



Brüsszel, 2025. június 6.
(OR. en)

9795/25
ADD 1

Intézményközi referenciaszám:
2013/0072 (COD)

AVIATION 73
CONSOM 96
CODEC 747

AZ ELJÁRÁS EREDMÉNYE

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a delegációk
Tárgy:	Javaslat – Rendelet a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK rendelet, valamint a légi fuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítása tekintetében fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK rendelet módosításáról – Az eljárás eredménye

Tájékoztatás céljából mellékelten továbbítjuk a delegációknak a fent említett javaslat kompromisszumos szövegét, amelyről a Közlekedési, Távközlési és Energiaügyi Tanács (Közlekedés) a 2025. június 5-i ülésén politikai megállapodásra jutott.

2013/0072 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak
nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK
rendelet, valamint a légi fuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítása tekintetében fennálló
felelősségéről szóló 2027/97/EK rendelet módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

¹ HL C [...], [...], [...] o.

² HL C [...], [...], [...] o.

mivel:

- (1) A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet³, valamint a légi fuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítására tekintetében fennálló felelősségéről szóló, 1997. október 9-i 2027/97/EK tanácsi rendelet⁴ jelentősen hozzájárult a légi utasok jogainak védelméhez azokban az esetekben, amikor utazási terveikben a visszautasított beszállás, a hosszú késések, a járat törlések vagy poggyászuk elvesztése fennakadásokat okoznak.
- (2) Az e rendeletek szerinti jogok érvényesítése során azonban több olyan hiányosságra derült fény, amelyek miatt azokat nem lehetett teljes mértékben alkalmazni az utasok védelmében. A jelenlegi jogi keretet több ponton ki kell igazítani ahhoz, hogy a légi utasok jogait hatékonyabban, eredményesebben és következetesebben lehessen érvényesíteni az Unió egészében. Ezt hangsúlyozta a „2010. évi jelentés az uniós polgárságról – az uniós polgárok jogainak érvényesítése előtt álló akadályok lebontása” című bizottsági dokumentum⁵ is, amely intézkedéseket jelentett be annak érdekében, hogy – különösen a légi utasok számára – egységes jogokat lehessen biztosítani, és ezek a jogok megfelelően érvényesüljenek.
- (2a) A Bizottság által 2020-ban megrendelt és közzétett tanulmány (a továbbiakban: a tanulmány) rámutatott, hogy az utasok számára a fő prioritás az, hogy amennyiben az utazásban fennakadás történik, segítséget kapjanak, és átfoglalást ajánljanak számukra, hogy a lehető leghamarabb megérkezzenek a célállomásukra. A tanulmányból kiderült, hogy a kártalanítás fizetése a harmadik helyen szerepel a prioritási sorrendben. A tanulmány ugyanakkor arra is rámutatott, hogy 2011 óta jelentősen megnövekedtek a légi fuvarozóknak a 261/2004/EK rendelet végrehajtása során felmerülő abszolút és relatív költségei, ami azzal a kockázattal jár, hogy hosszú távon korlátozódik az üzemeltetett útvonalak száma vagy csökken az utasoknak kínált közlekedési összekapcsoltság. A 261/2004/EK rendelet felülvizsgálata során ezért különösen az utasok segítséghez és átfoglaláshoz való jogára kell összpontosítani, figyelembe véve ugyanakkor a légi fuvarozókat célzó gazdasági ösztönzőket és az összekapcsoltságra gyakorolt hatásokat is.

³ HL L 46., 2004.2.17., 1. o.

⁴ HL L 285., 1997.10.17., 1. o.; módosítva: HL L 140., 2002.5.30., 2. o.

⁵ COM(2010) 603 végleges.

- (2b) Az e rendelet szerinti ugyanazon jogoknak kell vonatkozniuk a közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartozó légi járaton – akár teljes, akár csökkentett viteldíjjal – utazó utasokra is.
- (3) A légi fuvarozók és utasok jogbiztonságának növelése érdekében pontosabban meg kell határozni a „rendkívüli körülmények” fogalmát, figyelembe véve a Bíróságnak a 261/2004/EK rendelet eredeti változatát értelmező, C-549/07. sz. (Wallentin-Hermann) ügyben hozott ítéletét. Ezt a fogalommeghatározást még pontosabbá kell tenni azoknak a körülményeknek a nem kimerítő felsorolása révén, amelyek egyértelműen rendkívülinek, illetve nem rendkívülinek minősülnek. A Bizottságnak háromévente felül kell vizsgálnia a rendkívüli körülmények jegyzékét, és adott esetben javaslatot kell tennie az Európai Parlament és a Tanács részére e jegyzék naprakésszé tételére vonatkozóan.
- (3a) A 261/2004/EK rendelet eredeti változatában – a Bíróság által a C-549/07. sz. (Wallentin-Hermann) ügyben megfogalmazott értelmezésnek megfelelően – a váratlan műszaki hiba nem minősült rendkívüli körülménynek, kivéve, ha az a légi jármű gyártója vagy az illetékes hatóság által feltárt rejtett gyártási hibára, vagy a légi jármű szabotázs- vagy terrorcselekmények által okozott károsodására korlátozódik. Mindazonáltal a szerzett tapasztalatok fényében, valamint tekintettel arra, hogy rendkívül fontos annak biztosítása, hogy az e rendelet alapján az utasoknak biztosított jogok ne sértsék a biztonságot, bizonyos feltételek mellett rendkívüli körülménynek kell tekinteni egyes berendezésekkel kapcsolatos műszaki hibákat.
- (3b) A 261/2004/EK rendelet eredeti változatában – a Bíróság által a C-156/22., C-157/22. és C-158/22. sz. (TAP Portugal) egyesített ügyekben megfogalmazott értelmezésnek megfelelően – nem minősült rendkívüli körülménynek a személyzet légi járat üzemeltetéséhez nélkülözhetetlen tagjának röviddel a légi járat indulása előtti, betegség vagy akár elhalálozás miatti váratlan távolléte. Mindazonáltal, bár a légi fuvarozók kötelesek megtenni minden észszerű intézkedést a pilóta, a másodpilóta vagy a minimálisan szükséges kabinszemélyzet helyettesítésének biztosítása érdekében, a gyakorlatban jelentős időt vesz igénybe és nagy pénzügyi költségekkel jár e kötelezettségnek a fuvarozók bázishelyén kívüli teljesítése. Ezért helyénvaló úgy rendelkezni, hogy rendkívüli körülménynek minősüljön a személyzet e nélkülözhetetlen tagjának váratlan betegsége vagy elhalálozása, ha például az a légi járat indulását megelőző napon, a légi fuvarozó bázishelyén kívül következik be.

- (3c) A 261/2004/EK rendelet eredeti változatában – a Bíróság által a C-28/20. sz. (Airhelp Ltd), a C-195/17. sz. (Krüsemann és társai), a C-613/20. sz. (Eurowings) és a C-287/20. sz. (Ryanair) ügyekben megfogalmazott értelmezésnek megfelelően – a légitársaságok személyzetének sztrájkjai nem minősültek rendkívüli körülménynek. Mindazonáltal sztrájk esetén bizonyos követelések nem tartoznak a légi fuvarozó hatáskörébe és a befolyásán kívül esnek; ilyen például a nyugdíjkorhatár vagy a pénzügyi hozzájárulások változásai, amelyekre kizárólag a hatóságok találhatnak megoldást. Ezért helyénvaló úgy rendelkezni, hogy rendkívüli körülménynek minősüljenek a légitársaságok személyzetének bizonyos sztrájkjai.
- (4) A 261/2004/EK rendelet eredeti változatában – a Bíróság által a C-173/07. sz. (Emirates) ügyben megfogalmazott értelmezésnek megfelelően – a „légi járat” fogalma a 261/2004/EK rendelet értelmében nem került meghatározásra, lényegében azonban olyan légiközlekedési műveletnek tekintendő, amely így bizonyos értelemben ezen – valamely légi fuvarozó által meghatározott útvonalon végrehajtott – fuvarozás „egysége”. A bizonytalanság elkerülése érdekében és a szerzett tapasztalatok fényében világosan meg kell határozni a „légi járat” fogalmát, valamint a hozzá kapcsolódó „csatlakozó járat” és „utazás” fogalmát is.
- (4a) A 261/2004/EK rendelet eredeti változatában – a Bíróság által a C-537/17. sz. (Wegener) ügyben megfogalmazott értelmezésnek megfelelően – a rendelet minden olyan részjáratra alkalmazandó, amely egy utazás részét képezte, függetlenül attól, hogy a légi járatra hol került sor, beleértve a teljes mértékben az Unión kívül üzemeltetett légi járatokat is. Ha a kiindulási pont egy tagállam olyan területén található, amelyre a Szerződéseket alkalmazni kell, vagy ha az üzemeltető légi fuvarozó uniós üzemeltető légi fuvarozó, amennyiben az utazás végső célállomása egy tagállam olyan területén található, amelyre a Szerződéseket alkalmazni kell, e rendeletet alkalmazni kell.
- (4b) A tanulmány rámutatott, hogy az uniós légi fuvarozók nagyobb mértékben felelnek meg a 261/2004/EK rendeletnek. Ezért az uniós és nem uniós légi fuvarozók közötti egyenlő versenyfeltételek helyreállítása és az uniós légi fuvarozók gazdasági fenntarthatóságának javítása támogatni fogja az Unió kiemelt kezdeményezését, és végső soron javítani fogja az utasok általános védelmét.

