request consultation regarding any tariff of an airline of either Contracting Party for services covered by this Agreement, including where the tariff concerned has been subject to a notice of disapproval or dissatisfaction. Such consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request. The Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issues. If the Contracting Parties reach agreement, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. If no agreement is reached, the decision of the Contracting Party in whose territory the carriage originates shall prevail.
7. A tariff established in accordance with the provisions of this clause shall remain in force, unless withdrawn by the airline(s) concerned or until a new tariff has been approved.

ARTICLE 16 – EXCHANGE OF INFORMATION

1. At the request of either Aeronautical Authority, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall exchange information as promptly as possible concerning the current authorisations extended to their respective Designated Airlines to render service to, through and from the Territory of the other Contracting Party. This shall include copies of current certificates and authorisations for services on proposed routes, together with amendments or exemption orders.
2. The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics of traffic uplifted from and discharged in the Territory of that other Contracting Party as may be reasonably required.

ARTICLE 17 – CONSULTATION

1. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.
2. Except as provided in Articles 4, 9, 10 and 15 such consultations which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

ARTICLE 18 – SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to such natural or legal person or body as they can agree on, to obtain an advisory opinion or binding decision, depending on how the Contracting Parties decide; or the dispute shall, at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators.
3. Such an arbitration court should be organized as follows: each Contracting Party should nominate one arbitrator, and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, a nationality of a third State as a chairman. Such arbitrators should be appointed within two (2) months from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the chairman – within three (3) months from the date when one of the Contracting Parties informed the other Contracting Party of its desire to submit the dispute to the arbitration court.
4. If the period specified in paragraph 3 has not been met, any Contracting Party may, in the absence of any other relevant treaty, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to make the necessary appointments. If the President is of the same nationality of the State as one of the Contracting Parties or if he is unable to perform this function for any other reason, the Vice-President who replaces him must make the necessary appointments.
5. The arbitration court must reach a conclusion by a majority vote. Such decisions should be binding on the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of the arbitrator appointed by it, as well as his expenses for his participation in the arbitration procedure; and the expenses of the chairman and any other expenses of the Contracting Parties shall be paid equally. For all individual issues, the arbitration court should determine its own procedures.

ARTICLE 19 – AMENDMENT OF THE AGREEMENT

1. If any of the Contracting Parties considers it necessary to amend any provision of this Agreement, such amendments, if they are agreed between the Contracting Parties in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement, shall enter into force by concluding a separate Protocol that is an integral part of this Agreement. The Protocol shall enter into force – in accordance with Article 22 – thirty (30) days after the date of the receipt of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties confirming that their respective constitutional requirements have been fulfilled.
2. Any amendments to the Annexes to this Agreement may be agreed between the Contracting Parties, and these amendments shall enter into force in accordance with Article 22.
3. If a multilateral convention concerning international air transport comes into force and have an impact on the relations between the two Contracting Parties, the present Agreement shall be amended to conform with the provisions of that multilateral convention.

ARTICLE 20 – REGISTRATION

This Agreement and any amendments thereto, other than amendments to the Annexes, shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organization for registration.

ARTICLE 21 – TERMINATION

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.
2. In the absence of acknowledgement of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received by it fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 22 – ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force thirty (30) days after the date of the receipt of the last written notification of the Parties on the implementation of domestic procedures necessary for the entry into force of this Agreement.

Done in Bishkek, on 5 November 2024 in two original copies, each in the Hungarian, Kyrgyz, Russian and English languages, and all texts are equally authentic. In case of disagreement in the interpretation of the provisions of this Agreement, English text shall prevail.

ANNEX I

ROUTE SCHEDULE

I. Routes to be operated by the Designated Airlines of the

Government of Hungary

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in Hungary	Points to be agreed upon	Any points in Kyrgyz Republic	Points to be agreed upon

II. Routes to be operated by the Designated Airlines of the

Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in Kyrgyz Republic	Points to be agreed upon	Any points in Hungary	Points to be agreed upon

NOTES:

- 1) The Designated Airlines of either Contracting Party may on any or all flights omit calling at any of the intermediate points or beyond points provided that the agreed services on these routes begin/terminate at a point in the Territory of the Contracting Party designating the airline.
- 2) The Designated Airlines of either Contracting Party may serve any intermediate or beyond points without the exercise of traffic rights between such point and the Territory of the other Contracting Party subject to an agreement between the Aeronautical Authorities.
- 3) The exercise of fifth freedom traffic rights on specified intermediate and/or beyond points shall be subject to an agreement and approval between both Aeronautical Authorities.

2026. évi VII. törvény

a Magyarország Kormánya és az Osztrák Szövetségi Kormány között a Magyarország Kormánya és az Osztrák Szövetségi Kormány között a közös államhatáron lévő határátkelőhelyekről és határátlépési pontokról, valamint a közúti és vízi közlekedésben a határforgalom ellenőrzésében történő együttműködésről szóló Megállapodás módosításáról és kiegészítéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről*

- [1] Magyarország elkötelezett Magyarország és az Osztrák Köztársaság kétoldalú kapcsolatában a jószomszédság és a kölcsönös tisztelet alapján történő együttműködés iránt.
- [2] Magyarország és az Osztrák Köztársaság szándéka, hogy a közös határforgalmi szabályait a schengeni vívmányokra figyelemmel alkossák meg.
- [3] E törvény célja, hogy a Magyarország és az Osztrák Köztársaság közötti közös államhatáron megkönnyítsék a közúti és a vízi határforgalom ellenőrzését.
- [4] A fentiekre figyelemmel az Országgyűlés a következő törvényt alkotja:

- 1. §** Az Országgyűlés e törvénnyel felhatalmazást ad a Magyarország Kormánya és az Osztrák Szövetségi Kormány között a Magyarország Kormánya és az Osztrák Szövetségi Kormány között a közös államhatáron lévő határátkelőhelyekről és határátlépési pontokról, valamint a közúti és vízi közlekedésben a határforgalom ellenőrzésében történő együttműködésről szóló Megállapodás (a továbbiakban: Megállapodás) módosításáról és kiegészítéséről szóló Megállapodás (a továbbiakban: Módosító Megállapodás) kötelező hatályának elismerésére.
- 2. §** Az Országgyűlés a Módosító Megállapodást e törvénnyel kihirdeti.
- 3. §** A Módosító Megállapodás hiteles magyar nyelvű szövegét az 1. melléklet tartalmazza.
- 4. §** (1) Ez a törvény – a (2) bekezdésben foglalt kivétellel – a kihirdetését követő napon lép hatályba.
(2) A 2. §, a 3. § és az 1. melléklet a Módosító Megállapodás 6. cikk (1) bekezdésében meghatározott időpontban lép hatályba.
(3) A Módosító Megállapodás, a 2. §, a 3. §, valamint az 1. melléklet hatálybalépésének naptári napját a külpolitikáért felelős miniszter annak ismertetése követően a Magyar Közlönyben haladéktalanul közzétett közleményével állapítja meg.
- 5. §** (1) Az e törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a határrendészetért felelős miniszter gondoskodik.
(2) A Megállapodás módosításokkal egységes szerkezetbe foglalt, magyar nyelvű szövegének közzétételéről a Módosító Megállapodás hatálybalépését követően a határrendészetért felelős miniszter haladéktalanul gondoskodik.

Dr. Sulyok Tamás s. k.,
köztársasági elnök

Dr. Latorcai János s. k.,
az Országgyűlés alelnöke

* A törvényt az Országgyűlés a 2026. március 10-i ülésnapján fogadta el.

1. melléklet a 2026. évi VII. törvényhez

MEGÁLLAPODÁS**Magyarország Kormánya és az Osztrák Szövetségi Kormány között
a Magyarország Kormánya és az Osztrák Szövetségi Kormány között a közös államhatáron
lévő határátkelőhelyekről és határátlépési pontokról, valamint a közúti és vízi közlekedésben
a határforgalom ellenőrzésében történő együttműködésről szóló
Megállapodás módosításáról és kiegészítéséről**

Magyarország Kormánya és az Osztrák Szövetségi Kormány (a továbbiakban: Szerződő Felek),

figyelemmel arra, hogy a személyek határátlépésére irányadó szabályok közösségi kódexének (Schengeni határ-ellenőrzési kódex) létrehozásáról szóló, 2006. március 15-i 562/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet a személyek határátlépésére irányadó szabályok uniós kódexéről (Schengeni határ-ellenőrzési kódex) szóló, 2016. március 9-i (EU) 2016/399 európai parlamenti és tanácsi rendelet váltotta fel,

úgy értékelve, hogy a Magyarország Kormánya és az Osztrák Szövetségi Kormány között a közös államhatáron lévő határátkelőhelyekről és határátlépési pontokról, valamint a közúti és vízi közlekedésben a határforgalom ellenőrzésében történő együttműködésről szóló, 2014. június 19-én létrejött Megállapodásban (a továbbiakban: Megállapodás) foglalt nemzetközi vagy regionális jelentőségű határátkelőhelyek és az államhatáron átvezető útvonalakon lévő határátlépési pontok felülvizsgálata szükséges,

az alábbiakban állapodtak meg:

1. cikk

A megállapodás preambuluma szövege a következő:

„Magyarország Kormánya és az Osztrák Szövetségi Kormány a Magyar Köztársaság és az Osztrák Köztársaság között a közúti és vízi közlekedésben a határforgalom ellenőrzéséről szóló, 1992. május 15-én kelt Egyezmény (a továbbiakban: a határforgalom ellenőrzéséről szóló Egyezmény) 2. cikkének (4) bekezdése alapján

– attól a szándéktól vezérelve, hogy biztosítsák a határforgalom ellenőrzésének végrehajtását abban az esetben, ha a belső határon Magyarország és az Osztrák Köztársaság (a továbbiakban: Szerződő Felek) között a határellenőrzés ideiglenes visszaállítására kerül sor a személyek határátlépésére irányadó szabályok uniós kódexéről (a továbbiakban: Schengeni határ-ellenőrzési kódex) szóló, 2016. március 9-i (EU) 2016/399 európai parlamenti és tanácsi rendelet 25. és azt követő cikkei értelmében;

– azzal a céllal, hogy lehetővé tegyék az egyszerűsített határátlépést az államhatáron átvezető útvonalakon abban az esetben, ha ideiglenesen visszaállítják a határellenőrzést a Schengeni határ-ellenőrzési kódex 25. és azt követő cikkei alapján,

az alábbiakban állapodtak meg:”

2. cikk

- (1) A Megállapodás 1. cikkének (1) bekezdés jelenlegi g) pontja hatályát veszti, ezzel együtt a felsorolás a g) ponttól az r) pontig értelemszerűen folytatódik.
- (2) A Megállapodás 1. cikkének (1) bekezdésében a felsorolás az r) pontot követően az s)-tól z) pontokkal kiegészül, az alábbiak szerint:

„s) Szentgotthárd (autópálya) – Rábakeresztúr (Heiligenkreuz) közúti határátkelőhelyen (M80–S7 autópálya) a C 98/4 és C 98/5 számú határjelek között magyar határforgalom-ellenőrző hely Magyarország államterületén és osztrák határforgalom-ellenőrző hely az Osztrák Köztársaság államterületén;

t) Kőszeg(B61a) – Röttfalva (Rattersdorf) közúti határátkelőhelyen a B101/2–B101/3 számú határjelek között magyar határforgalom-ellenőrző hely Magyarország államterületén és osztrák határforgalom-ellenőrző hely az Osztrák Köztársaság államterületén;

u) Sopron (Brennbergbánya) – Récény (Ritzing) (Ilona-akna/Helenenschacht) közúti határátkelőhelyen a B32/20 számú határjelek között magyar határforgalom-ellenőrző hely Magyarország államterületén és osztrák határforgalom-ellenőrző hely az Osztrák Köztársaság államterületén;

- v) Sopronkövesd – Füle (Nikitsch) közúti határátkelőhelyen a B62/3–B62/4 számú határjelek között magyar határforgalom-ellenőrző hely Magyarország államterületén és osztrák határforgalom-ellenőrző hely az Osztrák Köztársaság államterületén;
- w) Zsira – Füle (Nikitsch) közúti határátkelőhelyen a B70 számú határjelnél magyar határforgalom-ellenőrző hely Magyarország államterületén és osztrák határforgalom-ellenőrző hely az Osztrák Köztársaság államterületén;
- x) Vaskeresztes – Csejke (Eisenberg) közúti határátkelőhelyen a C27 számú határjelnél magyar határforgalom-ellenőrző hely Magyarország államterületén és osztrák határforgalom-ellenőrző hely az Osztrák Köztársaság államterületén;
- y) Horvátlövő – Németlövő (Deutsch Schützen) közúti határátkelőhelyen a C32/6 számú határjelnél magyar határforgalom-ellenőrző hely Magyarország államterületén és osztrák határforgalom-ellenőrző hely az Osztrák Köztársaság államterületén;
- z) Szentpéterfa – Pinkakertes (Gaas) közúti határátkelőhelyen a C52 számú határjelnél magyar határforgalom-ellenőrző hely Magyarország államterületén és osztrák határforgalom-ellenőrző hely az Osztrák Köztársaság államterületén.”

3. cikk

A Megállapodás 2. cikkének szövege a következő:

„A gyalogos természetjáró, kerékpáros, lovas és vízi turizmus keretében, mezőgazdasági célból, illetve a kulturális, sport-, vallási vagy egyéb társadalmi rendezvényeken való részvétel céljából az alábbi államhatáron átvezető útvonalakon lévő, a nevezett határjeleknél található határátlépési pontok szolgálnak határátlépés céljára abban az esetben, ha a határellenőrzés ideiglenes visszaállítására kerül sor a Schengeni határ-ellenőrzési kódex 25. és azt követő cikkei alapján:

- a) Rajka – Németjárfalu (Deutsch Jahrndorf) A20
- b) Rajka – Miklóshalma (Nickelsdorf) A25
- c) Várbalog – Féltorony (Halbturn) A47
- d) Kapuvár (az Andai hídhoz vezető út) – Mosontarcsa (Andau) A62/6
- e) Kapuvár (a Wallerni hídhoz vezető út) – Valla (Wallern) A65/2
- f) Sarród – Pomogy (Pamhagen) kerékpárút A73/5
- g) Fertőrákos – Fertőmeggyes (Mörbisch) B2/4
- h) Fertőrákos (Sopronpuszta) – Szentmargitbánya (Sankt Margarethen) B5
- i) Fertőrákos (vízi út) – Fertő tó (Neusiedler See) B0/1–B0/2
- j) Sopron – Kelénpatak (Klingenbach) (kerékpárút) B9/21a
- k) Sopron – Sopronkertes (Baumgarten) B14
- l) Ágfalva – Somfalva (Schattendorf) B18
- m) Ágfalva – Lépesfalva (Loipersbach) B20/2
- n) Sopron (Görbehalomtelep) – Szikra (Siegraben) (Urak asztala/Herrentisch) B28
- o) Harka – Sopronnyék (Neckenmarkt) B41
- p) Harka – Sopronkeresztúr (Deutschkreutz) B44
- q) Nagycenk – Sopronkeresztúr (Deutschkreutz) B50
- r) Zsira – Locsmánd (Lutzmannsburg) (termálfürdő) B78
- s) Zsira – Locsmánd (Lutzmannsburg) (szőlőhegy) B79/2–B79/12
- t) Ólmod – Borsmonostor (Klostermarienberg) B91/2
- u) Írott-kő Natúrpark – Naturpark Geschiebenstein B106/3 és C
- v) Bucsú – Rohonc (Rechnitz) C10
- w) Narda – Csém (Schandorf) C19/2
- x) Felsőcsatár – Pinkaóvár (Burg) (Pinka-szurdok) C25
- y) Pornóapáti – Beled (Bildein) C39
- z) Ják – Monyorókerék (Eberau) C47/5
- aa) Pinkamindszent – Nagysároslak (Moschendorf) C58
- bb) Kemestaródfa – Lovászd (Luising) C72
- cc) Nemesmedves – Zsámánd (Reinersdorf) C85
- dd) Rönök – Borosgödör (Inzenhof) (Szent Imre-templom) C92

ee) Szentgotthárd – Rábakeresztúr (Heiligenkreuz) C99/5
ff) Alsószőlnök – Farkasdífalva (Neumarkt a/d Raab) C117”

4. cikk

A Megállapodás 1., 3. és 4. cikkében „a Schengeni határ-ellenőrzési kódex 23. és azt követő cikkei értelmében” szövegrész helyébe „a Schengeni határ-ellenőrzési kódex 25. és azt követő cikkei értelmében” szövegrész lép.

5. cikk

- (1) A Megállapodás 5. cikke egy új (2) bekezdéssel egészül ki, az ezt követő bekezdések számozása pedig (3)–(5) bekezdésig értelemszerűen folytatódik.
- (2) A Megállapodás 5. cikkének (2) bekezdése a következő:
„(2) Jelen Megállapodást a Szerződő Felek közös megegyezéssel – diplomáciai úton vagy a Szerződő felek közötti írásos egyetértéssel – bármikor módosíthatják. A módosítás az 5. cikk (1) bekezdésének megfelelően lép hatályba.”

6. cikk

- (1) Jelen Módosító Megállapodás azon későbbi írásbeli értesítés kézhezvételének napját követő második hónap első napján lép hatályba, amelyben a Szerződő Felek diplomáciai úton értesítették egymást a jelen Módosító Megállapodás hatálybalépéséhez szükséges belső jogi követelmények teljesítéséről.
- (2) Jelen Módosító Megállapodás a Megállapodás elválaszthatatlan részét képezi, és mindaddig hatályban marad, ameddig a Megállapodás hatályos.

Készült Budapesten, 2026. jan. 19-én, két eredeti példányban, magyar és német nyelven, mindkét szöveg egyaránt hiteles.

Magyarország Kormánya nevében	az Osztrák Szövetségi Kormány nevében
-------------------------------	---------------------------------------

2026. évi VIII. törvény

a Magyarország és a Perui Köztársaság között az ideiglenesen munkát vállaló turisták programjának létrehozásáról szóló Megállapodás kihirdetéséről*

- [1] Magyarország elkötelezett a Perui Köztársasággal ápoltt kétoldalú kapcsolataiban a kölcsönös megértésen és tiszteleten alapuló együttműködés bővítése mellett.
- [2] Magyarország és a Perui Köztársaság közös szándéka, hogy hozzájáruljanak az emberek közötti kapcsolatok elmélyítéséhez és ösztönözzék állampolgáraikat egymás kultúrájának és életmódjának mélyebb megismerésére.
- [3] E törvény célja, hogy Magyarország és a Perui Köztársaság kölcsönösen megkönnyítse a turista céllal történő beutazást egymás ifjúsága számára és egyúttal lehetővé tegye, hogy hosszabb ideig tartó szabadságtöltésüket szükség esetén ideiglenes jellegű munkavállalással anyagilag támogassák.
- [4] A fenti célok elérése érdekében az Országgyűlés a következő törvényt alkotja:

1. § Az Országgyűlés e törvénnyel felhatalmazást ad a Magyarország és a Perui Köztársaság között az ideiglenesen munkát vállaló turisták programjának létrehozásáról szóló Megállapodás (a továbbiakban: Megállapodás) kötelező hatályának elismerésére.

2. § Az Országgyűlés a Megállapodást e törvénnyel kihirdeti.

* A törvényt az Országgyűlés a 2026. március 10-i ülésnapján fogadta el.

- 3. §** (1) A Megállapodás hiteles magyar nyelvű szövegét az 1. melléklet tartalmazza.
(2) A Megállapodás hiteles angol nyelvű szövegét a 2. melléklet tartalmazza.
- 4. §** (1) Ez a törvény – a (2) bekezdésben foglalt kivétellel – a kihirdetését követő napon lép hatályba.
(2) A 2. §, a 3. §, az 1. melléklet és a 2. melléklet a Megállapodás 12. cikkében meghatározott időpontban lép hatályba.
(3) A Megállapodás, a 2. §, a 3. §, valamint az 1. melléklet és a 2. melléklet hatálybalépésének naptári napját a külpolitikáért felelős miniszter – annak ismertté válását követően – a Magyar Közlönyben haladéktalanul közzétett közleményével állapítja meg.
- 5. §** Az e törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről az idegenrendészetért és menekültügyért felelős miniszter gondoskodik.

Dr. Sulyok Tamás s. k.,
köztársasági elnök

Dr. Latorcai János s. k.,
az Országgyűlés alelnöke

1. melléklet a 2026. évi VIII. törvényhez

**MEGÁLLAPODÁS MAGYARORSZÁG ÉS A PERUI KÖZTÁRSASÁG KÖZÖTT AZ IDEIGLENESEN MUNKÁT
VÁLLALÓ TURISTÁK PROGRAMJÁNAK LÉTREHOZÁSÁRÓL**

Magyarország és a Perui Köztársaság, (a továbbiakban együttesen: a Felek),

attól az óhajtól vezérelve, hogy egymással szorosabb együttműködést alakítsanak ki;

azzal a céllal, hogy a munka és csereprogramok révén szélesebb körű lehetőséget biztosítsanak állampolgáraik számára a másik fél kultúrájának és életmódjának megismerésére, ezzel is elősegítve egymás kölcsönös megértését;

az alábbiakban állapodtak meg:

1. cikk

Jelen Megállapodás célja az ideiglenesen munkát vállaló turisták programjának (a továbbiakban: Program) létrehozása, amely lehetővé teszi mindkét Fél állampolgárai számára, hogy a másik Fél területén tartózkodjanak, egyéni kérelem alapján, elsősorban a szabadságtöltés szándékával, másodsorban ugyanakkor lehetőségük van munkát is vállalni, a kiadott vízum vagy ideiglenes tartózkodási engedély érvényességi ideje alatt, azért, hogy anyagi forrásait kiegészítsék, illetve tanulmányi vagy képzési tanfolyamokra iratkozzanak be.

2. cikk

1. Hatályos jogszabályaikkal és rendelkezéseikkel összhangban a Program keretében mindkét Fél többszöri belépésre jogosító vízumot vagy ideiglenes tartózkodási engedélyt ad ki a másik Fél állampolgárai számára. Magyar állampolgárok esetében a Perui Köztársaság cserevízumot, míg perui állampolgárok esetében Magyarország ideiglenes tartózkodási engedélyt ad ki, mindkét típust egyaránt egy évet meg nem haladó időtartamra. A kérelmezőknek az alábbi feltételeknek kell megfelelni:
 - a) a kérelem benyújtásának időpontjában tizennyolcadik (18) életévét betöltötte, de harmincegyedik (31) életévét még nem;
 - b) a kérelmezés okai összhangban állnak a program céljaival, ahogyan azt e Megállapodás 1. cikke meghatározza;
 - c) korábban nem volt kedvezményezettje e Programnak;
 - d) nem kísérik eltartottak, és
 - e) legalább két (2) évet sikeresen teljesített egyetemi képzésben, vagy szakmai diplomával, illetve szakoktatási intézmény elvégzését igazoló bizonyítvánnyal rendelkeznek.

2. Mindezekon felül a kérelmezőknek az alábbi követelményeknek kell eleget tenni:

- a) Megfelelnek a fogadó Fél jogszabályaiban és rendelkezéseiben meghatározott valamennyi szükséges útlével- és beutazási követelménynek;
- b) Rendelkeznek menetjeggyel, illetve kellő anyagi fedezettel ahhoz, hogy a másik Fél területét elhagyhassák a tartózkodásuk időtartama alatt vagy annak végén;
- c) Elegendő anyagi forrással bírnak ahhoz, hogy tartózkodásuk kezdetén fedezni tudják szükségleteiket;
- d) Orvosi igazolással támasztják alá, hogy jó egészségi állapotban vannak;
- e) Büntetlen előéletűek;
- f) Rendelkeznek a kérelmező engedélyezett tartózkodási ideje alatt érvényes olyan biztosítással, amely fedezi a betegség, a várandósság, a baleseti rokkantság és a kórházi kezelés minden kockázatát, valamint ilyen esetekben és halál esetén a hazaszállítás költségeit; továbbá
- g) Megfizetik a Felek jogszabályai által előírt kérelmezési és eljárési díjakat.

3. cikk

A Felek azon állampolgárai, akik a Program keretében vízumot vagy ideiglenes tartózkodási engedélyt igényelnének, kérelmet nyújtanak be a másik Fél diplomáciai vagy konzuli képviselőjénél.

4. cikk

1. A Program keretében Magyarország által perui állampolgárok részére kiállított ideiglenes tartózkodási engedélyek Magyarország egész területén érvényesek. A Program keretében a Perui Köztársaság által kiállított vízumok a Perui Köztársaság egész területén érvényesek.
2. Mindkét Fél engedélyezi a másik Fél azon állampolgárainak, akik a Program keretében kiadott és még érvényes vízummal vagy ideiglenes tartózkodási engedéllyel rendelkeznek, hogy a jelen cikk (1) bekezdésének rendelkezéseivel összhangban legfeljebb egy évig a területén tartózkodjanak.
3. A program keretében a másik Fél területén tartózkodó állampolgárok nem hosszabbíthatják meg tartózkodásukat a jelen cikk (2) bekezdésében rögzített, maximálisan megengedett időtartamon túl, és kérelmet sem nyújthatnak be tartózkodási engedély iránt vagy idegenrendészeti jogállásuk bármilyen jellegű megváltoztatása iránt abból a célból, hogy a másik Fél területén tovább tartózkodjanak.

5. cikk

1. Azok a magyar állampolgárok, akik a program keretében vízumot kaptak, a Perui Köztársaság területére való belépés kezdetétől és a jelen Megállapodás rendelkezéseivel összhangban jogosultak munkát keresni és vállalni, de ugyanazon munkáltatónál legfeljebb három (3) hónapos időtartamra. Hasonlóképp, tanulmányi vagy képzési tanfolyamokon legfeljebb négy (4) hónapon át jogosultak részt venni.
2. Azok a perui állampolgárok, akik a program keretében ideiglenes tartózkodási engedélyt kaptak, a Magyarország területére történt belépés időpontjától kezdve és e Megállapodás rendelkezéseivel összhangban jogosultak munkát keresni és vállalni, de ugyanazon munkáltatónál legfeljebb (3) hónapot meg nem haladó időtartamra. Hasonlóan, tanulmányi vagy képzési tanfolyamokon is legfeljebb négy (4) hónapon át jogosultak részt venni.
3. E cikk rendelkezéseit a Felek külföldi állampolgárok foglalkoztatására vonatkozó jogszabályainak és rendelkezéseinek betartásával kell alkalmazni.

6. cikk

1. A Program kedvezményezettjei kötelesek betartani a fogadó Fél területén alkalmazandó jogszabályokat és rendelkezéseket, különös tekintettel azokra, amelyek a szabályozott szakmákra vonatkoznak.
2. A Program működési és végrehajtási mechanizmusaira, a jelen Megállapodásban nem szabályozott kérdésekben, a Felek jogszabályai és rendelkezései irányadók.
3. Ez a Megállapodás nem érinti a Felek azon jogát, hogy jogosnak ítélt indokok alapján megtagadják a belépést, vagy szankciókat szabjanak ki saját jogszabályaikkal összhangban.

7. cikk

Az illetékes diplomáciai vagy konzuli képviselet vízum- vagy ideiglenes tartózkodási engedély kiadásakor olyan tájékoztató anyaggal látja el a Program kedvezményezettjeit, amely az általános életkörülményekről és a munkavállalási lehetőségekről tartalmaz információt a fogadó Fél területén.

8. cikk

A Felek évente határozzák meg, hogy mennyi, a 2. cikk (1) bekezdésében leírt, többszöri belépésre jogosító vízumot vagy ideiglenes tartózkodási engedélyt adnak ki a másik Fél állampolgárai számára, és erről a számról diplomáciai úton írásban értesítik a másik Felet.

9. cikk

A Felek bármelyik Fél kérésére találkozhatnak a jelen Megállapodás végrehajtásának értékelése céljából. A találkozókra személyes jelenlét vagy videokonferencia útján, megegyezés szerinti időpontban és helyszínen kerülhet sor.

10. cikk

1. A Felek bármelyike átmenetileg felfüggesztheti a jelen Megállapodás végrehajtását, részben vagy egészben, közbiztonsági, közrendi vagy közegészségügyi okokból, illetve a vonatkozó jogszabályaikban előírt bármely más okból. A felfüggesztésről, ideértve annak hatálybalépési és visszavonási időpontját is, a Felek írásban, diplomáciai úton értesítik egymást.
2. Felfüggesztés esetén a jelen Megállapodás rendelkezéseit továbbra is alkalmazni kell azon személyek esetében, akiknek e Megállapodás alapján vízumot vagy ideiglenes tartózkodási engedélyt adtak ki, a vízumuk vagy ideiglenes tartózkodási engedélyük érvényességi idejének lejártáig.

11. cikk

A jelen Megállapodás értelmezéséből és/vagy alkalmazásából eredő bármely vitát a Felek diplomáciai úton, közvetlen konzultációk útján rendezik.

12. cikk

Jelen Megállapodás a hatálybalépéshez szükséges, vonatkozó belső jogi eljárások befejezéséről szóló, a másik Félnek diplomáciai úton megküldött utolsó írásbeli értesítés kézhezvételének napjától számított második hónap első napján lép hatályba.

13. cikk

A Felek a jelen Megállapodást bármikor módosíthatják írásban. Bármely módosítás a jelen Megállapodás 12. cikkében foglaltak megfelelő alkalmazásával lép hatályba.

14. cikk

Jelen Megállapodás határozatlan ideig marad hatályban.

15. cikk

1. A Felek bármelyike bármikor felmondhatja ezt a Megállapodást a másik Félhez diplomáciai úton eljuttatott írásbeli értesítéssel. Jelen Megállapodás az ilyen tartalmú értesítés másik Fél általi kézhezvételének napjától számított hat (6) hónap elteltével szűnik meg.
2. Jelen Megállapodás megszűnése vagy felfüggesztése nem érinti a Program kedvezményezettjeinek azon jogát, hogy a másik fél területén maradjanak a kiadott vízum vagy ideiglenes tartózkodási engedély előírásainak megfelelően, kivéve, ha a Felek másként állapodnak meg.

A FENTIEK HITELEŰL az alulírott, arra megfelelően felhatalmazott személyek aláírták a jelen Megállapodást.

KÉSZÜLT New Yorkban, 2025. év szeptember hónap 25. napján, két eredeti példányban, magyar, spanyol és angol nyelven, amely mindegyike egyaránt hiteles. Eltérő értelmezés esetén az angol nyelvű szöveg az irányadó.

Magyarország részéről	A Perui Köztársaság részéről
-----------------------	------------------------------

2. melléklet a 2026. évi VIII. törvényhez

**AGREEMENT BETWEEN HUNGARY AND THE REPUBLIC OF PERU
FOR THE ESTABLISHMENT OF A WORKING HOLIDAY PROGRAMME**

Hungary and the Republic of Peru, hereinafter jointly referred to as “the Parties”;

Desiring to promote closer cooperation between them;

With the aim of increasing opportunities for their nationals to appreciate the culture and way of life of the other Party, through work and exchange, thus promoting mutual understanding between them;

Have agreed as follows:

Article 1

The object of this Agreement is to establish a Working Holiday Programme, hereinafter referred to as “the Programme”, which allows nationals of each Party to remain in the territory of the other Party, on an individual basis, for the main purpose of spending their holidays, with the possibility of being employed on a secondary basis, during the period of validity of the visa or the temporary residence permit issued, in order to supplement their financial resources, or to enrol in study or training courses.

Article 2

1. Each Party shall issue to nationals of the other Party, within the framework of the Programme and in accordance with the laws and regulations in force, a multiple-entry visa or a temporary residence permit. In the case of nationals of Hungary, the Republic of Peru shall grant an exchange visa and in the case of nationals of Peru, Hungary shall grant a temporary residence permit, both for a period not exceeding one year. Applicants must comply with the following conditions:
 - a) they are at least eighteen (18) years of age but have not turned thirty one (31) at the time of application;
 - b) the reasons for the application must conform to the objective of the Programme as defined in Article 1 of this Agreement;
 - c) must not have previously benefited from this Programme;
 - d) must not be accompanied by dependents and
 - e) must have satisfactorily completed at least two (2) years of university studies or have a technical education degree or a certificate attesting that they have graduated from such technical studies.
2. In addition, the following requirements must be met:
 - a) to fulfil all the necessary passport and entry requirements, as specified in the laws and regulations of the host Party;
 - b) to have a transport ticket or the financial resources to leave, during or at the end of their stay, from the territory of the host Party;
 - c) to have sufficient financial resources, to cover their needs at the beginning of their stay;
 - d) to submit a medical certificate attesting to their good health;
 - e) to not have a criminal record;
 - f) to submit an insurance policy valid throughout the applicant’s authorised stay that covers all risks of illness, maternity, disability and hospitalization, as well as repatriation costs in such cases or death; and
 - g) to pay the relevant application and processing fee prescribed in the legislation of each Party.

Article 3

Nationals of both Parties who wish to obtain a visa or a temporary residence permit under the Programme must submit an application to the diplomatic missions or consular posts of the other Party.

Article 4

1. Temporary residence permits issued by Hungary to Peruvian nationals within the framework of the Programme shall be valid throughout the territory of Hungary. Visas issued by the Republic of Peru to Hungarian nationals under the Programme shall be valid for the territory of the Republic of Peru.
2. Each Party shall authorise nationals of the other Party who hold a visa or a temporary residence permit granted under the Programme which is still valid, to remain in its territory, in accordance with the provisions of paragraph 1 of this Article, for a maximum period of one year.
3. Nationals of both Parties who are in the territory of the other Party under the Programme, may not extend their stay beyond the maximum permitted period referred to in paragraph 2 of this Article, nor apply for a residence permit or any change of migratory status, in order to remain in the territory of that other Party.

Article 5

1. Hungarian nationals who obtain a visa within the framework of the Programme shall be, from the moment of their entry to territory of the Republic of Peru and in accordance with the provisions of this Agreement, authorized to seek and accept employment, for a period not exceeding three (3) months with the same employer. Likewise, they shall be authorised to enrol in study or training courses for a period of up to four (4) months.
2. Peruvian nationals, who obtain a temporary residence permit within the framework of the Programme, shall be, as of their entry to territory of Hungary and in accordance with the provisions of this Agreement, authorised to seek and accept employment, which may not exceed three (3) months of duration with the same employer. Likewise, they shall be authorised to take study or training courses for up to four (4) months.
3. The provisions of this Article shall apply without prejudice to the laws and regulations of each Party related to the employment of foreign nationals.

Article 6

1. Beneficiaries of the Programme must comply with the laws and regulations applicable in the territory of the host Party, especially those regarding regulated professions.
2. The mechanisms for the implementation and execution of the Programme, in the aspects not covered in this Agreement, shall be governed by the laws and regulations of each Party.
3. This Agreement shall not affect the right of the Parties, for the reasons it deems legitimate, to refuse entry or to impose sanctions according to the legislation of each Party.

Article 7

When issuing visas or temporary residence permits to beneficiaries of the Programme, the respective diplomatic missions or consular posts shall provide an information sheet to the beneficiaries, which shall contain the general living conditions and access to employment in the territory of the host Party.

Article 8

Each Party shall determine annually the number of the multiple-entry visas or temporary residence permits mentioned in paragraph 1 of Article 2 to be issued for nationals of the other Party and shall notify the other of such number through diplomatic channels.

Article 9

The Parties shall meet, at the request of either Party, in order to evaluate the execution of this Agreement. Meetings may take place as and when required by mutual decision, in person or via videoconference.

Article 10

1. Either Party may temporarily suspend the implementation of this Agreement, in whole or in part, due to reasons of public security, public order, public health, or on any other reasons prescribed in their respective laws. This suspension, including the date on which it shall take effect and its cancellation, shall be notified to the other Party through diplomatic channels.
2. In case of suspension, the provisions of this Agreement shall continue to apply to persons who have been issued visas or permits under this Agreement, until the expiry of their respective visas or temporary residence permits.

Article 11

Any dispute arising from the interpretation and/or application of this Agreement shall be settled by the Parties through direct consultations through diplomatic channels.

Article 12

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date of receipt of the last written notification sent through diplomatic channels, by which the Parties inform each other of the completion of the required internal procedures by their respective legislation for that purpose.

Article 13

The Parties may, at any time, amend this Agreement in writing. Any amendment shall enter into force as provided in article 12 of this Agreement, *mutatis mutandis*.

Article 14

This Agreement shall remain in force for an indefinite period.

Article 15

1. Either Party may, at any time, terminate this Agreement by written notification to the other Party through diplomatic channels. This Agreement shall terminate six (6) months after the date of receipt of such notification by the other Party.
2. The termination or suspension of this Agreement shall not affect the right of the beneficiaries of the Programme to remain in the territory of the other Party according to the terms of the visa or temporary residence permit granted, unless otherwise agreed by the Parties.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised thereto, have signed this Agreement.

DONE at New York, on 25th of September 2025, in two original copies in the Hungarian, Spanish and English languages all texts being equally authentic. In case of divergence, the English text shall prevail.

For Hungary	For the Republic of Peru
-------------	--------------------------

2026. évi IX. törvény**a Magyarország Kormánya és a Török Köztársaság Kormánya közötti légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről***

- [1] E törvény célja a Magyarország Kormánya és a Török Köztársaság Kormánya közötti légiközlekedési megállapodás kötelező hatályának elismerése és kihirdetése.
- [2] Az Országgyűlés, elismerve a nemzetközi légiközlekedés biztonságának és hatékonyságának további erősítését szolgáló együttműködés jelentőségét, valamint Magyarország és a Török Köztársaság közötti kétoldalú kapcsolatok fejlesztésének fontosságát, a következő törvényt alkotja:

- 1. §** Az Országgyűlés e törvénnyel felhatalmazást ad a Magyarország Kormánya és a Török Köztársaság Kormánya közötti légiközlekedési megállapodás (a továbbiakban: Megállapodás) kötelező hatályának elismerésére.
- 2. §** Az Országgyűlés a Megállapodást e törvénnyel kihirdeti.
- 3. §** (1) A Megállapodás hiteles magyar nyelvű szövegét az 1. melléklet tartalmazza.
(2) A Megállapodás hiteles angol nyelvű szövegét a 2. melléklet tartalmazza.
- 4. §** (1) Ez a törvény – a (2) bekezdésben foglalt kivétellel – a kihirdetését követő napon lép hatályba.
(2) A 2. §, a 3. §, a 6. §, valamint az 1. melléklet és a 2. melléklet a Megállapodás 22. cikk 1. bekezdésében meghatározott időpontban lép hatályba.
(3) A Megállapodás, a 2. §, a 3. §, a 6. §, valamint az 1. melléklet és a 2. melléklet hatálybalépésének naptári napját a külpolitikáért felelős miniszter – annak ismerteté válását követően – a Magyar Közlönyben haladéktalanul közzétett közleményével állapítja meg.
- 5. §** Az e törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a közlekedésért felelős miniszter gondoskodik.
- 6. §** Hatályát veszti a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Török Köztársaság Kormánya között Ankarában, 1966. évi június hó 28. napján aláírt légügyi egyezmény kihirdetéséről szóló 1968. évi 28. törvényerejű rendelet.