- (4ba) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 349. cikke elismeri a legkülső régióknak – mindenekelőtt a távoli fekvésük következtében fennálló – sajátos jellemzőit. A 261/2004/EK rendelet tekintetében szerzett tapasztalatok tükrében megfelelő rendelkezéseket kell előírni a francia legkülső régiókkal való területi folytonosság és az Unió egészéhez való illeszkedés biztosítása érdekében, ami végső soron az utasok javát szolgálja. A legkülső régiók és más uniós területek közötti utazások sajátos jellemzői okán az ilyen utazásokon részt vevő utasokat ezért az utazás tényleges távolságának megfelelően kell kezelni.
- (4c) Grönlandra különösen nehéz időjárási körülmények, nagyon alacsony népsűrűség és lakott területeinek távoli fekvése jellemző. Az összekapcsoltság biztosítása és a Grönlandon belüli légi járatok rendelkezésre állásának fenntartása érdekében a Grönlandon belüli légi járatokra nem vonatkozhatnak a kártalanítási kötelezettségek, beleértve azokat az eseteket is, amikor ezek a légi járatok olyan csatlakozó járatok, amelyek olyan tagállam területére érkeznek vagy olyan tagállam területéről indulnak, amelyre a Szerződéseket alkalmazni kell.
- (4d) A 261/2004/EK rendelet nem sértheti a gibraltári földnyelv – ahol a gibraltári repülőtér található – jogállását és az a feletti szuverenitást, valamint a Spanyol Királyság e tekintetben fennálló jogi álláspontját, továbbá – a jelenlegi körülmények figyelembevételével és a jogbiztonság garantálása érdekében – pontosítani kell, hogy a 261/2004/EK rendelet szabályai csak abban az esetben alkalmazandók a gibraltári repülőtérre, ha az Egyesült Királysággal fennálló vitájának rendezését követően a Spanyol Királyság képes tényleges ellenőrzést gyakorolni az említett repülőtér felett, és biztosítani az e rendeletben meghatározott szabályok alkalmazását az említett repülőtérre, és erről értesítés került közzétételre a Hivatalos Lapban.
- (4e) A jegyeket az üzemeltető légi fuvarozó állítja ki vagy engedélyezi az utassal létrejövő légiközlekedési szerződés megkötését követően. A jegyeknek egyedi számmal azonosíthatónak kell lenniük, és tartalmazniuk kell egy egyedi hivatkozást a foglaláskor kiállított légiközlekedési szerződésre vonatkozóan. A jegyeknek egy légi járatra vagy csatlakozó járatra kell vonatkozniuk, a műszaki vagy üzemeltetési célokból történő közbelső leszállások figyelembevétele nélkül. Többféle információt kell tartalmazniuk az adott légi járatról vagy csatlakozó járatról, például a légi járat dátumát, indulását és érkezését, a menetrend szerinti indulási és érkezési időpontot, az utas családi nevét és utónevét, a járatszámot és az üzemeltető légi fuvarozó nevét.

- (5) A C-22/11 sz. (Finnair) ügyben a Bíróság úgy döntött, hogy a „visszautasított beszállás” fogalmát akként kell értelmezni, hogy az nemcsak az olyan visszautasított beszállásra vonatkozik, amely a túlfoglalás helyzeteire vezethető vissza, hanem az olyan visszautasított beszállásra is, amelynek egyéb, így például működtetési okai vannak. Indokolatlan késedelem nélkül visszatérítést kell nyújtani azoknak az utasoknak, akik beszállásra jelentkeztek, de a beszállásukat visszautasítják, vagy akiket előzetesen arról tájékoztattak, hogy akaratuk ellenére visszautasítják beszállásukat.
- (5a) Ugyanakkor az utasok beszállása észszerű indokok, úgymint egészségügyi, biztonsági vagy védelmi okok, illetve nem megfelelő utazási okmányok miatt visszautasítható. A légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló, módosított egyezményben említetteknek megfelelően a légi fuvarozók észszerű indokok alapján megtagadhatják a beszállást azoktól az utasoktól is, akik a légi járat biztonságát vagy védelmét fenyegető erőszakos magatartást tanúsítanak. A bizonyítási terhet az üzemeltető légi fuvarozónak kell viselnie.
- (7) A védelem szintjének javítása érdekében a visszaúton nem tagadható meg az utasok beszállása azon az alapon, hogy az odaúthoz nem az ugyanazon légitársasággal kötött szerződés szerinti légi járatot vették igénybe.
- (8) Jelenleg azokra az utasokra, akiknek a neve hibásan szerepel a jegyen, olykor büntető jellegű adminisztratív díjakat szabnak ki. A foglaláskor történt esetleges elírások miatt vagy adminisztratív változások esetén szükséges, észszerű mértékű javításokat ingyenesen kell végrehajtani, feltéve, hogy azok nem járnak az időpont, a dátum, az útvonal vagy az utas személyének megváltozásával.
- (9) Járatörlés esetén a jegy árának visszatérítése, az út átfoglalás utáni folytatása, vagy egy későbbi időpontban történő utazás közötti választás joga az utast és nem a légitársaságot kell, hogy megillessen.
- (10) Azon repülőterek repülőtér-irányító szervezeteinek, amelyeknek éves utasforgalma ötmillió utasnál nem kevesebb, valamint a repülőtéri alapvető szolgáltatóknak, különösen a légitársaságoknak és a földi kiszolgálást végző szolgáltatóknak együtt kell működniük annak érdekében, hogy a lehető legkisebbre csökkentsék a légitársaságokban bekövetkező többszöri fennakadásoknak az utasokra gyakorolt hatását. E célból a repülőtér-irányító szervezeteknek az ilyen esetekre vészhelyzeti tervet kell készíteniük és együtt kell működniük e tervek kidolgozása során. Az összes többi repülőtéren a repülőtér-irányító szervezetnek minden észszerű erőfeszítést meg kell tennie annak érdekében, hogy együttműködjön és egyeztessen a repülőtér használóival a repülőtéren rekedt utasok tájékoztatása érdekében olyan helyzetekben, amikor jelentős számú utas reked a repülőtéren.

- (10a) A 261/2004/EK rendeletnek egyértelműen magában kell foglalnia a jelentős késést szenvedő utasok kártalanításhoz való jogát, az Európai Bíróság C-402/07. és C-432/07. sz. (Sturgeon) egyesített ügyekben hozott ítéletének megfelelően. Az egyenlő bánásmódnak a szóban forgó ítéletben említett elvével összhangban, a visszatérítés, az átfoglalás és a kártérítés vonatkozásában ugyanazokat a szabályokat kell alkalmazni.
- (11) A Sturgeon-ügyben hozott ítélet késés esetén háromórás időbeli küszöbértéket említ a kártalanítás vonatkozásában. Mindazonáltal a 2004/261/EK rendelet elfogadása óta szerzett tapasztalatok azt mutatják, hogy számos késés nem oldható meg a szóban forgó ítéletben említett három órán belül, és az alacsony küszöbérték növelheti a járatörlések számát, ha a légi fuvarozók a késéssel érintett légi járatoknak a következő légi járatokra gyakorolt dominóhatását oly módon csökkentik, hogy törölnek egy vagy több légi járatot annak érdekében, hogy a légi járművet a következő légi járatra irányítsák át. A legtöbb esetben az utas továbbra is a késést részesítené előnyben a járatörléssel szemben, mivel az utasnak nagyobb a bizonyossága a tekintetben, hogy a lehető leghamarabb megérkezik a célállomásra. A légi járatok gyakorisága számos útvonalon korlátozott, és járatörlés esetén az utas számára nem lehet azonnal átfoglalást biztosítani. Az időbeli küszöbérték növelése ezért előnyös az utas számára.
- (11a) Az összekapcsoltság fenntartása érdekében emelni kell azt az időtartamot, amelynek letelte után a késésből kártalanításhoz való jog keletkezik, hogy figyelembe lehessen venni az ágazatra gyakorolt pénzügyi és versenyképességi hatást. Ilyen módon elkerülhető lesz annak ösztönzése, hogy növekedjen a járatörlések gyakorisága, korlátozódjon az üzemeltetett útvonalak száma, vagy hosszú távon csökkenjen az utasoknak kínált összekapcsoltság. Annak biztosítása érdekében, hogy az Unión belül utazókra egységes kártalanítási feltételek vonatkozzanak, célszerű, hogy a küszöbérték az Unión belüli összes utazás esetében azonos legyen.

- (11b) A 261/2004/EK rendelet eredeti változatában szereplő egységes kártalanítás az összes utas esetében fennálló idővesztésért hivatott kompenzálni, míg a 261/2004/EK rendelet eredeti változatában rögzített összegek sok esetben meghaladhatják az utasok által elszenvedett kár gazdasági tanulmányok alapján megállapított értékét. Helyénvaló ezért különböző kártalanítási küszöbértékeket meghatározni a fennakadásban érintett légi járat távolsága és az érkezési késés alapján.
- (11c) A klímasemleges és környezetbarát mobilitás előmozdítására irányuló uniós erőfeszítésekkel összhangban helyénvaló továbbá biztosítani, hogy a közlekedési módokhoz kapcsolódó utasjogokra vonatkozó szabályozási keretek a lehető legnagyobb mértékben közelítsenek egymáshoz, és hogy a kártalanítás kiegyenlített legyen a közlekedési módok között.
- (12) A jogbiztonság érdekében a 261/2004/EK rendeletben egyértelműen meg kell erősíteni, hogy a légi járatok menetrendjének megváltozása a járatörléshez és járatkéséshez hasonló hatást gyakorol az utasokra, és ezért hasonló jogokat kell keletkeztetnie.
- (13) Megfelelő segítséget kell nyújtani az átfoglalásra való várakozás során azoknak az utasoknak, akik egy korábbi légi járatot érintő fennakadás miatt lekésik az utazás részét képező csatlakozó járatot. Az egyenlő bánásmód elve alapján az utasoknak ilyen esetekben jogosultnak kell lenniük kártalanításra az alternatív légi járatuk vagy közlekedési módjuk végső célállomásának elérésekor, hasonlóan azokhoz az utasokhoz, akik közvetlen légi járatokon szenvednek el fennakadást.
- (13a) Foglaláskor és a jegyvásárlás előtt a légi fuvarozóknak vagy adott esetben a közvetítőknek egyértelműen tájékoztatniuk kell az utasokat arról, hogy utazási terveikre egyetlen légiközlekedési szerződés vonatkozna-e, valamint a rendelet szerinti, különösen a lekésett csatlakozó járatokat illetően fennálló jogaikról.
- (14) Az utasvédelem javítása érdekében tisztázni kell, hogy a késést szenvedő utasoknak joga van segítségre és kártalanításra, függetlenül attól, hogy a repülőtéri terminálon vagy már a repülőgép fedélzetén várakoznak. Mivel azonban az utóbbiak nem férnek hozzá a terminálon rendelkezésre álló szolgáltatásokhoz, alapvető szükségleteik és a kiszálláshoz való jog tekintetében meg kell erősíteni jogaikat. A kiszálláshoz való jog csak biztonsági, bevándorlási, légiforgalmi irányítási vagy a védelemmel összefüggő okokból korlátozható. Ha egy légi fuvarozó az utasok kiszállítására készül, de a légiforgalmi irányító hatóságok arról tájékoztatják, hogy a légi járat felszállni készül, lehetővé kell tenni számára, hogy visszautasítsa az utasok kiszállítását.

- (15) Ha egy utas a mielőbbi átfoglalás mellett dönt, a légi fuvarozók gyakran a saját járataikon rendelkezésre álló szabad helyektől teszik függővé az átfoglalást, és ezzel megfosztják az utast attól a lehetőségtől, hogy másik szolgáltatást vehessen igénybe, amely az átfoglalást rövidebb időn belül biztosítaná. Ezért a fuvarozónak javaslatot kell tennie az átfoglalás más lehetőségeire is, beleértve az alternatív repülőtérre történő átfoglalást, az eltérő útvonalat, másik fuvarozó szolgáltatásait vagy más közlekedési módokat, amennyiben ez felgyorsíthatja az átfoglalást. Az alternatív átfoglalás a rendelkezésre álló helyek függvénye kell, hogy legyen. Ha a légi fuvarozó nem ajánlott fel átfoglalást, és az összesített várakozási idő legalább három órával meghosszabbodik, az utas számára biztosítani kell a jogot arra, hogy saját maga szervezze meg az átfoglalást annak érdekében, hogy szükségtelen késedelem nélkül érje el a végső célállomását. Az átfoglalásnak – bizonyos feltételek mellett – a légi fuvarozó költségén és hasonló szállítási feltételek mellett kell történnie.
- (15a) Az utasok átfoglalásakor a légi fuvarozóknak törekedniük kell annak biztosítására, hogy az utasok poggyászukkal együtt utazhassanak, feladott és fel nem adott poggyászatot is ideértve. Az utasnak lehetővé kell tennie a légi fuvarozó számára, hogy – a 2027/97/EK rendelet és a Montreali Egyezmény által szabályozott, az utasok poggyászával kapcsolatos felelősségének sérelme nélkül – másként járjon el, ha a poggyász szállítására vonatkozó korlátozás további késést okozna az átfoglalásra váró utasoknak.
- (15b) A szállítási feltételek összehasonlíthatósága több tényezőtől és a körülményektől is függhet. Lehetőség szerint és amennyiben nem okoz további késést, az utasok nem helyezhetők el a helyfoglaláshoz képest alacsonyabb osztályú közlekedési szolgáltatásokon. Az átfoglalást az utasra rótt további költségek nélkül kell felajánlani, még akkor is, ha az utasok átfoglalására másik légi fuvarozónál, vagy más közlekedési módra, vagy magasabb osztályra, vagy az eredeti szolgáltatásért fizetettnél magasabb viteldíjért kerül sor. Észszerű erőfeszítéseket kell tenni a további csatlakozások elkerülése érdekében. Amennyiben más légi fuvarozót vagy alternatív közlekedési módot vesznek igénybe az átfoglalásra, a teljes utazási időnek az észszerűen lehetséges legközelebb kell lennie az eredeti légi járat menetrend szerinti utazási idejéhez, ugyanolyan, illetve szükség esetén magasabb utazási osztályon. Amennyiben több, hasonló menetrendű légi járat áll rendelkezésre, az átfoglalásra jogosult utasoknak el kell fogadniuk a légi fuvarozó által tett átfoglalási ajánlatot, azon légi fuvarozók légi járatain is, amelyek együttműködnek az üzemeltető légi fuvarozóval. Amennyiben az eredeti légi járatra fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek számára segítségnyújtást foglaltak le, az 1107/2006/EK rendelettel összhangban az alternatív útvonalon is rendelkezésre kell állnia ennek a segítségnek.

- (16) Az utasok számára segítséget kell felajánlani a menetrend szerinti indulási időponttól légi járatuk vagy az alternatív közlekedési mód indulásáig. A légi fuvarozókat hosszú ideig tartó rendkívüli körülmények esetén jelenleg korlátlan felelősség terheli utasaik szálláshelyen történő elhelyezése tekintetében. Ez a bizonytalanság és az előre látható időbeli korlát hiánya kockázatot jelenthet a fuvarozók pénzügyi stabilitása szempontjából, és ebből következően negatív hatással lehet az utasokra nézve az összekapcsoltság tekintetében. A légi fuvarozóknak ezért lehetőséget kell biztosítani arra, hogy három éjszakára korlátozzák a szálláshelyen történő elhelyezést. Emellett a vészhelyzeti tervezés és a gyors átfoglalás csökkentheti annak a kockázatát, hogy az utasok hosszú ideig vesztegelni kényszerüljenek a repülőtéren.
- (17) [...]
- (18) Az üzemeltető légi fuvarozó részéről különleges figyelmet igényelhetnek a különleges bánásmódot igénylő utasok, például a fogyatékkal élő személyek, a csökkent mozgásképességű személyek, a gyermekek, a csecsemők, a várandós nők és a különleges orvosi ellátást igénylő személyek, így a súlyos cukorbetegségben vagy epilepsziában szenvedő személyek szükségletei. Különösen, nehezebb lehet szállást szervezni, ha az utazás során fennakadás történik. Ezért az ezekbe a kategóriákba tartozó utasok tekintetében a szálláshoz való jog nem korlátozható rendkívüli körülmények esetén, feltéve, hogy ezek az utasok kellő időben tájékoztatták az üzemeltető légi fuvarozót.
- (18a) A 261/2004/EK rendelet azokra az utasokra is vonatkozik, akik repülőjegyüket utazási csomag részeként foglalták. A felülvizsgálat célja az (EU) 2015/2302 irányelv⁶ és a rendelet közötti koherencia további javítása. E tekintetben az utasok nem halmozhatják a kapcsolódó – különösen a mindkét jogszabály szerinti – jogokat.
- (19) Az Unióban a késések és járatotrlések jelenlegi magas száma nem kizárólag a légi fuvarozóknak tulajdonítható. Annak ösztönzése érdekében, hogy a légiközlekedési lánc összes szereplője hatékony és gyors megoldásokra, és így a késések és járatotrlések által az utasoknak okozott kellemetlenségek minimálisra csökkentésére törekedjen, a légi fuvarozók számára lehetővé kell tenni, hogy jogorvoslattal éljen azon harmadik felek tekintetében, amelyeknek szerepük volt a kártalanítást vagy egyéb kötelezettségeket keletkeztető esemény bekövetkeztében.

⁶ HL L 326., 2015.12.11., 1. o.