Dr. Sulyok Tamás s. k.,
köztársasági elnök

Dr. Latorcai János s. k.,
az Országgyűlés alelnöke

1. melléklet a 2026. évi IX. törvényhez

**LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS MAGYARORSZÁG KORMÁNYA ÉS A TÖRÖK KÖZTÁRSASÁG
KORMÁNYA KÖZÖTT**

Tartalomjegyzék**PREAMBULUM**

1. CIKK – Fogalom-meghatározások
2. CIKK – Forgalmi jogok nyújtása
3. CIKK – Kijelölés, engedélyezés és az engedélyek visszavonása
4. CIKK – Tisztességes verseny
5. CIKK – Vámok és egyéb díjak

* A törvényt az Országgyűlés a 2026. március 10-i ülésnapján fogadta el.

6. CIKK – A jogszabályok és rendelkezések alkalmazása
7. CIKK – Légialkalmassági és személyzet alkalmassági bizonyítványok
8. CIKK – Repülésbiztonság
9. CIKK – A légiközlekedés védelme
10. CIKK – Intermodális szállítás
11. CIKK – Használati díjak
12. CIKK – Kereskedelmi tevékenységek
13. CIKK – Pénzeszközök átutalása
14. CIKK – Menetrendek
15. CIKK – Viteldíjak
16. CIKK – Információcsere
17. CIKK – Konzultáció
18. CIKK – Viták rendezése
19. CIKK – A Megállapodás módosítása
20. CIKK – Nyilvántartásba vétel
21. CIKK – Felmondás
22. CIKK – Hatálybalépés

PREAMBULUM

Magyarország Kormánya és a Török Köztársaság Kormánya (a továbbiakban: a „Szerződő Felek”),

A nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és a nemzetközi légi járatok átmenő forgalmáról Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt egyezmény részes feleiként;

Attól az óhajtól vezérelve, hogy elősegítsék a nemzetközi légiközlekedést a területeik között;

Elismerve a légiközlekedés fontosságát, mint a gazdasági együttműködés és a kereskedelmi kapcsolatok, valamint a népek közötti kapcsolatok és barátság előmozdításának eszközét;

Attól az óhajtól vezérelve, hogy a nemzetközi légi járatok a legmagasabb fokú biztonságát és védelmét biztosítsák, kifejezésre juttatva a személy- és vagyonbiztonságot veszélyeztető, a légiközlekedés működését károsan befolyásoló és a közvéleménynek a polgári repülésbe vetett bizalmát gyengítő olyan cselekedetek, vagy fenyegetések miatti súlyos aggodalmukat, amelyek a légi járművek biztonsága ellen irányulnak; valamint

Azzal a szándékkal, hogy Megállapodást kössenek a területeik közötti polgári légi járatok létrehozása és üzemeltetése céljából,

AZ ALÁBBIKBAN ÁLLAPODTAK MEG:

1. CIKK – FOGALOM-MEGHATÁROZÁSOK

Jelen Megállapodás alkalmazásában, kivéve, ha a szövegösszefüggésből más következik:

- a) „Légügyi hatóságok”: Magyarország Kormánya esetében a légügyi főigazgató, a Török Köztársaság Kormánya esetében a légügyi főigazgató, vagy mindkét esetben bármely olyan személy vagy szerv, amely a jelen Megállapodással érintett bármely tevékenység ellátására felhatalmazással rendelkezik;
- b) „Megállapodás”: a jelen Megállapodás, annak Függeléke, és mindezek bármely módosítása;
- c) „Chicagói Egyezmény”: a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény;

- d) „Kijelölt légitársaság”: a jelen Megállapodás 3. cikkével összhangban kijelölt és engedélyezett légitársaság;
- e) „Terület”: egy állam vonatkozásában az adott állam szuverenitását képező szárazföldi területet (szárazföldet és szigeteket) jelent, a hozzá tartozó belföldi és parti vizekkel, valamint légtérrel;
- f) „Légijárat”, „nemzetközi légijárat”, „légitársaság” és „nem kereskedelmi célból történő leszállás”: a Chicagói Egyezmény 96. cikkében meghatározott jelentéssel bírnak;
- g) „Használati díjak”: az illetékes hatóságok által légitársaságok számára megállapított vagy engedélyezett díjak a repülőtéri tulajdon vagy létesítmények, illetve léginavigációs berendezések használatáért, ideértve a kapcsolódó szolgáltatások és létesítmények használatát a légijárművek, valamint azok személyzete, utasai és a teherárak számára;
- h) „Viteldíj”: az utasok, a poggyász és az áruk szállításáért fizetendő díjak, és azok alkalmazásának feltételei, ideértve az ügynöki és egyéb kiegészítő szolgáltatások díjait és feltételeit, de ide nem értve a postai küldemények szállításának díjazását vagy feltételeit;
- i) A jelen Megállapodásban a Magyarország állampolgáira való hivatkozást – a 7. cikk 2. bekezdésének kivételével – az Európai Unió tagállamainak állampolgáira való hivatkozásként kell értelmezni;
- j) A jelen Megállapodásban a magyar légitársaságokra való hivatkozást a Magyarország által kijelölt légitársaságokra való hivatkozásként kell értelmezni;
- k) A jelen Megállapodásban az „EU-szerződésekre” való hivatkozást az Európai Unióról szóló Szerződésre és az Európai Unió Működéséről szóló Szerződésre való hivatkozásként kell értelmezni.

2. CIKK – FORGALMI JOGOK NYÚJTÁSA

1. Mindegyik Szerződő Fél biztosítja a másik Szerződő Fél számára a jelen Megállapodásban rögzített jogokat annak érdekében, hogy a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai a jelen Megállapodás Függelékében meghatározott útvonalakon menetrend szerinti nemzetközi légijáratokat üzemeltessenek.
2. A jelen Megállapodás rendelkezéseitől függően mindegyik Fél kijelölt légitársaságai az alábbi jogokkal rendelkeznek:
 - a) a másik Szerződő Fél területe feletti leszállás nélküli átrepülés;
 - b) nem kereskedelmi célból történő leszállások a másik Szerződő Fél területén;
 - c) a másik Szerződő Fél területén történő leszállás utasok, poggyász, teheráru – beleértve a postai küldeményeket – felvétele, illetve kiszállítása, kirakodása céljából.
3. Mindegyik Szerződő Fél azon légitársaságait, amelyeket a jelen Megállapodás 3. cikke alapján nem jelöltek ki, szintén megilletik a jelen cikk 2. bekezdésének a) és b) pontjaiban meghatározott jogok.
4. A jelen cikk 2. bekezdésének rendelkezései semmilyen módon nem biztosítanak az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságainak jogot arra, hogy a másik Szerződő Fél területén, a másik Szerződő Fél területének másik pontjára szállítandó utasokat, azok poggyászát, teherárut, illetve postai küldeményt vegyen fel a fedélzetre.

3. CIKK – KIJEÖLÉS, ENGEDÉLYEZÉS ÉS AZ ENGEDÉLYEK VISSZAVONÁSA

1. Mindegyik Szerződő Fél jogosult egy vagy több légitársaságot kijelölni a megegyezés szerinti nemzetközi légijáratok üzemeltetésére a jelen Megállapodás Függelékében szereplő Útvonaltervben feltüntetett útvonalakon, valamint jogosult ezen kijelölések visszavonására és módosítására. Ezen kijelöléseket és a módosításokat írásban kell megtenni és diplomáciai úton kell továbbítani a másik Szerződő Fél részére.
2. A Magyarország által tett kijelölés kézhezvételét követően a Török Köztársaság a lehető legrövidebb eljárási időn belül megadja a szükséges engedélyeket és jóváhagyásokat amennyiben:
 - a) a légitársaság Magyarország területén került bejegyzésre az EU-szerződések értelmében, és rendelkezik az európai uniós jognak megfelelő érvényes működési engedéllyel; és
 - b) a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét a légijármű üzemeltetési engedélyének kiadásáért felelős európai uniós tagállam gyakorolja és tartja fenn, és a kijelölés egyértelműen meghatározza az illetékes légügyi hatóságot; és
 - c) a légitársaság közvetlenül vagy többségi tulajdon révén az Európai Unió vagy az Európai Szabadkereskedelmi Társulás tagállamai és/vagy ezen államok állampolgárai tulajdonában van, és azok tényleges irányítása alatt áll.
3. A Török Köztársaság jogosult a Magyarország által kijelölt légitársaság részére kiadott üzemeltetési és műszaki engedélyeket megtagadni, visszavonni, felfüggeszteni, vagy korlátozni, amennyiben:
 - a) a légitársaság nem Magyarország területén került bejegyzésre az EU-szerződések értelmében, vagy nem rendelkezik az európai uniós jognak megfelelő érvényes működési engedéllyel; vagy

- b) a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét nem a légijármű üzemeltetési engedélyének kiadásáért felelős európai uniós tagállam gyakorolja és tartja fenn, vagy a kijelölés nem határozza meg egyértelműen az illetékes légügyi hatóságot; vagy
- c) a légitársaság közvetlenül vagy többségi tulajdon révén nem az Európai Unió vagy az Európai Szabadkereskedelmi Társulás tagállamai és/vagy ezen államok állampolgárai tulajdonában van és nem áll azok tényleges irányítása alatt; vagy
- d) a légitársaság olyan európai uniós tagállam által kiállított légijármű üzemeltetési engedéllyel és működési engedéllyel rendelkezik, amellyel a Török Köztársaságnak nincs kétoldalú légiközlekedési megállapodása, és a szükséges forgalmi jogok vagy kapcsolódó kereskedelmi lehetőségek az engedélyeket kiállító uniós tagállam vonatkozásában nem állnak kölcsönösen rendelkezésre a Török Köztársaság kijelölt légitársaságai számára.

A jelen bekezdés által biztosított jogok gyakorlása során a Török Köztársaság nem alkalmazhat az európai uniós légitársaságok között nemzeti hovatartozási alapon hátrányos megkülönböztetést.

- 4. A Török Köztársaság általi kijelölés kézhezvételét követően Magyarország a lehető legrövidebb eljárási időn belül megadja a szükséges engedélyeket és jóváhagyásokat, amennyiben:
 - a) a légitársaság a Török Köztársaság területén került bejegyzésre, és rendelkezik a Török Köztársaság jogszabályainak megfelelő érvényes működési engedéllyel; és
 - b) a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét a Török Köztársaság illetékes légügyi hatósága gyakorolja és tartja fenn, és a kijelölés egyértelműen meghatározza az illetékes légügyi hatóságot; és
 - c) a légitársaság közvetlenül vagy többségi tulajdon révén a Török Köztársaság és/vagy állampolgárai tulajdonában van és azok tényleges irányítása alatt áll.
- 5. Magyarország jogosult a Török Köztársaság által kijelölt légitársaság részére kiadott üzemeltetési és műszaki engedélyeket megtagadni, visszavonni, felfüggeszteni, illetve korlátozni, amennyiben:
 - a) a légitársaság nem a Török Köztársaság területén került bejegyzésre, vagy nem rendelkezik a Török Köztársaság jogszabályainak megfelelő érvényes működési engedéllyel; vagy
 - b) a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét nem a Török Köztársaság illetékes légügyi hatósága gyakorolja és tartja fenn; vagy a kijelölés nem határozza meg egyértelműen az illetékes légügyi hatóságot; vagy
 - c) a légitársaság közvetlenül vagy többségi tulajdon révén nem a Török Köztársaság és/vagy állampolgárai tulajdonában van és nem áll azok tényleges irányítása alatt.
- 6. Hacsak a jogszabályok és rendelkezések további megsértésének megakadályozása érdekében nem elengedhetetlen az azonnali visszavonás, felfüggesztés vagy a jelen cikk 3. és 5. bekezdésében meghatározott feltételek alkalmazása, ezt a jogot csak a másik Szerződő Fél légügyi hatóságával a jelen Megállapodás 17. cikke szerint előírt konzultációt követően lehet gyakorolni.
- 7. Jelen cikk alapján az egyik Szerződő Fél által megtett intézkedés során a másik Szerződő Félnek a 18. cikkben foglalt jogai nem sérülhetnek.

4. CIKK – TISZTESSÉGES VERSENY

- 1. Mindkét Szerződő Fél kijelölt légitársaságai tisztességes és egyenlő lehetőséget élveznek, hogy versenyezzenek a meghatározott útvonalakon a megállapodás szerinti légijáratok üzemeltetésében.
- 2. Egyik Szerződő Fél sem róhat a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságaira olyan, kapacitást, járatsűrűséget vagy a forgalmat érintő követelményt, amely ellentétes lenne a Megállapodás céljaival.
- 3. Egyik Szerződő Fél sem engedélyezheti kijelölt légitársaságai számára – akár más légitársasággal vagy légitársaságokkal együttesen, akár külön –, hogy olyan piaci erőfölényt érvényesítsen, amely egy versenytárs komoly meggyengítéséhez, vagy a versenytárs egy adott útvonalon történő üzemeléséből való kizárásához vezet vagy vezethet, vagy azt célozza.
- 4. Egyik Szerződő Fél sem nyújthat vagy engedélyezhet állami támogatást vagy szubvenciót kijelölt légitársaságainak oly módon, hogy az hátrányosan befolyásolja a másik Szerződő Fél légitársaságainak méltányos és egyenlő esélyeit a nemzetközi légijáratok üzemeltetése során folytatott versenyben.
- 5. Amennyiben valamelyik Szerződő Fél úgy ítéli meg, hogy a kijelölt légitársaságait hátrányos megkülönböztetés vagy tisztességtelen eljárás éri, vagy a másik Szerződő Fél által a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai számára kilátásba helyezett vagy nyújtott állami támogatás vagy szubvenció hátrányosan befolyásolná vagy hátrányosan befolyásolja az első Szerződő Fél kijelölt légitársaságainak méltányos és egyenlő esélyeit a nemzetközi légijáratok

üzemeltetése során folytatott versenyben, konzultációt kezdeményezhet és értesítheti a másik Szerződő Felet elégedetlenségének okairól. Ezen konzultációkat a kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül meg kell tartani, kivéve, ha a Szerződő Felek másként állapodnak meg.

5. CIKK – VÁMOK ÉS EGYÉB DÍJAK

1. Mindegyik Szerződő Fél mentesíti a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságát a viszonyosság elve alapján és a saját vonatkozó jogszabályai által megengedett legnagyobb mértékben a légi járművekre, valamint azok szokásos felszereléseire, az üzemanyagra, a kenőanyagokra, a karbantartási eszközökre, a légi járműhöz szükséges szerszámokra, a műszaki fogyóeszközökre, a pótalkatrészekre – ideértve a hajtóműveket is – és a légi jármű készleteire, ideértve, de nem kizárólagosan az olyan tételeket mint az élelmiszerek, italok, alkohol, a dohányáru és egyéb, a repülés során árusítandó vagy az utasok által használt termékek, és más olyan cikkek, amelyek kizárólag a menetrend szerinti járatok üzemeltetése során a kijelölt légitársaság által használt légi jármű üzemeltetéséhez vagy kiszolgálásához kerülnek felhasználásra, valamint a nyomtatott jegytömbökre, a légi fuvarlevelekre és minden olyan nyomtatott anyagra, amelyen szerepel a kijelölt légitársaság logója, továbbá a kijelölt légitársaság által díjmentesen terjesztett szokásos reklám- és promóciós anyagokra vonatkozó behozatali korlátozások, vámok, jövedéki adók, vizsgálati díjak és minden egyéb nemzeti és/vagy helyi illeték és díj alól.
2. A Szerződő Felek vámügyi, műszaki, üzemeltetési vagy környezetvédelmi okokból szükséges díjakat vethetnek ki, feltéve, hogy ezeket a díjakat a Chicagói Egyezmény 15. cikkével összhangban, egységes feltételek mellett alkalmazzák.
3. A jelen cikk alapján biztosított mentességek a jelen cikk 1. bekezdésében említett azon tételekre vonatkoznak:
 - a) amelyeket az egyik Szerződő Fél területére a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaság visz be, vagy annak nevében visznek be;
 - b) amelyek az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága légi járművének a fedélzetén maradnak a másik Szerződő Fél területére történő érkezésétől az onnan való távozásig, és/vagy amelyeket ezen terület fölötti átrepülés során használnak fel;
 - c) amelyeket az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága által üzemeltetett légi jármű fedélzetére visznek fel a másik Szerződő Fél területén, és azokat a megállapodás szerinti járatok üzemeltetése során kívánják felhasználni; függetlenül attól, hogy ezeket a cikkeket egészben vagy részben a mentességet adó Szerződő Fél területén használják-e vagy fogyasztják-e el, feltéve, hogy ezeket a cikkeket nem idegenítik el az említett Szerződő Fél területén.
4. A légi jármű szokásos felszerelése, valamint azok az anyagok, készletek és felszerelések, amelyeket általában valamelyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága által üzemeltetett légi járművek fedélzetén tartanak, kizárólag a másik Szerződő Fél vámhatóságának jóváhagyásával rakhatók ki a másik Szerződő Fél területén. Ebben az esetben az ilyen felszerelések és cikkek a jelen cikk 1. bekezdésében meghatározott mentességet élvezik, feltéve, hogy azoknak az említett hatóságok felügyelete alá helyezése megkövetelhető mindaddig, amíg azokat újból ki nem viszik az országból, vagy a vámrendelkezésekkel összhangban más módon el nem távolítják.
5. A jelen cikk által biztosított mentességek olyan esetekben is érvényesíthetőek, amikor bármelyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága megállapodást kötött más légitársaságokkal arról, hogy a másik Szerződő Fél területén kölcsönadja vagy átadja a jelen cikk 1. bekezdésében leírt szokásos felszereléseket és egyéb cikkeket, feltéve, hogy a másik Szerződő Fél ugyanazokat a mentességeket nyújtja az adott légitársaságnak.
6. A jelen Megállapodásban foglaltak semmilyen módon nem akadályozhatják meg a Török Köztársaságot abban, hogy nem diszkriminatív alapon adókat, illetékeket, vámokat vagy díjakat vessen ki a területén felvett üzemanyagra, amennyiben azt a Magyarország által kijelölt légitársaság olyan légi járműve használja, amely a Török Köztársaság területének valamely pontja és a Török Köztársaság területének valamely másik pontja között közlekedik. A jelen Megállapodásban foglaltak semmilyen módon nem akadályozhatják meg Magyarországot abban, hogy nem diszkriminatív alapon adókat, illetékeket, vámokat vagy díjakat vessen ki a területén felvett üzemanyagra, amennyiben azt a Török Köztársaság által kijelölt légitársaság olyan légi járműve használja, amely Magyarország területének valamely pontja és Magyarország vagy egy másik európai uniós tagállam területének valamely másik pontja között közlekedik.
7. Amennyiben a Szerződő Felek között külön megállapodás van érvényben a kettős adóztatás elkerülésére vonatkozóan, az a megállapodás az irányadó.

6. CIKK – A JOGSZABÁLYOK ÉS RENDELKEZÉSEK ALKALMAZÁSA

1. Az egyik Szerződő Fél területére történő belépéskor, ott-tartózkodáskor, valamint onnan való kilépéskor a másik Szerződő Fél légitársaságai által használt légitársaságok nemzeti hovatartozásukra való tekintet nélkül alkalmazniuk kell és be kell tartaniuk a nemzetközi légiközlekedésben részt vevő légitársaságok az adott Szerződő Fél területére történő belépésével, valamint onnan történő kilépésével kapcsolatos, illetve az ilyen légitársaságok üzemeltetésére és navigálására vonatkozó, az adott Szerződő Fél területén alkalmazandó jogszabályokat, rendelkezéseket és eljárásokat.
2. Az egyik Szerződő Fél területére történő belépéskor, ott-tartózkodáskor, valamint onnan való kilépéskor a másik Fél légitársaságai által a fedélzeten szállított utasoknak, poggyásznak, személyzetnek vagy teherárúnak meg kell felelniük a légitársaságban szállított utasoknak, poggyásznak, személyzetnek vagy teherárúnak az adott Szerződő Fél területére történő belépésére, valamint onnan történő kilépésére vonatkozó, a belépéssel, a vámkezeléssel, a légiközlekedés védelmével, a bevándorlással, az útlevelekkel, a vámjárással, a pénznemekkel, az egészségüggyel, a karanténval és a higiénés rendelkezésekkel vagy postai küldemények esetén a postai szolgáltatásokkal kapcsolatos, az adott Szerződő Fél területén alkalmazandó jogszabályoknak és rendelkezéseknek.
3. Egyik Szerződő Fél sem részesítheti előnyben saját légitársaságát, vagy bármely más légitársaságot a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságával szemben a jelen cikkben meghatározott jogszabályok és rendelkezések alkalmazása során.

7. CIKK – LÉGIALKALMASSÁGI ÉS SZEMÉLYZET ALKALMASSÁGI BIZONYÍTVÁNYOK

1. A Szerződő Felek a megállapodás szerinti járatok üzemeltetése céljából érvényesnek ismerik el a másik Szerződő Fél jogszabályai és rendelkezései – Magyarország esetében ideértve az európai uniós jogszabályokat és rendelkezéseket, a Török Köztársaság esetében a Török Köztársaságban érvényes jogszabályokat és rendelkezéseket – szerint kiadott vagy érvényesített légialkalmassági bizonyítványokat, személyzeti alkalmassági bizonyítványokat és szakszolgálati engedélyeket, amennyiben azok a Chicagói Egyezmény értelmében meghatározott minimumkövetelményeknek, vagy annál magasabb szintű követelményeknek megfelelően kerültek kiállításra vagy érvényesítésre.
2. A Szerződő Felek fenntartják a jogot arra, hogy megtagadják a másik Szerződő Fél által a saját állampolgárainak adott személyzeti alkalmassági bizonyítványok és szakszolgálati engedélyek érvényességének elismerését a saját területük fölötti átparolás vagy az ott történő leszállás céljából.
3. Amennyiben az egyik Szerződő Fél által kiadott vagy érvényesített engedélyekkel és bizonyítványokkal kapcsolatos előjogok vagy feltételek a Chicagói Egyezmény szerint megállapított minimumkövetelményektől eltérő eljárás alkalmazását teszik lehetővé, függetlenül attól, hogy ezt az eltérést a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnél bejelentették-e vagy sem, a másik Szerződő Fél légügyi hatósága az adott Szerződő Félnek a jelen Megállapodás 8. cikk 2. bekezdésében meghatározott jogainak sérelme nélkül konzultációt kérhet a másik Szerződő Fél légügyi hatóságánál a jelen Megállapodás 17. cikke értelmében, annak érdekében, hogy meggyőződjön a kérdéses gyakorlat elfogadhatóságáról. Amennyiben nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, az megalapozza a jelen Megállapodás 3. cikk 3. vagy 5. bekezdésének alkalmazását.

8. CIKK – REPÜLÉSBIZTONSÁG

1. Bármelyik Szerződő Fél bármikor kérhet konzultációt a másik Szerződő Fél által elfogadott biztonsági előírásokat illetően bármely területen, a légitársaságok személyzetére, a légitársaságokra vagy azok üzemeltetésére vonatkozóan. A konzultációt a kérelemtől számított harminc (30) napon belül meg kell tartani.
2. Amennyiben a konzultációt követően az egyik Szerződő Fél megállapítja, hogy a másik Szerződő Fél az érintett területeken ténylegesen nem tart fenn, illetve nem alkalmaz olyan biztonsági előírásokat, amelyek a Chicagói Egyezmény alapján abban az időben megállapított minimumkövetelményekkel legalább azonosak, a Szerződő Fél a másik Szerződő Féllel a vonatkozó megállapításokról és az ezen minimumkövetelményeknek való megfeleléshez szükségesnek vélt intézkedésekről értesíti, a másik Szerződő Fél pedig köteles megtenni a megfelelő korrekciós intézkedést. Amennyiben a másik Szerződő Félnek tizenöt (15) napon belül, vagy egy esetlegesen elfogadott hosszabb időtartamon belül a szükséges intézkedések megtételét elmulasztja, az alapul szolgálhat jelen Megállapodás 3. cikk 3. vagy 5. bekezdésének alkalmazására.
3. A Szerződő Felek megállapodnak abban, hogy az egyik Szerződő Fél légitársasága által a másik Szerződő Fél területére vagy területéről induló járatokon üzemeltetett bármely légitársaságot a másik Szerződő Fél területén

tartózkodása alatt a másik Szerződő Fél erre felhatalmazott képviselői jogosultak a fedélzetre és a légijármű környezetére kiterjedő vizsgálatnak alávetni, amelynek célja a légijármű és a személyzet okmányai és engedélyei érvényességének, valamint a légijármű és berendezései szemrevételezhető állapotának ellenőrzése (jelen cikkben „forgalmi előtéri ellenőrzés”), feltéve, ha ez nem eredményez indokolatlan késedelmet.

4. Amennyiben a forgalmi előtéri ellenőrzés vagy a forgalmi előtéri ellenőrzések sorozata súlyos aggályokat kelt azzal kapcsolatban, hogy:
 - a) a légijármű vagy a légijármű üzemeltetése nem felel meg az adott időpontban a Chicagói Egyezmény alapján meghatározott minimumkövetelményeknek; vagy
 - b) ténylegesen nem tartanak fenn és alkalmaznak olyan biztonsági előírásokat, amelyeket a Chicagói Egyezmény alapján az adott időpontban megállapítottak;az ellenőrzést végző Szerződő Fél a Chicagói Egyezmény 33. cikke alkalmazása tekintetében levonhatja azt a következtetést, hogy azok a követelmények, amelyek alapján az adott légijárműre vagy a légijármű személyzetére vonatkozó bizonyítványokat vagy engedélyeket kiadták vagy érvényesítették, vagy azok a követelmények, amelyek alapján a légijárművet üzemeltetik, nem felelnek meg a Chicagói Egyezmény szerint meghatározott minimumkövetelményeknek vagy az azt meghaladó szintű követelményeknek.
5. Abban az esetben, ha az egyik Szerződő Fél légitársaságának képviselője megtagadja a jelen cikk 3. bekezdése értelmében történő forgalmi előtéri ellenőrzés végzése céljából szükséges hozzáférést az adott légitársaság által üzemeltetett légijárműhöz, a másik Szerződő Fél szabadon következtethet arra, hogy a jelen cikk 4. bekezdése szerinti súlyos aggályok merülnek fel, és levonhatja az azon bekezdésben hivatkozott következtetéseket.
6. Mindegyik Szerződő Fél fenntartja a jogot a másik Szerződő Fél légitársasága vagy légitársaságai működési engedélyének azonnali felfüggesztésére vagy módosítására abban az esetben, ha az adott Szerződő Fél a forgalmi előtéri ellenőrzés, sorozatos forgalmi előtéri ellenőrzések, forgalmi előtéri ellenőrzés megtagadása, konzultáció eredményeképpen vagy bármely más ok eredményeként arra a következtetésre jut, hogy azonnali intézkedés szükséges a légitársaság biztonságos üzemeltetése érdekében.
7. A Szerződő Felek által a jelen cikk 2. vagy 6. bekezdése alapján hozott minden intézkedést meg kell szüntetni, amint az intézkedésre okot adó körülmény már nem áll fenn.
8. Amennyiben Magyarország olyan légitársaságot jelölt ki, amelynek szabályozói felügyeletét egy másik európai uniós tagállam látja el és gyakorolja, a másik Szerződő Fél jelen cikk szerinti jogai ugyanúgy érvényesek a repülésbiztonsági előírásoknak az adott másik európai uniós tagállam általi átvételével, gyakorlásával vagy fenntartásával, valamint az adott légitársaság üzemeltetésének engedélyezésével kapcsolatban. A félreértések elkerülése végett ez nem akadályozhatja meg a Török Köztársaságot abban, hogy elvégezze az e cikkben leírt ellenőrzéseket.

9. CIKK – A LÉGIKÖZLEKEDÉS VÉDELME

1. A Szerződő Felek a nemzetközi jogból származó jogaikkal és kötelezettségeikkel összhangban megerősítik, hogy a polgári légiközlekedés biztonságának jogellenes cselekményektől való megvédésére vonatkozó egymás iránti elkötelezettségük a jelen Megállapodás elválaszthatatlan részét képezi.
2. A polgári légijárművek, azok utasai és személyzete védelmének biztosítása elengedhetetlen előfeltétele a nemzetközi légijáratok üzemeltetésének, ezért a Szerződő Felek megerősítik, hogy a polgári repülés jogellenes beavatkozásokkal szembeni védelmének biztosítására irányulóan kölcsönös kötelezettségeik (különösen a Chicagói Egyezmény és Függelékei, a légijárművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló Tokióban, az 1963. évi szeptember hó 14. napján kelt Egyezmény, a légijárművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről Hágában, az 1970. évi december hó 16. napján aláírt Egyezmény, a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről Montrealban, az 1971. év szeptember hó 23. napján aláírt egyezmény, és a nemzetközi polgári repülést szolgáló repülőterek elleni jogellenes és erőszakos cselekmények visszaszorításáról szóló, 1988. február 24-én, Montrealban aláírt Jegyzőkönyv szerint vállalt kötelezettségeik) a jelen Megállapodás elválaszthatatlan részét képezik.
3. A Szerződő Felek kölcsönös kapcsolataikban a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által meghatározott és a Chicagói Egyezmény Függelékeit képező légiközlekedés-védelmi rendelkezésekkel összhangban járnak el, amennyiben ezek a biztonsági rendelkezések a Szerződő Felekre alkalmazandóak; továbbá előírják, hogy a területükön bejegyzett légijárművek üzembentartói, vagy azok az üzembentartók, amelyeknek központi ügyvezetésének helye vagy állandó tartózkodási helye a Szerződő Felek területén található, Magyarország esetében az EU-szerződések alapján bejegyzett és az európai uniós jognak megfelelő működési engedéllyel rendelkező

légijármű-üzembentartók, valamint a területükön található repülőterek üzbentartói az ilyen, légiközlekedés-védelmi rendelkezéseknek megfelelően járjanak el.

4. A Szerződő Felek kérés esetén minden szükséges segítséget megadnak egymásnak a polgári légijárművek jogellenes hatalomba kerítésére irányuló cselekmények, és más, az ilyen légijárművek, azok utasai és személyzete, valamint a repülőterek és a léginavigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmények, továbbá a polgári légiközlekedés védelme ellen irányuló bármely fenyegetés megelőzése érdekében.
5. A Szerződő Felek megállapodnak abban, hogy a légijármű-üzembentartóinak a másik Szerződő Fél területére való belépésekor, onnan való távozásakor vagy az ott-tartózkodásuk alatt a légiközlekedés-védelmi előírásokat az adott országban hatályos jogszabályokkal összhangban be kell tartani, Magyarország esetében ideértve ez európai uniós jogot is.
6. Mindegyik Szerződő Fél a saját területén hatékony intézkedések megtételét biztosítja a légijárművek védelme, valamint az utasok, a személyzet, azok poggyásza és kézipoggyásza, valamint a teheráru és a légijárművön található készletek beszállás, illetve berakodás előtt történő átvizsgálása érdekében. A Szerződő Felek megállapodnak arról is, hogy méltányos megfontolás tárgyává teszik a másik Szerződő Fél egyes konkrét fenyegetéssel szembeni különleges védelmi intézkedések megtételére irányuló kérelmét.
7. Polgári légijármű jogellenes hatalomba kerítése, illetve ilyen veszély fennállása, vagy más, a légijármű, annak utasai és személyzete, a repülőterek és a léginavigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmény vagy azzal való fenyegetés fennállása esetén a Szerződő Felek segítséget nyújtanak egymásnak a kommunikáció elősegítésével és más, az ilyen cselekmény vagy fenyegetés lehető leggyorsabb és biztonságos megszüntetésére szolgáló megfelelő intézkedések megtétele révén, az ilyen cselekményből vagy fenyegetésből eredő, életet veszélyeztető kockázatok minimalizálása mellett.
8. Mindegyik Szerződő Fél megteszi a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a saját területén a másik Szerződő Fél jogellenesen hatalomba kerített, vagy egyéb jogellenes cselekménynek kitett légijárműve a földön maradjon, hacsak annak felszállását az utasok és a személyzet életének védelmére vonatkozó, minden egyebet felülíró köteletség szükségessé nem teszi.
9. Amennyiben valamelyik Szerződő Fél megalapozottan véli úgy, hogy a másik Szerződő Fél nem a jelen cikk rendelkezéseinek megfelelően járt el, e Szerződő Fél légügyi hatósága azonnali konzultációt kérhet a másik Szerződő Fél légügyi hatóságától. Amennyiben az ilyen kérelem kézhezvételétől számított tizenöt (15) napon belül nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, ez jogalapot szolgáltat a jelen Megállapodás 3. cikk 3. vagy 5. bekezdésének alkalmazására. Szükséghelyzetben a Szerződő Felek a tizenöt (15) nap letelte előtt ideiglenes intézkedéseket hozhatnak a Megállapodás 3. cikk 3. vagy 5. bekezdése értelmében. A jelen bekezdés alapján tett valamennyi intézkedést meg kell szüntetni, amint a másik Szerződő Fél teljesíti a jelen cikkben foglalt védelmi rendelkezéseket.

10. CIKK – INTERMODÁLIS SZÁLLÍTÁS

A Szerződő Felek törvényeinek és rendelkezéseinek megfelelően a Szerződő Felek kijelölt légitársaságai jogosultak a légiközlekedéssel összefüggésben bármilyen felszíni szállítást alkalmazni a Szerződő Felek, vagy harmadik országok területein lévő bármely pontra vagy pontról. A kijelölt légitársaságok dönthetnek úgy, hogy saját maguk végzik a felszíni szállítást, vagy azt más felszíni fuvarozókkal kötött megállapodások révén biztosítják, beleértve a közös üzemeltetést is. Ezen intermodális szolgáltatások felkínálhatóak egyetlen átfogó szolgáltatásként, a kombinált légi- és felszíni szállítást magában foglaló egységes áron, amennyiben az utasokat és a szállítmányozókat tájékoztatják az érintett szállítást biztosító szolgáltatókról.

11. CIKK – HASZNÁLATI DÍJAK

1. Mindegyik Szerződő Félnek minden tőle telhetőt meg kell tennie annak biztosítása érdekében, hogy a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságára vonatkozóan a felelős illetékes szervek által a repülőterek és egyéb légiközlekedési létesítmények használatáért kiszabott díjak, vagy az általuk kiszabni engedélyezett díjak igazságosak és méltányosak legyenek. Ezen díjaknak szilárd gazdasági elveken kell alapulniuk, és nem lehetnek magasabbak a bármely más légitársaság által ilyen szolgáltatásokért fizetett díjaknál.
2. A használati díjak tekintetében egyik Szerződő Fél sem részesítheti előnyben a saját légitársaságát vagy bármely más, hasonló nemzetközi légijáratot üzemeltető légitársaságot, és a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságára nem szabhat ki magasabb használati díjat, illetve nem engedélyezheti, hogy kiszabjanak magasabb használati

díjakat a hasonló nemzetközi légi járatokat üzemeltető, hasonló légi járművet és kapcsolódó berendezéseket és szolgáltatásokat használó saját kijelölt légitársaságára kiszabott használati díjaknál.

3. Mindegyik Szerződő Fél ösztönzi a díjszabásért felelős illetékes szervek, valamint a szolgáltatásokat és berendezéseket használó kijelölt légitársaságok közötti konzultációkat. Ezen felhasználókat észszerű határidőn belül értesíteni kell a használati díjak módosítására irányuló valamennyi javaslatról a vonatkozó kiegészítő információkkal és adatokkal együtt annak érdekében, hogy lehetőségük legyen álláspontjaik ismertetésére a díjak bevezetése vagy módosítása előtt.

12. CIKK – KERESKEDELMİ TEVÉKENYSÉGEK

1. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai jogosultak a másik Szerződő Fél területén képviseleteket létesíteni a légiközlekedés népszerűsítése és légiközlekedési dokumentumok, valamint olyan kiegészítő termékek és szolgáltatások értékesítése céljából, amelyek a légiközlekedés ellátásához szükségesek.
2. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai a másik Szerződő Fél területére bevihetik és ott foglalkoztathatják a légiközlekedési szolgáltatások nyújtásához szükséges saját igazgatási, kereskedelmi, üzemeltetési, értékesítési, műszaki és egyéb személyzetüket és képviselőiket.
3. A kijelölt légitársaság választása szerint, a jelen cikk 2. bekezdése által említett képviselői és személyzeti szükségletek elláthatóak bármilyen állampolgárságú saját személyzettel, vagy a másik Szerződő Fél területén működő bármely olyan légitársaság, szervezet vagy vállalat szolgáltatásainak igénybevételeivel, amely jogosult a másik Szerződő Fél területén ilyen szolgáltatások nyújtására.
4. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai jogosultak közvetlenül vagy saját belátásuk szerint ügynökökön keresztül értékesíteni légiközlekedési szolgáltatásaikat, valamint azok kiegészítő termékeit és szolgáltatásait a másik Szerződő Fél területén. Ennek érdekében a kijelölt légitársaságok jogosultak a saját szállítási okmányokat használni. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai jogosultak értékesíteni, és bármely személy jogosult megvásárolni az ilyen légiközlekedési szolgáltatást, annak kiegészítő termékeit és szolgáltatásait helyi pénznemben, vagy bármely más szabadon átváltható pénznemben.
5. Az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai jogosultak a másik Szerződő Fél területén a helyi kiadásokért helyi pénznemben, vagy szabadon átváltható pénznemekben fizetni, amennyiben ez összhangban áll a hatályos jogszabályokkal.
6. A fent említett valamennyi tevékenységet a másik Szerződő Fél területén hatályos, alkalmazandó jogszabályoknak és rendelkezéseknek megfelelően kell végrehajtani.
7. Az egyik Szerződő Fél bármely kijelölt légitársasága a meghatározott útvonalakon történő légi járatok üzemeltetése vagy fenntartása során közös üzemeltetésre és ülés hely-bérletre vonatkozó megállapodást köthet:
 - a) ugyanazon Szerződő Fél légitársaságával vagy légitársaságaival;
 - b) a másik Szerződő Fél légitársaságával vagy légitársaságaival;
 - c) egy harmadik ország légitársaságával vagy légitársaságaival. Amennyiben a harmadik ország nem engedélyezi, vagy nem teszi lehetővé hasonló megállapodások megkötését a másik Szerződő Fél légitársaságai és más légitársaságok között az adott harmadik országba, onnan kiindulva és azon keresztül közlekedő járatokra vonatkozóan, az érintett Szerződő Fél légiközlekedési hatóságai jogosultak elutasítani az ilyen megállapodásokat.
8. A fenti rendelkezések abban az esetben alkalmazhatóak, ha az ilyen megállapodások során az összes légitársaság:
 - a) rendelkezik a megfelelő útvonal- és forgalmi jogokkal;
 - b) rendelkezik a Szerződő Felek légügyi hatóságainak engedélyével, és teljesíti az ilyen megállapodások követelményeit;
 - c) az értékesítési ponton minden értékesített jegy tekintetében tájékoztatják a vásárlót arról, hogy az útvonal egyes szakaszait melyik légitársaság üzemelteti;
 - d) A közös üzemeltetésű járatok nem számítanak bele az értékesítő légitársaság járatüzemeltetési jogosultságába.

13. CIKK – PÉNZESZKÖZÖK ÁTUTALÁSA

1. Mindegyik Szerződő Fél biztosítja a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai számára azt a jogot, hogy szabadon átutalják a légiközlekedési szolgáltatások valamint az egyéb kiegészítő termékek és szolgáltatások értékesítésével kapcsolatban a másik Szerződő Fél területén szerzett, kiadásokat meghaladó bevételeiket, valamint az ilyen bevételek után keletkezett kereskedelmi kamatokat (ideértve az átutalásra váró betéteken keletkezett kamatokat).

Az ilyen utalás bármely konvertibilis pénznemben történhet azon Szerződő Fél devizajogszabályainak megfelelően, amelynek területén a bevétel keletkezett. Az átutalást a hivatalos árfolyam alapján kell elvégezni, vagy ahol nincs hivatalos árfolyam, az ilyen átutalást a folyó kifizetésekre vonatkozó érvényes devizapiaci árfolyam alapján kell elvégezni.

2. Abban az esetben, ha a Szerződő Felek között a pénzeszközök átutalását külön megállapodás szabályozza, úgy annak a rendelkezései az irányadóak.

14. CIKK – MENETRENDEK

A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai a légijáratok megállapodás szerinti útvonalakon történő megindítása előtt legalább harminc (30) nappal benyújtják jóváhagyásra a repülési menetrendjüket a másik Szerződő Fél légügyi hatóságához. Ez vonatkozik a későbbi módosításokra is. Különleges esetekben ez az időkeret csökkenthető az adott légügyi hatóság jóváhagyásától függően.

15. CIKK – VITELDÍJAK

1. Mindegyik Szerződő Fél lehetővé teszi, hogy a légijáratok viteldíjait mindegyik kijelölt légitársaság a piacon alapuló kereskedelmi megfontolások alapján állapítsa meg. Egyik Szerződő Fél sem követelheti meg a légitársaságaitól a más légitársaságokkal való konzultációt a jelen Megállapodásban meghatározott járatokra vonatkozó, az általuk felszámított vagy felszámítani tervezett viteldíjak tekintetében.
2. Egyik Szerződő Fél sem engedheti, hogy a Szerződő Felek bármely légitársasága olyan viteldíjakat számítson fel vagy tervezzen felszámítani, amelyek
 - a) a piaci erőfölénnyel való visszaélés következtében túlzott mértékűek; vagy
 - b) alkalmazása olyan versenyellenes magatartásnak minősül, melynek valószínűsíthetően vagy kifejezetten az a célja, hogy megakadályozza, korlátozza vagy torzítsa a versenyt, vagy kizárjon egy versenytársat az útvonalról.
3. Mindegyik Szerződő Fél előírhatja, hogy a másik Szerződő Fél kijelölt légitársasága az általa javasolt, a területéről induló, vagy a területére érkező légijáratok viteldíjait bejelentse, vagy azokról értesítést nyújtson be. Az ilyen bejelentés vagy értesítés megtétele a viteldíj bevezetésének tervezett időpontja előtt legfeljebb harminc (30) nappal várható el. Egyedi esetekben ez a határidő rövidíthető.
4. A Szerződő Feleknek jogukban áll elfogadni vagy elutasítani a saját területükről induló, a két Szerződő Fél területe közötti légijáratoknak az egy útra szóló vagy menettérti viteldíjait.
5. Amennyiben bármelyik Szerződő Fél úgy véli, hogy a területén a légijáratokért felszámított viteldíj ezen cikk 2. bekezdésének valamely kategóriájába esik, akkor az adott Szerződő Fél elégedetlenségéről szóló értesítést nyújthat be a másik Szerződő Félnek a viteldíj bejelentésétől, vagy az arról szóló értesítéstől számított tizenöt (15) napon belül, vagy igénybe veheti ezen cikk 6. bekezdésében rögzített konzultációs eljárásokat.
6. A Szerződő Felek konzultációt kérhetnek bármelyik Szerződő Fél légitársaságának a jelen Megállapodás alapján létrejött járatok viteldíjait illetően, ideértve azokat, amelyeknél az említett viteldíj egy egyet nem értésről vagy elégedetlenségről szóló értesítés tárgyát képezte. Ezeket a konzultációkat a kérelem kézhezvételétől számított legkésőbb harminc (30) napon belül meg kell tartani. A Szerződő Feleknek együtt kell működniük abban, hogy a probléma észszerű rendezéséhez a szükséges információkat biztosítsák. Ha a Szerződő Felek megállapodásra jutnak, a Szerződő Feleknek mindent meg kell tenniük annak érdekében, hogy a megállapodás hatályba lépjen. Amennyiben nem születik megállapodás, annak a Szerződő Félnek a döntése az irányadó, amelynek a területéről a légijárat kiindul.
7. A jelen cikk rendelkezései szerint megállapított viteldíj mindaddig hatályban marad, amíg az érintett légitársaságok azt vissza nem vonják, vagy amíg egy másik viteldíj alkalmazását jóvá nem hagyják.

16. CIKK – INFORMÁCIÓCSERE

1. Bármelyik Szerződő Fél légügyi hatóságának kezdeményezésére a légügyi hatóságok a lehető leghamarabb információcserét folytatnak az általuk kijelölt légitársaságoknak nyújtott aktuális engedélyeket illetően a másik Szerződő Fél területére, területéről vagy területén keresztül közlekedő légijáratok üzemeltetésére vonatkozóan. Fentiekbe beleértendőek a javasolt útvonalakon üzemeltetendő légijáratok érvényes bizonyítványainak és engedélyeinek másolatai, valamint a módosítások és a mentességet igazoló okiratok.

2. Bármelyik Szerződő Fél légügyi hatósága a másik Szerződő Fél légügyi hatóságának kérésére, annak részére átad minden indokoltan elvárható, a másik Szerződő Fél területéről vagy területére irányuló forgalomról készített időszakos vagy más statisztikai kimutatást.

17. CIKK – KONZULTÁCIÓ

1. A Szerződő Felek légügyi hatóságai rendszeresen konzultációkat folytatnak egymással a szoros együttműködés szellemében, a jelen Megállapodás rendelkezéseinek végrehajtása és megfelelő betartása érdekében, továbbá a Szerződő Felek bármikor kérhetnek konzultációt a jelen Megállapodás végrehajtásával, értelmezésével, alkalmazásával vagy módosításával kapcsolatban.
2. A 4., 8., 9. és 15. cikkben foglaltak kivételével az ilyen megbeszélés vagy levelezés útján megvalósuló konzultációt a vonatkozó kérelem beérkezésétől számított hatvan (60) napon belül meg kell kezdeni, kivéve, ha erről a Szerződő Felek másként állapodnak meg.

18. CIKK – VITÁK RENDEZÉSE

1. A Szerződő Felek között a jelen Megállapodás értelmezésére vagy alkalmazására vonatkozó bármely vitás kérdést a Szerződő Felek elsősorban tárgyalás útján kísérik meg rendezni.
2. Amennyiben nem sikerül a vitás kérdést tárgyalás útján rendezni, a Szerződő Felek megállapodhatnak abban, hogy a vitát döntéshozatalra egy másik személy vagy testület elé terjesztik. Ha ilyen módon sem születik megállapodás, a vitás kérdést bármelyik Szerződő Fél kérésére három (3) tagú választottbírószám elé terjesztik. Mindkét Szerződő Fél egy-egy (1-1) főt jelöl ki, míg a harmadik főt az előbbi két (2) választottbíró együttesen jelöli. Mindegyik Szerződő Fél kijelöl egy választottbírárt hatvan (60) napon belül attól az időponttól számítva, amikor az egyik Szerződő Fél a másik Félről diplomáciai úton kiküldött értesítést kapott arról, hogy a vitát választottbírószám előtt kívánja rendezni, és a harmadik választottbírárt további hatvan (60) napon belül kell kijelölni. Amennyiben a harmadik választottbírárt az említett határidőn belül nem sikerül kijelölni, úgy a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának elnöke jelöl ki bármelyik Szerződő Fél kérésére választottbírárt vagy választottbírákat az adott helyzettől függően. Ilyen esetekben a harmadik választottbírának valamely harmadik ország állampolgárának kell lennie, és ugyanezen személy tölti be a választottbírószám elnöki szerepét is.
3. A választottbírószám joghatóságának kereteit a jelen Megállapodással összhangban határozza meg, valamint eljárásrendjét maga állapítja meg.
4. A jelen cikk 2. bekezdése alapján meghozott döntéseket a vitában érintett Szerződő Felek kötelesek betartani. Amennyiben valamelyik Szerződő Fél a döntést nem tartja be, az jogalapot szolgáltat a másik Szerződő Félnek a jelen Megállapodás 3. cikke 3. vagy 5. bekezdésének alkalmazására.
5. A Szerződő Feleknek maguknak kell viselniük saját választottbíráik költségeit. A választottbírószám valamennyi egyéb költsége, ideértve a harmadik választottbíróval kapcsolatos költségeket és díjakat is, egyenlő arányban oszlik meg a Felek között.

19. CIKK – A MEGÁLLAPODÁS MÓDOSÍTÁSA

1. A jelen cikk 2. bekezdése kivételével, amennyiben bármely Szerződő Fél szükségesnek tartja a jelen Megállapodás rendelkezéseinek módosítását, arról a 17. cikk szerint kell megállapodni. Az ilyen módosítások a Szerződő Felek közötti diplomáciai jegyzékváltás során megküldött, azon későbbi értesítés kézhezvételét követő harmincadik (30.) napon lépnek hatályba, amely megerősíti, hogy a rájuk vonatkozó alkotmányos követelmények teljesültek.
2. A jelen Megállapodás Függelékének módosításához a Szerződő Felek légügyi hatóságainak közvetlen megállapodása szükséges. Bármely ilyen módosítás a 22. cikk szerint lép hatályba.
3. Amennyiben mindkét Szerződő Felet érintő, többoldalú légiközlekedési szerződés lép hatályba, a jelen Megállapodás és Függelékének vonatkozó rendelkezései azt követően nem alkalmazandóak.

20. CIKK – NYILVÁNTARTÁSBA VÉTEL

A jelen Megállapodást és annak bármilyen módosítását, a Függelék módosításának kivételével, a Szerződő Felek nyilvántartásba vétel céljából benyújtják a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek.

21. CIKK – FELMONDÁS

1. Bármelyik Szerződő Fél felmondási szándékáról bármikor értesítheti a másik Szerződő Felet írásban, diplomáciai úton. Ezt az értesítést egyidejűleg el kell juttatni a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezethez is. Ilyen esetben a jelen Megállapodás a felmondási értesítés másik Szerződő Fél által történő kézhezvételének napjától számított tizenkét (12) hónap elteltével megszűnik, kivéve, ha a fenti időszakon belül a jelen Megállapodás megszüntetésére vonatkozó értesítés megegyezés alapján visszavonásra kerül.
2. Amennyiben a másik Szerződő Fél a felmondásról szóló értesítés kézhezvételét nem ismeri el, úgy kell tekinteni, mintha az értesítést a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet általi kézhezvételt követő tizennegyedik (14.) napon kapta volna meg.

22. CIKK – HATÁLYBALÉPÉS

1. A jelen Megállapodás a Szerződő Felek közötti diplomáciai jegyzékváltás során megküldött, azon későbbi értesítés kézhezvételét követő harmincadik (30.) napon lép hatályba, amely megerősíti, hogy a Szerződő Felekre vonatkozó alkotmányos követelmények teljesültek.
2. A jelen Megállapodás hatálybalépésével a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Török Köztársaság Kormánya között Ankarában, 1966. évi június hó 28. napján aláírt légügyi egyezmény hatályát veszti.

A FENTIEK HITELEÜL a Kormányaik által felhatalmazott alulírottak aláírták a jelen Megállapodást, amely két példányban készült, magyar, török és angol nyelven. Mindegyik szöveg egyaránt hiteles, melyből a Felek minden nyelven rendelkeznek egy-egy hiteles példánnyal a végrehajtás érdekében. Eltérő értelmezés esetén az angol nyelvű szöveg az irányadó.

Készült Isztambulban, 2025. december 8-án.

FÜGGELÉK

ÚTVONALTERV

I. Magyarország kijelölt légitársaságai által üzemeltethető útvonalak

KIINDULÁSI PONT	KÖZBENSŐ PONTOK	CÉLPONT	A FELEK TERÜLETÉN TÚLI PONTOK
Bármely pont Magyarországon	Megállapodás tárgyát képező pontok	Bármely pont a Török Köztársaságban	Megállapodás tárgyát képező pontok

II. A Török Köztársaság kijelölt légitársaságai által üzemeltethető útvonalak

KIINDULÁSI PONT	KÖZBENSŐ PONTOK	CÉLPONT	A FELEK TERÜLETÉN TÚLI PONTOK
Bármely pont a Török Köztársaságban	Megállapodás tárgyát képező pontok	Bármely pont Magyarországon	Megállapodás tárgyát képező pontok

MEGJEGYZÉSEK:

- 1) A Szerződő Felek kijelölt légitársaságainak járatai által bármely közbenső vagy túli pont kihagyható az üzemelés során, feltéve, hogy az adott útvonalon a megállapodás szerinti légi járatok kiindulási-, vagy célpontja a légitársaságot kijelölő Szerződő Fél területén van.
- 2) A légügyi hatóságok közötti megállapodás alapján a Szerződő Felek kijelölt légitársaságai kiszolgálhatnak közbenső vagy túli pontokat anélkül, hogy forgalmi jogokat gyakorolnának ezen pontok és a másik Szerződő Fél területe között.
- 3) Az ötödik forgalmi jog meghatározott közbenső és/vagy túli pontokon történő gyakorlásához mindkét légügyi hatóság egyetértése és jóváhagyása szükséges.

*2. melléklet a 2026. évi IX. törvényhez***AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF HUNGARY AND THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF TÜRKIYE****Index to the Articles**

PREAMBLE

ARTICLE 1 – Definitions

ARTICLE 2 – Grant of Rights

ARTICLE 3 – Designation, Authorisation and Revocation

ARTICLE 4 – Fair Competition

ARTICLE 5 – Customs Duties and other Charges

ARTICLE 6– Application of Laws and Regulations

ARTICLE 7 – Certificates of Airworthiness and Competency

ARTICLE 8 – Aviation Safety

ARTICLE 9 – Aviation Security

ARTICLE 10 – Intermodal Transport

ARTICLE 11 – User Charges

ARTICLE 12 – Commercial Activities

ARTICLE 13 – Transfer of Funds

ARTICLE 14 – Timetables

ARTICLE 15 – Tariffs

ARTICLE 16 – Exchange of Information

ARTICLE 17 – Consultation

ARTICLE 18 – Settlement of Disputes

ARTICLE 19 – Amendment of the Agreement

ARTICLE 20 – Registration

ARTICLE 21 – Termination

ARTICLE 22 – Entry into Force

PREAMBLE

The Government of Hungary and the Government of the Republic of Türkiye (hereinafter referred to as “Contracting Parties”),

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944 and the International Air Services Transit Agreement done at Chicago on the seventh day of December, 1944;

Desiring to promote international air services between their respective territories;

Acknowledging the importance of air transport as a means of fostering economic cooperation and trade relations as well as people-to-people contact and friendship between them;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation, and

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating civil air services between their respective territories,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1 – DEFINITIONS

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- a) "Aeronautical Authorities" means in the case of the Government of Hungary the Director General of Civil Aviation and in the case of the Government of the Republic of Türkiye the Director General of Civil Aviation or in either case any person or body authorised to perform any function to which this Agreement relates;
- b) "Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;
- c) "Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944;
- d) "Designated Airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;
- e) "Territory" in relation to a state means land areas (mainland and islands), internal waters and territorial waters adjacent thereto and the airspace above them under the sovereignty of that state;
- f) "Air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
- g) "User charges" means a charge made to airlines by the competent authorities permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crew, passengers and cargo;
- h) "Tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;
- i) References in this Agreement to nationals of Hungary shall, with the exception of Article 7 paragraph 2, be understood as referring to nationals of European Union Member States;
- j) References in this Agreement to airlines of Hungary shall be understood as referring to airlines designated by Hungary;
- k) References in this Agreement to the "EU Treaties" shall be understood as referring to the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.

ARTICLE 2 – GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the conduct of scheduled international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement by the Designated Airlines of the other Contracting Party.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the Designated Airlines of each Contracting Party shall enjoy the following rights:
 - a) to fly across the Territory of the other Contracting Party without landing;
 - b) to make stops in the Territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes,
 - c) to make stops in the Territory of the other Contracting Party for the purpose of taking on board and discharging passengers, baggage and cargo, including mail.
3. The airlines of each Contracting Party other than those designated under Article 3 of this Agreement shall also enjoy the rights specified in subparagraphs a) and b) of paragraph 2 of this Article.
4. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the Designated Airlines of a Contracting Party the privilege of taking on board, in the Territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo including mail destined for another point in the Territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3 – DESIGNATION, AUTHORISATION AND REVOCATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Route Schedule specified in the Annex attached to this Agreement, and to revoke or alter such designations. Such designations and alterations shall be made in writing and shall be transmitted to the other Contracting Party through diplomatic channels.
2. On receipt of a designation by Hungary, the Republic of Türkiye shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:
 - a) the airline is established in the Territory of Hungary under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
 - b) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and
 - c) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states.
3. The Republic of Türkiye may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by Hungary where
 - a) the airline is not established in the Territory of Hungary under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
 - b) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or
 - c) the airline is not owned, directly or through majority ownership and it is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states; or
 - d) the airline holds an Air Operator Certificate and Operating Licence issued by an EU Member State with which the Republic of Türkiye does not have a bilateral air services agreement, and the necessary traffic rights or related commercial opportunities to that EU Member State are not reciprocally available to the Designated Airlines of the Republic of Türkiye.

In exercising its right under this paragraph, the Republic of Türkiye shall not discriminate between EU airlines on the grounds of nationality.
4. On receipt of a designation by the Republic of Türkiye, Hungary shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:
 - a) the airline is established in the Territory of the Republic of Türkiye and is licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Türkiye; and
 - b) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the relevant aeronautical authority of the Republic of Türkiye, and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and
 - c) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by the Republic of Türkiye and/or by its nationals.
5. Hungary may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the Republic of Türkiye where
 - a) the airline is not established in the Territory of the Republic of Türkiye or is not licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Türkiye; or
 - b) the relevant Aeronautical Authority of the Republic of Türkiye does not have or does not maintain effective regulatory control of the airline; or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or
 - c) the airline is not owned, directly or through majority ownership and it is not effectively controlled by the Republic of Türkiye and/or by its nationals.
6. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraphs 3 and 5 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party, as provided for in Article 17 of this Agreement.
7. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 18 shall not be prejudiced.

ARTICLE 4 – FAIR COMPETITION

1. There shall be fair and equal opportunity for the Designated Airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.
2. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's Designated Airlines any requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
3. Neither Contracting Party shall allow its Designated Airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.
4. Neither Contracting Party shall provide or permit State subsidy or support for or to its Designated Airlines in such a way that would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing international air services.
5. If one Contracting Party believes that its Designated Airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, or that a subsidy or support being considered or provided by the other Contracting Party for or to the airlines of that other Contracting Party would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the Designated Airlines of the first Contracting Party to compete in providing international air services, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

ARTICLE 5 – CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, and to the fullest extent possible under its relevant applicable law exempt the Designated Airline of the other Contracting Party from import restrictions, custom duties, excise taxes, inspection fees and all other national and/or local duties and charges on aircraft as well as their regular equipment, fuel, lubricants, maintenance equipment, aircraft tools, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores including but not limited to such items as food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft used by such Designated Airline operating the agreed services, as well as printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the Designated Airline printed thereon and usual publicity and promotional materials distributed free of charge by such Designated Airline.
2. Contracting Parties may impose charges required for customs, technical, operational or environmental reasons, provided that such charges are applied under uniform conditions consistent with Article 15 of the Chicago Convention.
3. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article which are:
 - a) introduced into the Territory of one Contracting Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Contracting Party;
 - b) retained on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the Territory of the other Contracting Party and/or consumed during flight over that Territory;
 - c) taken on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party in the Territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the Territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the Territory of the said Contracting Party.
4. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and stores normally retained on board the aircraft used by the Designated Airline of either Contracting Party may be unloaded in the Territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In such case, such equipment and items shall enjoy the exemptions provided for by paragraph 1 of this Article provided that they may be required to be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
5. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the Designated Airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with other airlines, for the loan or transfer in the Territory of the other Contracting Party, of the regular equipment and the other items referred to in paragraph 1 of this Article, provided that that other airline enjoys the same exemptions from that other Contracting Party.

6. Nothing in this Agreement shall prevent the Republic of Türkiye from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its Territory, on a non-discriminatory basis, for use in an aircraft of a Designated Airline of Hungary that operates between a point in the Territory of the Republic of Türkiye and another point in the Territory of the Republic of Türkiye. Nothing in this Agreement shall prevent Hungary from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its Territory for use in an aircraft of a Designated Airline of the Republic of Türkiye that operates between a point in the Territory of Hungary and another point in the Territory of Hungary or in the Territory of another European Union Member State.
7. In the event that there exists an applicable special agreement between the Contracting Parties for the avoidance of double taxation, such agreement shall prevail.

ARTICLE 6 – APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its Territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its Territory, shall be applied to aircraft operated by the airlines of the other Contracting Party without distinction as to nationality as they are applied to its own and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from and while within the Territory of that Contracting Party.
2. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party as to the admission to, sojourn in, or departure from its Territory of passengers, baggage, crew and cargo, transported on board the aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, currency, health, quarantine and sanitary measures or in the case of mail, postal laws and regulations shall be complied with by or on behalf of such passengers, baggage, crew and cargo upon entry into, departure from and while within the Territory of the first Contracting Party.
3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airlines over the Designated Airlines of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

ARTICLE 7 – CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including, in the case of Hungary, European Union laws and regulations, and in the case of the Republic of Türkiye the laws and regulations of the Republic of Türkiye shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided that such certificates or licences were issued or validated, equal to or above the minimum standards established under the Chicago Convention.
2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise the validity of the certificates of competency and the licences granted to its own nationals by the other Contracting Party for the purpose of overflying or landing in its own Territory.
3. If the privileges or conditions of the licences or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the minimum standards established under the Chicago Convention, whether or not such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authority of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under Article 8 paragraph 2 of this Agreement, request consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party in accordance with Article 17 of this Agreement, with a view to satisfying itself that the practice in question is acceptable. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of paragraph 3 or 5 of Article 3 of this Agreement.

ARTICLE 8 – AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to flight crew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards,

and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or a longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of paragraph 3 or 5 of Article 3 of this Agreement.

3. It is agreed that any aircraft operated by an airline of one Contracting Party on services to or from the Territory of the other Contracting Party may, while within the Territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; or
 - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention;the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.
5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by a representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 of this Article shall be discontinued once the basis for taking that action ceases to exist.
8. Where Hungary has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisation of that airline. For the avoidance of doubt, this does not prevent the Republic Türkiye from conducting inspections described in this Article.

ARTICLE 9 – AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
2. The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental precondition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (and in particular their obligations under the Chicago Convention and its Annexes, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988) form an integral part of this Agreement.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; and they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the Territory of the Contracting Parties or, in the case of Hungary operators of aircraft

which are established in its Territory under the EU Treaties and have valid Operating Licences in accordance with the law of the European Union, and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities and any other relevant threat to the security of civil aviation.
5. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for entry into, for departure from or while within the Territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of Hungary, European Union law.
6. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to security screen their passengers, crew and carry on items and to carry out appropriate security checks on baggage, cargo and aircraft stores prior to boarding or loading. Each Contracting Party also agrees to give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
7. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life from such incident or threat.
8. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its Territory is detained thereon unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its passengers and crew.
9. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the Aeronautical Authority of the first Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of receipt of such request shall constitute grounds for the application of paragraph 3 or 5 of Article 3 of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action under paragraph 3 or 5 of Article 3 prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 10 – INTERMODAL TRANSPORT

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, the Designated Airlines of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with air transport, any surface transport to or from any points in the Territories of the Contracting Parties or third countries. The Designated Airlines may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements, including code-share, with other surface carriers. Such intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and surface transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport involved.

ARTICLE 11 – USER CHARGES

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that the user charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the Designated Airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by any other airlines for such services.
2. Neither Contracting Party shall give preference, with respect to user charges, to its own or to any other airlines engaged in similar international air services and shall not impose or permit to be imposed on the Designated Airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own Designated Airlines operating similar international air services using similar aircraft and associated facilities and services.
3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging bodies and the Designated Airlines using the services and facilities. Reasonable notice shall be given whenever possible to such users of any proposal for changes in user charges together with relevant supporting information and data, to enable them to express their views before the charges are introduced or revised.

ARTICLE 12 – COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall have the right to establish in the Territory of the other Contracting Party offices for the purpose of promotion of air transport and sale of transport documents as well as for other ancillary products and facilities required for the provision of air transport.
2. The Designated Airlines of each Contracting Party shall be entitled to bring into and maintain in the Territory of the other Contracting Party those of their own managerial, commercial, operational, sales, technical and other personnel and representatives as it may require in connection with the provision of air transport.
3. Such representatives and staff requirements mentioned in paragraph 2 of this Article may, at the option of the Designated Airline be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organisation or company operating in the Territory of the other Contracting Party and authorised to perform such services in the Territory of such other Contracting Party.
4. The Designated Airlines of each Contracting Party shall either directly and at their discretion through agents have the right to engage in the sale of air transport and its ancillary products and facilities in the Territory of the other Contracting Party. For this purpose the Designated Airlines shall have the right to use their own transport documents. The Designated Airline of each Contracting Party shall have the right to sell and any person shall be free to purchase such transport and its ancillary products and facilities in local currency or any other freely convertible currency.
5. The Designated Airlines of one Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the Territory of the other Contracting Party in local currency or provided that this is in accordance with regulations in force, in freely convertible currencies.
6. All the above activities shall be carried out in accordance with the applicable laws and regulations in force in the Territory of the other Contracting Party.
7. In operating or holding out air services on the specified routes any Designated Airline of one Contracting Party may enter into code-sharing and blocked-space arrangement with:
 - a) an airline or airlines of the same Contracting Party,
 - b) an airline or airlines of the other Contracting Party,
 - c) an airline or airlines of a third country. Should such a third country not authorise or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country, the Aeronautical Authorities of the concerned Contracting Party have the right not to accept such arrangements.
8. The above provisions are, subject to the conditions that all airlines in such arrangements:
 - a) hold the appropriate underlying route and traffic rights,
 - b) have received approval from and meet the requirements applied to such arrangements by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties,
 - c) in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service,
 - d) the code-share services are not counted against the frequency entitlement of the marketing airline.

ARTICLE 13 – TRANSFER OF FUNDS

1. Each Contracting Party grants to the Designated Airlines of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by such airlines in its Territory in connection with the sale of air transport, sale of other ancillary products and services as well as commercial interest earned on such revenues (including interest earned on deposits awaiting transfer). Such transfers shall be effected in any convertible currency in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the Territory of which the revenue accrued. Such transfer shall be effected on the basis of official exchange rates or where there is no official exchange rate, such transfers shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.
2. In the event that there is a special agreement ruling the transfer of funds between the two Contracting Parties, such agreement shall prevail.

ARTICLE 14 – TIMETABLES

The Designated Airlines of each Contracting Party shall submit the flight timetables for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than thirty (30) days prior to the introduction of services on the specified routes. This shall, likewise, apply to later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

ARTICLE 15 – TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each Designated Airline based upon commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require their airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge for services covered by this Agreement.
2. Neither Contracting Party shall allow tariffs to be charged or proposed to be charged by the airlines of both Contracting Parties which:
 - a) are excessive due to the abuse of market power; or
 - b) whose application constitutes anti-competitive behaviour which has or is likely to have or is explicitly intended to have the effect of preventing, restricting or distorting competition or excluding a competitor from the route.
3. Each Contracting Party may require notification or filing of tariffs proposed by the Designated Airlines of the other Contracting Party for carriage to or from its Territory. Such notification or filing may be required not more than thirty (30) days before the proposed date of introduction. In special cases, this period may be reduced.
4. Each Contracting Party shall have the right to approve or disapprove tariffs for one-way or round-trip carriage between the Territories of the two Contracting Parties which commences in its own Territory.
5. Where either Contracting Party believes that a tariff for carriage to its Territory falls within the categories described in paragraph 2 of this Article, such Contracting Party shall give notice of dissatisfaction to the other Contracting Party within fifteen (15) days of the date of notification or filing of the tariff, and may avail itself of the consultation procedures set out in paragraph 6 of this Article.
6. Each Contracting Party may request consultation regarding any tariff of an airline of either Contracting Party for services covered by this Agreement, including where the tariff concerned has been subject to a notice of disapproval or dissatisfaction. Such consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request. The Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issues. If the Contracting Parties reach agreement, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. If no agreement is reached, the decision of the Contracting Party in whose Territory the carriage originates shall prevail.
7. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force, unless withdrawn by the airline concerned or until a new tariff has been approved.

ARTICLE 16 – EXCHANGE OF INFORMATION

1. At the request of the Aeronautical Authority of either Contracting Party the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall exchange information as promptly as possible concerning the current authorisations extended to their respective Designated Airlines to render service to, through and from the Territory of the other Contracting Party. This shall include copies of current certificates and authorisations for services on proposed routes, together with amendments or exemption orders.
2. The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics of traffic uplifted from and discharged in the Territory of that other Contracting Party as may be reasonably required.

ARTICLE 17 – CONSULTATION

1. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Except as provided in Articles 4, 8, 9, and 15 such consultations which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

ARTICLE 18 – SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body. If they do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators, one (1) to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two (2) so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further sixty (60) days. If the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such cases the third arbitrator shall be a national of a third state and shall act as President of the arbitral tribunal.
3. The arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedure.
4. The Contracting Parties shall comply with any decisions given under paragraph 2 of this Article. If either Contracting Party fails to comply with such decision, the other Contracting Party shall have grounds for the application of paragraph 3 or 5 of Article 3 of this Agreement.
5. The expenses of the national arbitrators shall be borne by the respective Contracting Parties. All other expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the third arbitrator shall be shared equally.

ARTICLE 19 – AMENDMENT OF THE AGREEMENT

1. Subject to the provisions of paragraph 2 of this Article, if either Contracting Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment shall be agreed upon in accordance with the provisions of Article 17. Such an amendment shall enter into force thirty (30) days after the date of receipt of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties confirming that their respective constitutional requirements have been fulfilled.
2. Any amendments to the Annex to this Agreement may be agreed directly between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. Any amendments shall enter into force in accordance with Article 22.
3. If a multilateral air transport treaty comes into force in respect of both Contracting Parties, the relevant provisions of the present Agreement and its Annex shall not be applicable.

ARTICLE 20 – REGISTRATION

This Agreement and any amendments thereto, other than amendments to the Annex, shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organization for registration.

ARTICLE 21 – TERMINATION

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.
2. In the absence of acknowledgement of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received by it fourteen (14) days after the date of receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 22 – ENTRY INTO FORCE

1. This Agreement shall enter into force thirty (30) days after the date of receipt of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties confirming that their respective constitutional requirements have been fulfilled.
2. Upon entry into force of the present Agreement, the Air Transport Agreement between the Government of the Hungarian People's Republic and the Government of the Republic of Turkey signed at Ankara on 28 June 1966 shall be terminated.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the Hungarian, Turkish and English languages, all texts being equally authentic. Each Contracting Party retains one original in each language for implementation. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

Done at Istanbul, on 8 December 2025.

ANNEX**ROUTE SCHEDULE****I. Routes to be operated by the Designated Airlines of Hungary**

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any points in Hungary	Points to be agreed upon	Any point in the Republic of Türkiye	Points to be agreed upon

II. Routes to be operated by the Designated Airlines of the Republic of Türkiye

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any points in the Republic of Türkiye	Points to be agreed upon	Any point in Hungary	Points to be agreed upon

NOTES:

- 1) The Designated Airlines of either Contracting Party may on any or all flights omit calling at any of the intermediate points or beyond points provided that the agreed services on these routes begin/terminate at a point in the Territory of the Contracting Party designating the airline.
- 2) The Designated Airlines of either Contracting Party may serve any intermediate or beyond points without the exercise of traffic rights between such point and the Territory of the other Contracting Party subject to an agreement between the Aeronautical Authorities.
- 3) The exercise of fifth freedom traffic rights on specified intermediate and/or beyond points shall be subject to an agreement and approval between both Aeronautical Authorities.

2026. évi X. törvény**a Magyarország Kormánya és Új-Zéland Kormánya közötti légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről***

[1] A jogalkotó célja a New Yorkban, 2025. szeptember 24-én aláírt Magyarország Kormánya és Új-Zéland Kormánya közötti légiközlekedési megállapodás törvénnyel történő kihirdetése.

[2] Az Országgyűlés erre tekintettel a következő törvényt alkotja:

1. § Az Országgyűlés e törvénnyel felhatalmazást ad a Magyarország Kormánya és Új-Zéland Kormánya közötti légiközlekedési megállapodás (a továbbiakban: Megállapodás) kötelező hatályának elismerésére.

2. § Az Országgyűlés a Megállapodást e törvénnyel kihirdeti.

3. § (1) A Megállapodás hiteles magyar nyelvű szövegét az 1. melléklet tartalmazza.

(2) A Megállapodás hiteles angol nyelvű szövegét a 2. melléklet tartalmazza.

4. § (1) Ez a törvény – a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel – a kihirdetését követő napon lép hatályba.

(2) A 2. § és a 3. §, valamint az 1. melléklet és a 2. melléklet a Megállapodás 18. cikkében meghatározott időpontban lép hatályba.

(3) A Megállapodás, a 2. §, a 3. §, valamint az 1. melléklet és a 2. melléklet hatálybalépésének naptári napját a külpolitikáért felelős miniszter – annak ismertté válását követően – a Magyar Közlönyben haladéktalanul közzétett közleményével állapítja meg.

5. § Az e törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a közlekedésért felelős miniszter gondoskodik.

Dr. Sulyok Tamás s. k.,
köztársasági elnök

Dr. Latorcai János s. k.,
az Országgyűlés alelnöke

*1. melléklet a 2026. évi X. törvényhez***MAGYARORSZÁG KORMÁNYA ÉS ÚJ-ZÉLAND KORMÁNYA KÖZÖTTI
LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS**

Magyarország Kormánya és Új-Zéland Kormánya (a továbbiakban: a „Felek”);

Attól az óhajtól vezérelve, hogy előmozdítsák a légitársaságok közötti piaci versenyen, valamint minimális kormányzati beavatkozáson és szabályozáson alapuló nemzetközi légiközlekedési rendszert;

Attól az óhajtól vezérelve, hogy elősegítsék a nemzetközi légiközlekedési lehetőségek bővülését;

Felismerve, hogy a hatékony és versenyképes nemzetközi légitársaságok elősegítik a kereskedelmet, a fogyasztók jólétét és a gazdasági növekedést;

Tudomásul véve az Európai Közösség és Új-Zéland között a légiközlekedési szolgáltatások bizonyos kérdéseiről szóló, 2006. június 21-én létrejött Megállapodást;

Attól az óhajtól vezérelve, hogy lehetővé tegyék a légitársaságok számára, hogy az utazó és a fuvaroztató közönség számára különféle szolgáltatási lehetőségeket kínáljanak, valamint, hogy ösztönözzék az egyes légitársaságokat innovatív és versenyképes árak kidolgozására és bevezetésére;

Attól az óhajtól vezérelve, hogy a nemzetközi légiközlekedésben a legmagasabb fokú biztonságot és védelmet biztosítsák, és megerősítsék a személy- és vagyonbiztonságot veszélyeztető, a légiközlekedés működését károsan befolyásoló és a közvéleménynek a polgári repülésbe vetett bizalmát gyengítő olyan cselekedetek, vagy fenyegetések miatti súlyos aggodalmukat, amelyek a légijárművek biztonsága ellen irányulnak; és

* A törvényt az Országgyűlés a 2026. március 10-i ülésnapján fogadta el.

Az 1944. december 7-én, Chicagóban aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény részeseként;

Az alábbiakban állapodtak meg:

1. cikk

Fogalom-meghatározások

- (1) Eltérő rendelkezés hiányában az ezen Megállapodásban használt kifejezések az alábbi jelentéssel bírnak:
 - (a) „légügyi hatóságok”: Magyarország esetében a légügyi főigazgató, és Új-Zéland esetében a polgári légiközlekedésért felelős miniszter, valamint bármely olyan személy vagy szerv, amely a miniszter által gyakorolt feladatok ellátására felhatalmazással rendelkezik;
 - (b) „Megállapodás”: jelen Megállapodás, és ezen Megállapodás Függeléke és mindezek bármely módosítása;
 - (c) „légiközlekedés”: utasok, poggyász, teheráru és postai küldemények külön-külön vagy együttesen, díj vagy ellenszolgáltatás fejében igénybe vehető, légi járműveken történő szállítása;
 - (d) „légitársaság” és „nem kereskedelmi célból történő leszállás”: az Egyezmény 96. cikkében meghatározott jelentéssel bírnak;
 - (e) „Egyezmény”: az 1944. december 7-én, Chicagóban aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény, beleértve:
 - (i) az Egyezmény 94. cikkének a) pontja értelmében hatályos, valamennyi olyan módosítást, amelyet mindkét Fél egyaránt ratifikált, és
 - (ii) az Egyezmény 90. cikkének értelmében elfogadott Függelékét vagy annak bármely módosítását, amennyiben az adott Függelék vagy módosítás mindkét Fél vonatkozásában egyidejűleg hatályos;
 - (f) „kijelölt légitársaság”: a jelen Megállapodás 3. cikkével (Kijelölés és engedélyezés) összhangban kijelölt és engedélyezett légitársaság;
 - (g) „ICAO”: a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet;
 - (h) „nemzetközi légiközlekedés”: az egynél több állam területe felett áthaladó légiközlekedés;
 - (i) „tagállam”: az Európai Unió valamely tagállama;
 - (j) „ár”: a légitársaságok által, ideértve ügynökeiket, az utasok (és poggyászaik) és/vagy teheráru (a postai küldemények kivételével) légiközlekedés útján történő szállításáért felszámított minden viteldíj, díjtétel, illetve költség, és az ilyen viteldíj, díjtétel, illetve költség elérhetőségét szabályozó feltételek;
 - (k) „menetrend szerinti”: a légi jármű által az utasok, áru és postai küldemények kettő vagy több pont közötti szállítása céljából teljesített repülések sorozata, amely a repülések rendszeressége és gyakorisága alapján rendszeres szolgáltatásnak minősül, közzétett menetrend alapján, vagy anélkül, és amelyeket oly módon üzemeltetnek, hogy az egyes járatok a lakosság tagjai által igénybe vehetők;
 - (l) „terület”: az Egyezmény 2. cikkében meghatározott jelentéssel bír, azzal a kitételrel, hogy Új-Zéland esetében a „terület” nem tartalmazza a Tokelau-szigeteket.
 - (2) A jelen Megállapodásban a Magyarország állampolgáira való hivatkozást – a 6. cikk (Biztonság) (1) bekezdésének kivételével – az Európai Unió tagállamainak állampolgáira való hivatkozásként kell értelmezni.
 - (3) A jelen Megállapodásban a magyar légitársaságokra történő hivatkozást a Magyarország által kijelölt légitársaságokra való hivatkozásként kell értelmezni.
 - (4) A jelen Megállapodásban az „EU-Szerződésekre” való hivatkozást az Európai Unióról szóló szerződésre és az Európai Unió működéséről szóló szerződésre történő hivatkozásként kell értelmezni.