- (19a) Az Európai Bíróság a C-502/18. sz. ügyben (České aerolinie) kinyilvánította, hogy a rendelet értelmében a csatlakozó járatok esetében minden olyan üzemeltető légi fuvarozó, amely részt vett e csatlakozó járatok legalább egyikének teljesítésében, e rendelet alapján köteles kártalanítást fizetni az utasnak, függetlenül attól, hogy az adott légi fuvarozó által üzemeltetett légi járat tekintetében volt-e fennakadás. Még ha a rendelet emlékeztet is arra, hogy a rendelet szerinti kötelezettségeket teljesítő üzemeltető fuvarozók kártalanításért kérhetnek bármely harmadik féltől, a tanulmány rámutatott arra, hogy a rendeletben említett, jogorvoslathoz való jog alkalmazása nem túl hatékony. Ennek eredményeként az uniós légi fuvarozók aránytalan pénzügyi terhet viselnek a nem uniós légi fuvarozókhoz képest. Az uniós légi fuvarozók versenyképességének a Draghi-jelentés ajánlásaival összhangban történő helyreállítása, valamint az összekapcsoltság hosszú távú fenntartása érdekében a 261/2004/EK rendelet felülvizsgálata során ezért a légi fuvarozók felelősségét az általa üzemeltető légi fuvarozóként üzemeltetett légi járatokra kell korlátozni.
- (20) A 2111/2005/EK rendelet előírja, hogy az utasokat tájékoztatni kell az üzemeltető légi fuvarozó kilétéről, a 93/13/EGK irányelv pedig tájékoztatási kötelezettséget ír elő a szerződéses feltételekkel kapcsolatban. A légi járatot érintő fennakadás esetén az utasokat nemcsak az őket megillető jogokról kell megfelelően tájékoztatni, hanem magának a fennakadásnak az okáról is, amint az információk rendelkezésre állnak. Ezeket az információkat akkor is meg kell adni, ha az utas a jegyét egy az Unióban működő közvetítőnél vásárolta meg. Ezeket az információkat a légi fuvarozónak vagy a közvetítőnek legalább akadálymentes formátumban rendelkezésre kell bocsátania, továbbá adott esetben mobilalkalmazások útján küldött, úgynevezett „push-értesítések” vagy más digitális eszközök révén.
- (20a) Az utasjogok jobb érvényesítésének biztosítása érdekében a nemzeti végrehajtási szerveknek nyomon kell követniük a rendelet végrehajtását, és megfelelő szankciókat kell kiszabniuk annak érdekében, hogy ösztönözzék az e rendeletnek való megfelelést.
- (21) Az utasjogok hatékonyabb érvényesítésének biztosítása érdekében a tagállamoknak lehetővé kell tenniük a fogyasztók számára, hogy peren kívüli vitarendezési mechanizmusokat vegyenek igénybe azt követően, hogy a fogyasztók sikertelenül fordultak panasszal vagy kérelemmel a légi fuvarozóhoz vagy a közvetítőhöz. Ez nem érintheti a tagállamok azon jogát, hogy meghatározzák: a légi fuvarozóknak vagy a közvetítőknek kötelezően részt kell-e venniük ezekben a mechanizmusokban.

- (21a) Amennyiben az utasok valamely fennakadást követően úgy döntenek, hogy visszatérítést kérnek, kellő időben, külön kérelem kitöltése nélkül automatikusan visszatérítést kell biztosítani számukra.
- (22) Az utasokat megfelelően tájékoztatni kell a kártalanítás iránti kérelmeknek és a panaszoknak a légi fuvarozók részére történő benyújtásával kapcsolatos eljárásokról, és biztosítani kell, hogy kellő időben választ kapjanak. Amennyiben a repülőtér-irányító szervezet aktiválja készenléti tervét, a válaszadási határidő meghosszabbítható. Az utasok számára lehetővé kell tenni annak lehetőségét is, hogy a panaszok vagy kérelmek benyújtását követően peren kívüli eszközök útján terjesszenek elő egyéni jogvitákat. Ugyanakkor mivel a bíróság előtti hatékony jogorvoslathoz való jog az Európai Unió Alapjogi Chartájának 47. cikkében elismert alapvető jog, ezek az intézkedések nem akadályozhatják és nem nehezíthetik meg azt, hogy az utasok bírósághoz forduljanak.
- (22a) Annak érdekében, hogy az utasok és a fogyasztók gyakorolhassák a kérelmekkel, panaszokkal és egyéni jogvitákkal kapcsolatos jogaikat, lehetővé kell tenni számukra, hogy közvetlenül és személyesen, egyértelmű és akadálymentes módon kérelmet nyújtsanak be a légi fuvarozókhoz, a közvetítőkhöz vagy az e rendelet szerinti megfelelő szervekhez.
- (23) [...]
- (24) [...]
- (25) [...]
- (26) [...]
- (27) Tekintettel a fogyatékossgal élő személyek jogairól szóló ENSZ-egyezményre, annak biztosítása érdekében, hogy a mozgást segítő berendezések károsodását, megsemmisülését vagy elvesztését, illetve az elismert segítő kutyák sérülését vagy halálát követően a teljes pótlási költségük erejéig kártérítést nyújtsanak, a légi fuvarozóknak fel kell ajánlaniuk az 1107/2006/EK rendeletben meghatározott, fogyatékossgal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek számára azt a díjmentes lehetőséget, hogy külön érdekevallást tegyenek, amely a Montreali Egyezmény értelmében lehetővé teszi számukra, hogy teljes kártérítést igényeljenek.

- (27a) A fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek számára biztosítani kell az arra vonatkozó jogot, hogy a feladott mozgást segítő berendezések elvesztése, megsemmisülése vagy károsodása esetén a légi fuvarozók azonnal gondoskodjanak számukra a mozgást segítő berendezések szükségessé vált ideiglenes pótlásáról. Mivel az elismert segítő kutyákat nem lehet egyszerűen helyettesíteni, elvesztésük, haláluk vagy sérülésük esetén, pótlásuk céljából más ideiglenes megoldásokat kell biztosítani.
- (28) Az utasok olykor nincsenek tisztában azzal, milyen méretű, súlyú vagy számú poggyászt vihetnek magukkal az utastérbe. Annak érdekében, hogy az utasok teljes mértékben tudatában legyenek annak, hogy a jegyük milyen mennyiségű poggyászt foglal magában a fel nem adott, illetve a feladott poggyász tekintetében, a légi fuvarozóknak a foglaláskor és a repülőtéren is egyértelmű információt kell adniuk ezekről az engedélyezett poggyászmennyiségekről. Az utazás során a megfelelő személyes kényelem biztosítása érdekében – és amint azt az Európai Unió Bírósága a C-487/12 sz. (Vueling) ügyben elismerte – az utasoknak lehetővé kell tenni, hogy a szállításuk szükséges részét képező személyes tárgyaikat díjmentesen magukkal vihessék az utastérbe, feltéve, hogy a tárgyak megfelelnek az alkalmazandó biztonsági és védelmi követelményeknek, a súlyuk és a méretük pedig teljesít bizonyos észszerű követelményeket. A személyszállítás szükséges részének tekintett személyes tárgyaknak azok a tárgyak értendők, amelyek elengedhetetlenül szükségesek az utazás időtartama alatt, és magukban foglalhatják az útleveleket és egyéb úti okmányokat, az alapvető gyógyszereket, a személyes eszközöket és az olvasnivalót, valamint a légi járat időtartamának megfelelő ételeket és italokat.
- (28a) Az utasokat a foglaláskor egyértelmű és akadálymentes formátumban tájékoztatni kell az általuk az utastérbe vihető poggyász maximális méretéről és súlyáról. A szabad árképzés elvének sérelme nélkül a légi fuvarozóknak olyan észszerű szabályzatot kell meghatározniuk a kézipoggyász méretei tekintetében, amely lehetővé teszi, hogy az utasok felvihessenek kézipoggyászt az utastérbe, feltéve, hogy a kézipoggyász megfelel az alkalmazandó biztonsági és védelmi követelményeknek. Tekintettel a légi fuvarozók szabályzatainak sokféleségére, az 1008/2008/EK rendelet felülvizsgálatának keretében helyénvaló értékelni a kézipoggyászra vonatkozó egységes minimumszabályok megállapításának a kivitelezhetőségét.

- (29) A hangszerek pénzben kifejezett értéke jelentős lehet, ahogyan a művészeti és a történelmi értékük is. Ezen túlmenően a hangszerek a zenészek munkaeszközét jelentik, amelyeken rendszeresen gyakorolnak és előadnak, és azok nem pótolhatók könnyen. Ezért az utasokat fel kell jogosítani arra, hogy saját felelősségükre hangszereket vigyenek az utastérbe, feltéve, hogy ezek az eszközök tiszteletben tartják a kapacitásra vonatkozó, valamint a biztonsági és védelmi szabályokat, továbbá a légi fuvarozónak az engedélyezett maximális poggyászmennyiségre vonatkozó szabályzatát. A kapacitásra vonatkozó, valamint a biztonsági és védelmi követelmények teljesülése esetén a légi fuvarozónak törekednie kell arra, hogy lehetővé tegye az utasok számára, hogy további ülőhelyeken hangszereket szállítsanak, feltéve, hogy kifizették a megfelelő viteldíjakat. Amennyiben ez nem lehetséges, a hangszereket lehetőség szerint a megfelelő feltételek mellett kell szállítani a légi jármű rakterében. Ezért a 2027/97/EK rendeletet ennek megfelelően módosítani kell.
- (30) [...]
- (31) Tekintettel arra, hogy a 2027/97/EK rendelet szerinti jogokkal és kötelezettségekkel kapcsolatos panaszok benyújtására rövid határidő áll rendelkezésre, a légi fuvarozóknak lehetőséget kell biztosítaniuk az utasok számára arra, hogy panaszt nyújtsanak be, mégpedig azáltal, hogy legalább a mobilalkalmazásukban és a honlapjukon – fogyatékossgal élő, illetve digitális eszközöket nem használó személyek vonatkozásában akadálymentes formátumban – elérhetővé tesznek egy panaszbejelentő nyomtatványt. Ennek a nyomtatványnak lehetővé kell tennie, hogy az utasok haladéktalanul panaszt tegyenek a poggyász károsodása, késése vagy elvesztése miatt.
- (32) A 2027/97/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése elavult, mivel a biztosítással kapcsolatos ügyeket ma már a 785/2004/EK rendelet szabályozza. A bekezdést ezért törölni kell.
- (33) A gazdasági fejlődés figyelembevétele érdekében a légi fuvarozóknak rendszeresen módosítaniuk kell a 2027/97/EK rendelet mellékletében említett pénzügyi határokat a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által a Montreali Egyezmény 24. cikkének (2) bekezdése alapján végzett felülvizsgálatnak megfelelően.