2. cikk

Forgalmi jogok nyújtása

- (1) Mindegyik Fél biztosítja a másik Fél számára a másik Fél légitársaságai által üzemeltetett nemzetközi légi járatok tekintetében az alábbi jogokat:
 - a) a területe felett leszállás nélküli átrepülés joga;
 - b) a területén nem kereskedelmi célból történő leszállás joga; és
 - c) a jelen Megállapodásban meghatározott egyéb jogok.
- (2) Mindegyik Fél azon légitársaságait, amelyeket a jelen Megállapodás 3. cikke (Kijelölés és engedélyezés) alapján nem jelöltek ki, szintén megilletik a jelen cikk (1) bekezdésének a) és b) pontjaiban meghatározott jogok.

- (3) E cikk rendelkezései semmilyen módon nem biztosítanak az egyik Fél légitársaságának, illetve légitársaságainak jogot arra, hogy a másik Fél területén ellenszolgáltatásért, a másik Fél területének másik pontjára szállítandó utasokat, azok poggyászát, teherárut, illetve postai küldeményt vegyen fel a fedélzetre.

3. cikk

Kijelölés és engedélyezés

- (1) Mindegyik Fél jogosult a jelen Megállapodásnak megfelelően tetszőleges számú légitársaságot kijelölni nemzetközi légiközlekedés végzésére, valamint a kijelölések visszavonására, illetve megváltoztatására. A kijelöléseket írásban kell továbbítani a másik Fél légügyi hatósága részére.
- (2) A kijelölésnek és a kijelölt légitársaság kérelmeinek átvételét követően a másik Fél a lehető legrövidebb eljárási időn belül biztosítja a megfelelő engedélyeket és jóváhagyásokat az üzemelési- és műszaki engedélyekre előírt formában és módon, azzal, hogy:
- a) Magyarország által kijelölt légitársaság esetében:
 - i. a légitársaság Magyarország területén került bejegyzésre az EU-Szerződések értelmében és az európai uniós jognak megfelelő, valamely tagállam által kiadott érvényes működési engedéllyel rendelkezik; és
 - ii. a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét a légijármű üzemeltetési engedélyének kiadásáért felelős tagállam gyakorolja és tartja fenn, és a kijelölés egyértelműen meghatározza az illetékes légügyi hatóságot; és
 - iii. a légitársaság központi ügyvezetésének helye azon tagállam területén található, amelyiktől a működési engedélyt kapta; valamint
 - iv. a légitársaság közvetlenül vagy többségi tulajdon révén a tagállamok és/vagy a tagállamok állampolgárai és/vagy az Izlandi Köztársaság, a Liechtensteini Hercegség, a Norvég Királyság, illetve a Svájci Államszövetség és/vagy ezen államok állampolgárai tulajdonában van, és azok tényleges ellenőrzése alatt áll;
 - b) Új-Zéland által kijelölt légitársaság esetében:
 - i. Új-Zélandon található a központi ügyvezetésének helye és bejegyzésének helye; és
 - ii. Új-Zéland tényleges szabályozói felügyeletet gyakorol és tart fenn a légitársaság felett;
 - c) a légitársaság képes eleget tenni a nemzetközi légiközlekedési tevékenység végzése tekintetében a kérelmet vagy kérelmeket elbíráló Fél által szokásosan alkalmazott jogszabályok, rendelkezések és szabályok által előírt feltételeknek.
- (3) A légitársaság e cikk (1) és (2) bekezdéseinek megfelelően történő kijelölését és engedélyezését követően jogosult megkezdeni a megállapodás szerinti szolgáltatásokat, feltéve, hogy a légitársaság betartja jelen Megállapodás vonatkozó rendelkezéseit.

4. cikk

Engedély visszavonása

- (1) Bármelyik Fél jogosult a másik Fél által kijelölt légitársaság részére kiadott üzemelési vagy műszaki engedélyeket megtagadni, visszavonni, felfüggeszteni, illetve korlátozni, amennyiben:
- (a) Magyarország által kijelölt légitársaság esetében:
 - i. a légitársaság nem Magyarország területén került bejegyzésre az EU-Szerződések értelmében, vagy nem rendelkezik az európai uniós jognak megfelelő, tagállam által kiadott érvényes működési engedéllyel; vagy
 - ii. a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét nem a légijármű üzemeltetési engedélyének kiadásáért felelős tagállam gyakorolja és tartja fenn, vagy a kijelölés nem határozza meg egyértelműen az illetékes légügyi hatóságot; vagy
 - iii. a légitársaság központi ügyvezetésének helye nem azon tagállam területén található, amelyiktől a működési engedélyt kapta; vagy
 - iv. a légitársaság közvetlenül vagy többségi tulajdon révén nem a tagállamok és/vagy a tagállamok állampolgárai és/vagy az Izlandi Köztársaság, a Liechtensteini Hercegség, a Norvég Királyság, illetve a Svájci Államszövetség és/vagy ezen államok állampolgárai tulajdonában van, és nem ezek tényleges ellenőrzése alatt áll; vagy

- v. Új-Zéland és egy tagállam között létrejött kétoldalú megállapodás alapján a légitársaság már rendelkezik üzemeltetési engedéllyel, és Új-Zéland igazolni tudja, hogy az ezen megállapodás szerinti forgalmi jogok gyakorlása egy olyan útvonalon, amely érinti a kérdéses tagállam egy pontját, a másik megállapodás által előírt, forgalmi jogokra vonatkozó korlátozások megkerülését eredményezné; vagy
- vi. a kijelölt légitársaság rendelkezik egy másik tagállam által kiállított légijármű üzemeltetési engedéllyel, és nem létezik kétoldalú légiközlekedési megállapodás Új-Zéland és az érintett tagállam között, valamint ez a tagállam megtagadta az Új-Zéland által kijelölt légitársaságtól a forgalmi jogokat;
- (b) Új-Zéland által kijelölt légitársaság esetében:
 - i. a légitársaság bejegyzésének helye, illetve központi ügyvezetésének helye nem Új-Zéland területén található; vagy
 - ii. ezen légitársaság tényleges szabályozói felügyeletére nem Új-Zélandon kerül sor.
- (c) a légitársaság nem tett eleget jelen Megállapodás 5. cikkében (A jogszabályok, rendelkezések és szabályok alkalmazása) említett jogszabályoknak, rendelkezéseknek és szabályoknak; vagy
- (d) a légitársaság nem a jelen Megállapodásban előírt feltételeknek megfelelően működik; vagy
- (e) a Felek hivatkoznak jelen Megállapodás 6. cikkének (Biztonság) (7) bekezdésére.
- (2) Az e cikk (1) bekezdése szerinti jogok gyakorlása során, az (1) bekezdés (a) pontjának v. és vi. alpontjai szerinti jogainak fenntartása mellett, Új-Zéland nemzeti hovatartozás alapján nem alkalmazhat hátrányos megkülönböztetést az európai uniós légitársaságokkal szemben.
- (3) Az e cikkben meghatározott jogok csak a másik Féllel folytatott konzultációt követően gyakorolhatóak kivéve, ha e cikk (1) bekezdése (c)–(e) pontjai valamelyikének való további meg nem felelés megakadályozása céljából azonnali intézkedés megtételére van szükség.
- (4) E cikk egyik Fél jogait sem korlátozza a másik Fél kijelölt légitársasága üzemelési- vagy műszaki engedélyeinek visszatartásában, visszavonásában, korlátozásában, illetve az azokra vonatkozó feltételek alkalmazásában jelen Megállapodás 7. cikke (A légiközlekedés védelme) rendelkezéseinek megfelelően.

5. cikk

Jogszabályok, rendelkezések és szabályok alkalmazása

- (1) Az egyik Fél területére történő belépéskor, ott tartózkodáskor, illetve onnan való távozáskor a másik Fél légitársaságai eleget tesznek az ott hatályos, a légi járművek üzemeltetésére és irányítására vonatkozó jogszabályoknak, rendelkezéseknek és szabályoknak.
- (2) Az egyik Fél területére történő belépéskor, ott tartózkodáskor, illetve onnan történő kilépéskor a légi járművön tartózkodó utasoknak, személyzetnek, illetve rakományoknak az adott területre történő belépésével, valamint onnan történő kilépésével kapcsolatos jogszabályokat, rendelkezéseket és szabályokat (beleértve a belépésre, vámkezelésre, a légiközlekedés védelmére, bevándorlásra, útlevelekre, vámeljárássokra és karanténra vonatkozó rendelkezéseket és szabályokat, illetve a postai küldemények esetében a postai rendelkezéseket) a másik Fél légitársaságainak utasai, személyzete, illetve a nevükben eljáró személyek, továbbá a rakomány vonatkozásában kötelesek betartani.
- (3) A vámeljárássokra, bevándorlásra, karanténra vonatkozó és hasonló rendelkezések alkalmazása során egyik Fél sem biztosít elsőbbséget saját légitársasága, vagy bármely más légitársaság javára a másik Fél hasonló nemzetközi légijáratokat üzemeltető kijelölt légitársaságával szemben.
- (4) Bármely Fél területén közvetlenül átmenő forgalomban érintett és az e célból kijelölt repülőtéri területet el nem hagyó utasok, poggyászok és áruk vizsgálaton eshetnek át a légiközlekedés védelme, kábítószer-ellenőrzés és a bevándorlási előírások vonatkozásában, illetve az ilyen előírt vizsgálattal járó egyéb speciális esetekben, tekintettel az érintett Fél jogszabályaira és rendelkezéseire, és az adott körülményekre. A Felek területén közvetlenül átmenő forgalomban érintett poggyász és áru mentesül a vámok és más hasonló adók alól.

6. cikk Biztonság

- (1) A Felek az e Megállapodás szerinti nemzetközi légiközlekedés működtetése tekintetében érvényesnek ismerik el a másik Fél által, az utóbbi jogszabályainak és rendelkezéseinek – ideértve Magyarország esetében a hatályban lévő európai jogszabályokat és rendelkezéseket – megfelelően kiadott vagy érvényesített és hatályban lévő légi alkalmassági bizonyítványokat, képesítési bizonyítványokat és engedélyeket, feltéve, hogy az e bizonyítványokkal vagy engedélyekkel szemben támasztott követelmények legalább megegyeznek az Egyezmény értelmében meghatározott minimumszabályokkal. A Felek azonban megtagadhatják a másik Fél által saját állampolgáraik számára kiállított vagy érvényesített képesítési bizonyítványoknak és engedélyeknek a területük feletti átrepülés tekintetében érvényesként való elismerését.
- (2) Ha az egyik Fél légügyi hatósága által valamely személy vagy kijelölt légitársaság részére, vagy a megállapodás szerinti szolgáltatások működtetése során használt légijárműre vonatkozóan kiadott vagy érvényesített, e cikk (1) bekezdésében említett engedélyekkel és tanúsítványokkal kapcsolatos jogosultságok, illetve feltételek az Egyezmény alapján meghatározott minimumszabályoktól való eltérést lehetővé teszik, és ezen eltérés az ICAO részére bejelentésre került, a másik Fél a légügyi hatóságok közötti konzultációt kérelmezhet e Megállapodás 13. cikkének (Konzultációk) megfelelően, az adott gyakorlat tisztázása céljából.
- (3) Bármelyik Fél bármikor kérhet konzultációt a másik Fél által a légiforgalmi létesítményekre, a légijárművek személyzetére, a légijárművekre és azok üzemeltetésére vonatkozóan meghatározott biztonsági előírásokkal kapcsolatban. A konzultációt a kérelem időpontjától számított harminc (30) napon belül kell megtartani.
- (4) Ha a konzultációt követően az egyik Fél azt állapítja meg, hogy a másik Fél ténylegesen nem tart fenn és nem alkalmaz az Egyezmény alapján meghatározott biztonsági előírásoknak megfelelő biztonsági előírásokat az e cikk (3) bekezdésében említett területeken, a másik felet tájékoztatja e megállapításairól és az ICAO-előírásoknak való megfeleléshez általa szükségesnek tartott lépésekről. A másik Fél megegyezés szerinti időn belül végrehajtja a szükséges korrekciós intézkedéseket. Ha a másik Fél tizenöt (15) napon belül, vagy a megállapodás szerinti hosszabb időszakban nem hatja végre a megfelelő intézkedés(ek)e(t), az megalapozza e Megállapodás 4. cikkének (Engedély visszavonása) alkalmazását.
- (5) Az Egyezmény 16. cikke értelmében a Felek megállapodnak továbbá abban, hogy az egyik Fél légitársasága által vagy annak részéről a másik Fél területére, illetve területéről nemzetközi légijárat üzemeltetése során a légijárművet a másik Fél területén való tartózkodás során ellenőrizhetik (e cikk alkalmazásában „földi ellenőrzés”) a másik Fél erre felhatalmazott képviselői feltéve, hogy ezen ellenőrzés nem okoz indokolatlan késedelmet a légijármű üzemeltetésében. Az Egyezmény 33. cikkében meghatározott kötelezettségtől eltérően ezen ellenőrzés célja az érintett légijármű dokumentációja érvényességének, a személyzet engedélyeinek ellenőrzése, továbbá annak ellenőrzése, hogy a légi jármű felszereltsége és állapota az adott időpontban megfelel-e az Egyezmény előírásainak.
- (6) Ha a földi ellenőrzés, vagy a földi ellenőrzések sorozata:
 - (a) súlyos aggályokat kelt a tekintetben, hogy a légijármű vagy a légijármű üzemeltetése nem felel meg az adott időpontban az Egyezmény alapján meghatározott minimumszabályoknak; vagy
 - (b) súlyos aggályokat kelt a tekintetben, hogy az adott időpontban az Egyezmény alapján meghatározott biztonsági előírások betartása és adminisztrációja nem valósul meg,az ellenőrzést végző Fél az Egyezmény 33. cikkének alkalmazásában szabadon megállapíthatja, hogy azok az előírások, amelyek alapján a légijárműre vagy a légijármű személyzetére vonatkozó tanúsítványokat, illetve engedélyeket kiadták vagy érvényesítették, vagy amelyek alapján a légijárművet üzemeltetik, nem egyenértékűek az Egyezmény alapján meghatározott minimumkövetelményekkel, vagy azoknál nem szigorúbbak. Ugyanezen megállapítás tehető a földi ellenőrzéshez szükséges hozzáférés megtagadása esetén.
- (7) Amennyiben sürgős intézkedés elengedhetetlen a légitársaság működése biztonságának érdekében, mindkét Fél fenntartja magának a jogot arra, hogy azonnal felfüggeszse vagy módosítsa a másik Fél légitársaságának, vagy légitársaságainak üzemeltetési engedélyét.
- (8) A Felek által az e cikk (7) bekezdése alapján végrehajtott intézkedéseket meg kell szakítani, amint az intézkedésre okot adó körülmény már nem áll fenn.
- (9) Hivatkozással e cikk (4) bekezdésére, ha megállapításra kerül, hogy a megállapodás szerinti időszak lejáratát után valamelyik Fél továbbra sem tartja be az ICAO-előírásokat, erről és a helyzet későbbi, megfelelő megoldásáról is tájékoztatni kell az ICAO főtitkárát.
- (10) Amennyiben Magyarország olyan légitársaságot jelöl ki, amely felett egy másik tagállam gyakorol és tart fenn szabályozói felügyeletet, Új-Zéland jelen Megállapodás biztonsági előírásai szerinti jogai ugyanúgy fennállnak

a biztonsági előírásoknak az adott másik tagállam általi átvétele, gyakorlása vagy fenntartása, valamint az adott légitársaság üzemeltetési engedélye tekintetében.

7. cikk

A légiközlekedés védelme

- (1) A Felek a nemzetközi jogból származó jogaikkal és kötelezettségeikkel összhangban megerősítik, hogy a polgári légiközlekedés biztonságának jogellenes cselekményekkel szembeni védelmére vonatkozó, egymás iránti kötelezettségük jelen Megállapodás elválaszthatatlan részét képezi. A Felek, nemzetközi jog szerinti jogaik és kötelezettségeik általános érvényének korlátozása nélkül, különösen az alábbiak rendelkezéseinek megfelelően járnak el: a légijárművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló Tokióban, az 1963. évi szeptember hó 14. napján kelt Egyezmény, a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről Hágában, az 1970. évi december hó 16. napján aláírt Egyezmény, a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről Montrealban, az 1971. évi szeptember 23. napján aláírt egyezmény, a nemzetközi polgári repülést szolgáló repülőterek elleni jogellenes és erőszakos cselekmények visszaszorításáról szóló, 1988. február 24-én, Montrealban aláírt Jegyzőkönyv, a plasztikus robbanóanyagok megjelöléséről, azok felderítése céljából Montrealban, 1991. március 1. napján létrehozott Egyezmény, valamint a polgári légiközlekedés védelmére vonatkozó valamennyi egyéb, olyan többoldalú megállapodás, amely a Felekre nézve kötelező érvényű.
- (2) A Felek kérés esetén minden szükséges segítséget megadnak egymásnak a polgári légijárművek jogellenes hatalomba kerítésére irányuló cselekmények, és más, az ilyen légijárművek, azok utasai és személyzete, valamint a repülőterek és a légi navigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmények, továbbá bármely, a polgári légiközlekedés védelme ellen irányuló fenyegetés kezelésében.
- (3) A Felek kölcsönös kapcsolataikban a légiközlekedés védelmére vonatkozó rendelkezésekkel és az ICAO által meghatározott, az Egyezmény mellékleteit képző, ajánlott gyakorlatokkal összhangban járnak el; a Felek előírják, hogy a területükön bejegyzett légijárművek üzemeltetői, azon légijármű-üzemeltetők, amelyek központi ügyvezetésének helye vagy akiknek állandó tartózkodási helye a területükön található, vagy Magyarország esetében az EU-Szerződések alapján bejegyzett és az Európai Unió jogának megfelelő működési engedéllyel rendelkező légijárművek üzemeltetői, valamint a területükön található repülőterek üzemeltetői a légiközlekedés védelmére vonatkozó rendelkezéseknek megfelelően járnak el.
- (4) A Felek megállapodnak abban, hogy a légijármű-üzemeltetők kötelesek betartani a másik Fél által előírt biztonsági rendelkezéseket a területére történő belépéshez, az onnan történő kilépéshez, illetve az ott tartózkodáshoz. A beszállás, illetve felrakodás előtt, illetve alatt a Feleknek biztosítaniuk kell saját területükön a megfelelő intézkedések hatékony végrehajtását a légijárművek védelme, valamint az utasok, a személyzet, a kézipoggyász, a poggyász, a rakomány és a légijárművek készleteinek ellenőrzése érdekében. A Felek méltányos megfontolás tárgyává teszik a másik Félnek az egyes konkrét fenyegetésekkel szembeni különleges védelmi intézkedések megtételére irányuló bármely kérelmét.
- (5) Ezen felül mindkét Fél jóhiszeműen mérlegeli a másik Fél olyan, kölcsönös adminisztratív megállapodások megkötésére irányuló kérését, amelyek keretében az egyik Fél légügyi hatósága saját értékelést készíthet a másik Fél területén a légijármű-üzemeltetők által végrehajtott biztonsági intézkedésekről a kérelmező Fél területére érkező járatok tekintetében.
- (6) A polgári légijármű jogellenes hatalomba kerítése, illetve ennek veszélye esetén, vagy az utasok és a személyzet, a repülőterek vagy a légi navigációs berendezések biztonsága elleni egyéb jogellenes cselekmény vagy ennek veszélye esetén a Felek segítséget nyújtanak egymásnak a kommunikáció elősegítése és más, az effajta cselekményeknek vagy azok veszélyének gyors és biztonságos megszüntetéséhez szükséges megfelelő intézkedések megtétele érdekében.
- (7) Mindkét Fél megtesz minden olyan intézkedést, amelyet megvalósíthatónak tart annak biztosítására, hogy a másik Félnek a területén leszálló és jogellenes hatalomba kerítésnek vagy egyéb jogellenes cselekményeknek kitett légijárműve a földön maradjon, hacsak annak felszállását az emberi élet védelmére vonatkozó kényszerítő kötelezettség szükségessé nem teszi. Ilyen intézkedések meghozatalára lehetőség szerint kölcsönös konzultáció alapján kerül sor.
- (8) Amennyiben az egyik Fél megalapozottan véli úgy, hogy a másik Fél nem az e cikk légiközlekedés-védelmi rendelkezéseinek megfelelően járt el, az előbbi Fél légügyi hatósága azonnali konzultációt kérhet a másik Fél légügyi hatóságával. Amennyiben az ezen kérelem benyújtásától számított tizenöt (15) napon belül nem sikerül kielégítő módon megállapodni az adott kérdésekben, ez a tény alapul szolgálhat az érintett Fél egy vagy több

légitársasága üzemelési engedélyének és műszaki engedélyeinek visszatartására, visszavonására, korlátozására, illetve feltételekhez való kötésére. Vészhelyzetben, vagy az e cikk rendelkezéseinek további be nem tartásának megakadályozása érdekében bármelyik Fél tizenöt (15) nap letelte előtt is hozhat átmeneti intézkedéseket.

8. cikk

Kereskedelmi lehetőségek

- (1) A Felek légitársaságainak jogában áll irodák létrehozása a másik Fél területén abból a célból, hogy a légiközlekedést népszerűsítsék és értékesítsék.
- (2) A Felek kijelölt légitársaságai – a másik Félnek a belépésre, a tartózkodásra és a munkavállalásra vonatkozó jogszabályaival és rendelkezéseivel összhangban – bevihetnek a másik Fél területére és ott foglalkoztathatják a légiközlekedési szolgáltatás nyújtásához szükséges igazgatási, értékesítési, műszaki, üzemeltetési és egyéb szakértő személyzetet.
- (3) A Felek bármelyik légitársasága közvetlenül és a légitársaság döntése alapján az ügynökeink keresztül értékesítheti légiközlekedési szolgáltatásait a másik Fél területén. Minden légitársaság jogosult ilyen közlekedési szolgáltatást értékesíteni, és bármely személy jogosult ilyen közlekedési szolgáltatást az érintett terület valutájában vagy szabadon átváltható valutában megvásárolni.
- (4) Minden légitársaság jogosult a helyben folyósított összegeken felüli helyi bevételeket igény szerint átváltani és külföldre utalni. Az átváltást és az átutalást azonnal, korlátozás vagy adó megállapítása nélkül engedélyezni kell a folyó ügyletekre és átutalásra vonatkozó, a légi fuvarozó átutalásra irányuló alapkérelme benyújtásának napján alkalmazandó átváltási árfolyamon.
- (5) A Felek légitársaságai a másik Fél területén helyi valutában fizethetik ki a helyi kiadásokat, az üzemanyag-vásárlást is beleértve. A Felek légitársaságai saját belátásuk szerint a helyi valutaátváltási szabályozás szerint, szabadon átváltható valutában fizethetik ki az ilyen kiadásokat a másik Fél területén.
- (6) A jelen Megállapodás szerinti nemzetközi légiközlekedés üzemeltetése, illetve fenntartása során bármely kijelölt légitársaság közös üzemeltetésre és ülés hely-bérletre vonatkozó megállapodást köthet bármely más légitársasággal, ideértve a harmadik országok légitársaságait, feltéve, hogy az ezen megállapodást megkötő összes légitársaság rendelkezik a megfelelő felhatalmazással és teljesíti az ilyen megállapodásokra általában alkalmazott követelményeket.
- (7) Az e cikk (6) bekezdése alapján biztosított jogokon túlmenően a Felek kijelölt légitársaságai a nemzetközi légi járatok jelen Megállapodás szerinti üzemeltetése, illetve fenntartása során bármilyen társaságtól, ideértve más légitársaságot, bérelt légi járművet (vagy légi járművet és személyzetet) használhatnak feltéve, hogy az ezen megállapodást megkötő összes Fél rendelkezik a megállapodásokra vonatkozó megfelelő engedélyekkel és teljesíti az azokra vonatkozó követelményeket.
- (8) Az egyes kijelölt légitársaságok jogosultak a másik Fél területén a saját földi kiszolgálást („saját kiszolgálás”) ellátni, vagy döntésük szerint versenytárs ügynököt kiválasztani az ezen szolgáltatások teljes egészében vagy részben történő elvégzésére. Az ezen jog korlátozása csak a rendelkezésre álló hely, illetve kapacitás konkrét korlátaival indokolható. Valamennyi kijelölt légitársaság diszkriminációmentes bánásmódban részesül a szolgáltatást ellátó, vagy ellátók által nyújtott földi kiszolgálási szolgáltatásokra és az azokhoz való hozzáférésre vonatkozóan. A földi kiszolgálási tevékenységeket az egyes Felek jogszabályainak és rendelkezéseinek, Magyarország esetében az európai uniós jogszabályoknak megfelelően kell végezni.
- (9) E Megállapodás bármely más rendelkezésétől eltérően a Felek légitársaságai és közvetett áru fuvarozási szolgáltatói korlátozás nélkül alkalmazhatnak a nemzetközi légiközlekedéshez kapcsolódó bármilyen felszíni áru fuvarozást a Felek területén, illetve harmadik országok területén lévő bármely pontra vagy pontról, ideértve valamennyi vámhivatallal rendelkező repülőtérre és repülőtérrel való szállítást is, és ideértve adott esetben a hatályos jogszabályok és rendelkezések alapján a vám szabad raktárban lévő áru fuvarozására való jogosultságot is. Az ilyen – felszínen vagy légi úton haladó – áru vámkezelésre jogosult, illetve azzal a repülőtéri vámhivatallal lehet fordulni. A légitársaságok dönthetnek úgy, hogy maguk végzik el a felszíni fuvarozást, vagy egyéb felszíni fuvarozót – beleértve az egyéb légitársaságok által üzemeltetett felszíni fuvarozást és a közvetett légi áru fuvarozó szolgáltatókat – bízhatnak meg. Az ilyen kombinált áru fuvarozási szolgáltatásokat a kombinált légi- és felszíni fuvarozásra kiszabott egységes, átfogó áron kínálhatják, feltéve, hogy a fuvaroztatót nem tévesztik meg az ilyen fuvarozás tényeit illetően.
- (10) Mindegyik Fél kijelölt légitársaságai a légi járatok meghatározott útvonalakon történő megindítása előtt legalább harminc (30) nappal benyújtják jóváhagyásra a repülési menetrendjüket a másik Fél légügyi hatóságaihoz.

Ez vonatkozik a későbbi módosításokra is. Különleges esetekben ez a határidő a fent említett hatóságok jóváhagyásával csökkenthető.

9. cikk

Vámok és egyéb díjak

- (1) Mindegyik Fél a kölcsönösség elve alapján, a saját nemzeti törvényei által megengedett legnagyobb mértékben mentesíti a másik Fél kijelölt légitársaságát a vámok, jövedéki adók, ellenőrzési díjak, és minden egyéb nemzeti illeték és díj alól a következők vonatkozásában: a légijárművek, az üzemanyag, a kenőanyagok, a műszaki fogyóeszközök, a pótalkatrészek, beleértve a hajtóműveket, a légijárművek szokásos berendezéseit, a légijárművek készleteit (beleértve, de nem kizárólagosan az olyan tételeket mint az élelmiszerek, italok, szeszes italok, dohányárú és olyan egyéb termékeket, amelyek kizárólag a légijármű üzemeltetésével, illetve szervizelésével kapcsolatban kerülnek értékesítésre, illetve felhasználásra), valamint az olyan egyéb cikkek, mint a kijelölt légitársaság által ingyenesen terjesztett nyomtatott jegytömbök és légi fuvarlevelek, amelyeket kizárólag a megállapodás szerinti szolgáltatásokat nyújtó légijármű üzemeltetésével vagy szervizelésével kapcsolatos használatra szánnak.
- (2) Az e cikk alapján biztosított mentességek az (1) bekezdésben említett azon tételekre vonatkoznak, amelyeket:
 - a) a másik Fél kijelölt légitársasága visz be, vagy annak a nevében visznek be az adott Fél területére;
 - b) az egyik Fél kijelölt légitársasága légijárművének fedélzetén tartanak a másik Fél területére való megérkezés, illetve az onnan való távozás után és/vagy az ezen területen való repülés során kerülnek elfogyasztásra; vagy
 - c) az egyik Fél kijelölt légitársasága légijárművének fedélzetén szállítják a másik Fél területén és azok a megállapodás szerinti szolgáltatások nyújtásában kerülnek felhasználásra, függetlenül attól, hogy ezen cikkek a mentességet biztosító Fél területén belül kerülnek-e teljes egészében felhasználásra vagy elfogyasztásra, feltéve, hogy ezen cikkek tulajdonjoga a fenti említett Fél területén nem kerül átruházásra.
- (3) A légijárművön használt szokásos felszerelések, valamint a bármelyik Fél kijelölt légitársasága által használt, a légijármű fedélzetén szokásosan tárolt anyagok és készletek a másik Fél területén csak az adott Fél vámhatóságának jóváhagyásával rakodhatóak ki. Ebben az esetben azok az újra kivitel vagy a vámszabályozásoknak megfelelő egyéb eltávolítás időpontjáig az említett hatóságok felügyelete alá helyezhetőek.
- (4) Az e cikkben biztosított mentességek abban az esetben is rendelkezésre állnak, ha bármelyik Fél kijelölt légitársaságai másik légitársasággal vagy légitársaságokkal megállapodást kötnek a szokásos berendezéseknek és az e cikk (1) bekezdésében említett egyéb cikkeknek a másik Fél területén történő kölcsönadására vagy átadására vonatkozóan, feltéve, hogy ezen másik Fél ugyanazokat a mentességeket biztosítja e másik légitársaság, illetve légitársaságok részére.
- (5) Jelen Megállapodás egyetlen rendelkezése sem akadályozhatja meg Magyarországot vagy Új-Zélandot abban, hogy Új-Zéland kijelölt légitársaságának olyan légi járműve esetében, amely Magyarország területének két pontja vagy Magyarország területének és egy másik európai uniós tagállam területének egy-egy pontja között közlekedik, a területükön felvett üzemanyagra hátrányos megkülönböztetés nélkül adókat, illetékeket, vámokat vagy díjakat vessenek ki.
- (6) Amennyiben a Felek között külön megállapodás áll fenn a kettős adóztatás elkerüléséről, úgy az a megállapodás az irányadó.

10. cikk

Tisztességes verseny

- (1) Mindegyik Fél tisztességes és egyenlő lehetőséget biztosít mindkét Fél kijelölt légitársaságainak a jelen Megállapodásban szabályozott nemzetközi légiközlekedés biztosítása érdekében folytatott versenyhez.
- (2) Mindegyik Fél lehetővé teszi minden kijelölt légitársaság számára, hogy az általa kínált nemzetközi légiközlekedésben a járatsűrűséget és a kapacitást piaci kereskedelmi megfontolások alapján állapítsa meg. E joggal összhangban egyik Fél sem korlátozhatja egyoldalúan a forgalom nagyságát, a légijáratok sűrűségét vagy gyakoriságát, vagy a másik Fél kijelölt légitársaságai által üzemeltetett légijárművek típusát vagy típusait, kivéve, ha ez vámügyi, műszaki, üzemeltetési, vagy környezetvédelmi okokból, az Egyezmény 15. cikkével összhangban álló egységes feltételek alapján szükséges.
- (3) A Felek területén hatályos versenyjog, Magyarország esetében ideértve az európai uniós jogot, vonatkozik az adott Fél joghatóságán belül üzemeltetett légitársaságokra.

- (4) A versenyjog alkalmazásának bármelyik Fél általi korlátozása nélkül, ha az egyik Fél légügyi hatóságai úgy ítélik meg, hogy a légitársaságaikat hátrányos megkülönböztetés vagy tisztességtelen eljárás éri a másik Fél területén, erről tájékoztathatják a másik Fél légügyi hatóságait. A légügyi hatóságok közötti konzultációt e Megállapodás 13. cikkével (Konzultációk) összhangban kell lefolytatni.

11. cikk

Használati díjak

- (1) Mindegyik Félnek minden tőle telhetőt meg kell tennie annak biztosítása érdekében, hogy a másik Fél kijelölt légitársaságaira vonatkozóan a repülőterek és egyéb légiközlekedési létesítmények használatáért a díjszabásért felelős illetékes szerveik által kiszabott díjak, vagy az általuk kiszabni engedélyezett díjak igazságosak és méltányosak legyenek. E díjnak megbízható gazdasági elveken kell alapulniuk, és nem lehetnek magasabbak a bármely más légitársaság által ilyen szolgáltatásokért fizetett díjknál.
- (2) A használati díjak tekintetében egyik Fél sem részesítheti előnyben a saját légitársaságát, vagy bármely más, hasonló nemzetközi légi járatokat üzemeltető légitársaságot, és a másik Fél kijelölt légitársaságára nem szabhat ki magasabb használati díjat, illetve nem engedélyezheti magasabb használati díj kiszabását, mint amelyet a hasonló nemzetközi légi járatokat hasonló légi járművel üzemeltető, hasonló kapcsolódó berendezéseket és szolgáltatásokat használó saját kijelölt légitársaságaira vet ki.
- (3) Mindegyik Fél ösztönzi a díjszabásért felelős illetékes szervei, valamint a szolgáltatásokat és létesítményeket használó kijelölt légitársaságok közötti konzultációkat. E felhasználókat, lehetőség szerint mielőbb értesíteni kell a használati díjak módosítására irányuló valamennyi javaslatról a vonatkozó kiegészítő információkkal és adatokkal együtt annak érdekében, hogy a díjak bevezetése vagy módosítása előtt véleményüket kifejtessék.

12. cikk

Árazás

- (1) Mindegyik Fél lehetővé teszi, hogy az egyes kijelölt légitársaságok állapítsák meg a légi járatok árait piaci kereskedelmi megfontolások alapján. A Felek beavatkozása az alábbiakra korlátozódik:
- (a) az indokolatlanul diszkriminatív árak vagy gyakorlatok megakadályozása;
 - (b) a fogyasztók védelme olyan árakkal szemben, amelyek az erőfölénnyel való visszaélés miatt indokolatlanul magasak vagy korlátozóak; és
 - (c) a légitársaságok olyan árakkal szembeni védelme, amelyek közvetlen vagy közvetett állami támogatás miatt mesterségesen alacsonyak.
- (2) Az Új-Zéland által kijelölt légitársaságok által a kizárólag az Európai Unión belüli légi útvonalakon közlekedő járataikra vonatkozóan kiszabott viteldíjak az európai uniós jog hatálya alá tartoznak. Az európai uniós jogot megkülönböztetésmentes alapon kell alkalmazni.
- (3) A Magyarország által kijelölt légitársaságok által a kizárólag az Új-Zélandon belüli légi útvonalakon közlekedő járataikra vonatkozóan kiszabott viteldíjak az új-zélandi jog hatálya alá tartoznak. Az új-zélandi jogot megkülönböztetésmentes alapon kell alkalmazni.
- (4) Mindkét Fél előírhatja, hogy a másik Fél kijelölt légitársaságai az általuk javasolt, a területéről induló, vagy a területére érkező légi járatok viteldíjait bejelentsék, vagy azokról értesítést adjanak. Ezen bejelentés, illetve értesítés a viteldíj bevezetésének tervezett időpontja előtt legfeljebb harminc (30) nappal, vagy engedélyezhető rövidebb időn belül írható elő.

13. cikk

Konzultációk

- (1) Mindegyik Fél bármikor kérhet konzultációt e Megállapodással kapcsolatban. A konzultációkat a lehető leghamarabb meg kell megkezdeni, de legkésőbb attól az időponttól számított hatvan (60) napon belül, amikor a másik Fél kézhez kapta a kérelmet, kivéve, ha a Felek ettől eltérően állapodnak meg.
- (2) Bármelyik légügyi hatóság kérésére a Felek légügyi hatóságai a lehető leghamarabb információt cserélnek a saját kijelölt légitársaságaik részére kiadott érvényes engedélyeket illetően a másik Fél területére, területéről vagy területén keresztül üzemeltetett légi járatokra vonatkozóan. Fentiekbe beleértendőek a javasolt útvonalakon

üzemeltetendő légijáratokra érvényes tanúsítványok és engedélyek másolatai, valamint a módosítások és a mentesítési végzéseik.

- (3) Bármelyik Fél légügyi hatóságai a másik Fél légügyi hatóságai kérésére átadják azok részére a másik Fél területéről vagy területére irányuló forgalomról szóló időszakos, illetve egyéb, az indokolt mértékben szükséges, statisztikai kimutatásokat.

14. cikk

A Megállapodás módosítása

- (1) Jelen Megállapodás a Felek írásbeli megállapodása útján módosítható. Minden módosítás e Megállapodás 18. cikkével (Hatálybalépés) összhangban lép hatályba.
- (2) A mindkét Félre nézve kötelező érvényű, légiközlekedésre vonatkozó általános többoldalú egyezmény vagy megállapodás megkötése esetén e Megállapodás az ezen egyezmény, illetve megállapodás rendelkezéseinek megfelelően módosítandó.

15. cikk

Viták rendezése

- (1) A jelen Megállapodásból fakadó minden olyan vita, amely a hivatalos konzultációk első fordulója útján nem kerül rendezésre, a Felek egyetértésével valamely személy vagy szerv elé utalható döntéshozatal céljából. Amennyiben a Felek ebben nem állapodnak meg, a vitát bármelyik Fél kérésére választottbírószám elé kell terjeszteni az alábbiakban meghatározott eljárásoknak megfelelően.
- (2) A választottbírószám eljárást három választottbíróból álló testület folytatja le az alábbiak szerint:
- (a) A választottbírószám eljárára irányuló kérelem átvételét követő harminc (30) napon belül a Felek külön-külön egy-egy választottbíró jelölnek ki. Az ezen két választottbíró kijelölését követő hatvan (60) napon belül megállapodnak a harmadik választottbíró kijelölésében, aki a választottbírószám testület elnökeként fog eljárni;
- (b) Ha valamelyik Fél nem jelöl ki választottbíró, vagy a harmadik választottbíró e bekezdés (a) pontjával összhangban nem kerül kijelölésre, bármelyik Fél felkérheti az ICAO Tanács elnökét a szükséges választottbíró, illetve választottbírók kijelölésére harminc (30) napon belül. Ha a Tanács elnöke valamelyik Fél nemzetiségével azonos állampolgárságú, az ilyen alapon nem kizárható rangidős alelnök gondoskodik a kijelölésről. Ha a Tanács elnöke vagy a rangidős, legmagasabbban képzett alelnök jelöli ki a harmadik választottbíró, e harmadik választottbíró nem lehet valamelyik Fél állampolgára.
- (3) Ha Felek másképpen nem állapodnak meg, a választottbírószám testület joghatóságának határait jelen Megállapodással összhangban állapítja meg, valamint meghatározza saját eljárásrendjét. A létrejöttét követően a választottbírószám testület ideiglenes tehermentesítő intézkedéseket javasolhat a jogerős határozat meghozatala előtt. A választottbírószám testület felhívására, vagy valamelyik Fél kérésére értekezletet kell tartani az eldöntendő konkrét kérdések és a követendő konkrét eljárások meghatározása céljából, legkésőbb a választottbírószám testület teljes felállítását követő tizenöt (15) napon belül.
- (4) Ha a Felek másképpen nem állapodnak meg, vagy a választottbírószám testület eltérő utasítást nem tesz, mindegyik Fél a választottbírószám testület hiánytalan létrejöttét követő negyvenöt (45) napon belül memorandumot nyújt be. A válaszadásra hatvan (60) nap áll rendelkezésre. A választottbírószám testület bármelyik Fél kérésére vagy saját kezdeményezésére meghallgatást tart a válaszadás esedékességét követő tizenöt (15) napon belül.
- (5) A választottbírószám testület megkísérli az írásos határozathozatalt a meghallgatás befejezését követő harminc (30) napon belül, vagy amennyiben meghallgatásra nem kerül sor, a mindkét válasz benyújtásának napját követően. A választottbírószám testület többségi határozata az irányadó.
- (6) A Felek a határozat pontosítására irányuló kérelmet nyújthatnak be a határozathozatalt követő tizenöt (15) napon belül és a pontosítást a kérelmet követő tizenöt (15) napon belül ki kell adni.
- (7) Mindegyik Fél a saját nemzeti jogával összhangban teljes mértékben érvényesíti a választottbírószám testület bármely határozatát, vagy ítéletét.
- (8) A választottbírószám testület költségei, ideértve a választottbírók díjait és költségeit, a Felek között egyenlően oszlanak meg. Az ICAO Tanács elnöke által az e cikk (2) bekezdésének (b) pontjában említett eljárásokkal kapcsolatban viselt költségek a választottbírószám testület költségei részének minősülnek.

16. cikk

Felmondás

- (1) Bármelyik Fél, bármely időpontban írásban értesítheti a másik Felet a jelen Megállapodás felmondására irányuló döntéséről. Az erről szóló értesítést egyidejűleg az ICAO főtitkárának is meg kell küldeni. Jelen Megállapodás éjféltkor szűnik meg (a másik Félhez intézett felmondás átvételének helyén), közvetlenül az ezen felmondás másik Fél általi átvétele napjának első évfordulója előtt, kivéve, ha a Felek megállapodása alapján a felmondás a fenti időpontig visszavonásra kerül.
- (2) Amennyiben a másik Fél a felmondásról szóló értesítés kézhezvételét nem igazolja vissza, úgy kell tekinteni, mintha az értesítést az értesítésnek az ICAO főtitkára általi kézhezvételét követő tizennégy (14) nappal kapta volna meg.

17. cikk

Az ICAO általi nyilvántartásba vétel

Jelen Megállapodást és valamennyi módosítását az ICAO-nál nyilvántartásba kell venni.

18. cikk

Hatálybalépés

Jelen Megállapodás és Függeléke a Felek közötti diplomáciai jegyzékváltás során megküldött, azon későbbi értesítés keltét követő harminc (30) nappal lép hatályba, amely megerősíti, hogy a Felekre vonatkozó alkotmányos követelmények teljesültek.

A FENTIEK HITELEŰL a Kormányaik által kellően felhatalmazott alulírottak aláírták a légiközlekedési szolgáltatásokra vonatkozó jelen Megállapodást, amely két példányban készült, magyar és angol nyelven. Mindegyik szöveg egyaránt hiteles, melyből a Felek minden nyelven rendelkeznek egy-egy hiteles példánnyal. Eltérő értelmezés esetén az angol nyelvű szöveg az irányadó.

KÉSZÜLT New Yorkban, 2025. szeptember 24. napján két példányban, magyar és angol nyelven.

FÜGGELÉK

1. szakasz

Útvonalterv

A Felek jelen Megállapodás értelmében, a jelen Függelék alapján történő üzemelésre kijelölt légitársaságai a kijelölésük feltételeivel összhangban jogosultak menetrend szerinti nemzetközi légijáratok üzemeltetésére az alábbiak szerint:

- A. A Magyarország Kormánya által kijelölt légitársaság, illetve légitársaságok útvonalai

KIINDULÓPONT	KÖZBENSŐ PONTOK	CÉLPONT	A FELEK TERÜLETÉN TÚLI PONTOK
Bármely pont Magyarországon	Megállapodás tárgyát képező pontok	Bármely pont Új-Zélandon	Megállapodás tárgyát képező pontok

- B. Az Új-Zéland Kormánya által kijelölt légitársaság, illetve légitársaságok útvonalai

KIINDULÓPONT	KÖZBENSŐ PONTOK	CÉLPONT	A FELEK TERÜLETÉN TÚLI PONTOK
Bármely pont Új-Zélandon	Megállapodás tárgyát képező pontok	Bármely pont Magyarországon	Megállapodás tárgyát képező pontok

MEGJEGYZÉSEK:

- 1) Bármelyik Fél kijelölt légitársaságainak bármely, vagy összes járata kihagyhat bármely közbenső vagy a Felek területén túli pontot, feltéve, hogy ezen útvonalakon a megállapodás szerinti légi járatok kiindulási/célpontja a légitársaságot kijelölő Fél területén van.
- 2) A légügyi hatóságok közötti megállapodás alapján bármelyik Fél kijelölt légitársaságai kiszolgálhatnak közbenső vagy a Felek területén túli pontokat anélkül, hogy forgalmi jogokat gyakorolnának ezen pontok és a másik Fél területe között.
- 3) Az ötödik és hatodik szabadságjognak a meghatározott közbenső és/vagy a Felek területén túli pontokon történő gyakorlásához mindkét légügyi hatóság egyetértése és jóváhagyása szükséges.

2. szakasz**Üzemeltetési rugalmasság**

A Felek kijelölt légitársaságai bármely, illetve valamennyi járat tekintetében és az adott légitársaság választása alapján:

1. Egyik vagy mindkét irányban üzemeltethetnek légi járatokat;
2. Különböző járatszámokat kombinálhatnak egyazon járat működtetése során;
3. Bármely légi járművükről bármely másik légi járművükre – bármely ponton – átcsoportosíthatnak forgalmat az útvonalakon;

iránybeli, illetve földrajzi korlátozás nélkül és az ezen Megállapodás alapján egyébként engedélyezhető forgalom lebonyolítási jogának elvesztése nélkül, feltéve, hogy a légi járat a légitársaságot kijelölő Fél területén szolgál ki pontot.

3. szakasz**Légi jármű megváltoztatása a járatszám megtartásával**

A fenti útvonalak bármely szakaszán, illetve szakaszain bármely kijelölt légitársaság üzemeltethet nemzetközi légi járatokat, ideértve a más légitársaságokkal kötött közös üzemeltetési megállapodásokat, az útvonal bármely pontján üzemeltetett légi jármű típusa, illetve száma módosításának korlátozása nélkül, feltéve, hogy kimenő irányban az ezen ponton túli közlekedés a légitársaságot kijelölő Fél területéről való közlekedés folytatása, és bejövő irányban az ezen ponton túli közlekedés a légitársaságot kijelölő Fél területére való közlekedés folytatása.

2. melléklet a 2026. évi X. törvényhez

**AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF HUNGARY AND THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND**

The Government of Hungary and the Government of New Zealand (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimal government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Recognising that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

Noting the Agreement between the European Community and New Zealand on certain aspects of air services of 21 June 2006;

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transport, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

- (1) For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:
 - (a) "aeronautical authorities" means, in the case of Hungary, the Director General of Civil Aviation, and, in the case of New Zealand, the Minister responsible for Civil Aviation, and any person or agency authorised to perform the functions exercised by the said Minister;
 - (b) "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;
 - (c) "air transport" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
 - (d) "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
 - (e) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
 - (i) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
 - (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is simultaneously in effect for both Parties;
 - (f) "designated airline" means an airline designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation) of this Agreement;
 - (g) "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;
 - (h) "international air transport" means air transport that passes through the airspace over the territory of more than one State;
 - (i) "Member State" means a Member of the European Union;
 - (j) "price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transport charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
 - (k) "scheduled" means a series of flights performed by aircraft for the transport of passengers, cargo and mail between two or more points, where the flights are so regular or frequent as to constitute a systematic service, whether or not in accordance with a published timetable, and which are operated in such a manner that each flight is open to use by members of the public;
 - (l) "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention, provided that, in the case of New Zealand, the term "territory" shall exclude Tokelau.
- (2) References in this Agreement to nationals of Hungary shall, with the exception of paragraph (1) of Article 6 (Safety) of this Agreement, be understood as referring to nationals of European Union Member States.
- (3) References in this Agreement to airlines of Hungary shall be understood as referring to airlines designated by Hungary.
- (4) References in this Agreement to the "EU Treaties" shall be understood as referring to the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

Article 2

Grant of Rights

- (1) Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transport by the airlines of the other Party:
 - a) the right to fly across its territory without landing;
 - b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
 - c) the rights otherwise specified in this Agreement.
- (2) The airlines of each Party other than those designated under Article 3 (Designation and Authorisation) of this Agreement shall also enjoy the rights specified in subparagraphs a) and b) of paragraph (1) of this Article.
- (3) Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the right to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3

Designation and Authorisation

- (1) Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transport in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the aeronautical authority of the other Party in writing.
- (2) On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorisations and permissions with minimal procedural delay, provided that:
 - a) in the case of an airline designated by Hungary:
 - i. the airline is established, under the EU Treaties, in the territory of Hungary and has a valid Operating Licence from a Member State in accordance with European Union law; and
 - ii. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
 - iii. the airline has its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received the Operating Licence; and
 - iv. the airline is owned directly or through majority ownership, and effectively controlled, by Member States and/or nationals of Member States, and/or by the Republic of Iceland, the Principality of Liechtenstein, the Kingdom of Norway or the Swiss Confederation and/or nationals of those other states;
 - b) in the case of an airline designated by New Zealand:
 - i. it has its principal place of business and place of incorporation in New Zealand; and
 - ii. New Zealand has and maintains effective regulatory control of the airline;
 - c) the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally applied to the operation of international air transport by the Party considering the application or applications.
- (3) When an airline has been designated and authorised in accordance with paragraphs (1) and (2) of this Article, it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4

Revocation of Authorisation

- (1) Either Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:
 - (a) in the case of an airline designated by Hungary:
 - i. the airline is not established, under the EU Treaties, in the territory of Hungary or does not have a valid Operating Licence from a Member State in accordance with European Union law; or

- ii. effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
 - iii. the airline does not have its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received the Operating Licence; or
 - iv. the airline is not owned and effectively controlled, directly or through majority ownership, by Member States and/or nationals of Member States, and/or by the Republic of Iceland, the Principality of Liechtenstein, the Kingdom of Norway or the Swiss Confederation and/or nationals of those other states; or
 - v. the airline is already authorised to operate under a bilateral agreement between New Zealand and another Member State and New Zealand can demonstrate that, by exercising traffic rights under this agreement on a route that includes a point in that other Member State, it would be circumventing restrictions on the traffic rights imposed by that other agreement; or
 - vi. the airline designated holds an Air Operators Certificate issued by another Member State and there is no bilateral air services agreement between New Zealand and that Member State and that Member State has denied traffic rights to an airline designated by New Zealand;
 - (b) in the case of an airline designated by New Zealand:
 - i. that airline is not incorporated or does not have its principal place of business in the territory of New Zealand; or
 - ii. effective regulatory control of that airline is not maintained in New Zealand.
 - (c) the airline has failed to comply with the laws, regulations and rules referred to in Article 5 (Application of Laws, Regulations and Rules) of this Agreement; or
 - (d) the airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or
 - (e) paragraph (7) of Article 6 (Safety) of this Agreement is invoked.
- (2) In exercising its rights under paragraph (1) of this Article, and without prejudice to its rights under sub-paragraphs (1)(a) v and vi, New Zealand shall not discriminate between EU airlines on the grounds of nationality.
- (3) Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with any of subparagraphs (1)(c)–(1)(e) inclusive of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
- (4) This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permissions of a designated airline of that other Party, in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security) of this Agreement.

Article 5

Application of Laws, Regulations and Rules

- (1) While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.
- (2) While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations and rules relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers and crew and in relation to such cargo of the other Party's airlines.
- (3) Neither Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Party engaged in similar international air transport in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations.
- (4) Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Party, and not leaving the area of the airport reserved for such purpose, may be subject to examination in respect of aviation security, narcotics control and immigration requirements, or in other special cases where such examination is required, having regard to the laws and regulations of the relevant Party and to the particular circumstances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6

Safety

- (1) Each Party shall recognise as valid, for the purpose of operating the international air transport provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences issued or validated by the other Party in accordance with the latter's laws and regulations including, in the case of Hungary, European laws and regulations, and still in force, provided that the requirements for such certificates or licences at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognise as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to or validated for its own nationals by the other Party.
- (2) If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph (1) of this Article, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with ICAO, the other Party may request consultations between the aeronautical authorities in conformity with Article 13 (Consultations) of this Agreement with a view to clarifying the practice in question.
- (3) Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
- (4) If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph (3) of this Article that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period. Failure by the other Party to take appropriate action(s) within fifteen (15) days, or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation of Authorisation) of this Agreement.
- (5) Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that any aircraft performing international air transport by, or on behalf of an airline of one Party, to or from the territory of another Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search (in this Article called "ramp inspection") by the authorised representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.
- (6) If any such ramp inspections or series of ramp inspections give rise to:
 - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at the time pursuant to the Convention; or
 - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,the Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention. This same determination may be made in the case of denial of access for a ramp inspection.
- (7) When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Party.
- (8) Any action by one Party in accordance with paragraph (7) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
- (9) With reference to paragraph (4) of this Article, if it is determined that one Party remains in noncompliance with ICAO standards when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.
- (10) Where Hungary has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another Member State, the rights of New Zealand under the safety provisions of this Agreement shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

Article 7**Aviation Security**

- (1) In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon the Parties.
- (2) The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.
- (3) The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions and appropriate recommended practices established by ICAO and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, or in the case of Hungary operators of aircraft which are established in its territory under the EU Treaties and have valid Operating Licences in accordance with the law of the European Union, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
- (4) Each Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
- (5) Each Party shall also give sympathetic consideration to a request from the other Party to enter into reciprocal administrative arrangements whereby the aeronautical authorities of one Party could make in the territory of the other Party their own assessment of the security measures being carried out by aircraft operators in respect of flights destined for the territory of the Party making such a request.
- (6) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
- (7) Each Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Party which is subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference and which lands in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.
- (8) When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement on the issues involved within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required to do so by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, a Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

Article 8**Commercial Opportunities**

- (1) The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transport.
- (2) The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transport.
- (3) Any airline of either Party may engage in the sale of air transport in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each airline shall have the right to sell such transport and any person shall be free to purchase such transport, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.
- (4) Each airline shall have the right to convert and remit abroad, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.
- (5) The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.
- (6) In operating or holding out international air transport pursuant to this Agreement, any designated airline may enter into code-sharing and blocked-space arrangements with any other airline, including airlines of third countries, provided that all airlines in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements normally applied to such arrangements.
- (7) In addition to the rights granted in paragraph (6) of this Article, the designated airlines of each Party may, in operating or holding out international air transport pursuant to this Agreement, use aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided all participants in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements applied to such arrangements.
- (8) Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The right may be subject only to restrictions justified by specific constraints of available space or capacity. Each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regard their access and ground handling services provided by a supplier or suppliers. Ground handling activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of each Party including, in the case of Hungary, European Union law.
- (9) Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transport of the Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transport any surface transport for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Access to airport customs processing and facilities shall be provided for such cargo, whether moving by surface or by air. Airlines may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transport operated by other airlines and indirect providers of cargo air transport. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transport combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transport.
- (10) The designated airlines of each Party shall submit for approval to the aeronautical authorities of the other Party, not later than thirty (30) days prior to the introduction of services on the specified routes, their flight timetables. This shall, likewise, apply to later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the approval of the said authorities.

Article 9**Customs Duties and Charges**

- (1) Each Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco

and other products destined for sale or to be used solely in connection with the operation or servicing of aircraft) and other items, such as printed ticket stock and air waybills, distributed free of charge by that designated airline, intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft operating the agreed services.

- (2) The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) above:
 - a) introduced into the territory of the Party by or on behalf of the designated airline of the other Party;
 - b) retained on board aircraft of the designated airline of one Party upon arrival in or leaving the territory of the other Party and/or consumed during flight over that territory; or
 - c) taken on board aircraft of the designated airline of one Party in the territory of the other Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Party.
- (3) The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that Party. In such case, they may be placed under supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
- (4) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of either Party have entered into arrangements with another airline or airlines, for the loan or transfer in the territory of the other Party, of the regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article, provided that such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Party.
- (5) Nothing in this Agreement shall prevent Hungary or New Zealand from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of New Zealand that operates between a point in the territory of Hungary and another point in the territory of Hungary or in the territory of another European Union Member State.
- (6) In the event that there exists an applicable special agreement between the Parties for the avoidance of double taxation, such agreement shall prevail.

Article 10

Fair Competition

- (1) Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transport governed by this Agreement.
- (2) Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
- (3) The competition laws in force in the territory of the Parties including, in the case of Hungary, the European Union law shall apply to the operation of the airlines within the jurisdiction of the respective Party.
- (4) Without limiting the application of competition law by either Party, if the aeronautical authorities of either Party consider that their airlines are being subjected to discrimination or unfair practices in the territory of the other Party, they may give notice to this effect to the aeronautical authorities of the other Party. Consultation between the aeronautical authorities shall be conducted according to Article 13 (Consultations) of this Agreement.

Article 11

User Charges

- (1) Each Party shall use its best efforts to ensure that the user charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the designated airlines of the other Party for the use of airports and other aviation facilities are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by any other airlines for such services.
- (2) Neither Party shall give preference, with respect to user charges, to its own or to any other airlines engaged in similar international air services and shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines

of the other Party user charges higher than those imposed on its own designated airlines operating similar international air services using similar aircraft and associated facilities and services.

- (3) Each Party shall encourage consultations between its competent charging bodies and the designated airlines using the services and facilities. Reasonable notice shall be given whenever possible to such users of any proposal for changes in user charges together with relevant supporting information and data, to enable them to express their views before the charges are introduced or revised.

Article 12

Pricing

- (1) Each Party shall allow prices for air services to be decided by each designated airline based on commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:
 - a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
 - b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - c) protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect government subsidy or support.
- (2) The tariffs to be charged by the airlines designated by New Zealand for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law. European Union law will be applied on a non-discriminatory basis.
- (3) The tariffs to be charged by the airlines designated by Hungary for carriage wholly within New Zealand shall be subject to New Zealand law. New Zealand law will be applied on a non-discriminatory basis.
- (4) Each Party may require notification or filing of tariffs proposed by the designated airline(s) of the other Party for carriage to or from its territory. Such notification or filing may be required not more than thirty (30) days, or such lesser time as may be permitted, before the proposed date of introduction.

Article 13

Consultations

- (1) Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than sixty (60) days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.
- (2) At the request of either aeronautical authority, the aeronautical authorities of the Parties shall exchange information as promptly as possible concerning the current authorisations extended to their respective designated airlines to render service to, through and from the territory of the other Party. This shall include copies of current certificates and authorisations for services on proposed routes, together with amendments or exemption orders.
- (3) The aeronautical authorities of either Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Party, at their request, such periodic or other statements of statistics of traffic uplifted from and discharged in the territory of that other Party as may be reasonably required.

Article 14

Amendment

- (1) This Agreement may be amended by written agreement of the Parties. Any amendment shall enter into force in accordance with Article 18 (Entry into Force) of this Agreement.
- (2) In the event of the conclusion of any general multilateral convention or agreement concerning air transport by which both Parties become bound, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention or agreement.

Article 15

Settlement of Disputes

- (1) Any dispute arising under this Agreement that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties to some person or body for decision. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

- (2) Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:
- (a) Within thirty (30) days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within sixty (60) days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;
 - (b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the ICAO Council to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within thirty (30) days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. In the event the President of the Council or the senior most qualified Vice President appoints the third arbitrator, that third arbitrator shall not be a national of either of the Parties.
- (3) Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than fifteen (15) days after the tribunal is fully constituted.
- (4) Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within fifteen (15) days after replies are due.
- (5) The tribunal shall attempt to render a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.
- (6) The Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is rendered and any clarification given shall be issued within fifteen (15) days of such request.
- (7) Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.
- (8) The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the ICAO Council in connection with the procedures of subparagraph (2)(b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 16

Termination

- (1) Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the Secretary General of ICAO. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of such notice by the other Party, unless the notice is withdrawn before then by agreement of the Parties.
- (2) In the absence of acknowledgement of the receipt of a notice of termination by the other Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the Secretary General of ICAO.

Article 17

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with ICAO.

Article 18

Entry into Force

This Agreement and its Annex shall enter into force thirty (30) days after the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that their respective constitutional requirements have been fulfilled.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement on air services in duplicate in the Hungarian and English languages, all texts being equally authentic and with each Party retaining one original in each language. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

DONE at New York, on this 24th day of September 2025, in duplicate, in the Hungarian and English languages.

ANNEX

Section 1

Route schedule

Airlines of each Party designated pursuant to this Agreement to operate under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transport, as follows:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Hungary

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in Hungary	Points to be agreed upon	Any points in New Zealand	Points to be agreed upon

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of New Zealand

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in New Zealand	Points to be agreed upon	Any points in Hungary	Points to be agreed upon

NOTES:

- 1) The designated airlines of either Party may on any or all flights omit calling at any of the intermediate points or beyond points provided that the agreed services on these routes begin/terminate at a point in the territory of the Party designating the airline.
- 2) The designated airlines of either Party may serve any intermediate or beyond points without the exercise of traffic rights between such point and the territory of the other Party, subject to agreement between the aeronautical authorities.
- 3) The exercise of fifth and sixth freedom traffic rights on specified intermediate and/or beyond points shall be subject to agreement and approval between both aeronautical authorities.

Section 2

Operational Flexibility

The designated airlines of each Party may, on any or all flights and at the option of each airline:

1. Operate flights in either or both directions;
 2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
 3. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;
- without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement provided that the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3

Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transport, including under code sharing arrangements with other airlines, without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated provided that, in the outbound direction, transport beyond such point is a continuation of transport from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, transport to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of transport from beyond such point.

2026. évi XI. törvény**az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény kis moduláris reaktorok létesítése és hatósági felügyelete megteremtése érdekében szükséges módosításáról***

- [1] A kis moduláris reaktor létesítmények fejlett technológián alapuló, a sorozatgyártás megvalósítását követően a hagyományos atomerőművekhez képest gyorsabban telepíthető, standardizált kialakítású, a decentralizált energiatermelést hatékonyabban támogató, típusuktól függően alternatív felhasználási módokkal rendelkező nukleáris létesítmények.
- [2] A kis moduláris reaktor létesítmények segítségével az atomenergia alkalmazásának klímavédelmi potenciálja tovább növelhető, alkalmazásuk ezáltal jelentős mértékben hozzájárul Magyarország és az Európai Unió klímapolitikai céljainak eléréséhez, továbbá a nukleáris energiatermelés biztonságosabbá tehető.
- [3] Az atomenergiáról szóló törvény módosításának célja, hogy megteremtse a kis moduláris reaktor létesítmények létesítésére és hatósági felügyeletére vonatkozó alapvető szabályokat.
- [4] A kis moduláris reaktor létesítmények létesítésével megvalósuló biztonságos, környezetkímélő és gazdaságos energiatermelés megvalósítása érdekében az Országgyűlés a következő törvényt alkotja:

1. § Az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény 2. §-a a következő 56. és 57. ponttal egészül ki:

(E törvény alkalmazásában:)

„56. *kis moduláris reaktorblokk*: fejlett 3.+ vagy 4. generációs standardizált kialakítású energetikai – hő-, illetve villamosenergia-termelési céllal létesítendő vagy üzemeltetett – vagy ipari célú nukleáris reaktoregység, amely részben vagy egészben előregyártott és -szerelt modulokból áll, és amely a nukleáris biztonság garantálására kidolgozott stratégiák és műszaki megoldások szempontjából logikailag elkülöníthető egységet képez;

57. *kis moduláris reaktor létesítmény*: olyan atomerőmű, amely egy vagy több, akár különböző életciklusszakaszokban lévő, de azonos telephelyen elhelyezkedő, és azonos típusú kis moduláris reaktorblokkal vagy reaktormodullal rendelkezik.”

2. § Az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény 4/A. § b) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Alapvető biztonsági célkitűzés az ember és a környezet védelme az ionizáló sugárzás káros hatásaival szemben, ennek elérése érdekében)

„b) mind a biztonságot felügyelő szervek, mind a kockázattal járó tevékenységet végző szervezetek az alapvető biztonsági célkitűzés iránt elkötelezett vezetést és hatékony irányítási rendszert hoznak létre és tartanak fenn, ideértve a biztonsági kultúra fejlesztését is;”

3. § (1) Az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény 10. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) Az atomenergia biztonságos alkalmazásáért, a biztonsági követelmények betartásáért az atomenergia alkalmazója felelős. Az atomenergia-felügyeleti szerv határozatában foglalt előírások és követelmények betartása nem mentesíti az atomenergia alkalmazóját a biztonságért való elsődleges felelőssége alól.”

(2) Az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény 10. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) Az engedélyes – figyelembe véve az üzemeltetési tapasztalatait és a biztonsággal kapcsolatos új ismereteket – köteles folyamatos tevékenységet végezni a biztonság növelésére, ideértve a biztonsági kultúra fejlesztését is.”

* A törvényt az Országgyűlés a 2026. március 10-i ülésnapján fogadta el.

- 4. §** (1) Az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény 11/A. § (1) bekezdése a következő g) és h) ponttal egészül ki:
(A nukleáris létesítménnyel, radioaktív hulladék-tárolóval kapcsolatos hatósági eljárásban ügyfélnek kizárólag az alábbi személyek minősülnek:)
 „g) kis moduláris reaktor létesítmény létesítési és üzembehelyezési programja jóváhagyása iránti eljárásban a létesítési és üzembehelyezési program benyújtására és végrehajtására jogosult,
 h) kis moduláris reaktor létesítmény típusengedélyezési eljárásban az engedélykérelem benyújtására jogosult.”
- (2) Az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény 11/A. § (2a) bekezdése a következő c) ponttal egészül ki:
(A nukleáris létesítmény telephelye vizsgálatának és értékelésének, valamint a nukleáris létesítmény telephelye jellemzői és alkalmassága megállapításának engedélyezése iránti nukleáris biztonsági hatósági eljárásban a hatásterület a nukleáris létesítmény tervezett telephelye, valamint)
 „c) kis moduláris reaktor létesítmény esetén a kis moduláris reaktor létesítményekről szóló elnöki rendeletben meghatározott követelmények szerint az atomenergia-felügyeleti szerv által meghatározott távolság, de legalább a kis moduláris reaktor létesítmény tervezett telephelyének határától számított ötven méteres”
(távolságon belüli terület.)
- (3) Az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény 11/A. § (2b) bekezdése a következő c) ponttal egészül ki:
(A nukleáris létesítmény létesítésének engedélyezése iránti nukleáris biztonsági eljárásban a hatásterület a nukleáris létesítmény tervezett telephelye, valamint a létesítmény tervezője által a kérelmet megalapozó dokumentációban – kormányrendeletben meghatározott követelmények alapján – javasolt biztonsági övezet területe, de legalább)
 „c) kis moduláris reaktor létesítmény esetén a nukleáris létesítmény és a radioaktív hulladék-tároló biztonsági övezetéről szóló kormányrendeletben meghatározott követelmények szerint az atomenergia-felügyeleti szerv által meghatározott távolság, de legalább a kis moduláris reaktor létesítmény tervezett telephelyének határától számított ötven méteres”
(távolságon belüli terület.)
- 5. §** Az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény III. Fejezete a következő alcímmel egészül ki:
„A szakmai konzultáció
 11/C. § (1) Az atomenergia-felügyeleti szervnél – igazgatási jellegű szolgáltatásként – szakmai konzultáció kezdeményezhető. A szakmai konzultáció az atomenergia alkalmazására vonatkozó követelményeknek való megfeleléssel kapcsolatos kérdésekre terjedhet ki.
 (2) Nem kezdeményezhető szakmai konzultáció az atomenergia-felügyeleti szerv hatáskörébe tartozó közigazgatási hatósági eljárás alatt, az eljárás tárgyát képező kérdést illetően.
 (3) A szakmai konzultáció nem pótolhat közigazgatási hatósági eljárás során az ügy érdemében hozandó döntést, továbbá az atomenergia-felügyeleti szerv szakmai konzultáció eredményeként kialakított álláspontja a közigazgatási hatósági eljárás tekintetében nem rendelkezik kötőerővel. Az atomenergia-felügyeleti szerv szakmai konzultáció eredményeként kialakított álláspontja nem mentesíti a szakmai konzultációt kezdeményezőt az e törvény szerinti felelőssége és kötelezettségeinek teljesítése alól.”
- 6. §** Az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény III. Fejezete a következő alcímmel egészül ki:
„Az előzetes vélemény
 11/D. § (1) Az atomenergia-felügyeleti szervtől – igazgatási jellegű szolgáltatásként – előzetes vélemény kérhető a kis moduláris reaktorblokk és a kis moduláris reaktor létesítmény vonatkozásában alkalmazni kívánt megoldásról vagy dokumentációról.
 (2) Nem kérhető előzetes vélemény a kis moduláris reaktorblokk és a kis moduláris reaktor létesítmény vonatkozásában az atomenergia-felügyeleti szervnél folyamatban lévő közigazgatási hatósági eljárás alatt, az eljárás tárgyát képező kérdést illetően.
 (3) Az atomenergia-felügyeleti szerv az előzetes vélemény elkészítésének időtartamát az előzetes vélemény tárgyára, egyedi jellemzőire, összetettségére és terjedelmére tekintettel állapítja meg. Az atomenergia-felügyeleti szerv az előzetes véleményt kérő az előzetes vélemény kialakításának időigényéről, feltételeiről és módjáról tájékoztatja, és az előzetes vélemény elkészítésének folyamatát azt követően kezdi meg, hogy az előzetes véleményt kérő e tájékoztatásban foglaltak elfogadásáról nyilatkozott.
 (4) Az előzetes vélemény érvényességi idejét – az előzetes vélemény nukleáris biztonsági jelentőségének figyelembevételével, és a fokozatos megközelítés elvét alkalmazva – az atomenergia-felügyeleti szerv abban megállapítja.

(5) Az előzetes vélemény nem pótolhat közigazgatási hatósági eljárás során az ügy érdemében hozandó döntést, továbbá – ide nem értve a 11/E. § (1) bekezdés szerinti esetet – a közigazgatási hatósági eljárás tekintetében nem rendelkezik kötőerővel. Az előzetes vélemény nem mentesíti az előzetes véleményt kérőt az e törvény szerinti felelőssége és kötelezettségeinek teljesítése alól.

11/E. § (1) Az előzetes véleményt kérő az előzetes vélemény érvényességi idején belül a kis moduláris reaktorblokk és a kis moduláris reaktor létesítmény vonatkozásában, kérelemre indult közigazgatási hatósági eljárásban a kérelem benyújtásával egyidejűleg kérheti, hogy a kérelmet az atomenergia-felügyeleti szerv az előzetes véleményben foglaltak szerint bírálja el.

(2) Az (1) bekezdés szerinti határidő jogvesztő, annak elmulasztása esetén igazolási kérelem benyújtásának helye nincsen.

(3) Az (1) bekezdés alapján indult közigazgatási hatósági eljárásban az előzetes vélemény változatlan tényállás és változatlan tartalmú dokumentáció esetén köti az atomenergia-felügyeleti szervet, kivéve, ha a közigazgatási hatósági eljárás során az atomenergia-felügyeleti szerv megállapítja, hogy

- a) a kérelmező valótlan adatokat tartalmazó kérelmet terjesztett elő;
- b) az előzetes vélemény kialakításához alapul vett tények, körülmények jelentősen megváltoztak és az előzetes véleményben foglalt tényállástól olyan módon térnek el, amely az előzetes vélemény megalapozottságát kétségessé teszi;
- c) az előzetes vélemény kialakításakor alkalmazott jogszabályok módosultak, és ez érdemben befolyásolja az előzetes vélemény tartalmát; vagy
- d) az előzetes véleményben megállapított kritikus feltételek nem teljesülnek.”

- 7. §** (1) Az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény 12/B. §-a a következő (1a)–(1e) bekezdéssel egészül ki:
- „(1a) A 17. § (2) bekezdés 1a. pont b) alpontjában meghatározott létesítés engedélyezése és a 17. § (2) bekezdés 12. pontja szerinti nukleáris létesítmény biztonsági övezetének kijelölése esetében az ügyintézési határidő
- a) hat hónap abban az esetben, ha a kis moduláris reaktor létesítmény rendelkezik a 17. § (2) bekezdés 1a. pont b) alpontja szerinti típusengedéllyel és a kis moduláris reaktor létesítmény létesítésiengedély-kérelme részeként nem nyújtották be a létesítési és üzembehelyezési programot,
 - b) kilenc hónap abban az esetben, ha a kis moduláris reaktor létesítmény rendelkezik a 17. § (2) bekezdés 1a. pont b) alpontja szerinti típusengedéllyel és a kis moduláris reaktor létesítmény létesítésiengedély-kérelmével egyidejűleg a kérelmező a létesítési és üzembehelyezési program jóváhagyását is kérte,
 - c) tizennyolc hónap abban az esetben, ha a kis moduláris reaktor létesítmény nem rendelkezik a 17. § (2) bekezdés 1a. pont b) alpontja szerinti típusengedéllyel.
- (1b) Az (1a) bekezdés szerinti eljárás ügyintézési határideje indokolt esetben egy alkalommal, legfeljebb három hónappal meghosszabbítható.
- (1c) A 17. § (2) bekezdés 1a. pont b) alpontjában meghatározott típusengedély iránti eljárásban az ügyintézési határidő tizenöt hónap, amely indokolt esetben egy alkalommal, legfeljebb három hónappal meghosszabbítható.
- (1d) A 17. § (2) bekezdés 1a. pont b) alpontjában meghatározott üzemeltetés, üzenen kívül helyezés, megszüntetés és leszerelés engedélyezése esetében, valamint, ha a nukleáris létesítmény átalakítása miatt a nukleáris létesítmény üzemeltetési engedélyének módosítása szükséges, az ügyintézési határidő tizenegy hónap, amely indokolt esetben egy alkalommal, legfeljebb három hónappal meghosszabbítható.
- (1e) A 17. § (2) bekezdés 1b. pontjában meghatározott létesítési és üzembehelyezési program jóváhagyása iránti eljárásban – amennyiben a jóváhagyásra nem a létesítési engedély iránti eljárásban kerül sor – az ügyintézési határidő három hónap, amely indokolt esetben egy alkalommal legfeljebb két hónappal hosszabbítható meg.”
- (2) Az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény 12/B. § (6) bekezdése a következő k) ponttal egészül ki:
- (Az ügyintézési határidő százhusz nap)*
- „k) a 17. § (2) bekezdés 1a. pont c) alpontja szerinti átalakítás engedélyezése iránti eljárásban, ha nem szükséges az üzemeltetési engedély módosítása.”

- 8. §** Az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény 15/C. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
- „(1) Az atomenergia-felügyeleti szerv
- a) az e törvény végrehajtására kiadott elnöki rendeletben meghatározott, a 2. és 3. biztonsági osztályba sorolt rendszerek, rendszerelemek gyártása, beszerzése esetén,

b) a kis moduláris reaktor létesítményekről szóló elnöki rendeletben meghatározott esetekben a rendszerek, rendszerelemek létesítési és üzembehelyezési programba foglalt gyártása, beszerzése, szerelése és üzembe helyezése esetén
bejelentés-tudomásulvételi eljárást, illetve eltérésbejelentés-tudomásulvételi eljárást folytat le.”