- (33a) A Draghi-jelentés kiemelte, hogy a közlekedés meghatározó szerepet tölt be az Unió versenyképessége tekintetében, valamint hangsúlyozta, hogy az aszimmetrikus szabályozásokból fakadóan fennáll annak a kockázata, hogy a vállalkozások áttelepülnek az uniós közlekedési csomópontokból az Unió szomszédságában lévő csomópontokba. A 261/2004/EK rendeletet csak akkor kell alkalmazni azon utasokra, akik harmadik országban lévő repülőtérrel utaznak a Szerződés hatálya alá tartozó tagállami területen található repülőtérre, ha az érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozója uniós légi fuvarozó. E rendelet alkalmazásának kezdőnapját követő három éven belül a Bizottságnak értékelnie kell, hogy kivitelezhető-e felülvizsgálni e rendelet hatályát az utasok védelme mértékének, valamint az uniós és a harmadik országbeli légi fuvarozók közötti egyenlő versenyfeltételeknek a további megerősítése érdekében.
- (33b) Az 1008/2008/EK rendelet felülvizsgálatának összefüggésében meg kell vizsgálni egy olyan mechanizmus kialakítását, amely a légi fuvarozó fizetéseképtelensége esetén védelmet nyújt az utasok számára.
- (34) [...]
- (35) [...]
- (36) Mivel e rendelet célját – nevezetesen a légi utasok jogainak méltányos és kiegyensúlyozott, az uniós légi közlekedési ágazat versenyképességét is figyelembe vevő védelmét, valamint azt, hogy az utasok számára hosszú távon gondoskodni kell az összekapcsoltság fenntartásáról –, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az intézkedés terjedelme miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az EUSZ 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 261/2004/EK rendelet a következőképpen módosul:

0. Az 1. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Ez a rendelet az itt meghatározott feltételek szerint megállapítja a légi utasokat abban az esetben megillető minimális jogokat, ha:

- a) a beszállásukat visszautasítják;
- b) a légi járatukat törlik, illetve az késik vagy módosítják menetrendjét;
- c) lekésik a csatlakozó járatot;
- d) magasabb vagy alacsonyabb osztályon helyezik el őket.”;

aa) a (2) és a (3) bekezdést el kell hagyni.

1. A 2. cikk a következőképpen módosul:

–a) a b) pontban szereplő fogalommeghatározás helyébe a következő szöveg lép:

„»üzemeltető légi fuvarozó«”: olyan légi fuvarozó, amely egy utassal vagy az utassal szerződéses jogviszonyban álló más jogi vagy természetes személlyel kötött légiközlekedési szerződés szerint repülést végrehajt vagy végrehajtani szándékozik. Az olyan üzemeltető légi fuvarozó, amely az általa végzett repülés végrehajtására egy másik légi fuvarozó légi járművét használja – ezen másik légi fuvarozó személyzetével együtt vagy anélkül –, e rendelet alkalmazásában üzemeltető légi fuvarozónak tekintendő.”;

a) a c) pontban szereplő fogalommeghatározás helyébe a következő szöveg lép:

„»uniós légi fuvarozó«⁷: olyan légi fuvarozó, amely a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK rendelet⁸ rendelkezéseivel összhangban valamely tagállam által megadott érvényes működési engedéllyel rendelkezik;”

⁷ A teljes szövegben elvégzendő összehangolás a jogász-nyelvészi ellenőrzés része lesz.

⁸ HL L 293., 2008.10.31. 3. o.

- b) a d) pontban szereplő fogalommeghatározás helyébe a következő szöveg lép:
„»utazásszervező«⁷: az (EU) 2015/2302 irányelv⁹ 3. cikkének 8. pontjának értelmében vett személy;”
- ba) az e) pontban szereplő fogalommeghatározás helyébe a következő szöveg lép:
„»utazási csomag«: utazási szolgáltatásoknak az (EU) 2015/2302 irányelv 3. cikkének 2. pontjában meghatározott kombinációja;”
- bb) az f) pontban szereplő fogalommeghatározás helyébe a következő szöveg lép:
„»jegy«: légitársasági szerződés érvényes bizonyítéka, formájától függetlenül;”
- bc) a g) pontban szereplő fogalommeghatározást el kell hagyni;
- bd) a h) pontban szereplő fogalommeghatározás helyébe a következő szöveg lép:
„»végső célállomás«: a légi járat célállomása vagy az utazás utolsó csatlakozó járatának a célállomása;”
- c) az i) pontban szereplő fogalommeghatározás helyébe a következő szöveg lép:
„»fogyatékossgal élő személy« és »csökkent mozgásképességű személy«: olyan személy, aki tartós vagy ideiglenes fizikai, mentális, értelmi vagy érzékszervi sérüléssel él, amely miatt különböző akadályokba ütközhet, és ez gátolhatja abban, hogy más utasokhoz hasonlóan teljeskörűen és hatékonyan vegye igénybe a szállítást, vagy akinek a mozgásképessége a szállítás igénybevétele során az életkora miatt korlátozott;”
- ca) a j) pontban szereplő fogalommeghatározás helyébe a következő szöveg lép:
„»visszautasított beszállás« egy légi járaton az utasok szállításának megtagadása annak ellenére, hogy a 4. cikk (0) bekezdésében meghatározott feltételek mellett beszállásra jelentkeztek, vagy abban az esetben, ha előzetesen tájékoztatták őket arról, hogy a beszállásukat az akaratuk ellenére vissza fogják utasítani, kivéve, ha beszállásukat észszerű indokok, például egészségügyi, biztonsági vagy védelmi okok, illetve nem megfelelő utazási okmányok miatt utasítják el;”
- cb) a k) pontban szereplő fogalommeghatározás helyébe a következő szöveg lép:

⁹ HL L 326., 2015.12.11., 1. o.

„»önként jelentkező«: olyan utas, aki beszállásra jelentkezett a 4. cikk (0) bekezdésében meghatározott feltételek szerint, és pozitívan válaszol a légitársaság olyan személyeknek szóló felhívására, akik előnyökért cserébe hajlandók arra, hogy ne szálljanak be a légi járatukra;”

- d) az 1) pontban szereplő fogalommeghatározás helyébe a következő szöveg lép:

„»járat törlése«: egy eredetileg tervezett olyan légi járat indításának elmaradása, amelyre vonatkozóan légitársasági szerződést kötöttek. Töröltnek kell tekinteni az olyan légi járatokat, ahol a légi jármű felszáll, de valamilyen oknál fogva átirányításra kerül egy, a jegyen feltüntetett érkezési repülőtértől eltérő repülőtérre, vagy visszatér az indulási repülőtérre, és onnan nem tudja folytatni az útját a jegyen feltüntetett érkezési repülőtérre, kivéve abban az esetben, ha a tényleges érkezési repülőtér és a jegyen feltüntetett érkezési repülőtér ugyanazt a települést, várost vagy régiót szolgálja ki, és a légitársaság gondoskodik az utasnak a jegyben feltüntetett érkezési repülőtérre történő szállításáról. Járat törlésnek kell tekinteni azt az esetet is, amikor az utasnak kiadnak jegyet egy légi járatra, majd az utas jegyén feltüntetett indulási időt több mint egy órával előrehozzák, kivéve abban az esetben, ha az utasfelvétel és a beszállás ideje nem változik, vagy ha az utas beszállt a módosított menetrend szerinti járatra;”

- e) az irányelv a következő fogalommeghatározásokkal egészül ki:

- „aa) »harmadik ország«: olyan ország, illetve valamely tagállam területének olyan része, amelyre nem vonatkoznak a Szerződések;
- ab) »indulási késés«: az utas jegyén feltüntetett indulási idő és a légi járat tényleges indulási ideje közötti különbség;
- ac) »érkezési késés«: az utas jegyén feltüntetett érkezési idő és a légi járat tényleges érkezési ideje közötti különbség;
- ad) »szállítási osztály«: a légi jármű utasterének valamely olyan része, amelyet az utastér más részeivel összehasonlítva eltérő ülések, eltérő üléskonfiguráció, vagy az utasoknak nyújtott standard szolgáltatás tekintetében bármely más eltérés jellemez;
- ga) »légitársasági szerződés«: egy légitársaság vagy annak meghatalmazott közvetítője és egy utas között egy vagy több légi járat biztosítására kötött szállítási szerződés;
- m) »rendkívüli körülmények«: olyan körülmények, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légitársaság rendes tevékenységi körébe, és amelyeket a légitársaság ténylegesen nem tud befolyásolni. E rendelet alkalmazásában a melléklet tartalmazza a rendkívüli körülmények, valamint a nem rendkívülinek tekintendő körülmények nem kimerítő jellegű felsorolását;

- n) „légi járat”: a jegyen feltüntetett két repülőtér között egyetlen légi jármű által, előre meghatározott útvonalon és menetrend szerint üzemeltetett, egyetlen azonosító számmal rendelkező légi szállítási művelet; a műszaki vagy üzemeltetési célokból történő közbelső leszállásokat nem kell figyelembe venni;
- o) »csatlakozó járat«: annak lehetővé tételét célzó légi járat, hogy az utas egyetlen légitársasági szerződés keretében eljusson egy átszállási helyre azért, hogy onnan az egy másik légi járatral továbbutazzon, illetve a helyzetnek megfelelően adott esetben egy másik olyan légi járatot jelent, amely az átszállási helyről indul;
- oa) „megállás”: valamely légitársasági szerződés szerinti utazás szándékos megszakítása a közvetlen átszálláshoz szükségesnél hosszabb időtartamra, vagy járatváltás esetén általában a következő csatlakozó járat indulásának időpontjáig, kivételes esetben beleértve egy éjszakai tartózkodást is;
- p) »utazás«: azon légi járat vagy csatlakozó járatok, amely vagy amelyek az utast egyetlen légitársasági szerződés keretében a kiindulási pontról a végső célállomására szállítják. Az odautazást és a visszautazást külön utazásnak kell tekinteni;
- q) [...]
- r) [...]
- s) [...]
- t) [...]
- u) »indulási időpont«: az az időpont, amikor a légi járművet hátratulják vagy saját erőből elmozdul, és elhagyja az indulási állóhelyet (fékoldási idő);
- v) »érkezési időpont«: az az időpont, amikor a légi jármű eléri az érkezési állóhelyet, és a rögzítő fékek működésbe lépnek (befékezési idő);
- w) »a kifutópályán való várakozás«: induláskor az a 30 percet meghaladó idő, amelyet a légi jármű az ajtajainak bezárásától a felszállásig a földön tölt, érkezéskor pedig az a 30 percet meghaladó idő, amely a légi jármű földet érése és az ajtajainak nyitása között telik el;
- x) »éjszaka«: az éjféltől reggel 6 óráig tartó időszak;
- y) [...]
- ya) »gyermek«: olyan személy, aki a légitársasági szerződés szerinti légi járat vagy első csatlakozó járat indulásának napján még nem töltötte be a 14. életévét;
- yb) »csecsemő«: olyan személy, aki a légitársasági szerződés szerinti légi járat vagy első csatlakozó járat indulásának napján még nem töltötte be a 2. életévét;

- zb) „tartós adathordozó”: olyan eszköz, amely az utas számára lehetővé teszi az adatoknak a jövőben is hozzáférhető módon és az adat céljának megfelelő ideig történő tárolását, valamint a tárolt adatok változatlan formában történő megjelenítését;
- zc) »akadálymentes formátum«: olyan formátum, amely hozzáférést biztosít a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek számára bármely releváns információhoz – beleértve azt is, hogy az ilyen személyek ugyanolyan könnyen és kényelmesen juthassanak hozzá az információkhoz, mint a sérüléssel vagy fogyatékossgal nem rendelkező személyek –, és amely megfelel az alkalmazandó jogszabályokkal, például az (EU) 2019/882 irányelv I. mellékletével összhangban meghatározott akadálymentességi követelményeknek;
- zd) »fennakadás«: a j) pontban meghatározott visszautasított beszállás, az l) pontban meghatározott járatörlés, a w) pontban meghatározott, kifutópályán való várakozás, az ab) pontban meghatározott indulási késés vagy az ac) pontban meghatározott érkezési késés;
- ze) »kiindulási pont«: a légi járat indulási helye vagy az utazás első csatlakozó járatának az indulási helye.”

2. A 3. cikk a következőképpen módosul:

- a) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az (1) bekezdést azzal a feltétellel kell alkalmazni, hogy az utasok:

- a) rendelkeznek az érintett légi járatra szóló jeggyel, vagy
- b) arról a légi járatról, amelyre jegyük volt, egy légi fuvarozó vagy közvetítő által – bármilyen okból – átirányításra kerültek egy másik járatra.”;

- aa) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) E rendelet nem alkalmazható a térítésmentesen, vagy a nyilvánosság számára közvetlenül vagy közvetve nem elérhető csökkentett viteldíjjal utazó utasokra. Alkalmazni kell azonban azokra az utasokra, akiknek jegyét egy légi fuvarozó vagy közvetítő törzsutasprogramja vagy más kereskedelmi programja keretében adták ki.”;

- b) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A 8. cikk (3) bekezdése d) pontjának sérelme nélkül e rendeletet kizárólag motoros merevszárnyú légi járműveken szállított utasokra kell alkalmazni.

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

„(5) Eltérő rendelkezés hiányában az üzemeltető légi fuvarozó felel az e rendelet szerinti kötelezettségek teljesítéséért.”;

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

„(6) E rendelet 12. cikkének sérelme nélkül, ezt a rendeletet az utazási csomagra vonatkozó szerződés keretében szállított utasokra is alkalmazni kell, kivéve abban az esetben, ha az utazási csomagra vonatkozó szerződést felmondják, vagy annak teljesítését a légi járatot érintő fennakadástól eltérő okok befolyásolják.”;

d) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(7) E rendeletnek a kártalanításról szóló 7. cikke nem alkalmazandó, ha a fennakadás olyan csatlakozó járatot érint, amely grönlandi repülőtérrel indul, és grönlandi repülőtérre is érkezik.”;

e) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(8) Ez a rendelet nem érinti a Spanyol Királyságnak Gibraltár területével, valamint a földnyelvvel, és az arra épített repülőtérrel kapcsolatos jogi álláspontját.

Ezt a rendeletet akkor kell alkalmazni a gibraltári repülőtérre, amikor a Spanyol Királyság – az Egyesült Királysággal folytatott vita rendezését követően – tényleges ellenőrzést képes gyakorolni az említett repülőtér felett, és biztosítani tudja az e rendeletben meghatározott szabályok alkalmazását a szóban forgó repülőtérre. A Spanyol Királyság értesíti a Bizottságot, ha ezek a feltételek teljesülnek, és a Bizottság közzéteszi ezt az értesítést a Hivatalos Lapban. Ezt a rendeletet az említett közzététel időpontját [követő hónap első napjától] kell alkalmazni a szóban forgó repülőtérre.”

3. A 4. cikk a következőképpen módosul:

–a) a szöveg a következő (0) bekezdéssel egészül ki:

„(0) E cikk azokra az utasokra alkalmazandó, akik internetes utasfelvételt vagy repülőtéri utasfelvételt követően, az üzemeltető légi fuvarozó vagy a közvetítő által előre és írásban (akár elektronikus formában) meghatározott módon és a megjelölt időpontban, vagy ha

nincs megjelölve beszállási idő, legkésőbb 45 perccel az utas jegyén feltüntetett indulási idő előtt beszállásra jelentkeznek a kapunál. Ezt a cikket azokra az utasokra is alkalmazni kell, akik nem jelentkeznek beszállásra, miután előzetesen tájékoztatták őket arról, hogy akaratuk ellenére visszautasítják a beszállásukat.”;

–aa) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Amennyiben egy üzemeltető légi fuvarozó okkal számít arra, hogy vissza fogja utasítani a beszállást egy légi járatra, erről haladéktalanul tájékoztatja az érintett utasokat. Az üzemeltető légi fuvarozó ezzel egyidejűleg pontosan megjelöli az érintett utasok számára az e rendelet alapján az adott esetre alkalmazandó konkrét jogait, különösen a 8. cikk szerinti átfoglalás és visszatérítés, valamint a 9. cikk szerinti segítségnyújtás tekintetében.

Az üzemeltető légi fuvarozó olyan önként jelentkezőket keres, akik az önként jelentkezők és az üzemeltető légi fuvarozó által közösen megállapított feltételek szerinti előnyökért cserébe hajlandók arra, hogy ne szálljanak be a légi járatukra. Az előnyökre vonatkozóan az önként jelentkezővel létrejövő megállapodás kizárólag abban az esetben lép az utasnak a 7. cikk (1) bekezdése szerinti, kártalanításhoz való joga helyébe, ha azt az önként jelentkező egy aláírt dokumentum vagy tartós adathordozón lévő bármely más digitális eszköz útján kifejezetten jóváhagyja. Ilyen jóváhagyás hiányában a beszállást visszautasító üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül, de legkésőbb a visszautasított beszállást követő hét naptári napon belül kártalanítja az önként jelentkezőt a 7. cikk (1) bekezdésének megfelelően.”;

–ab) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Amennyiben az önként jelentkezők száma nem elegendő ahhoz, hogy a jeggyel rendelkező többi utas beszálljon a légi járatra, az üzemeltető légi fuvarozó akaratuk ellenére visszautasíthatja az utasok beszállását, a 11. cikkben említett utasok kivételével.”;

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

„(3) A beszállást visszautasító üzemeltető légi fuvarozó haladéktalanul közli az érintett utasokkal a panaszok kezelésére vonatkozó, a 15a. és a 16ac. cikkben foglalt információkat.

A beszállást visszautasító üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül, egyértelmű módon felajánlja az érintett utasoknak a 8. cikk szerinti visszatérítés és

átfoglalás közötti választást. A 8. cikk (1) bekezdésének a) pontjától eltérve, amennyiben az érintett utasok jogosultak a visszatérítésre, azt indokolatlan késedelem nélkül, de legkésőbb a visszautasított beszállást követő hét naptári napon belül teljesíteni kell számukra.

A beszállást visszautasító üzemeltető légi fuvarozó felajánlja az érintett utasoknak a 9. cikk szerinti segítségnyújtást. A 9. cikk (1) bekezdésének első franciabekezdésétől eltérve azonnal frissítőket kell biztosítani számukra.