- 9. §** (1) Az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény 17. § (2) bekezdése a következő 1a. és 1b. ponttal egészül ki:
(Az atomenergia-felügyeleti szerv hatáskörébe tartozik:)
„1a. a kis moduláris reaktor létesítmény
a) telephelyének vizsgálatához és értékeléséhez, telephely jellemzőinek és alkalmasságának megállapításához,
b) létesítményszintű típusengedélyéhez, létesítéséhez, üzemeltetéséhez, üzemben kívül helyezéséhez, megszüntetéséhez, leszereléséhez,
c) üzemeltetési időszakában történő átalakításához – ideértve az eltérő üzemanyag alkalmazásának bevezetését is – szükséges nukleáris biztonsági engedélyezés és ellenőrzés;
1b. a kis moduláris reaktor létesítmény létesítési és üzembehelyezési programjának jóváhagyása és ellenőrzése;”
- (2) Az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény 17. § (7) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
„(7) A (2) bekezdés 1., 1a., 3–10., 12., 15. és 47. pontja szerinti engedélyezési eljárás – a nukleáris létesítmény telephelyének vizsgálatához és értékeléséhez szükséges eljárást, valamint a kis moduláris reaktor létesítmény típusengedélyezési eljárását kivéve –, a létesítmény engedélyezésének kérelmére indul. A kérelmet és az azt megalapozó dokumentációt írásban, elektronikus úton kell benyújtani.”
- (3) Az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény 17. § (8a) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
„(8a) A létesítés alatt álló nukleáris létesítmény vagy radioaktív hulladék-tároló hatósági engedélyeit az atomenergia-felügyeleti szerv módosíthatja, amennyiben a módosítási kérelem tartalma megfelel az NBSZ. R.-ben, a TBSZ. R.-ben vagy a kis moduláris reaktor létesítményekről szóló elnöki rendeletben meghatározott követelményeknek.”
- 10. §** Az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény 63. §-a a következő (2b)–(2d) bekezdéssel egészül ki:
„(2b) A kis moduláris reaktor létesítmény esetében a befizetés mértékét úgy kell megállapítani, hogy az teljes mértékben fedezze a típusengedélyben meghatározott tervezési élettartam figyelembevételével
a) a típusengedélyben meghatározott tervezési élettartam és az üzemeltetés ideje alatt, az időszakos biztonsági felülvizsgálatok figyelembevételével és a leszereléskor keletkező radioaktív hulladék végleges elhelyezésével, valamint a kiégett üzemanyag átmeneti tárolásával és a nukleárisüzemanyag-ciklus lezárásával,
b) az első előzetes leszerelési terv költsége kivételével valamennyi, a kis moduláris reaktor létesítmény, továbbá a kiégett üzemanyag átmeneti tárolója leszerelésével, valamint
c) a 10/A. § (2) bekezdése szerint a társulásnak nyújtott támogatással együtt járó költségeket.
(2c) A kis moduláris reaktor létesítmény befizetésének meghatározását a nettó jelenérték számítás módszerével, 3%-os reáldiszkontráta alkalmazásával kell elvégezni úgy, hogy az (1) bekezdés szerinti befizetésből, valamint a 64. § (5) bekezdése szerinti felhalmozott vagyonból képzett összeg jelenértéke megegyezzen a jövőben jelentkező, (2b) bekezdés szerinti költségek jelenértékével.
(2d) A kis moduláris reaktor létesítmény befizetéseit az időszakos biztonsági felülvizsgálatok lezárultát követően – beleértve, ha a létesítmény leszerelésére a típusengedélyben foglalt tervezési élettartamon belül kerül sor – felül kell vizsgálni az (1) bekezdésben foglaltak teljesülése érdekében, és a szükséges befizetéseket a következő évi központi költségvetésről szóló törvényben meghatározottak szerint teljesíteni kell.”
- 11. §** (1) Az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény 68. § (12) bekezdés 9. pont i) alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:
(Felhatalmazást kap az elnök, hogy rendeletben állapítsa meg:
a nukleáris létesítmények tekintetében)
„i) a bejelentés-tudomásulvételi eljárásban és az eltérésbejelentés-tudomásulvételi eljárásban a bejelentés mellékleteire, a bejelentésköteles tevékenység során felmerülő eltérések kezelésére vonatkozó részletes szabályokat, valamint a bejelentés-tudomásulvételi eljárás és az eltérésbejelentés-tudomásulvételi eljárás alá vonható 2. és 3. biztonsági osztályba sorolt rendszerek, rendszerelemek, illetve a kis moduláris reaktor létesítmény rendszerei és rendszerlemei körét;”

(2) Az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény 68. § (12) bekezdése a következő 22. és 23. ponttal egészül ki:

(Felhatalmazást kap az elnök, hogy rendeletben állapítsa meg:)

„22. a szakmai konzultáció és az előzetes vélemény részletes szabályait;

23. a kis moduláris reaktor létesítmény tekintetében

a) a létesítményszintű típusengedélyezésre vonatkozó követelményeket,

b) a létesítményszintű típusengedély iránti eljárás részletes szabályait,

c) a létesítési és üzembehelyezési programra és annak végrehajtására vonatkozó követelményeket.”

12. § Az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény

1. 2. § 18. pontjában a „villamos energiát” szövegrész helyébe a „villamosenergiát, illetve hőenergiát” szöveg,
2. 2. § 46. pontjában az „ellenőrzéséhez szükséges” szövegrész helyébe az „ellenőrzéséhez, továbbá a kis moduláris reaktor létesítmény típusa alkalmazásának megállapításához szükséges” szöveg,
3. 5. § (3) bekezdésében a „villamosenergia-termelést” szövegrész helyébe a „villamosenergia- és hőenergia-termelést” szöveg,
4. 10. § (5) bekezdésében az „Az atomerőmű engedélyese mint köztulajdonban álló munkáltató a” szövegrész helyébe a „Ha az atomerőmű engedélyese köztulajdonban álló munkáltató, a” szöveg,
5. 11/A. § (2a) bekezdés b) pontjában a „létesítmények” szövegrész helyébe a „létesítmények és a kis moduláris reaktor létesítmények” szöveg,
6. 11/A. § (2b) bekezdés b) pontjában a „létesítmények” szövegrész helyébe a „létesítmények és a kis moduláris reaktor létesítmények” szöveg,
7. 12/B. § (1) bekezdésében az „engedélyezése és a 17. § (2) bekezdés 12. pontja” szövegrész helyébe az „engedélyezése és – az (1a) bekezdésben foglalt kivétellel – a 17. § (2) bekezdés 12. pontja” szöveg,
8. 14. § (1) bekezdésében az „az engedélyes kérelmére” szövegrész helyébe a „kérelemre” szöveg és az „előzetes típusengedélyt” szövegrész helyébe a „típusengedélyt” szöveg,
9. 17. § (2) bekezdés 1. pont nyitó szövegrészében a „létesítmény” szövegrész helyébe a „létesítmény – kivéve a kis moduláris reaktor létesítményt –” szöveg,
10. 17. § (2) bekezdés 4. pontjában a „létesítmény rendszere” szövegrész helyébe a „létesítmény – kivéve a kis moduláris reaktor létesítményt – rendszere” szöveg,
11. 17. § (2) bekezdés 6. pontjában a „rendszerének, rendszerének az engedélyes” szövegrész helyébe az „engedélyese” szöveg,
12. 63. § (2) bekezdésében az „Atomerőmű” szövegrész helyébe az „Atomerőmű – kis moduláris reaktor létesítmény kivételével –” szöveg,
13. 63. § (2a) bekezdésében az „Az atomerőmű” szövegrész helyébe az „Az atomerőmű – kis moduláris reaktor létesítmény kivételével –” szöveg,
14. 68. § (12) bekezdés 1. pontjában az „eljárások tekintetében” szövegrész helyébe az „eljárások, valamint a szakmai konzultáció és az előzetes vélemény tekintetében” szöveg,
15. 68. § (12) bekezdés 15. pontjában az „az előzetes típusengedélyezési” szövegrész helyébe az „a típusengedélyezési” szöveg

lép.

13. § Hatályát veszti az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény

- a) 2. § 19. pontja,
- b) 52. § (1) bekezdésében az „atomfűtőmű” szövegrész.

14. § Ez a törvény a kihirdetését követő 31. napon lép hatályba.

15. § A 11. §, valamint a 12. § 14. és 15. pontja az Alaptörvény 23. cikk (1), (2) és (4) bekezdése alapján sarkalatosnak minősül.

16. § Ez a törvény

- a) a nukleáris létesítmények nukleáris biztonsági közösségi keretrendszerének létrehozásáról szóló, 2009. június 25-i 2009/71/Euratom tanácsi irányelvnek,
- b) a kiégett fűtőelemek és a radioaktív hulladékok felelősségteljes és biztonságos kezelését szolgáló közösségi keret létrehozásáról szóló, 2011. július 19-i 2011/70/Euratom tanácsi irányelvnek, és

c) a nukleáris létesítmények nukleáris biztonsági közösségi keretrendszerének létrehozásáról szóló 2009/71/Euratom irányelv módosításáról szóló, 2014. július 8-i 2014/87/Euratom tanácsi irányelvnek való megfelelést szolgálja.

17. § E törvény tervezetének az Európai Atomenergia-közösség létrehozásáról szóló szerződés 33. cikke szerinti előzetes bejelentése megtörtént.

Dr. Sulyok Tamás s. k.,
köztársasági elnök

Dr. Latorcai János s. k.,
az Országgyűlés alelnöke

2026. évi XII. törvény a területfejlesztésről szóló 2023. évi CII. törvény módosításáról*

- [1] E törvenymódosítás célja a kiemelt térséggé nyilvánított Szigetköz térségében létrehozni a kiemelt térség fejlesztéspolitikai koordinációját ellátó Szigetköz Fejlesztési Tanácsot, amely a térségen belüli összefogást, működést és fejlesztések összehangolását lehetővé tevő területfejlesztési intézmény.
- [2] Az Országgyűlés a fentiek érdekében a következő törvényt alkotja:

1. § (1) A területfejlesztésről szóló 2023. évi CII. törvény (a továbbiakban: Tftv.) 13. § (1) bekezdése a következő f) ponttal egészül ki:

(Az OFTK-ban meghatározott kiemelt térségekben a következő kiemelt térségi fejlesztési tanácsok működnek:)

„f) a Szigetköz Kiemelt Térségben a Szigetköz Fejlesztési Tanács.”

(2) A Tftv. 13. §-a a következő (6) bekezdéssel egészül ki:

„(6) A Szigetköz Fejlesztési Tanács tagjai:

- a) a 12. § (1) bekezdése szerinti tagok;
- b) a térségi fejlesztési tanács illetékességi területén működő vármegyei közgyűlés további két delegáltja;
- c) az európai uniós források felhasználásáért felelős miniszter képviselője;
- d) az aktív Magyarországért felelős miniszter képviselője;
- e) az állami beruházásokért felelős miniszter képviselője;
- f) a vízgazdálkodásért felelős miniszter képviselője;
- g) a vidékfejlesztésért felelős miniszter képviselője;
- h) a természetvédelemért felelős miniszter képviselője.”

2. § A Tftv.

- a) 5. § 20. pontjában a „területfejlesztési program” szövegrész helyébe a „nagyterrségi területfejlesztési stratégia, a területfejlesztési program” szöveg,
- b) 13. § (1) bekezdés d) és e) pontjában a „Tanács.” szövegrész helyébe a „Tanács;” szöveg lép.

3. § Ez a törvény a kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.

Dr. Sulyok Tamás s. k.,
köztársasági elnök

Dr. Latorcai János s. k.,
az Országgyűlés alelnöke

* A törvényt az Országgyűlés a 2026. március 10-i ülésnapján fogadta el.

III. Kormányrendeletek

A Kormány 59/2026. (III. 19.) Korm. rendelete

a villamos energiáról szóló 2007. évi LXXXVI. törvény veszélyhelyzet ideje alatt történő eltérő alkalmazásáról

- [1] Magyarország energiaszuverenitásának erősítése, az ellátásbiztonság növelése, valamint a hazai villamosenergia-termelési kapacitások bővítésének elősegítése érdekében indokolt a villamosenergia-hálózatra történő csatlakozások megvalósulásának támogatása és a már megindított beruházások befejezéséhez szükséges feltételek biztosítása. E rendelet célja a 2021-ben lefolytatott közcélú hálózati csatlakozási eljárásokat követően megállapított csatlakozási határidő módosítása annak érdekében, hogy az érintett villamosenergia-tárolói és megújulóenergia-termelő beruházások megvalósítása biztosított legyen.
- [2] A Kormány az Alaptörvény 53. cikk (1) bekezdés b) pontjában meghatározott eredeti jogalkotói hatáskörében, figyelemmel a védelmi és biztonsági tevékenységek összehangolásáról szóló 2021. évi XCIII. törvény 80. és 81. §-ára, valamint a szomszédos országban fennálló fegyveres konfliktus, illetve humanitárius katasztrófa magyarországi következményeinek elhárításáról és kezeléséről szóló 2022. évi XLII. törvény 2. § (1a) bekezdésére, az Alaptörvény 15. cikk (1) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljárva a következőket rendeli el:

- 1. §** Az Ukrajna területén fennálló fegyveres konfliktusra, illetve humanitárius katasztrófára tekintettel, valamint ezek magyarországi következményeinek az elhárítása és kezelése érdekében veszélyhelyzet kihirdetéséről és egyes veszélyhelyzeti szabályokról szóló 424/2022. (X. 28.) Korm. rendelet szerinti veszélyhelyzet ideje alatt a villamos energiáról szóló 2007. évi LXXXVI. törvény (a továbbiakban: Vet.) 177/C. § (2) bekezdését és 177/D. § (1) bekezdését a 2–5. §-ban foglalt eltéréssel, a Vet. 177/C. § (11) bekezdését a 6. §-ban foglalt eltéréssel kell alkalmazni.
- 2. §** Amennyiben a villamos energiáról szóló 2007. évi LXXXVI. törvény veszélyhelyzet ideje alatt történő eltérő alkalmazásáról szóló 526/2022. (XII. 16.) Korm. rendelet alapján
- a) az igénybejelentő kérelmére a Vet. 177/C. § (5) bekezdése szerint egy naptári évvel meghosszabbított, a csatlakozás igénybevételére, üzembe helyezésére nyitva álló határidőnek a hálózati engedélyes – a tájékoztatójában vagy nyilatkozatában – 2025. naptári év minősül, és
- b) a 4. § szerinti feltételek teljesülnek,
- a csatlakozás igénybevételére, illetve üzembe helyezésére nyitva álló határidő utolsó napja 2026. július 31.
- 3. §** A 2. § szerinti esetben a Vet. 177/D. § (1) bekezdésében megállapított csatlakozás igénybevételére nyitva álló határidő 2026. július 31-ig meghosszabbodik.
- 4. §** A 2. § szerinti határidő alkalmazásának feltétele, hogy a csatlakozáshoz kapcsolódó, a Vet. 177/C–177/G. §-ában meghatározott biztosítékok a 2. § szerinti határidőig folyamatosan fennálljanak, továbbá a bankgarancia formájában nyújtott biztosíték igazolása a Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal és az érintett hálózati engedélyes részére a korábbi bankgarancia lejárta előtt megtörténjen.
- 5. §** A 2. § szerint meghosszabbított határidő elmulasztása esetén
- a) az igénybejelentő csatlakozásra vonatkozó rendelkezési joga a csatlakozásra nyitva álló határidő leteltét követő napon megszűnik, és
- b) az igénybejelentő elveszíti az általa korábban az elosztói vagy üzemi szabályzat vagy a villamos energiáról szóló 2007. évi LXXXVI. törvény veszélyhelyzet ideje alatt történő eltérő alkalmazásáról szóló 526/2022. (XII. 16.) Korm. rendelet és a Vet. 177/C–177/G. §-a alapján teljesített pénzügyi biztosítékok.

- 6. §** A Vet. 177/C. § (5) bekezdése szerint meghosszabbított határidő elmulasztása esetén
- az igénybejelentő csatlakozásra vonatkozó rendelkezési joga a csatlakozásra nyitva álló határidő leteltét követő napon megszűnik, és
 - az igénybejelentő elveszíti az általa korábban az elosztói vagy üzemi szabályzat vagy a villamos energiáról szóló 2007. évi LXXXVI. törvény veszélyhelyzet ideje alatt történő eltérő alkalmazásáról szóló 526/2022. (XII. 16.) Korm. rendelet és a Vet. 177/C–177/G. §-a alapján teljesített pénzügyi biztosítékot.
- 7. §** Ez a rendelet a kihirdetését követő napon lép hatályba.

Orbán Viktor s. k.,
miniszterelnök

**A Kormány 60/2026. (III. 19.) Korm. rendelete
az egyes áruk, szolgáltatások és anyagi értéket képviselő jogok vámhatárt vagy országhatárt átlépő
kereskedelméről szóló 52/2012. (III. 28.) Korm. rendelet módosításáról**

- [1] A rendelet célja a hazai és régiós üzemanyag-ellátásbiztonság megőrzése érdekében a legnagyobb piaci szereplő vállalat szervezeti átalakulása miatt indokoltta vált módosítás elfogadása.
- [2] A Kormány az európai uniós csatlakozással összefüggő egyes törvénymódosításokról, törvényi rendelkezések hatályon kívül helyezéséről, valamint egyes törvényi rendelkezések megállapításáról szóló 2004. évi XXIX. törvény 140/E. § (1) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján, az Alaptörvény 15. cikk (1) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljárva a következőket rendeli el:

- 1. §** Az egyes áruk, szolgáltatások és anyagi értéket képviselő jogok vámhatárt vagy országhatárt átlépő kereskedelméről szóló 52/2012. (III. 28.) Korm. rendelet 13/X. § (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
„(6) Az (1) bekezdés rendelkezéseinek választása esetén a Jogelőd és a Jogutód az átalakulás, egyesülés vagy szétválás hatályosulását követő 30 napon belül nyilatkoznak a választásról az állami adó- és vámhatóság felé, megjelölve, hogy a (3) bekezdés szerinti jelentést melyik személy nyújtja be.”
- 2. §** Ez a rendelet a kihirdetését követő napon lép hatályba.
- 3. §** E rendelet az ukrajnai helyzetet destabilizáló orosz intézkedések miatt hozott korlátozó intézkedésekről szóló, 2014. július 31-i 833/2014/EU tanácsi rendeletnek az ukrajnai helyzetet destabilizáló orosz intézkedések miatt hozott korlátozó intézkedésekről szóló 833/2014/EU rendelet módosításáról szóló (EU) 2022/879 tanácsi rendelettel módosított 3m. cikk (8) bekezdés harmadik és hetedik albekezdése végrehajtásához szükséges rendelkezést állapít meg.

Orbán Viktor s. k.,
miniszterelnök

**A Kormány 61/2026. (III. 19.) Korm. rendelete
a Nemzeti Energetikai Ügynökség Zártkörűen Működő Részvénytársaság által ellátott közfeladatokról**

- [1] A rendelet célja, hogy a fenntartható fejlődés, a zöld mobilitás, a tiszta energia és a klímasemlegesség elősegítése érdekében kijelölésre kerüljön közreműködőként a Nemzeti Energetikai Ügynökség Zártkörűen Működő Részvénytársaság a körforgásos gazdasággal és hulladékgazdálkodással érintett egyes ágazati projektek tervezése és megvalósítása vonatkozásában.
- [2] A Kormány az Alaptörvény 15. cikk (3) bekezdésében meghatározott eredeti jogalkotói hatáskörében, az Alaptörvény 15. cikk (1) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljárva a következőket rendeli el:

- 1. §** (1) A Nemzeti Energetikai Ügynökség Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: NEÜ Zrt.) közreműködik a körforgásos gazdaságra történő áttérésért és a termékértéklánc-felügyeletért felelős miniszternek a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 182/2022. (V. 24.) Korm. rendelet 166. § b) pontjában meghatározott feladatával összefüggő körforgásos gazdasággal és hulladékgazdálkodással érintett hazai, valamint európai uniós társfinanszírozású projektek (a továbbiakban: ágazati projektek) tervezésében és megvalósításában.
- (2) A NEÜ Zrt. az ágazati projektek tekintetében
- a) kidolgozza az energiatárolók teljes életciklusának nyomon követésére alkalmas Nemzeti Energiatároló Kataszter koncepcióját,
 - b) kialakítja és üzemelteti az a) pont szerinti koncepció megvalósításához szükséges informatikai rendszert, illetve szolgáltatási és finanszírozási modellt,
 - c) közreműködik az energiatárolók gazdálkodásával összefüggő nemzeti stratégiák és szakpolitikai célok operatív megvalósításában,
 - d) együttműködik a társminisztériumokkal és a feladatellátásban érintett egyéb szervezetekkel, intézményekkel, és
 - e) közreműködik mindazon ágazati projektek megtervezésében és megvalósításában, amelyeket jogszabály vagy a Kormány egyedi döntése részére meghatároz.
- 2. §** A NEÜ Zrt. az 1. §-ban meghatározott feladatait akként teljesíti, hogy az ágazati projektekben konzorciumvezetőként vagy konzorciumi tagként részt vesz, és a Kormány egyedi döntése esetén
- a) a Kormány által meghatározott módon közreműködik egyes ágazati projektek végrehajtásában, vagy
 - b) saját hatáskörben végrehajtja az ágazati projekteket.
- 3. §** Az államháztartásról szóló 2011. évi CXCV. törvény (a továbbiakban: Áht.) 3/A. § (2) bekezdésére figyelemmel a NEÜ Zrt. az 1. § szerinti feladatait közfeladatként látja el. Az európai uniós forrásból finanszírozott támogatás – központi költségvetésből megelőlegezett és a támogatásból elszámolható – részével a NEÜ Zrt. az Áht. 20. § (2) bekezdésére is figyelemmel számol el. A NEÜ Zrt. az ágazati projektek tervezéséből és megvalósításából eredő bevételeit – az Áht. 3/A. § (3) bekezdésére figyelemmel – az 1. §-ban meghatározott feladatai ellátásának pénzügyi fedezetére használhatja fel.
- 4. §** Ez a rendelet a kihirdetését követő napon lép hatályba.

Orbán Viktor s. k.,
miniszterelnök

**A Kormány 62/2026. (III. 19.) Korm. rendelete
egyes pénzügyi tárgyú törvények veszélyhelyzet ideje alatti eltérő szabályairól**

- [1] Az Ukrajna területén fennálló fegyveres konfliktusra, illetve humanitárius katasztrófára tekintettel, valamint ezek magyarországi következményeinek az elhárítása és kezelése érdekében veszélyhelyzet kihirdetéséről és egyes veszélyhelyzeti szabályokról szóló 424/2022. (X. 28.) Korm. rendelettel – 2022. november 1. napjával – a Kormány Magyarország egész területére veszélyhelyzetet hirdetett ki, amelynek alapján a veszélyhelyzettel kapcsolatos rendkívüli intézkedésekről külön kormányrendeletek rendelkeznek.
- [2] A Kormány kiemelt célja, hogy az orosz–ukrán háború, valamint az arra hivatkozással bevezetett, elhibázott brüsszeli szankciók teremtette humanitárius-gazdasági környezetben is megfelelően működtessék a központi visszaélésszűrő rendszert.
- [3] A Kormány az Alaptörvény 53. cikk (1) bekezdés b) pontjában meghatározott eredeti jogalkotói hatáskörében, figyelemmel a védelmi és biztonsági tevékenységek összehangolásáról szóló 2021. évi XCIII. törvény 80. és 81. §-ára, valamint a szomszédos országban fennálló fegyveres konfliktus, illetve humanitárius katasztrófa magyarországi következményeinek elhárításáról és kezeléséről szóló 2022. évi XLII. törvény 2. § (1a) bekezdésére, az Alaptörvény 15. cikk (1) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljárva a következőket rendeli el:

- 1. §** Az Ukrajna területén fennálló fegyveres konfliktusra, illetve humanitárius katasztrófára tekintettel, valamint ezek magyarországi következményeinek az elhárítása és kezelése érdekében veszélyhelyzet kihirdetéséről és egyes veszélyhelyzeti szabályokról szóló 424/2022. (X. 28.) Korm. rendelet szerinti veszélyhelyzet ideje alatt a Magyar Export-Import Bank Részvénytársaságról és a Magyar Exporthitel Biztosító Részvénytársaságról szóló 1994. évi XLII. törvényt (a továbbiakban: Etv.), a pénzforgalmi szolgáltatás nyújtásáról szóló 2009. évi LXXXV. törvényt (a továbbiakban: Pft.), valamint a hitelintézetekről és a pénzügyi vállalkozásokról szóló 2013. évi CCXXXVII. törvényt (a továbbiakban: Hpt.) az e rendeletben foglalt eltérésekkel kell alkalmazni.
- 2. §** Az Etv. 2. § (2a) bekezdésétől eltérően az Eximbank az Etv. 2. § (1) bekezdésében meghatározottakon túlmenően exporthoz, beszállítói ügylethez, exportcélú befektetésekhez, belföldi székhelyű gazdálkodó szervezetek, illetve a belföldi székhelyű gazdálkodó szervezet leányvállalatai befektetéseihez, beruházásaihoz, forgóeszközigényeihez, külföldi beruházásokhoz, importhoz kapcsolódóan, illetve a Kormány egyedi döntése alapján egyéb célokból nyújtott hitel és kölcsön kiváltása, továbbá kötvényen alapuló tartozás megfizetése céljából is végezhet hitel és pénzkölcsön nyújtási tevékenységet, azzal, hogy a tagi kölcsön kiváltásának finanszírozása a Kormány egyedi döntése alapján lehetséges.
- 3. §** A Pft. 55/D. § (1) bekezdésétől eltérően a pénzforgalmi szolgáltatónak a központi visszaélésszűrő rendszert működtető pénzügyi vállalkozás részére a rendszer működtetésének 1460. napjától kell átadnia a Magyar Nemzeti Bank elnökének a pénzforgalom lebonyolításáról szóló rendeletében meghatározott felhatalmazó levélen alapuló beszédési megbízási, hatósági átutalási, váltóbeszedési, valamint csoportos átutalási és csoportos beszédési megbízásokhoz és átutalási végzéshez tartozó adatokat.
- 4. §** A Hpt. 284. § (3) bekezdésétől eltérően a fizetési rendszert működtető pénzügyi vállalkozás a kedvezményezett pénzforgalmi szolgáltató részére a visszaélési kockázati információkat nem teszi elérhetővé.
- 5. §** Ez a rendelet a kihirdetését követő napon lép hatályba.

Orbán Viktor s. k.,
miniszterelnök

IV. A Magyar Nemzeti Bank elnökének rendeletei, valamint az önálló szabályozó szerv vezetőjének rendeletei

A Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság elnökének 6/2026. (III. 19.) NMHH rendelete a nemzeti frekvenciafelosztásról, valamint a frekvenciasávok felhasználási szabályairól szóló 7/2015. (XI. 13.) NMHH rendelet módosításáról

- [1] E rendelet célja az (EU) 2025/2499 bizottsági végrehajtási határozat és az (EU) 2026/291 bizottsági végrehajtási határozat szabályaival való összhang megteremtése a kis hatótávolságú eszközökre és a légi járművek fedélzetén működő mobil hírközlő rendszerekre vonatkozó harmonizált szabványokkal, illetve a vasúti mozgó rádió által használt 874,4–880 MHz és 919,4–925 MHz párosított frekvenciasáv további használati eseteivel összefüggésben, valamint a 700 MHz-es mobil rádiótelefon-szolgáltatásra használható frekvenciasáv eddigi tervezett sávrészeinek megnyitása a vonatkozó szabályok megállapításával.
- [2] Az elektronikus hírközlésről szóló 2003. évi C. törvény 182. § (3) bekezdés 1., 3., 5., 6. és 8. pontjában kapott felhatalmazás alapján, a médiaszolgáltatásokról és a tömegkommunikációról szóló 2010. évi CLXXXV. törvény 109. § (5) bekezdésében meghatározott feladatkörömben eljárva a következőket rendelem el:

1. § A nemzeti frekvenciafelosztásról, valamint a frekvenciasávok felhasználási szabályairól szóló 7/2015. (XI. 13.) NMHH rendelet (a továbbiakban: R.) 2. § (1) bekezdése a következő 233c. ponttal egészül ki:

(E rendelet alkalmazásában:)

„233c. *RMR rendszer*: a GSM-R rendszer és a technológiai fejlődésben azt követő vasúti digitális rádiótávközlő utódrendszerek összefoglaló megnevezése;”

2. § Az R. 13. § (1) bekezdés 45m. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Ez a rendelet)

„45m. a rádióberendezésekre vonatkozóan a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv támogatása céljából kidolgozott harmonizált szabványokról szóló, 2022. november 8-i (EU) 2022/2191 bizottsági végrehajtási határozat – (EU) 2023/2392, (EU) 2023/2669, (EU) 2025/138, (EU) 2025/893, (EU) 2025/1741 és (EU) 2025/2499 bizottsági végrehajtási határozattal módosított – I. mellékletében foglalt táblázat 6–9., 10a–24., 25a–30., 32., 35–45., 47., 48., 50., 51., 55–57., 59–66a., 68., 70a., 71a., 72., 73a–78., 79a–83., 84a–96a., 98–101., 103–105., 106a–118., 120., 122., 124–128., 131., 132., 133a–136., 138–152., 154–158., 159a–163., 167., 172–180. és 182. sorának,”

(való megfelelést szolgálja.)

3. § (1) Az R. 2. melléklete az 1. melléklet szerint módosul.

(2) Az R. 3. melléklete a 2. melléklet szerint módosul.

(3) Az R. 8. melléklete a 3. melléklet szerint módosul.

4. § (1) Az R. 13. § (1) bekezdés 45j. pontjában a „határozatnak” szövegrész helyébe a „határozatnak és az azt módosító (EU) 2026/291 bizottsági végrehajtási határozatnak” szöveg lép.

(2) Az R. 2. melléklet 2. pontjában foglalt táblázat G:1777, G:1817 és G:2119 mezőjében az „(EU) 2021/1730” szövegrész helyébe az „(EU) 2021/1730, (EU) 2026/291” szöveg lép.

(3) Az R. 3. melléklet

a) 3.2a. pontjában a „708–733/763–788” szövegrész helyébe a „703–733/758–788” szöveg,

b) 3.2a.1. pontjában foglalt táblázat

ba) A:2 mezőjében a „708–733” szövegrész helyébe a „703–733” szöveg,

bb) A:3 mezőjében a „763–788” szövegrész helyébe a „758–788” szöveg,

c) 3.2a.3. pontjában foglalt táblázat B:10 mezőjében a „történhet” szövegrész helyébe a „történhet,” szöveg,

- d) 3.2a.4.1. pontjában foglalt táblázat
 - da) B:2 mezőjében a „708–733” szövegrész helyébe a „703–733” szöveg,
 - db) B:3 mezőjében a „763–788” szövegrész helyébe a „758–788” szöveg,
 - e) 3.2a.5.4. pontjában foglalt táblázat A:2–A:5 mezőjében a „788 MHz alatt” szövegrész helyébe a „736–788 MHz” szöveg,
 - f) 3.4. pontjában a „708–733/763–788” szövegrész helyébe a „703–733/758–788” szöveg,
 - g) 3.6.2.1. pontjában az „RMR-bázisállomásokra” szövegrész helyébe a „GSM-R-től eltérő rádiós hozzáférési technológiát használó RMR-bázisállomásokra” szöveg,
 - h) 3.6.2.2. pontjában az „RMR-készülékekre” szövegrész helyébe a „GSM-R-től eltérő rádiós hozzáférési technológiát használó RMR-készülékekre” szöveg,
 - i) 4.10.2. pontjában foglalt táblázat C:4 mezőjében az „MSZ EN 301 908-24 és az MSZ EN 301 908-25” szövegrész helyébe az „MSZ EN 301 908-24, MSZ EN 301 908-25 és az MSZ EN 302 480” szöveg,
 - j) 9.7.1. pontjában foglalt táblázat C:10, C:13, C:16 és C:18 mezőjében az „MSZ EN 302 729” szövegrész helyébe az „MSZ EN 302 729-1” szöveg
- lép.
- (4) Az R. 8. melléklet
- a) 3.2. pontjában foglalt táblázat A:94 mezőjében a „2022. június 10.” szövegrész helyébe a „2024. június 28.” szöveg,
 - b) 7.1. pontjában foglalt táblázat A:90 mezőjében a „2022” szövegrész helyébe a „2025” szöveg
- lép.

5. § Hatályát veszti az R.

- a) 2. melléklet 2. pontjában foglalt táblázat 1734. sora,
- b) 3. melléklet 3.2a.3. pontjában foglalt táblázat 6. sora,
- c) 8. melléklet 7.2. pontjában foglalt táblázat 8. és 41. sora.

6. § Ez a rendelet a kihirdetését követő 15. napon lép hatályba.

7. § Ez a rendelet

- a) a 694–790 MHz frekvenciasávnak az Unión belül vezeték nélküli szélessávú elektronikus hírközlési szolgáltatások nyújtására alkalmas földfelszíni rendszerek számára és a rugalmas nemzeti használat érdekében történő harmonizálásáról szóló, 2016. április 28-i (EU) 2016/687 bizottsági végrehajtási határozat 3. cikk (1) bekezdés a) pontjának, 4. és 5. cikkének, valamint melléklet A.1., B. és C. pontjának,
 - b) az (EU) 2022/2191 végrehajtási határozatnak a kis hatótávolságú eszközökre és a légi járművek fedélzetén működő mobil hírközlő rendszerekre vonatkozó harmonizált szabványok tekintetében történő módosításáról szóló, 2025. december 9-i (EU) 2025/2499 bizottsági végrehajtási határozat melléklet 1. pontja 10. és 106. sorra vonatkozó rendelkezésének, 2. pontjának, valamint 3. pontjában foglalt táblázat 182. sorának és
 - c) az (EU) 2021/1730 végrehajtási határozatnak a vasúti mozgó rádió által használt 874,4–880 MHz és 919,4–925 MHz párosított frekvenciasáv további használati esetei tekintetében történő módosításáról szóló, 2026. február 9-i (EU) 2026/291 bizottsági végrehajtási határozatnak
- való megfelelést szolgálja.

Dr. Koltay András s. k.,
a Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság elnöke

1. Az R. 2. melléklet 2. pontjában foglalt táblázat 1722–1733. sora helyébe a következő sorok lépnek:

	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)	(G)	(H)	
	(Nemzeti felosztás)				(Frekvenciasávok használati szabályai)				
					(Alkalmazás)		(Dokumentum)	(További szabály)	
1722	694–790 MHz								
1723	ÁLLANDÓHELYŰ	RRE	P	1	K	Elektronikus hírközlési szolgáltatások nyújtására alkalmas földfelszíni rendszerek a 703–733/758–788 MHz sávban	(EU) 2016/687, (EU) 2017/899 ECC/DEC/(15)01, ECC/DEC/(22)01	3. melléklet 3.2a. pont 3. melléklet 3.4. pont 3. melléklet 3.13. pont 4. melléklet A végfelhasználói állomás egyedi engedélyezési kötelezettség alól mentesítve.	
1724	MOZGÓ, a légi mozgó kivételével	5.312A 5.317A							
1725				1	K	IMT			
1726				1	K	LTE	MSZ EN 301 908-1, MSZ EN 301 908-13		
1727				1	K	LTE-MTC	MSZ EN 301 908-14, MSZ EN 301 908-15		
1728				1	K	LTE-eMTC	MSZ EN 301 908-18		
1729				1	K	NB-IoT	MSZ EN 301 908-18, MSZ EN 301 908-24		
1730				1	K	NR	MSZ EN 301 908-25		
1731			N	1	K	Szélessávú digitális PPDR rendszerek a 698–703/753–758 MHz, 733–735/788–790 MHz és a 735–736/790–791 MHz sávban	(EU) 2016/687 ECC/DEC/(15)01, ECC/DEC/(16)02	3. melléklet 3.3. pont 3. melléklet 4.1. pont 4. melléklet Kizárólag az EDR céljára használható. A végfelhasználói állomás egyedi engedélyezési kötelezettség alól mentesítve.	
1732			PN			SRD		3. melléklet 9.1. pont	
1733				3	K	Rádiómeghatározó alkalmazások		3. melléklet 9.7.2. pont	

2. Az R. 2. melléklet 2. pontjában foglalt táblázat G:2078 mezője helyébe a következő mező lép:

	(G)
	(Dokumentum)
(2078)	MSZ EN 301 908-24, MSZ EN 301 908-25 MSZ EN 302 480

3. Az R. 2. melléklet 2. pontjában foglalt táblázat G:2106 mezője helyébe a következő mező lép:

	(G)
	(Dokumentum)
(2106)	MSZ EN 301 908-24, MSZ EN 301 908-25 MSZ EN 302 480

1. Az R. 3. melléklet 3.2a.2. pontjában foglalt táblázat a következő 1/A. sorral egészül ki:

	(A)	(B)	(C)
	(Alapblokk)	(Alsó blokksáv [MHz])	(Felső blokksáv [MHz])
1/A	1	703–708	758–763

2. Az R. 3. melléklete a következő 3.2a.2a. ponttal egészül ki:

„3.2a.2a. Egy felhasználói blokk egész számú alapblokból állhat.”

3. Az R. 3. melléklete a következő 3.2a.6.4. ponttal egészül ki:

„3.2a.6.4. A 3.2a.6.2. pontban foglalt táblázat 2. sorában megadott teljesítmény-határérték betartásához szükség esetén zavarcsökkentő intézkedések alkalmazandók.”