Az üzemeltető légi fuvarozó, amely az utasok akarata ellenére visszautasította beszállásukat, indokolatlan késedelem nélkül, de legkésőbb a visszautasított beszállást követő hét naptári napon belül kártalanítja az érintett utasokat a 7. cikk (1) bekezdésével összhangban.”;

b) a cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(4) A (2) és a (3) bekezdést a visszainduló járatokra is alkalmazni kell, amennyiben az utas beszállását azon az alapon utasítják vissza, hogy az utas nem vette igénybe az ugyanazon légiközlekedési szerződés szerinti valamely korábbi légi járatot.

(5) Amennyiben az utas vagy a közvetítő kéri egy vagy több utas vezeték- vagy utónevében előforduló elírás javítását, illetve a nevekben bekövetkezett adminisztratív változások esetén az üzemeltető légi fuvarozó azt legalább egyszer, az indulás előtt legfeljebb 48 órával, az utas vagy a közvetítő általi további díjfizetés nélkül kijavítja vagy elvégzi a változtatást.”

4. Az 5. cikk a következőképpen módosul:

–a) a szöveg a következő (0) bekezdéssel egészül ki:

„(0) Járat törlése esetén a törölt járatot üzemeltető légi fuvarozó haladéktalanul tájékoztatja az érintett utasokat. Az üzemeltető légi fuvarozó ezzel egyidejűleg pontosan megjelöli az érintett utasok számára az e rendelet alapján az adott esetre alkalmazandó konkrét jogait, különösen a 8. cikk szerinti átfoglalás és visszatérítés, a 9. cikk szerinti segítségnyújtás, továbbá a 7. cikkben meghatározott kártérítés kérelmezésére irányuló eljárásra, valamint a 15a. és a 16ac. cikk szerinti panaszok kezelésére vonatkozó információk tekintetében.

Az üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül pontosan megjelöli az érintett utasok számára a járat törlésének okait. Az utasok jogosultak arra, hogy kérésre írásban megkapják a járat törlésének okait. Az üzemeltető légi fuvarozó ezeket az információkat a kérelem benyújtásától számított hét naptári napon belül, egyértelmű módon adja meg.”;

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) „A törölt járatot üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül, egyértelmű módon felajánlja az érintett utasoknak a 8. cikk szerinti visszatérítés és átfoglalás közötti választást.”;

ab) a cikk a következő (1a) és (1b) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) Az üzemeltető légi fuvarozó felajánlja az érintett utasoknak a 9. cikk szerinti segítségnyújtást.

(1b) Az utasoknak joguk van ahhoz, hogy a törölt járatot üzemeltető légi fuvarozótól a 7. cikk (1) és (3) bekezdésével összhangban kártérítést kapjanak, amennyiben a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontja szerinti visszatérítést vagy a 8. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti átfoglalást választják, vagy amennyiben végső célállomásukat a 7. cikk (1a) bekezdésében meghatározott küszöbértékeket meghaladó érkezési késéssel éri el azt követően, hogy a 8. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti átfoglalást választották. E célból a légi fuvarozó szisztematikusan az utasok rendelkezésére bocsát egy előre kitöltött formanyomtatványt akadálymentes formátumban és tartós adathordozón. A légi fuvarozó a 7. cikk (2a) bekezdésében meghatározott határidőn belül választ ad.”

ac) a (2) bekezdést el kell hagyni;

b) a (3) és a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az üzemeltető légi fuvarozó nem köteles a 7. cikk szerinti kártérítés megfizetésére, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését rendkívüli körülmények okozták, és a járat törlését még akkor sem lehetett volna elkerülni, ha a légi fuvarozó minden észszerű intézkedés megtett volna. Ilyen rendkívüli körülményekre csak akkor lehet hivatkozni, amennyiben azok hatással vannak az érintett légi járatra vagy a tervek szerint ugyanazon légi járművel teljesítendő forgási sorrenden belüli megelőző három légi járat legalább egyikére, és feltéve, hogy közvetlen ok-okozati kapcsolat áll fenn e körülmény bekövetkezése és a légi járat törlése között. E közvetlen ok-okozati összefüggés fennállásával kapcsolatos bizonyítási teher az üzemeltető légi fuvarozóra hárul.

(4) Az (1a) bekezdés szerinti segítségnyújtásban és az (1b) bekezdés szerinti kártérítésben való részesülésre vonatkozó jog nem alkalmazandó, ha az utast a jegyén feltüntetett indulási idő előtt legalább 14 naptári nappal tájékoztatták a járat törléséről. Az üzemeltető légi fuvarozóra hárul az azzal kapcsolatos bizonyítási teher, hogy az utast tájékoztatták-e, és ha igen, mikor tájékoztatták a légi járat törléséről.”;

c) [...]

5. A 6. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„6. cikk

Késés

(0) Amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó az egyik légi járat késésére számít, erről haladéktalanul – de legkésőbb az utas jegyén feltüntetett indulási időkor – tájékoztatja az érintett utasokat. Az utasokat lehetőség szerint rendszeresen frissülő, valós idejű tájékoztatással kell ellátni. Az üzemeltető légi fuvarozó ezzel egyidejűleg pontosan megjelöli az érintett utasok számára az e rendelet alapján az adott esetre alkalmazandó konkrét jogait, különösen a 9. cikk szerinti segítségnyújtás, továbbá a 7. cikkben meghatározott kártérítés kérelmezésére irányuló eljárásra, valamint a 15a. és a 16ac. cikk szerinti panaszkezelésre vonatkozó információk tekintetében.

Az üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül pontosan megjelöli az érintett utasok számára a késés okait. Az utasok jogosultak arra, hogy kérésre írásban megkapják az érkezési késés okait. A késésben lévő járatot üzemeltető légi fuvarozó ezeket az információkat a kérelem benyújtásától számított hét naptári napon belül, egyértelmű módon adja meg.

(1) Az üzemeltető légi fuvarozó felajánlja az érintett utasoknak a 9. cikk szerinti segítségnyújtást.

(1a) Amennyiben a várakozási idő az utas jegyén feltüntetett indulási időtől számítva legalább a 7. cikk (1a) bekezdésében meghatározott küszöbértékek szerinti időtartammal meghosszabbodik, az üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül felajánlja az érintett utasoknak a 8. cikk szerinti átfoglalás és visszatérítés közötti választást.

(2) Az utasoknak jogukban áll, hogy kérésre a késésben lévő járatot üzemeltető légi fuvarozótól a 7. cikk (1) és (3) bekezdésével összhangban kártérítést kapjanak, amennyiben a végső célállomásukat a 7. cikk (1a) bekezdésében meghatározott küszöbértékeket meghaladó érkezési késéssel éri el.

Az utasoknak jogukban áll, hogy kérésre a késésben lévő járatot üzemeltető légi fuvarozótól a 7. cikk (1) és (3) bekezdésével összhangban kártérítést kapjanak, amennyiben a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontja szerinti visszatérítést vagy a 8. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti átfoglalást választják, vagy amennyiben végső célállomásukat a 7. cikk (1a) bekezdésében meghatározott küszöbértékeket meghaladó érkezési késéssel éri el azt követően, hogy a 8. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti átfoglalást választották.

(3) [...]

(3a) Ezt a cikket akkor is alkalmazni kell, ha az üzemeltető légi fuvarozó az utas jegyén feltüntetett indulási időhöz képest elhalasztotta az indulást.

Az (1) bekezdés szerinti segítségnyújtásban és a (2) bekezdés szerinti kártérítésben való részesülésre vonatkozó jog nem alkalmazandó, ha az utast a jegyén feltüntetett indulási idő előtt legalább 14 naptári nappal tájékoztatták a szóban forgó változásról. Az üzemeltető légi fuvarozóra hárul az azzal kapcsolatos bizonyítási teher, hogy az utast tájékoztatták-e, és ha igen, mikor tájékoztatták az időpont megváltozásáról.

(4) Az üzemeltető légi fuvarozó nem köteles a 7. cikk szerinti kártérítés megfizetésére, ha bizonyítani tudja, hogy az érkezési késést rendkívüli körülmények okozták, és a késést még akkor sem lehetett volna elkerülni, ha a légi fuvarozó minden észszerű intézkedést megtett volna. Ilyen rendkívüli körülményekre csak akkor lehet hivatkozni, amennyiben azok hatással vannak az érintett légi járatra vagy a tervek szerint ugyanazon légi járművel teljesítendő forgási sorrenden belüli megelőző három légi járat legalább egyikére, és feltéve, hogy közvetlen ok-okozati kapcsolat áll fenn e körülmény bekövetkezése és a következő légi járat indulási késése között. E közvetlen ok-okozati összefüggés fennállásával kapcsolatos bizonyítási teher az üzemeltető légi fuvarozóra hárul.

(5) [...]”

6. A szöveg a következő cikkekkel egészül ki:

„6-2a. cikk

A kifutópályán való várakozás

(0) A kifutópályán való várakozás esetén az üzemeltető légi fuvarozó lehetőség szerint rendszeresen frissülő és valós idejű tájékoztatást biztosít az utasok számára.