4. Az R. 3. melléklet 3.6.2.1.2. pontja helyébe a következő pont lép:

„3.6.2.1.2. Felhasználói blokkon belüli követelmények

	A	B
1	RMR-csatorna sávszélessége	Legnagyobb EIRP
2	200 kHz (legfeljebb 200 kHz csatorna-sávszélességű technológiákra alkalmazandó)	$70,5 \text{ dBm}/200 \text{ kHz} + (f_{\text{DL}} - 921) \times 40/3 \text{ dB}$, ahol f_{DL} a csatornaközép-frekvencia MHz-ben és $f_{\text{DL}} \leq 921 \text{ MHz}$. $f_{\text{DL}} > 921 \text{ MHz}$ esetén nincs külön EIRP-korlátozás.
3	3 MHz	$61 \text{ dBm}/3 \text{ MHz} + (f_{\text{DL}} - 921,4) \times 40/3 \text{ dB}$, ahol f_{DL} a csatornaközép-frekvencia MHz-ben és $f_{\text{DL}} \leq 922,5 \text{ MHz}$. $f_{\text{DL}} > 922,5 \text{ MHz}$ esetén nincs külön EIRP-korlátozás. A számítás 15 erőforrásblokkon alapul, de 12 erőforrásblokkra egyaránt vonatkozik.
4	5 MHz	$64,5 \text{ dBm}/5 \text{ MHz} + (f_{\text{DL}} - 922,1) \times 40/3 \text{ dB}$, ahol f_{DL} a csatornaközép-frekvencia MHz-ben. A számítás 25 erőforrásblokkon alapul, de 20 erőforrásblokkra egyaránt vonatkozik.
5	5,6 MHz	62 dBm/5,6 MHz

5. Az R. 3. melléklet 9.2.1. pontjában foglalt táblázat C:3–C:20 mezője helyébe a következő mezők lépnek:

	(C)
	(Dokumentum)
(3)	2006/771/EK, (EU) 2025/105 MSZ EN 300 220-2 MSZ EN 300 330
(4)	2006/771/EK, (EU) 2025/105 MSZ EN 300 220-2
(5)	
(6)	2006/771/EK, (EU) 2025/105 ECC/DEC/(05)02 MSZ EN 300 220-2 MSZ EN 303 406
(7)	2006/771/EK, (EU) 2025/105 ECC/DEC/(05)02
(8)	MSZ EN 300 220-2
(9)	2006/771/EK, (EU) 2025/105 ECC/DEC/(05)02 MSZ EN 300 220-2 MSZ EN 303 406
(10)	2006/771/EK, (EU) 2025/105 MSZ EN 300 220-2
(11)	
(12)	
(13)	
(14)	2006/771/EK, (EU) 2025/105 MSZ EN 300 220-2 MSZ EN 303 406
(15)	
(16)	
(17)	
(18)	
(19)	2006/771/EK, (EU) 2025/105 MSZ EN 300 220-2
(20)	2006/771/EK, (EU) 2025/105 MSZ EN 300 220-2 MSZ EN 303 406

6. Az R. 3. melléklet 9.2.2. pontjában foglalt táblázat C:2–C:9 mezője helyébe a következő mezők lépnek:

	(C)
	(Dokumentum)
(2)	ERC/REC 70-03 1. melléklet MSZ EN 300 220-2
(3)	MSZ EN 300 220-2
(4)	
(5)	ERC/REC 70-03 1. melléklet MSZ EN 300 220-2
(6)	
(7)	ERC/REC 70-03 1. melléklet MSZ EN 300 220-2 MSZ EN 303 406
(8)	
(9)	

7. Az R. 3. melléklet 9.9.1. pontjában foglalt táblázat C oszlopa helyébe a következő oszlop lép:

	C
(1)	Dokumentum
(2)	2006/771/EK, (EU) 2025/105 MSZ EN 300 220-2

8. Az R. 3. melléklet 9.9.2. pontjában foglalt táblázat C oszlopa helyébe a következő oszlop lép:

	C
(1)	Dokumentum
(2)	ERC/DEC/(01)11 ERC/REC 70-03 8. melléklet MSZ EN 300 220-2
(3)	ERC/DEC/(01)12 ERC/REC 70-03 8. melléklet MSZ EN 300 220-2

1. Az R. 8. melléklet 2.3. pontjában foglalt táblázat a következő 81. és 82. sorral egészül ki:

	(A)	(B)
	(Hivatkozás)	(Cím)
81	(EU) 2025/2499	A Bizottság (EU) 2025/2499 végrehajtási határozata (2025. december 9.) az (EU) 2022/2191 végrehajtási határozatnak a kis hatótávolságú eszközökre és a légi járművek fedélzetén működő mobil hírközlő rendszerekre vonatkozó harmonizált szabványok tekintetében történő módosításáról
82	(EU) 2026/291	A Bizottság (EU) 2026/291 végrehajtási határozata (2026. február 9.) az (EU) 2021/1730 végrehajtási határozatnak a vasúti mozgó rádió által használt 874,4–880 MHz és 919,4–925 MHz párosított frekvenciasáv további használati esetei tekintetében történő módosításáról

2. Az R. 8. melléklet 7.1. pontjában foglalt táblázat 6. sora helyébe a következő sor lép:

	(A)	(B)	(C)
	(Hivatkozás)	(Cím)	(Megfelelőség vélelmezésére vonatkozó korlátozás)
6	MSZ EN 300 220-2 (2025)	A 25 MHz-től 1000 MHz-ig terjedő frekvenciatartományban működő, legfeljebb 500 mW ERP-teljesítményű kis hatótávolságú eszközök (SRD). 2. rész: Az általános alkalmazású rádióberendezések rádióspektrumhoz való hozzáféréseinek harmonizált szabványa	

3. Az R. 8. melléklet 7.1. pontjában foglalt táblázat 104. sora helyébe a következő sor lép:

	(A)	(B)	(C)
	(Hivatkozás)	(Cím)	(Megfelelőség vélelmezésére vonatkozó korlátozás)
104	MSZ EN 302 729-1 (2025)	Ultraszéles sávú (UWB-) technológiát használó kis hatótávolságú eszközök (SRD). A rádióspektrumhoz való hozzáférés harmonizált szabványa. 1. rész: A 6 GHz-től 8,5 GHz-ig, 24,05 GHz-től 26,5 GHz-ig, 57 GHz-től 64 GHz-ig és 75 GHz-től 85 GHz-ig terjedő frekvenciatartományokban működő szintmérő radarberendezés (LPR) szigorúan függőlegesen lefelé történő beszereléshez	

4. Az R. 8. melléklet 7.1. pontjában foglalt táblázat 126. sora helyébe a következő sor lép, és a táblázat a következő 125/A. sorral egészül ki:

	(A)	(B)	(C)
	(Hivatkozás)	(Cím)	(Megfelelőség vélelmezésére vonatkozó korlátozás)
125/A	MSZ EN 303 609 (2016)	Világméretű mobil hírközlő rendszer (GSM). GSM-átjátszók. A 2014/53/EU irányelv 3. cikke (2) bekezdésének alapvető követelményeit tartalmazó, harmonizált szabvány	
126	MSZ EN 303 659 (2025)	Kis hatótávolságú eszközök (SRD) adathálózatokban. A 865 MHz-től 868 MHz-ig és a 915 MHz-től 919,4 MHz-ig terjedő frekvenciatartományokban használt rádióberendezések. A rádióspektrumhoz való hozzáférés harmonizált szabványa	

V. A Kormány tagjainak rendeletei

Az agrárminiszter 7/2026. (III. 19.) AM rendelete

a Közös Agrárpolitika Stratégiai Tervből finanszírozott fenntarthatóságot elősegítő alapszintű-jövedelemtámogatás, az ahhoz kapcsolódó átmeneti nemzeti támogatás, valamint a fenntarthatóságot elősegítő, átcsoportosítással nyújtható kiegészítő jövedelemtámogatás igénybevételével kapcsolatos egyes kérdésekről szóló 18/2024. (IV. 9.) AM rendelet módosításáról

- [1] A Kormány kiemelt célja a tejtermelőket érintő európai szintű válság soron kívüli kezelése, amely többek között a 2026. évi átmeneti nemzeti támogatás előrehozott kifizetésével valósulhat meg.
- [2] A Közös Agrárpolitikából és a nemzeti költségvetésből biztosított agrártámogatások eljárási rendjéről szóló 2022. évi LXV. törvény 48. § (4) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján, a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 182/2022. (V. 24.) Korm. rendelet 54. § 1. pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva a következőket rendelem el:

1. § A Közös Agrárpolitika Stratégiai Tervből finanszírozott fenntarthatóságot elősegítő alapszintű-jövedelemtámogatás, az ahhoz kapcsolódó átmeneti nemzeti támogatás, valamint a fenntarthatóságot elősegítő, átcsoportosítással nyújtható kiegészítő jövedelemtámogatás igénybevételével kapcsolatos egyes kérdésekről szóló 18/2024. (IV. 9.) AM rendelet 9. alcíme a következő 21/A. §-sal egészül ki:

„21/A. § (1) A 2026. évben a 8. § (1) bekezdés b) pontja szerinti támogatás (a továbbiakban: tejtámogatás) részfizetésére az a mezőgazdasági termelő jogosult, aki vagy amely részére a 2025. évi tejtámogatás kifizetésre került. A részfizetés alapja a mezőgazdasági termelőnek a 2026. február 28-án a Kincstár nyilvántartása szerint rendelkezésére álló egyéni történelmi bázisa.

(2) A részfizetés keretében kifizethető legmagasabb összeget és az egy bázisjogosultságra jutó részfizetés összegét a Nemzeti Irányító Hatóság által kiadott közlemény tartalmazza.

(3) A 2026. évi tejtámogatás végkifizetése az Európai Központi Bank 2026. szeptember 30. napi hivatalos árfolyamán történik.

(4) A mezőgazdasági termelőt a KAP tv. 37. § (1) bekezdésére figyelemmel visszafizetési kötelezettség terheli

a) a 9. § (1) bekezdés b) pontjában vagy (2) bekezdésében foglalt feltételek nemteljesítése, illetve

b) az árfolyamkülönbségből adódó esetleges túlfizetés esetén.

(5) A (4) bekezdés b) pontja esetén a megállapításra kerülő túlfizetés összege a mezőgazdasági termelő részére esedékes bármely átmeneti nemzeti támogatási vagy egyéb nemzeti támogatási jogcímen megállapított támogatás összegéből kerül levonásra.”

2. § Ez a rendelet a kihirdetését követő napon lép hatályba.

Dr. Nagy István s. k.,
agrárminiszter

**A Miniszterelnöki Kabinetirodát vezető miniszter 1/2026. (III. 19.) MK rendelete
a Miniszterelnöki Kabinetirodát vezető miniszter hatáskörébe tartozó egyes miniszteri rendeletek
módosításáról**

- [1] A Miniszterelnöki Kabinetirodát vezető miniszter által adományozható elismerésekről szóló rendelet módosításának legfőbb célja a polgári nemzetbiztonsági szolgálatoknál adományozható egyes elismerések ruhán viselhető változatának, valamint azok viselési rendjének meghatározása.
- [2] A polgári nemzetbiztonsági szolgálatok hivatásos állományának ruházati ellátásáról és öltözködési szabályzatáról szóló rendelet módosítása a polgári nemzetbiztonsági szolgálatok személyi állományának jogállásáról szóló törvénnyel való összhangot szolgálja.
- [3] A polgári nemzetbiztonsági szolgálatoknál a szolgálati igazolvány, a szolgálati jelvény és a nyugdíjas igazolvány rendszeresítésével, érvényességével és az ellátás rendjével összefüggő szabályokról szóló rendelet módosításának célja a szolgálati igazolvány érvényességével összefüggő szabályok módosítása.
- [4] A Magyarország címerének és zászlajának használatáról, valamint állami kitüntetéseiről szóló 2011. évi CCII. törvény 24. § (6) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján, a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 182/2022. (V. 24.) Korm. rendelet 9. § (1) bekezdés 4. és 5. pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva,
a 2. alcím és a 7. melléklet tekintetében a polgári nemzetbiztonsági szolgálatok személyi állományának jogállásáról szóló 2024. évi LXX. törvény 226. § (3) bekezdés 5. pontjában kapott felhatalmazás alapján, a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 182/2022. (V. 24.) Korm. rendelet 9. § (1) bekezdés 4. és 5. pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva,
a 3. alcím tekintetében a polgári nemzetbiztonsági szolgálatok személyi állományának jogállásáról szóló 2024. évi LXX. törvény 226. § (3) bekezdés 6. pontjában és 226. § (4) bekezdés 5. pontjában kapott felhatalmazás alapján, a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 182/2022. (V. 24.) Korm. rendelet 9. § (1) bekezdés 4. pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva
a következőket rendelem el:

**1. A Miniszterelnöki Kabinetirodát vezető miniszter által adományozható elismerésekről szóló
2/2023. (II. 3.) MK rendelet módosítása**

- 1. §** (1) A Miniszterelnöki Kabinetirodát vezető miniszter által adományozható elismerésekről szóló 2/2023. (II. 3.) MK rendelet (a továbbiakban: Rendelet1) 1. §-a a következő 2a. ponttal egészül ki:
(*E rendelet alkalmazásában*)
„2a. főigazgató: a polgári nemzetbiztonsági szolgálat főigazgatója,”
- (2) A Rendelet1 1. §-a a következő 5. ponttal egészül ki:
(*E rendelet alkalmazásában*)
„5. minisztérium személyi állománya: a minisztérium kormányzati szolgálati jogviszonyban és munkaviszonyban foglalkoztatott dolgozója, valamint a polgári nemzetbiztonsági szolgálatok hivatásos állományának (a továbbiakban: nemzetbiztonsági állomány) a minisztériumba vezényelt tagja, a minisztérium tulajdonosi joggyakorlásában álló 100%-os állami tulajdonú gazdasági társaság munkavállalója és – a polgári nemzetbiztonsági szolgálatok kivételével – a miniszter irányítása alatt álló központi költségvetési szerv által foglalkoztatottak,”
- (3) A Rendelet1 1. §-a a következő 7. ponttal egészül ki:
(*E rendelet alkalmazásában*)
„7. polgári nemzetbiztonsági szolgálat személyi állománya: a polgári nemzetbiztonsági szolgálat hivatásos állományában (a továbbiakban: nemzetbiztonsági állomány) álló tagja, valamint a polgári nemzetbiztonsági szolgálat által foglalkoztatott nemzetbiztonsági alkalmazott.”
- 2. §** A Rendelet1 4. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:
„4. § A polgári nemzetbiztonsági szolgálatoknál adományozható egyes elismerések:
a) Nemzet Biztonságáért Díj,
b) Nemzetbiztonság Szolgálatáért Érdemjel,
c) Nemzet Biztonságáért Érem,
d) Nemzetbiztonsági Szolgálati Jel,
e) csapatzászló,
f) Miniszteri Elismerő Oklevél,

- g) Főigazgatói Elismerő Oklevél,
- h) miniszteri pénzjutalom,
- i) miniszteri emléktárgy.”

- 3. §** A Rendelet1 III. Fejezete a következő 4/A. §-sal egészül ki:
„4/A. § A polgári nemzetbiztonsági szolgálat személyi állománya tagjának adományozható egyes elismerések viselésének általános szabályait az 1/A. melléklet tartalmazza.”
- 4. §** (1) A Rendelet1 5. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
„(4) A miniszteri díjjal – a (4a) bekezdés kivételével – kisplasztika, az adományozást igazoló oklevél és pénzjutalom jár.”
(2) A Rendelet1 5. §-a a következő (4a) bekezdéssel egészül ki:
„(4a) A polgári nemzetbiztonsági szolgálat tevékenységét segítő személy részére a miniszteri díjjal kisplasztika és az adományozást igazoló oklevél jár, valamint az (5) bekezdésben meghatározott pénzjutalom adható.”
- 5. §** A Rendelet1 IV. Fejezete a következő 9. és 10. alcímmel egészül ki:
„9. Miniszteri Elismerő Oklevél
10. § (1) Miniszteri Elismerő Oklevél adományozható a polgári nemzetbiztonsági szolgálat személyi állománya, valamint a polgári nemzetbiztonsági szolgálat tevékenységét segítő személyek részére a magas színvonalú munka és példamutató munkahelyi magatartás, közösségi tevékenység elismerésére.
(2) A Miniszteri Elismerő Oklevéllel járó pénzjutalom összege bruttó 500 000 forint.
- 10. Főigazgatói Elismerő Oklevél**
11. § (1) Főigazgatói Elismerő Oklevél adományozható a polgári nemzetbiztonsági szolgálat tevékenységét segítő személy részére a magas színvonalú munka és az együttműködési tevékenység során kifejtett kiemelkedő teljesítmény elismerésére.
(2) A Főigazgatói Elismerő Oklevéllel járó pénzjutalom összege nem lehet magasabb bruttó 500 000 forintnál.
(3) A (2) bekezdés szerinti pénzjutalom fedezetét a polgári nemzetbiztonsági szolgálat költségvetéséből kell biztosítani.”
- 6. §** A Rendelet1 IV. Fejezete a következő 12. alcímmel egészül ki:
„12. Miniszteri emléktárgy
13. § (1) Miniszteri emléktárgy adományozásával a példamutató hivatásos szolgálat, a kiemelkedő életpálya, valamint a magas szintű közösségi tevékenység ismerhető el.
(2) Miniszteri emléktárgy adományozható az (1) bekezdésben meghatározottakon túl
a) az 50. vagy 60. életév betöltése alkalmából, valamint nyugállományba vonuláskor, vagy
b) nyugállományúak esetében a nyugállományba helyezést követő kerek évfordulós születésnap alkalmából.
(3) Miniszteri emléktárgyként adományozható
a) díszkard,
b) dísztőr,
c) óra vagy
d) egyéb tárgy vagy művészeti alkotás.”
- 7. §** (1) A Rendelet1 az 1. melléklet szerinti 1/A. melléklettel egészül ki.
(2) A Rendelet1 2. melléklete helyébe a 2. melléklet lép.
(3) A Rendelet1 3. melléklete a 3. melléklet szerint módosul.
(4) A Rendelet1 4. melléklete helyébe a 4. melléklet lép.
(5) A Rendelet1 5. melléklete az 5. melléklet szerint módosul.
(6) A Rendelet1 6. melléklete a 6. melléklet szerint módosul.
- 8. §** A Rendelet1
a) II. Fejezet címében a „MINISZTERELNÖKI KABINETIRODA” szövegrész helyébe a „MINISZTÉRIUM” szöveg,
b) 2. § (1) bekezdésében a „Miniszteri” szövegrész helyébe az „A minisztérium személyi állománya részére miniszteri” szöveg,

- c) 5. § (1) bekezdésében az „A Nemzet Biztonságáért Díj” szövegrész helyébe az „A Nemzet Biztonságáért Díj (a továbbiakban: miniszteri díj)” szöveg,
- d) 5. § (2) bekezdésében az „A Nemzet Biztonságáért Díj” szövegrész helyébe az „A miniszteri díj” szöveg,
- e) 9. § (1) bekezdésében, 26. § (7) bekezdésében és 30. § (2) bekezdésében a „személyi állomány” szövegrész helyébe a „polgári nemzetbiztonsági szolgálat személyi állománya” szöveg lép.

9. § Hatályát veszti a Rendelet 1. § 8. pontja.

2. A polgári nemzetbiztonsági szolgálatok hivatásos állományának ruházati ellátásáról és öltözködési szabályzatáról szóló 29/2023. (XII. 18.) MK rendelet módosítása

10. § A polgári nemzetbiztonsági szolgálatok hivatásos állományának ruházati ellátásáról és öltözködési szabályzatáról szóló 29/2023. (XII. 18.) MK rendelet (a továbbiakban: Rendelet2) 2. alcíme helyébe a következő alcím lép:

„2. A hivatásos állomány tagjának ruházata

3. § (1) A polgári nemzetbiztonsági szolgálat hivatásos állománya tagjának ruházata lehet:

- a) egyenruha, amely a hivatásos állomány főigazgató, valamint főigazgató-helyettesi szolgálati beosztást betöltő tagjának az 1. mellékletben meghatározott egyenruházati cikkei és tartozékait tartalmazza, vagy
- b) polgári ruha.

(2) A polgári nemzetbiztonsági szolgálat végzi az egyenruhának az (1) bekezdés a) pontjában meghatározott személyek részére történő megállapítását, beszerzését, kiadását, valamint ezek dokumentumainak megőrzését és a ruházati személyi nyilvántartásban való rögzítését.”

11. § A Rendelet2 1. melléklete helyébe a 7. melléklet lép.

12. § A Rendelet2

- a) 15. § (2) bekezdésében és 17. § (1) bekezdésében a „tábornoki rendfokozatú” szövegrész helyébe a „főigazgató, valamint főigazgató-helyettesi szolgálati beosztást betöltő” szöveg,
- b) 17. § (3) bekezdésében a „ballonkabátos és felöltőn” szövegrész helyébe a „kabátos” szöveg lép.

13. § Hatályát veszti a Rendelet2

- a) 14. § (2) és (3) bekezdése,
- b) 15. § (1) bekezdése,
- c) 16. § (1) és (3) bekezdése,
- d) 18. §-a,
- e) 20. §-a.

3. A polgári nemzetbiztonsági szolgálatoknál a szolgálati igazolvány, a szolgálati jelvény és a nyugdíjas igazolvány rendszeresítésével, érvényességével és az ellátás rendjével összefüggő szabályokról szóló 8/2025. (IV. 14.) MK rendelet módosítása

14. § A polgári nemzetbiztonsági szolgálatoknál a szolgálati igazolvány, a szolgálati jelvény és a nyugdíjas igazolvány rendszeresítésével, érvényességével és az ellátás rendjével összefüggő szabályokról szóló 8/2025. (IV. 14.) MK rendelet 19. § (4) bekezdés c) pontjában a „2028. január 1-jén” szövegrész helyébe a „2026. április 1-jén” szöveg lép.

4. Záró rendelkezések

15. § Ez a rendelet a kihirdetését követő napon lép hatályba.

Rogán Antal s. k.,
Miniszterelnöki Kabinetirodát vezető miniszter

1. melléklet az 1/2026. (III. 19.) MK rendelethez

„1/A. melléklet a 2/2023. (II. 3.) MK rendelethez

**A polgári nemzetbiztonsági szolgálat személyi állománya tagjának adományozható elismerések
viselésének általános szabályai**

1. A köztársasági elnök, a Kormány, a Miniszterelnöki Kabinetirodát vezető miniszter, továbbá a jogszabályban feljogosított vagy az adományozásra miniszteri engedéllyel rendelkező más szerv által alapított és adományozott elismerést a polgári nemzetbiztonsági szolgálat személyi állományának tagja az egyenruhán viseli.
2. Az adományozott elismerést az egyenruhán, szalagsávon lehet viselni, az alábbiak szerint:
 - a) egy elismerést a zubbony bal oldalán, a felső zseb fölé úgy kell elhelyezni, hogy a szalagsáv alja a zseb felső szélét érintse, középvonala pedig a zseb középvonalával egybeessen;
 - b) két elismerést a zseb középvonalától jobbra és balra a 3. pontban meghatározott viselési sorrendnek megfelelően úgy kell feltűzni takarás nélkül, szorosan egymás mellé, hogy a magasabban sorolt szalagsáv kerüljön a belső oldalra, és az alacsonyabban sorolt elismerés szalagsávja kívülre;
 - c) több elismerés esetében a 3. pontban meghatározott viselési sorrendnek megfelelően takarás nélkül, szorosan egymás mellett belülről kifelé, több sor esetén egymás alatt felülről lefelé haladva kell elhelyezni;
 - d) több elismerés esetén az első elismerés szalagsávja a zubbony kihajtásától takarás nélküli távolságra legyen, a legszélső elismerés szalagsávja pedig a zseb bal oldali varrásának a vonalával egybeessen;
 - e) több elismerés esetében egy sorban legalább 2, legfeljebb 4 elismerés helyezhető;
 - f) több elismerést úgy kell sorba állítani, hogy a sorok száma a lehető legkisebb legyen;
 - g) több sor esetén, amennyiben a sorokban helyet kapó szalagsávok száma eltérő, a kevesebb szalagsávot tartalmazó sort a legfelső sorba kell helyezni úgy, hogy az a sor felezőpontja a felsőbb sor felezőpontjával egybeessen;
 - h) az elismerések csak nemzeti és állami ünnepekkel kapcsolatos rendezvényeken, valamint külföldön, a helyben szokásos alkalmakon viselhetők.
3. A polgári nemzetbiztonsági szolgálat személyi állományának tagja az általa viselhető elismeréseket az alábbi sorrendben viseli:
 - a) a Magyarország címerének és zászlajának használatáról, valamint állami kitüntetéseiről szóló 2011. évi CCII. törvény szerinti állami kitüntetések az adományozás sorrendjében;
 - b) a polgári nemzetbiztonsági szolgálatoknál adományozható elismerések az alábbi sorrendben:
 - ba) Nemzet Biztonságáért Díj;
 - bb) Nemzetbiztonság Szolgálatáért Érdemjel;
 - bc) Nemzet Biztonságáért Érem arany fokozat;
 - bd) Nemzet Biztonságáért Érem ezüst fokozat;
 - be) Nemzet Biztonságáért Érem bronz fokozat;
 - bf) Nemzetbiztonsági Szolgálati Jel (10 év szolgálat után);
 - bg) Nemzetbiztonsági Szolgálati Jel (20 év szolgálat után);
 - bh) Nemzetbiztonsági Szolgálati Jel (30 év szolgálat után);
 - bi) Nemzetbiztonsági Szolgálati Jel (40 év szolgálat után);
 - c) más miniszteri kitüntetések az adományozás sorrendjében;
 - d) külföldi kitüntetések az adományozás sorrendjében;
 - e) az erre feljogosított civil szervezetek kitüntetései az adományozás sorrendjében.
4. A polgári nemzetbiztonsági szolgálat személyi állományának tagja a részére adományozott elismerés polgári ruhán viselhető változatát a miniszter vagy a főigazgató által meghatározott alkalomkor viselheti.”

2. melléklet az 1/2026. (III. 19.) MK rendelethez

„2. melléklet a 2/2023. (II. 3.) MK rendelethez

Nemzet Biztonságáért Díj leírása és viselési rendje

1. A Nemzet Biztonságáért Díj turult ábrázoló kisplasztika. A kiterjesztett szárnyú turul tölgyfalommbal keretezett háromszögletű, úgynevezett lovagi pajzson áll. Csőrében Szent István-kardot tart. A turul kiterjesztett szárnyai közötti távolság 100 milliméter, magassága a pajzzsal együtt 120 milliméter. A kisplasztika 70×70 milliméter alapú, 70 milliméter magas, felső lapján 40×40 milliméter csonka gúla formájú márványposztamensen áll. A posztamens elő- és hátlapján fémtábla, előlapon A NEMZET BIZTONSÁGÁÉRT felirat, valamint tölgy- és babérágmotívum szerepel. Hátlapon az adományozásra utaló felirat. A Nemzet Biztonságáért Díj díszdobozban helyezkedik el.
2. A Nemzet Biztonságáért Díj egyenruhán viselhető változata 40 milliméter szélességű, 10 milliméter magasságú mélyzöld selyemszalag. A selyemszalag közepén 10 milliméter átlójú, aranyszínű, zománcozott, élére állított, enyhén befelé ívelő szárú, négyszög alakú vert tombak érem található, amelynek közepén turult ábrázoló kisplasztika van. Az előre néző, kiterjesztett szárnyú turul tölgyfalommbal keretezett háromszögletű, úgynevezett lovagi pajzson áll, csőrében Szent István-kardot tart. A turul kiterjesztett szárnyai közötti távolság 3 milliméter, magassága a pajzzsal együtt 5 milliméter. A selyemszalag mindkét szélétől 4 milliméter távolságra 1,5 milliméter vastagságú, párhuzamosan futó fehér sávok által közrefogva 2 milliméter vastagságú piros színű sáv foglal helyet.
3. A polgári ruhán a díjnak a 2. pontban meghatározott tombak érme selyemszalag nélküli kitűzőváltozata viselhető.”

3. melléklet az 1/2026. (III. 19.) MK rendelethez

A Rendelet 1 3. melléklet 2. és 3. pontja helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„2. Az érdemjel egyenruhán viselhető változata 40 milliméter szélességű, 10 milliméter magasságú mélyzöld selyemszalag, amelynek mindkét szélétől 4 milliméter távolságra 1,5 milliméteres vastagságú, párhuzamosan futó fehér sáv foglal helyet. A selyemszalag közepén 1,5 milliméter vastagságú, párhuzamosan futó fehér sávok által közrefogva 2 milliméter vastagságú piros színű sáv foglal helyet, amelyen az 1. pont második fordulata szerinti díszítés található.

3. A polgári ruhán az érdemjelnek az 1. pont második fordulata szerinti díszítése selyemszalag nélküli kitűzőváltozata viselhető.”

4. melléklet az 1/2026. (III. 19.) MK rendelethez

„4. melléklet a 2/2023. (II. 3.) MK rendelethez

Nemzet Biztonságáért Érem leírása és viselési rendje

1. A Nemzet Biztonságáért Érem 70 milliméter átmérőjű, kör alakú, vert tombak érem arany, ezüst és bronz kivitelben. Az érem középpontjában jobb oldalra néző, kiterjesztett szárnyú turul áll, csőrében Szent István-kardot, karmai között 4/4 osztású lovagi pajzsot és „A haza minden előtt!” feliratú szalagot tart. Az érem alsó körívén „A NEMZET BIZTONSÁGÁÉRT” felirat található. Az érem foglalatául egy 250×190 milliméter nagyságú, asztalra állítható és falra akasztható, üveglappal fedett kép szolgál. Az elismerés díszdobozban helyezkedik el.
2. A Nemzet Biztonságáért Érem egyenruhán viselhető változata 40 milliméter szélességű, 10 milliméter magasságú mélyzöld selyemszalag, melynek mindkét szélétől 4 milliméter távolságra 1,5 milliméter vastagságú, párhuzamosan futó fehér sáv foglal helyet. A selyemszalag közepén 10 milliméter átmérőjű, kör alakú, vert tombak érem van arany, ezüst és bronz színű kivitelben. Az érem középpontjában jobb oldalra néző, kiterjesztett szárnyú turul áll, csőrében Szent István-kardot, karmai között 4/4 osztású lovagi pajzsot és szalagot tart.
3. A polgári ruhán a 2. pontban meghatározott tombak érem selyemszalag nélküli kitűzőváltozata viselhető.”

5. melléklet az 1/2026. (III. 19.) MK rendelethez

1. A Rendelet 1 5. melléklet 2. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:
„2. A Szolgálati Jel egyenruhán viselhető változata 40 milliméter szélességű, 10 milliméter magasságú mélyzöld selyemszalag, amelynek
 - a) 10 év szolgálat után: közepén 1 darab 4 milliméter vastagságú fehér sáv foglal helyet, a selyemszalag közepén a sávon bronz színű tombakból készült, jobb oldalra néző, kiterjesztett szárnyú turul áll, csőrében Szent István-kardot, karmai között 4/4 osztású lovagi pajzsot tart, a turul kiterjesztett szárnyai közötti távolság ~14 milliméter, magassága a pajzzsal együtt ~10 milliméter;
 - b) 20 év szolgálat után: közepén egymástól 2 milliméter távolságra 2 darab 4 milliméter vastagságú, párhuzamosan futó fehér sáv foglal helyet, a selyemszalag közepén a sávokon ezüst színű tombakból készült, jobb oldalra néző, kiterjesztett szárnyú turul áll, csőrében Szent István-kardot, karmai között 4/4 osztású lovagi pajzsot tart, a turul kiterjesztett szárnyai közötti távolság ~14 milliméter, magassága a pajzzsal együtt ~10 milliméter;
 - c) 30 év szolgálat után: közepén egymástól 2 milliméter távolságra 3 darab 4 milliméter vastagságú, párhuzamosan futó fehér sáv foglal helyet, a selyemszalag közepén a sávokon aranyszínű tombakból készült, jobb oldalra néző, kiterjesztett szárnyú turul áll, csőrében Szent István-kardot, karmai között 4/4 osztású lovagi pajzsot tart, a turul kiterjesztett szárnyai közötti távolság ~14 milliméter, magassága a pajzzsal együtt ~10 milliméter;
 - d) 40 év szolgálat után: közepén egymástól 2 milliméter távolságra 4 darab 4 milliméter vastagságú, párhuzamosan futó fehér sáv foglal helyet, a selyemszalag közepén a sávokon aranyszínű tombakból készült, jobb oldalra néző, kiterjesztett szárnyú turul áll, csőrében Szent István-kardot, karmai között 4/4 osztású lovagi pajzsot tart, a turul kiterjesztett szárnyai közötti távolság ~14 milliméter, magassága a pajzzsal együtt ~10 milliméter.”
2. A Rendelet 1 5. melléklete a következő 3. ponttal egészül ki:
„3. A polgári ruhán a 2. pontban meghatározott tombak érem selyemszalag nélküli kitűzőváltozata viselhető.”

6. melléklet az 1/2026. (III. 19.) MK rendelethez

A Rendelet 1 6. melléklet I. pont 1. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„1. A csapatzászló 120×140 centiméteres, fehér színű selyem, szélén mindkét oldalán nemzeti színű farkasfogazattal, közepén előlnézeti oldalán Magyarország 40–60 centiméter átmérőjű himzett címerével, hátoldalán Magyarország vagy a megadományozott szerv 40–60 centiméter átmérőjű himzett címerével, két külső sarkában aranyszínű bojtval. A zászlólap jobb oldalán, a címer felett a megadományozott szerv, a címer alatt az adományozó név szerepel. A zászlólap széleit a hosszabb oldalon 11-11, a rövidebb oldalon 9-9, 10 centiméter alapú, 15 cm-re benyúló piros és zöld farkasfogazatból álló pártázat övezi. A farkasfogak minden oldalon piros színnel kezdődnek és végződnek, a zászlólap négy sarkában a farkasfogakat zöld színű háromszög választja el.”

7. melléklet az 1/2026. (III. 19.) MK rendelethez

„1. melléklet a 29/2023. (XII. 18.) MK rendelethez

Az egyenruha cikkei

	A	B	C	D
1	Termék megnevezése	Mennyiségegység	Női ellátási norma	Férfi ellátási norma
2	Társasági tányérsapka / női kalap, szerelve	db	2	2
3	Kabát	db	1	1
4	Társasági zubbony / kosztümkabát, szerelve	db	1	1
5	Társasági pantalló férfi / szoknya női	db	2	2
6	Nyakkendő	db	1	1
7	Szolgálati ing / blúz, hosszú ujjú, fehér	db	2	2
8	Váll-lap, tábornoki, szerelve	pár	2	2
9	Karjelvény	db	2	2
10	Fém névkitűző	db	2	2
11	Hivatásos állománykategóriát kifejező hímzett jelvény	db	2	2

”

IX. Határozatok Tára

A köztársasági elnök 48/2026. (III. 19.) KE határozata rendkívüli és meghatalmazott nagykövet külképviselet-vezetői megbízás alóli felmentéséről

Az Alaptörvény 9. cikk (4) bekezdés b) pontja alapján – a külgazdasági és külügyminiszter előterjesztésére – *Horváth Attila György* rendkívüli és meghatalmazott nagykövetet – érdemei elismerése mellett – felmentem Magyarország pretoriai nagykövetségének a vezetésére, valamint Magyarországnak a Szváziföldi Királyságban, a Namíbiai Köztársaságban, a Zimbabwei Köztársaságban, a Lesothói Királyságban, a Botswanai Köztársaságban, a Zambiai Köztársaságban, a Mauritiusi Köztársaságban, a Madagaszkári Köztársaságban és a Malawi Köztársaságban való képviseletére kapott megbízása alól.

Budapest, 2025. november 13.

Dr. Sulyok Tamás s. k.,
köztársasági elnök

Ellenjegyzem:

Budapest, 2025. november 17.

Szijjártó Péter s. k.,
külgazdasági és külügyminiszter

SP ügyszám: SP/3768-2/2025

A köztársasági elnök 49/2026. (III. 19.) KE határozata egyetemi rektor megbízásáról

Az Alaptörvény 9. cikk (4) bekezdés d) pontja alapján – a kultúráért és innovációért felelős miniszternek a fenntartóval egyetértésben tett javaslatára – *Dr. Bognár Ferenc* egyetemi tanárt a 2026. április 1. napjától 2031. március 31. napjáig terjedő időtartamra a Wekerle Sándor Nemzetközi Egyetemen a rektori teendők ellátásával megbízom.

Budapest, 2026. február 25.

Dr. Sulyok Tamás s. k.,
köztársasági elnök

Ellenjegyzem:

Budapest, 2026. március 3.

Dr. Hankó Balázs Zoltán s. k.,
kultúráért és innovációért felelős miniszter

SP ügyszám: SP/766-2/2026

**A Kormány 1087/2026. (III. 19.) Korm. határozata
a Szigetköz Fejlesztési Tanács működéséhez szükséges források biztosításáról**

A Kormány

1. felhívja a nemzetgazdasági minisztert és a közigazgatási és területfejlesztési minisztert, hogy a Szigetköz Fejlesztési Tanács (a továbbiakban: Tanács) működési forrásának biztosítása érdekében egyenlő mértékű hozzájárulással gondoskodjanak a 2026. évben összesen 82 500 000 forint többletforrás biztosításáról a Magyarország 2026. évi központi költségvetéséről szóló 2025. évi LXIX. törvény 1. melléklet XXV. Közigazgatási és Területfejlesztési Minisztérium fejezet, 10. Fejezeti kezelésű előirányzatok cím, 1. Területfejlesztési feladatok alcím javára;

Felelős: nemzetgazdasági miniszter
közigazgatási és területfejlesztési miniszter

Határidő: azonnal

2. felhívja a nemzetgazdasági minisztert, hogy a 2027. évtől beépülő jelleggel gondoskodjon a Tanács működésének éves fedezetéhez szükséges 180 000 000 forint forrás biztosításáról az adott évi központi költségvetéséről szóló törvény XXV. Közigazgatási és Területfejlesztési Minisztérium fejezete javára.

Felelős: nemzetgazdasági miniszter
Határidő: az adott évi központi költségvetés tervezése során

Orbán Viktor s. k.,
miniszterelnök

**A Kormány 1088/2026. (III. 19.) Korm. határozata
a Központi Maradványelszámolási Alapból történő előirányzat-átcsoportosításról**

A Kormány az államháztartásról szóló 2011. évi CXCV. törvény 33. § (2) bekezdésében, valamint az államháztartásról szóló törvény végrehajtásáról szóló 368/2011. (XII. 31.) Korm. rendelet 153. §-ában biztosított jogkörében eljárva 3 000 000 000 forint egyszeri átcsoportosítását rendeli el a Magyarország 2026. évi központi költségvetéséről szóló 2025. évi LXIX. törvény 1. melléklet XLII. A költségvetés közvetlen bevételei és kiadásai fejezet, 53. Központi Maradványelszámolási Alap cím terhére, az 1. melléklet szerint.

Felelős: nemzetgazdasági miniszter
Határidő: azonnal

Orbán Viktor s. k.,
miniszterelnök

1. melléklet az 1088/2026. (III. 19.) Korm. határozathoz

I. Országgyűlés

XLII. A költségvetés közvetlen bevételei és kiadásai

ADATLAP A KÖLTSÉGVETÉSI ELŐIRÁNYZATOK MÓDOSÍTÁSÁRA
Költségvetési év: 2026.

Államháztartási egyedi azonosító	Fejezet szám	Cím szám	Alcím szám	Jog-cím csop. szám	Jog-cím szám	Kiemelt előir. szám	Fejezet név	Cím név	Alcím név	Jog-cím csop. név	Jog-cím név	K I A D Á S O K	A módosítás jogcíme	Módosítás (+/-)	A módosítás következő évre áthúzódó hatása	A módosítást elrendelő jogszabály/határozat száma
												Kiemelt előirányzat neve				
	I.						Országgyűlés									
343484		10						Kampányköltségek								
						K5						Egyéb működési célú kiadások		3 000 000 000		
	XLII.						A költségvetés közvetlen bevételei és kiadásai									
374873		53					Központi Maradványszámlási Alap									
						K5						Egyéb működési célú kiadások		-3 000 000 000		

Az előirányzat-módosítás érvényessége: a) a költségvetési évben egyszeri jellegű

Államháztartási egyedi azonosító	Fejezet szám	Cím szám	Alcím szám	Jog-cím csop. szám	Jog-cím szám	Kiemelt előir. szám	Fejezet név	Cím név	Alcím név	Jog-cím csop. név	Jog-cím név	B E V É T E L	A módosítás jogcíme	Módosítás (+/-)	A módosítás következő évre áthúzódó hatása	A módosítást elrendelő jogszabály/határozat száma
												Kiemelt előirányzat neve				

Az előirányzat-módosítás érvényessége: a) a költségvetési évben egyszeri jellegű

Államháztartási egyedi azonosító	Fejezet szám	Cím szám	Alcím szám	Jog-cím csop. szám	Jog-cím szám	Kiemelt előir. szám	Fejezet név	Cím név	Alcím név	Jog-cím csop. név	Jog-cím név	T Á M O G A T Á S	A módosítás jogcíme	Módosítás (+/-)	A módosítás következő évre áthúzódó hatása	A módosítást elrendelő jogszabály/határozat száma
												Kiemelt előirányzat neve				

Az előirányzat-módosítás érvényessége: a) a költségvetési évben egyszeri jellegű

												Foglalkoztatottak létszáma (fő) - időszakra				
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--	--	--	--

Az adatlap 1 eredeti példányban töltendő ki							A támogatás folyósítása/zárolása (módosítása +/-)					Összesen		I. n.év	II. n.év	III. n.év	IV. n.év
Magyar Államkincstár 1 példány							időarányos teljesítésarányos egyéb: <u>azonnal</u>					3 000 000 000		3 000 000 000			

* Az összetartozó előirányzat-változásokat (+/-) egymást követően kell szerepeltetni.

**A Kormány 1089/2026. (III. 19.) Korm. határozata
az Egészséges Budapest Programmal kapcsolatos intézkedésekről szóló 1416/2024. (XII. 20.) Korm. határozat
módosításáról**

A Kormány egyetért azzal, hogy az Egészséges Budapest Programmal kapcsolatos intézkedésekről szóló 1416/2024. (XII. 20.) Korm. határozat (a továbbiakban: Korm. hat.) 1. melléklete az 1. melléklet szerint módosul.

Orbán Viktor s. k.,
miniszterelnök

1. melléklet az 1089/2026. (III. 19.) Korm. határozathoz

A Korm. hat. 1. mellékletében foglalt táblázat 9. sora helyébe a következő sor lép:

	A	B	C
	A fejlesztés kedvezményezettje	Fejlesztés típusa	A felhasználható forrás bruttó összege (forint)]
9.	Budapest Főváros XVI. kerületi Kertváros Önkormányzata	Hunyadvár utcai tüdőgondozó felújításának utolsó fázisa és orvostechnológiai eszközök beszerzése a Jókai Mór utcai rendelő részére	563 000 000

**A Kormány 1090/2026. (III. 19.) Korm. határozata
a vármegyei önkormányzatokat megillető 2026. évi köztisztviselői illetményemeléshez szükséges kiegészítő
támogatásról**

A Kormány

- az államháztartásról szóló 2011. évi CXCV. törvény 33. § (1) bekezdésében biztosított jogkörében eljárva elrendeli a Magyarország 2026. évi központi költségvetéséről szóló 2025. évi LXIX. törvény (a továbbiakban: Kvtv.) 1. melléklet IX. Helyi önkormányzatok támogatásai fejezetének a 25. Vármegyei önkormányzatokat megillető 2026. évi köztisztviselői illetményemeléshez szükséges kiegészítő támogatás címmel és az 1. melléklet szerinti alcímekkel történő kiegészítését;
Felelős: nemzetgazdasági miniszter
közigazgatási és területfejlesztési miniszter
Határidő: azonnal
- felhívja a nemzetgazdasági minisztert, hogy gondoskodjon 299 441 000 forint forrás biztosításáról a Kvtv. 1. melléklet IX. Helyi önkormányzatok támogatásai fejezet, 25. Vármegyei önkormányzatokat megillető 2026. évi köztisztviselői illetményemeléshez szükséges kiegészítő támogatás cím 1. melléklet szerinti alcímek javára;
Felelős: nemzetgazdasági miniszter
Határidő: azonnal
- felhívja a közigazgatási és területfejlesztési minisztert, hogy a 2. pont szerint biztosított forrás terhére külön pályázat és kérelem benyújtása nélkül vissza nem térítendő egyedi támogatást nyújtson az 1. melléklet szerinti vármegyei önkormányzatok részére támogatási előlegként, a támogatás felhasználásának és elszámolásának részletes feltételeit meghatározó támogatói okirat alapján úgy, hogy a támogatás felhasználási határideje 2026. december 31. legyen;
Felelős: közigazgatási és területfejlesztési miniszter
Határidő: azonnal

4. egyetért azzal, hogy a közigazgatási és területfejlesztési miniszter az 1. melléklet szerinti egyedi költségvetési támogatást a támogatói okirat kiadását követően folyósítsa az érintett vármegyei önkormányzatok számára.

Orbán Viktor s. k.,
miniszterelnök

1. melléklet az 1090/2026. (III. 19.) Korm. határozathoz

	A	B	C
Alcím-szám	Alcím-név	Támogatás összege (Ft)	Támogatás célja
1.	Baranya Vármegyei Önkormányzat feladatainak kiegészítő támogatása	21 725 000	a hivatalban foglalkoztatott köztisztviselők illetményemelése 2026. január 1-jei hatállyal
2.	Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzata feladatainak kiegészítő támogatása	23 375 000	a hivatalban foglalkoztatott köztisztviselők illetményemelése 2026. január 1-jei hatállyal
3.	Békés Vármegye Önkormányzata feladatainak kiegészítő támogatása	21 175 000	a hivatalban foglalkoztatott köztisztviselők illetményemelése 2026. január 1-jei hatállyal
4.	Csongrád-Csanád Vármegye Önkormányzata feladatainak kiegészítő támogatása	21 725 000	a hivatalban foglalkoztatott köztisztviselők illetményemelése 2026. január 1-jei hatállyal
5.	Fejér Vármegyei Önkormányzat feladatainak kiegészítő támogatása	22 275 000	a hivatalban foglalkoztatott köztisztviselők illetményemelése 2026. január 1-jei hatállyal
6.	Hajdú-Bihar Vármegye Önkormányzata feladatainak kiegészítő támogatása	28 291 000	a hivatalban foglalkoztatott köztisztviselők illetményemelése 2026. január 1-jei hatállyal
7.	Heves Vármegye Önkormányzata feladatainak kiegészítő támogatása	20 625 000	a hivatalban foglalkoztatott köztisztviselők illetményemelése 2026. január 1-jei hatállyal
8.	Jász-Nagykun-Szolnok Vármegyei Önkormányzat feladatainak kiegészítő támogatása	21 450 000	a hivatalban foglalkoztatott köztisztviselők illetményemelése 2026. január 1-jei hatállyal
9.	Komárom-Esztergom Vármegye Önkormányzata feladatainak kiegészítő támogatása	20 350 000	a hivatalban foglalkoztatott köztisztviselők illetményemelése 2026. január 1-jei hatállyal
10.	Nógrád Vármegye Önkormányzata feladatainak kiegészítő támogatása	19 250 000	a hivatalban foglalkoztatott köztisztviselők illetményemelése 2026. január 1-jei hatállyal
11.	Tolna Vármegye Önkormányzata feladatainak kiegészítő támogatása	18 975 000	a hivatalban foglalkoztatott köztisztviselők illetményemelése 2026. január 1-jei hatállyal
12.	Vas Vármegye Önkormányzata feladatainak kiegészítő támogatása	19 800 000	a hivatalban foglalkoztatott köztisztviselők illetményemelése 2026. január 1-jei hatállyal
13.	Veszprém Vármegyei Önkormányzat feladatainak kiegészítő támogatása	20 900 000	a hivatalban foglalkoztatott köztisztviselők illetményemelése 2026. január 1-jei hatállyal
14.	Zala Vármegye Önkormányzata feladatainak kiegészítő támogatása	19 525 000	a hivatalban foglalkoztatott köztisztviselők illetményemelése 2026. január 1-jei hatállyal

**A Kormány 1091/2026. (III. 19.) Korm. határozata
a Szekszárd Megyei Jogú Várost érintő önkormányzati út kiépítéséhez szükséges források biztosításáról**

A Kormány

1. egyetért a Szekszárd Megyei Jogú Várost érintően a Béri Balogh Ádám út és az 56. számú főút között lévő kereskedelmi területeket összekötő önkormányzati út kiépítése érdekében szükséges feladatok elvégzésével és ennek érdekében 211 000 000 forint központi költségvetési támogatás biztosításával;
2. felhívja a nemzetgazdasági minisztert, hogy gondoskodjon az 1. pontban meghatározott feladatok teljesítése érdekében a 2026. évben 211 000 000 forint forrás biztosításáról a Magyarország 2026. évi központi költségvetéséről szóló 2025. évi LXIX. törvény 1. melléklet IX. Helyi önkormányzatok támogatásai fejezet javára;

Felelős: nemzetgazdasági miniszter

Határidő: azonnal

3. felhívja a közigazgatási és területfejlesztési minisztert, hogy gondoskodjon a 2. pont szerinti forrás Szekszárd Megyei Jogú Város Önkormányzata részére történő biztosításáról.

Felelős: közigazgatási és területfejlesztési miniszter

Határidő: a 2. pont szerinti forrás rendelkezésre állását követően azonnal

Orbán Viktor s. k.,
miniszterelnök

**A Kormány 1092/2026. (III. 19.) Korm. határozata
a Zalaegerszeg Megyei Jogú Város fejlesztési feladatainak támogatásáról szóló
1069/2026. (III. 5.) Korm. határozat módosításáról**

A Zalaegerszeg Megyei Jogú Város fejlesztési feladatainak támogatásáról szóló 1069/2026. (III. 5.) Korm. határozat 1. pont a) alpontjában a „többsávós, jelzőlámpás körforgalmú csomóponttá alakításával” szövegrész helyébe a „többsávós körforgalmú csomóponttá alakításával” szöveg lép.

Orbán Viktor s. k.,
miniszterelnök

**A Kormány 1093/2026. (III. 19.) Korm. határozata
a záhonyi körzetben szükséges vágányfelújításokról szóló 1045/2022. (II. 4.) Korm. határozat módosításáról**

1. A záhonyi körzetben szükséges vágányfelújításokról szóló 1045/2022. (II. 4.) Korm. határozat (a továbbiakban: Határozat) 1. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A Kormány)

„1. egyetért

a) a Záhony széles állomáson, Záhony-Rendező állomáson, Fényeslitke Déli rendező állomáson, valamint Eperjeske-Rendező állomáson normál és széles nyomtávú vágányfejlesztésekkel, az ehhez szükséges kitérőcserékkel, a kapcsolódó biztonsági-berendezési és térvilágítási beavatkozásokkal, valamint

b) a teherfuvarozás korlátozásmentes közlekedésének érdekében a vasúti transzformátor alállomások országos vasúti pályahálózaton történő fejlesztésével.”

2. A Határozat a következő 5. ponttal egészül ki:

(A Kormány)

„5. egyetért azzal, hogy az 1. pont b) alpontjában foglalt feladatot a MÁV Pályaműködtetési Zártkörűen Működő Részvénytársaság – mint a pályaműködtetési feladatok vonatkozásában a MÁV Zrt. jogutódja – valósítsa meg a már érvényesen létrejött vállalkozási szerződésben foglalt feltételek változatlan alkalmazásával, és felhívja az építési és közlekedési minisztert, hogy annak teljesítése érdekében módosítsa a 4. pontban létrejött támogatási jogviszonyt.

Felelős: építési és közlekedési miniszter

Határidő: azonnal”

Orbán Viktor s. k.,
miniszterelnök

A Kormány 1094/2026. (III. 19.) Korm. határozata a Bükk-Sajó Net Zero Acceleration Valley kijelölésével összefüggő feladatokról

A Kormány

- egyetért a nettó zero technológiák európai gyártási ökoszisztémájának megerősítését célzó intézkedési keret létrehozásáról és az (EU) 2018/1724 rendelet módosításáról szóló, 2024. június 13-i (EU) 2024/1735 európai parlamenti és tanácsi rendeletben (a továbbiakban: NZIA) meghatározott feltételek teljesülése esetén a Bükk-Sajó Net Zero Acceleration Valley „nettó zero” ipari tevékenységek felgyorsítását célzó völgyként kijelölésével;
- az 1. pontban meghatározott cél teljesítése érdekében felhívja a nemzetgazdasági minisztert, hogy az energiaügyi miniszter, az építési és közlekedési miniszter, a közigazgatási és területfejlesztési miniszter, a kultúráért és innovációért felelős miniszter és a külgazdasági és külügyminiszter bevonásával készítse el a Bükk-Sajó Net Zero Acceleration Valley-vel kapcsolatos, az NZIA 17. cikk (3) bekezdése szerinti nemzeti intézkedési tervet;

Felelős: nemzetgazdasági miniszter
energiaügyi miniszter
építési és közlekedési miniszter
közigazgatási és területfejlesztési miniszter
kultúráért és innovációért felelős miniszter
külgazdasági és külügyminiszter

Határidő: 2026. szeptember 30.

- az 1. pontban meghatározott cél teljesítése érdekében felhívja a nemzetgazdasági minisztert, hogy készítsen előterjesztést a Bükk-Sajó Net Zero Acceleration Valley az NZIA szerinti „nettó zero” ipari tevékenységek felgyorsítását célzó völgyként kijelöléséről.

Felelős: nemzetgazdasági miniszter

Határidő: 2026. november 30.

Orbán Viktor s. k.,
miniszterelnök

**A Kormány 1095/2026. (III. 19.) Korm. határozata
a Scrub Daddy Hungary Zártkörűen Működő Részvénytársaság magyarországi nagybefektetővel való
stratégiai együttműködési megállapodás megkötéséről**

A Kormány felhívja a külgazdasági és külügyminisztert, illetve az általa kijelölt személyt, hogy gondoskodjon az egyrészről a Magyarország Kormánya, másrészről a Scrub Daddy Hungary Zártkörűen Működő Részvénytársaság (székhely: 6636 Mártély, Rosmarin u. 1.; cégjegyzékszám: 06-10-000427) között kötendő stratégiai együttműködési megállapodás Kormány nevében történő aláírásáról.

Felelős: külgazdasági és külügyminiszter

Határidő: azonnal

Orbán Viktor s. k.,
miniszterelnök

**A Kormány 1096/2026. (III. 19.) Korm. határozata
a 2026. évi Judo Grand Slam megrendezéséhez szükséges további kormányzati intézkedésekről**

A Kormány

1. kiemelt nemzetközi sporteseményé nyilvánítja a 2026. évi Judo Grand Slam sporteseményt;
2. a személyi jövedelemadóról szóló 1995. évi CXVII. törvény 1. számú melléklet 7. pont 7.45. alpontja szerinti jogkörében eljárva, a Nemzeti Rendezvényszervező Ügynökség Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: NRÜ Zrt.) mint a 2026. évi Judo Grand Slam szervezője által a szervezésben részt vevő szervezetek közreműködésével biztosítható juttatások tekintetében az igénybe vehető adómentesség mértékét legfeljebb 545 000 000 forintban határozza meg;
3. felhívja a Miniszterelnöki Kabinetirodát vezető minisztert, hogy az NRÜ Zrt. bevonásával gondoskodjon az autóbusz-forgalmi sávon a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet 36. § (8) bekezdés b) pont bf) alpontja alapján az autóbusz-forgalmi sáv használatára jogosult járművek kijelöléséről és részükre – a Magyar Judo Szövetség közreműködésével – a 2026. évi Judo Grand Slam megrendezésével kapcsolatban az 1. melléklet szerinti igazolás és matrica kiadásáról.

Felelős: Miniszterelnöki Kabinetirodát vezető miniszter

Határidő: 2026. szeptember 9–15. között folyamatosan

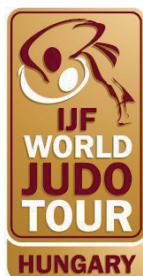
Orbán Viktor s. k.,
miniszterelnök

1. melléklet az 1096/2026. (III. 19.) Korm. határozathoz

**A 2026. évi Judo Grand Slam járműveinek megjelölésére szolgáló jelzés, annak a járművön történő
rögzítési módja, a jelzés viselésére jogosító igazolás tartalma és használatának ellenőrzése**

1. A kijelölt járművek megjelölésére szolgáló jelzést az 1. ábra tartalmazza.
 - 1.1. Kivétel: öntapadó matrica
 - 1.2. Elhelyezés: a jármű elején és a hátulján
 - 1.3. Ha a jármű első vagy hátsó szélvédőjén helyezik el:
méretek: szélesség 10 cm
magasság 10 cm

- 1.4. Ha a jármű egyéb részén helyezik el:
 méretek: szélesség 30 cm
 magasság 20 cm



1. ábra

2. Az 1. pontban meghatározott jelzést a jármű első és hátsó részén úgy kell elhelyezni, hogy megfeleljen a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 97. § rendelkezéseinek.
3. Az 1. pontban meghatározott jelzés járműre történő felhelyezésére jogosító igazolás tartalma:
 „Az autóbusz-forgalmi sáv használatára jogosító igazolás”
- 3.1. Járműadatok:
- rendszer:
 - gyártmány:
 - típus:
- 3.2. A forgalmi engedély száma:
- 3.3. Az igazolás kiállításának kelte:
- 3.4. A kiállító aláírása:
- 3.5. A kiállító bélyegzőjének helye:
- 3.6. Az igazolás érvényessége (év, hónap, nap):
- 3.7. Az 1. pontban meghatározott jelzés színes lenyomata:
4. Az igazolás használatának ellenőrzése:
 Az igazolás és az 1. pontban meghatározott jelzés használatát a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 44. § (2) bekezdése szerint a rendőrség ellenőrzi.

A Kormány 1097/2026. (III. 19.) Korm. határozata a 2026. évi védelmi és biztonsági felkészítési feladatok végrehajtásához szükséges költségvetési előirányzatok átcsoportosításáról

A Kormány a védelmi és biztonsági tevékenységek összehangolásáról szóló 2021. évi XCIII. törvény 46. § (1) és (2) bekezdésében, a honvédelemről és a Magyar Honvédségről szóló 2021. évi CXL. törvény 6. § (3) bekezdés b) pontjában, valamint a honvédelemről és a Magyar Honvédségről szóló törvény egyes rendelkezéseinek végrehajtásáról szóló 614/2022. (XII. 29.) Korm. rendelet 15. § (2) bekezdésében foglalt feladatainak végrehajtása érdekében

1. az államháztartásról szóló 2011. évi CXCV. törvény 33. § (2) bekezdésében biztosított jogkörében eljárva
- elrendeli 225 000 000 forint egyszeri átcsoportosítását a Magyarország 2026. évi központi költségvetéséről szóló 2025. évi LXIX. törvény (a továbbiakban: Kvtv.) 1. melléklet XXV. Közigazgatási és Területfejlesztési Minisztérium fejezet, 2. Kormányhivatalok cím javára, a Kvtv. 1. melléklet XIII. Honvédelmi Minisztérium fejezet, 8. Fejezeti kezelésű előirányzatok cím, 2. Ágazati cél előirányzatok alcím, 10. Védelmi felkészítés központi működési feltételeinek biztosítása jogcímcsoport terhére, az 1. melléklet szerint,
- Felelős:* nemzetgazdasági miniszter
Határidő: azonnal

- b) elrendeli 392 220 000 forint egyszeri átcsoportosítását a Kvtv. 1. melléklet XVII. Energiaügyi Minisztérium fejezet, 20. Fejezeti kezelésű előirányzatok cím, 41. Infokommunikációs feladatok alcím, 1. Kormányzati infokommunikációs szolgáltatások jogcímcsoport, 1. Alkalmazásüzemeltetési feladatok ellátása jogcím javára, a Kvtv. 1. melléklet XIII. Honvédelmi Minisztérium fejezet, 8. Fejezeti kezelésű előirányzatok cím, 2. Ágazati célú előirányzatok alcím, 10. Védelmi felkészítés központi működési feltételeinek biztosítása jogcímcsoport terhére, az 1. melléklet szerint;
- Felelős:* nemzetgazdasági miniszter
- Határidő:* azonnal
2. egyetért azzal, hogy az 1. pont szerinti átcsoportosításokat követően a Kvtv. 1. melléklet XIII. Honvédelmi Minisztérium fejezet, 8. Fejezeti kezelésű előirányzatok cím, 2. Ágazati célú előirányzatok alcím, 10. Védelmi felkészítés központi működési feltételeinek biztosítása jogcímcsoporton fennmaradó előirányzatok tekintetében a honvédelmi miniszter – az államháztartásról szóló 2011. évi CXCV törvény 33. § (4b) bekezdés d) pontja szerint, az államháztartásért felelős miniszter előzetes hozzájárulását követően – saját hatáskörben intézkedik a Honvédelmi Minisztérium vonatkozásában a honvédelmi felkészülés központi, valamint a Kormány speciális működési feltételeinek biztosítását szolgáló feladatok végrehajtása érdekében történő átcsoportosításra.
- Felelős:* honvédelmi miniszter
- Határidő:* az e határozat közzétételét követő 30 munkanapon belül

Orbán Viktor s. k.,
miniszterelnök

1. melléklet az 1097/2026. (III. 19.) Korm. határozathoz

XIII. Honvédelmi Minisztérium
XVII. Energiaügyi Minisztérium
XXV. Közigazgatási és Területfejlesztési Minisztérium

ADATLAP A KÖLTSÉGVETÉSI ELŐIRÁNYZATOK MÓDOSÍTÁSÁRA
Költségvetési év: 2026.

forintban

Államháztartási egyedi azonosító	Fejezet szám	Cím szám	Alcím szám	Jog-cím csop. szám	Jog-cím szám	Kiemelt előir. szám	Fejezet név	Cím név	Alcím név	Jog-cím csop. név	Jog-cím név	K I A D Á S O K	A módosítás jogcíme	Módosítás (+/-)	A módosítás következő évre áthúzódó hatása	A módosítást elrendelő jogszabály/határozat száma
												Kiemelt előirányzat neve				
	XIII.						Honvédelmi Minisztérium									
		8					Fejezeti kezelésű előirányzatok									
			2				Agazati célelőirányzatok									
388028				10								Védelmi felkészítés központi működési feltételeinek biztosítása				
						K5						Egyéb működési célú kiadások		-617 220 000		
	XVII.						Energiaügyi Minisztérium									
		20					Fejezeti kezelésű előirányzatok									
			41				Infokommunikációs feladatok									
				1								Kormányzati infokommunikációs szolgáltatások				
407462					1							Alkalmazásüzemeltetési feladatok ellátása				
						K3						Dologi kiadások		392 220 000		
	XXV.						Közigazgatási és Területfejlesztési Minisztérium									
015558		2					Kormányhivatalok									
						K1						Személyi juttatások		5 286 578		
						K2						Munkaadókat terhelő járulékok és szociális hozzájárulási adó		1 558 607		
						K3						Dologi kiadások		81 475 215		
						K6						Beruházások		136 679 600		

Az előirányzat-módosítás érvényessége: a) a költségvetési évben egyszeri jellegű

forintban

Államháztartási egyedi azonosító	Fejezet szám	Cím szám	Alcím szám	Jog-cím csop. szám	Jog-cím szám	Kiemelt előir. szám	Fejezet név	Cím név	Alcím név	Jog-cím csop. név	Jog-cím név	B E V É T E L	A módosítás jogcíme	Módosítás (+/-)	A módosítás következő évre áthúzódó hatása	A módosítást elrendelő jogszabály/határozat száma
												Kiemelt előirányzat neve				

Az előirányzat-módosítás érvényessége: a) a költségvetési évben egyszeri jellegű

forintban

Államháztartási egyedi azonosító	Fejezet szám	Cím szám	Alcím szám	Jog-cím csop. szám	Jog-cím szám	Kiemelt előir. szám	Fejezet név	Cím név	Alcím név	Jog-cím csop. név	Jog-cím név	T Á M O G A T Á S	A módosítás jogcíme	Módosítás (+/-)	A módosítás következő évre áthúzódó hatása	A módosítást elrendelő jogszabály/határozat száma
												Kiemelt előirányzat neve				
	XIII.						Honvédelmi Minisztérium									
		8					Fejezeti kezelésű előirányzatok									
			2				Agazati célelőirányzatok									
388028				10								Védelmi felkészítés központi működési feltételeinek biztosítása		-617 220 000		
	XVII.						Energiaügyi Minisztérium									
		20					Fejezeti kezelésű előirányzatok									
			41				Infokommunikációs feladatok									
				1								Kormányzati infokommunikációs szolgáltatások				
407462					1							Alkalmazásüzemeltetési feladatok ellátása		392 220 000		
	XXV.						Közigazgatási és Területfejlesztési Minisztérium									
015558		2					Kormányhivatalok							225 000 000		

Az előirányzat-módosítás érvényessége: a) a költségvetési évben egyszeri jellegű

												Foglalkoztatottak létszáma (fő) - időszakra				
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--	--	--	--

Az adatlap 1 eredeti példányban töltendő ki							A támogatás folyósítása/zárólása (módosítása +/-)					Összesen		I. n.év		II. n.év	III. n.év	IV. n.év
Magyar Államkincstár 1 példány							időarányos teljesítésarányos egyéb: <u>azonnal</u>					617 220 000		617 220 000				

* Az összetartozó előirányzat-változásokat (+/-) egymást követően kell szerepeltetni.

**A Kormány 1098/2026. (III. 19.) Korm. határozata
a komáromi ipari park víziközmű-hálózat fejlesztése érdekében szükséges intézkedésekről szóló
1050/2020. (II. 18.) Korm. határozat módosításáról**

A komáromi ipari park víziközmű-hálózat fejlesztése érdekében szükséges intézkedésekről szóló 1050/2020. (II. 18.) Korm. határozat 4a. pontjában a „2025. december 31.” szövegrész helyébe a „2027. január 31.” szöveg lép.

Orbán Viktor s. k.,
miniszterelnök

**A Kormány 1099/2026. (III. 19.) Korm. határozata
a Térségi fejlesztési feladatokhoz szükséges kötelezettségvállalásokról szóló
1023/2022. (I. 27.) Korm. határozat, valamint a Szeged Ipari Park közcélú infrastrukturális fejlesztésének
támogatásáról és a szükséges források biztosításáról szóló 1595/2023. (XII. 21.) Korm. határozat
módosításáról**

1. A Térségi fejlesztési feladatokhoz szükséges kötelezettségvállalásokról szóló 1023/2022. (I. 27.) Korm. határozat [a továbbiakban: 1023/2022. (I. 27.) Korm. határozat] 1. melléklete az 1. melléklet szerint módosul.
2. A Szeged Ipari Park közcélú infrastrukturális fejlesztésének támogatásáról és a szükséges források biztosításáról szóló 1595/2023. (XII. 21.) Korm. határozat [a továbbiakban: 1595/2023. (XII. 21.) Korm. határozat] 2. pont 2.9. alpont c) és d) pontja helyébe a következő rendelkezések lépnek, és az alpont a következő e) ponttal egészül ki:

(A Kormány

felhívja a nemzetgazdasági minisztert, hogy az energiaügyi miniszter, a külgazdasági és külügyminiszter, valamint a kormánybiztos kezdeményezésére, az 1.6. alpontban meghatározott bel- és csapadékvíz-elvezető hálózat fejlesztésével összefüggő feladatok elvégzése érdekében gondoskodjon 30 260 359 202 forint forrás biztosításáról, az alábbi ütemezés szerint:)

„c) a 2026. évben a Magyarország 2026. évi központi költségvetéséről szóló 2025. évi LXIX. törvény 1. melléklet XVII. Energiaügyi Minisztérium fejezet, 20. Fejezeti kezelésű előirányzatok cím, 39. Térségi fejlesztési feladatok alcím, 1. Víziközművekkel és vízgazdálkodással összefüggő térségi fejlesztések jogcím javára 7 661 732 328 forint,

d) a 2027. évben a központi költségvetés XVII. Energiaügyi Minisztérium fejezet térségi fejlesztési feladatok finanszírozását szolgáló előirányzata javára 13 582 810 604 forint,

e) a 2028. évben a központi költségvetés XVII. Energiaügyi Minisztérium fejezet térségi fejlesztési feladatok finanszírozását szolgáló előirányzata javára 1 936 731 512 forint;

Felelős: nemzetgazdasági miniszter
energiaügyi miniszter
külgazdasági és külügyminiszter
befektetésösztönzésért és kiemelt magyarországi nagybefektetések megvalósításáért felelős kormánybiztos

Határidő: az a) és a b) pont tekintetében a felmerülés ütemében
a c) pont tekintetében a 2026. évi központi költségvetés végrehajtása során, a felmerülés ütemében
a d) és az e) pont tekintetében az adott évi központi költségvetés tervezésekor”

3. Az 1595/2023. (XII. 21.) Korm. határozat 3. pont 3.14. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A Kormány)

„3.14. az Áht. 36. § (4c) bekezdés b) pontjában biztosított jogkörében eljárva a központi költségvetésről szóló törvényben meghatározott XVII. Energiaügyi Minisztérium fejezet, Vízügyi Igazgatóságok feladat ellátását szolgáló előirányzat terhére vállalható kötelezettségek mértékét

a) a 2027. évben 13 574 665 805 forint,

b) a 2028. évben 1 935 570 170 forint

összegben állapítja meg.”

Orbán Viktor s. k.,
miniszterelnök

1. melléklet az 1099/2026. (III. 19.) Korm. határozathoz

Az 1023/2022. (I. 27.) Korm. határozat 1. mellékletében foglalt táblázat 25. sora helyébe a következő rendelkezés lép:

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1.	Kapcsolódó kormányhatározat	2021. évi kölségvetési év (nettó forint)	2022. évi kölségvetési év (nettó forint)	2023. évi kölségvetési év (nettó forint)	2024. évi kölségvetési év (nettó forint)	2025. évi kölségvetési év (nettó forint)	2026. évi kölségvetési év (nettó forint)	2027. évi kölségvetési év (nettó forint)	2028. évi kölségvetési év (nettó forint)	Összesen (nettó forint)]
25.	1595/2023. (XII. 21.) Korm. határozat	0	0	0	0	5 366 000 000	7 657 138 045	13 574 665 805	1 935 570 170	28 533 374 020

A Kormány 1100/2026. (III. 19.) Korm. határozata

a Tatabánya–Oroszlány–Tata és térsége víziközmű-hálózatának komplex előkészítése, fejlesztése, hatékonyságának növelése és rekonstrukciója megvalósításához szükséges intézkedésekről szóló 1558/2021. (VIII. 5.) Korm. határozat, valamint a Térségi fejlesztési feladatokhoz szükséges kötelezettségvállalásokról szóló 1023/2022. (I. 27.) Korm. határozat módosításáról

1. A Tatabánya–Oroszlány–Tata és térsége víziközmű-hálózatának komplex előkészítése, fejlesztése, hatékonyságának növelése és rekonstrukciója megvalósításához szükséges intézkedésekről szóló 1558/2021. (VIII. 5.) Korm. határozat 4. pont c) és d) alpontja helyébe a következő rendelkezések lépnek, és a pont a következő e) alponttal egészül ki:

[A Kormány

felhívja a pénzügyminisztert, hogy az energiaügyi miniszter kezdeményezésére – az építési és közlekedési miniszter bevonásával – gondoskodjon az 1. pont e) alpontja szerinti beruházás komplex előkészítése és megvalósítása érdekében]

„c) a 2026. évben 10 047 085 075 forint rendelkezésre állásáról a Magyarország 2026. évi központi költségvetéséről szóló 2025. évi LXIX. törvény 1. melléklet XVII. Energiaügyi Minisztérium fejezet, 20. Fejezeti kezelésű előirányzatok cím, 39. Térségi fejlesztési feladatok alcím, 1. Víziközművekkel és vízgazdálkodással összefüggő térségi fejlesztések jogcím javára,

d) a 2027. évben 5 481 218 017 forint rendelkezésre állásáról a központi költségvetés XVII. Energiaügyi Minisztérium fejezet, térségi fejlesztési feladatok finanszírozását szolgáló előirányzat javára,

e) a 2028. évben 3 241 363 242 forint rendelkezésre állásáról a központi költségvetés XVII. Energiaügyi Minisztérium fejezet, térségi fejlesztési feladatok finanszírozását szolgáló előirányzat javára;

Felelős: nemzetgazdasági miniszter

energiaügyi miniszter

építési és közlekedési miniszter

a b)–d) alpont tekintetében energiaügyi miniszter, nemzetgazdasági miniszter

Határidő: az a) alpont tekintetében a 2024. évi központi költségvetés végrehajtása során, a felmerülés ütemében

a b) alpont tekintetében a 2025. évi központi költségvetés végrehajtása során, a felmerülés ütemében

a c) alpont tekintetében a 2026. évi központi költségvetés végrehajtása során, a felmerülés ütemében

a d)–e) alpont tekintetében az adott évi központi költségvetés tervezése során”

2. A Térségi fejlesztési feladatokhoz szükséges kötelezettségvállalásokról szóló 1023/2022. (I. 27.) Korm. határozat [a továbbiakban: 1023/2022. (I. 27.) Korm. határozat] 1. melléklete az 1. melléklet szerint módosul.

Orbán Viktor s. k.,
miniszterelnök

1. melléklet az 1100/2026. (III. 19.) Korm. határozathoz

Az 1023/2022. (I. 27.) Korm. határozat 1. mellékletében foglalt táblázat 7. sora helyébe a következő rendelkezés lép:

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1.	Kapcsolódó kormányhatározat	2021. évi kölségvetési év (nettó forint)	2022. évi kölségvetési év (nettó forint)	2023. évi kölségvetési év (nettó forint)	2024. évi kölségvetési év (nettó forint)	2025. évi kölségvetési év (nettó forint)	2026. évi kölségvetési év (nettó forint)	2027. évi kölségvetési év (nettó forint)	2028. évi kölségvetési év (nettó forint)	Összesen (nettó forint)]
7.	1558/2021. (VIII. 23.) Korm. határozat	15 317 666 511	2 733 954 575	15 266 798 471	15 201 984 587	8 966 025 349	10 405 920 348	5 477 931 258	3 239 419 590	76 609 700 689

A Kormány 1101/2026. (III. 19.) Korm. határozata

a Magyarország és az Etióp Demokratikus Szövetségi Köztársaság között a kettős adóztatás elkerüléséről és az adóztatás kijátszásának megakadályozásáról a jövedelem- és a vagyonadók területén kötött Egyezmény szövegének végleges megállapítására adott felhatalmazásról

A Kormány

1. egyetért a Magyarország és az Etióp Demokratikus Szövetségi Köztársaság között a kettős adóztatás elkerüléséről és az adóztatás kijátszásának megakadályozásáról a jövedelem- és a vagyonadók területén kötött Egyezmény (a továbbiakban: Egyezmény) bemutatott szövegével;
2. felhatalmazza a nemzetgazdasági minisztert vagy az általa kijelölt személyt az Egyezmény bemutatott szövegének – a megerősítés fenntartásával történő – végleges megállapítására;
3. felhívja a külgazdasági és külügyminisztert, hogy az Egyezmény szövegének végleges megállapításához szükséges meghatalmazási okiratot adja ki;
4. elfogadja az Egyezmény kihirdetéséről szóló törvénytervezetet, és elrendeli az Egyezmény szövegének végleges megállapítását követően annak az Országgyűléshez történő benyújtását. A törvényjavaslat előadójának a Kormány a nemzetgazdasági minisztert jelöli ki.

Orbán Viktor s. k.,
miniszterelnök

A Kormány 1102/2026. (III. 19.) Korm. határozata

a közvetlen uniós projektek megvalósításával összefüggő intézkedésekről szóló 1240/2025. (VII. 3.) Korm. határozat módosításáról

1. A közvetlen uniós projektek megvalósításával összefüggő intézkedésekről szóló 1240/2025. (VII. 3.) Korm. határozat [a továbbiakban: 1240/2025. (VII. 3.) Korm. határozat] 1. melléklete az 1. melléklet szerint módosul.
2. Az 1240/2025. (VII. 3.) Korm. határozat 1. mellékletében foglalt táblázat
 - a) 7. sorában a „Számítástechnikai és Automatizálási Kutatóintézet” szövegrész helyébe a „HUN-REN Számítástechnikai és Automatizálási Kutatóintézet” szöveg,
 - b) 26. sorában a „Neumann Nonprofit Közhasznú Kft.” szövegrész helyébe a „ZONE Klaszter Nonprofit Kft.” szöveg lép.

Orbán Viktor s. k.,
miniszterelnök

1. melléklet az 1102/2026. (III. 19.) Korm. határozathoz

1. Az 1240/2025. (VII. 3.) Korm. határozat 1. mellékletében foglalt táblázat 17. sora helyébe a következő sor lép:

[Sorszám]	Döntés éve	Program neve	Konzorciumvezető/pályázó	Támogatás összege (forint)				
				2023	2024	2025	2026	2027]
17	2023	LIFE (Co-Clima)	Püspökszilágy Község Önkormányzata, Penc Község Önkormányzata, Klímabarát Települések Szövetsége	–	78 640 916	43 338 559	18 038 559	68 100 000

2. Az 1240/2025. (VII. 3.) Korm. határozat 1. mellékletében foglalt táblázat 23. sora helyébe a következő sor lép:

[Sorszám]	Döntés éve	Program neve	Konzorciumvezető/pályázó	Támogatás összege (forint)				
				2023	2024	2025	2026	2027]
23	2025	EU4HEALTH (EUCanScreen, JARED, JA-SAFE)	Országos Korányi Pulmonológiai Intézet	–	–	74 965 985	47 704 573	35 200 000

3. Az 1240/2025. (VII. 3.) Korm. határozat 1. mellékletében foglalt táblázat 29. sora helyébe a következő sor lép:

[Sorszám]	Döntés éve	Program neve	Konzorciumvezető/pályázó	Támogatás összege (forint)				
				2023	2024	2025	2026	2027]
29	2025	EDF – Európai Védelmi Alap	CyEx Kft.	–	–	124 596 000	24 446 904	22 230 000

4. Az 1240/2025. (VII. 3.) Korm. határozat 1. mellékletében foglalt táblázat a következő 33–35. sorral egészül ki:

[Sorszám]	Döntés éve	Program neve	Konzorciumvezető/pályázó	Támogatás összege (forint)				
				2023	2024	2025	2026	2027]
33	2026	Digitális Európa Program	IdomSoft Informatikai Zrt.	–	–	–	50 000 000	50 000 000
34	2026	Európai Városfejlesztési Kezdeményezés	Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata	–	–	–	–	195 000 000
35	2026	LIFE, Digitális Európa Program, Európai Városfejlesztési Kezdeményezés, Polgárok, egyenlőség, jogok és értékek program (előkészítési- és önerő költség támogatás)	Közigazgatási és Területfejlesztési Minisztérium (konzorciumvezető) és a konzorcium tagjai	–	–	–	395 000 000	375 000 000

=====

A Magyar Közlönyt az Igazságügyi Minisztérium szerkeszti.

A szerkesztésért felelős: dr. Bíró Attila.

A szerkesztőség címe: 1051 Budapest, Nádor utca 22.

A Magyar Közlöny hiteles tartalma elektronikus dokumentumként a <https://www.magyarkozlony.hu> honlapon érhető el.