(1) A biztonsági és védelmi szempontokra is figyelemmel, a kifutópályán való várakozás esetén az üzemeltető légi fuvarozó gondoskodik az utastér megfelelő fűtéséről vagy hűtéséről, díjmentes hozzáférést biztosít a fedélzeti mosdóhelyiségekhez, és gondoskodik arról, hogy a 11. cikkben említett személyek megfelelő figyelemben részesüljenek. Hacsak ez nem hosszabbítaná meg a kifutópályán való várakozást, illetve nem egyeztethető össze a légi közlekedés biztonságára vagy a légi közlekedés védelmére vonatkozó követelményekkel, az üzemeltető légi fuvarozó díjmentesen ivóvizet biztosít a fedélzeten.

(2) Amennyiben valamely tagállamnak a Szerződés hatálya alá tartozó területén található repülőtéren a kifutópályán való várakozás eléri a legfeljebb három órát, a légi járműnek el kell indulnia a kapuhoz vagy más megfelelő kiszállóhelyhez, ahol az utasok számára lehetővé kell tenni a kiszállást. E határidőn túl a kifutópályán való várakozás csak akkor hosszabbítható meg, ha biztonsági, bevándorlási, légiforgalmi irányítási vagy a védelemmel összefüggő okokból a légi jármű nem hagyhatja el helyét a kifutópályán.

(3) A (2) bekezdéssel összhangban kiszállt utasok jogosultak a 6. és a 11. cikkben előírt jogokra, a kifutópályán való várakozás és az utas jegyén feltüntetett indulási idő figyelembevételével.

6a. cikk

Lekésett csatlakozó járat egyetlen légiközlekedési szerződés keretében megvalósuló utazások során

(1) Amennyiben utazása során valamely utas egy előző légi járatot érintő fennakadás miatt lekési a csatlakozó járatot, a fennakadásban érintett előző légi járatot üzemeltető légi fuvarozó feladata, hogy az utas számára a 8. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti átfoglalást és a 9. cikk szerinti segítségnyújtást biztosítson.

(1a) Amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó az utasnak a lekésett csatlakozó járatra vonatkozó jegyén feltüntetett indulási időtől számítva a 7. cikk (1a) bekezdésében meghatározott küszöbértékek szerinti időtartamon belül nem tud átfoglalást biztosítani, az üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül, egyértelmű módon felajánlja az érintett utasoknak a 8. cikk szerinti visszatérítés és átfoglalás közötti választást.

(2) Az utasoknak jogukban áll továbbá, hogy kérésre a fennakadásban érintett légi járatot üzemeltető légi fuvarozótól a 7. cikk (1) és (3) bekezdésével összhangban kártérítést kapjanak, ha az utasok a végső célállomásukat a 7. cikk (1a) bekezdésében meghatározott küszöbértékeket meghaladó érkezési késéssel érik el.

Az utasoknak jogukban áll, hogy kérésre a fennakadásban érintett légi járatot üzemeltető légi fuvarozótól a 7. cikk (1) és (3) bekezdésével összhangban kártérítést kapjanak, amennyiben a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontja szerinti visszatérítést vagy a 8. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti átfoglalást választják, vagy amennyiben végső célállomásukat a 7. cikk (1a) bekezdésében meghatározott küszöbértékeket meghaladó érkezési késéssel érik el azt követően, hogy a 8. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti átfoglalást választották.”;

(2a) Amennyiben az utas megállást tervez és hajt végre, azt a repülőteret kell az utas végső célállomásának tekinteni, ahol a megállásra sor kerül.

(3) [...]

(4) [...]”

7. A 7. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Fennakadás esetén a következő kártérítési összegeket kell alkalmazni a 4., az 5., a 6. vagy a 6a. cikkben, valamint az e cikkben meghatározott feltételek mellett:

- a) 300 EUR a legfeljebb 3 500 kilométeres utazások és az Unión belüli valamennyi utazás esetében;
- b) 500 EUR a 3 500 kilométert meghaladó utazások esetében.

Az előző albekezdéstől eltérve, a legkülső régiók és egy tagállam másik olyan területe közötti utazások esetében, amelyre a Szerződéseket alkalmazni kell, a kártérítési összegeket az utazások tényleges távolsága alapján kell meghatározni.”;

aa) a cikk a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) A járatnak az 5. cikk szerinti törlését követő átfoglalás utáni érkezési késés, a 6. cikk szerinti érkezési késés vagy a 6a. cikk szerinti lekéssett csatlakozó járat utáni érkezési késés esetén a kártalanításhoz való jog az alábbiaknál nagyobb érkezési késések esetén keletkezik:

- a) négy óra a legfeljebb 3 500 kilométeres utazások és az Unión belüli valamennyi utazás esetében;
- b) hat óra a 3 500 kilométert meghaladó utazások esetében.”;

ab) a cikk a következő (1b) bekezdéssel egészül ki:

„(1b) E rendelet alkalmazása céljából a távolságok meghatározásakor a kiindulási pont és a végső célállomás közötti távolságot kell alapul venni. Csatlakozó járat esetén csak a kiindulási pontot és a végső célállomás repülőterét kell figyelembe venni. E távolságokat a gömbi főkörön mért távolság módszerével kell mérni.”;

b) a (2) és a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Amennyiben az utas a 8. cikk (1) bekezdésének b) pontja alapján utazásának folytatása mellett döntött, és az átfoglalás során újabb fennakadás történik, a végső célállomásig tartó utazása során az utasnak csak egyszer keletkezhet kártalanításhoz való joga.

(2a) Az e cikk szerinti kártérítési kérelmeket az utasnak a jegyén feltüntetett tényleges indulási időtől számított hat hónapon belül kell benyújtania. Az üzemeltető légi fuvarozó a kérelem benyújtásától számított 14 naptári napon belül vagy megfizeti a kártérítést, vagy – adott esetben az 5. cikk (3) bekezdése vagy a 6. cikk (4) bekezdése szerinti, a rendkívüli körülményekre vonatkozó egyértelmű és megalapozott magyarázatot is beleértve – megindokolja az utasnak, hogy miért nem fizet kártérítést. Amennyiben a repülőter-irányító szervezet aktiválja a készenléti tervét, ez a határidő 30 naptári nappal meghosszabbítható.

Amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó nem fizeti meg a kért kártérítést, az utas a 16ac. cikkel összhangban panaszt nyújthat be.

(3) A kártérítést készpénzben, vagy ha az utas egy aláírt dokumentumban vagy tartós adathordozón lévő bármely más digitális eszközön ehhez hozzájárul, más módon kell megfizetni.

(4) [...]

(5) [...]”;

ba) a (4) bekezdést el kell hagyni.

8. A 8. cikk helyébe a következő szöveg lép:

Visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog

(1) Fennakadás esetén – a 4., az 5., a 6. vagy a 6a. cikkben, valamint az e cikkben meghatározott feltételek mellett – az utasoknak fel kell ajánlani a következő díjmentes lehetőségek közötti választást:

- a) a jegyek teljes árának készpénzben, vagy ha az utas egy aláírt dokumentumban vagy tartós adathordozón lévő bármely más digitális eszközön ehhez hozzájárul, más módon történő automatikus visszatérítése a fennakadásban érintett légi járatnak az utas jegyén feltüntetett indulási időtől számított 14 naptári napon belül, az utazás meg nem tett szakaszára vagy szakaszaira vonatkozóan, valamint az utazás már megtett szakaszára vagy szakaszaira vonatkozóan, ha a repülés az utas eredeti utazási terveihez viszonyítva már nem szolgál semmilyen célt, adott esetben a kiindulási pontra való visszaúttal együtt, az utas jegyén feltüntetett indulási időt követő lehető legkorábbi alkalommal, vagy – az utas beleegyezésével – ezen időpontot megelőzően; amennyiben a repülőtér-irányító szervezet aktiválja a készenléti tervét, ez a határidő 30 naptári nappal meghosszabbítható;
- b) az utas utazásának folytatása a végső célállomására való átfoglalással, az utas jegyén feltüntetett indulási időt követő lehető legkorábbi alkalommal, vagy – az utas beleegyezésével – ezen időpontot megelőzően; vagy
- c) átfoglalás az utas végső célállomására egy későbbi időpontban, amikor az utasnak megfelel, az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően.

(2) [...]

(3) Annak érdekében, hogy az utas az (1) bekezdésben meghatározottak szerint a lehető leghamarabb elérhesse célállomását, az üzemeltető légi fuvarozó a rendelkezésre állás függvényében és feltéve, hogy a légitörvény szerződésben foglalthoz hasonló szállítási feltételek vonatkoznak rájuk, az utas számára megfontolás és egy aláírt dokumentumban vagy tartós adathordozón lévő bármely más digitális eszközön való hozzájárulás céljából felajánlja legalább az egyik alábbi alternatív lehetőséget:

- a) a légitörvény szerződésben foglalt útvonallal megegyező útvonalon közlekedő légi járat vagy csatlakozó járatok;

- b) más útvonal, beleértve a légiközlekedési szerződésben megjelölt repülőterekhez képest alternatív repülőterekre való eljutást, illetve alternatív repülőterekről való indulást is. Ilyen esetekben az üzemeltető légi fuvarozó viseli az utas légiközlekedési szerződésben megjelölt repülőterekhez képest alternatív repülőterekre, illetve repülőterekről történő átszállításának a költségeit;
- c) másik légi fuvarozó által üzemeltetett szolgáltatások igénybevétele, vagy
- d) amennyiben a megteendő távolság tekintetében megfelelő, más közlekedési mód használata.

(4) [...]

(5) Amennyiben az utas arról tájékoztatta az üzemeltető légi fuvarozót, hogy az (1) bekezdés b) pontjával és a (7) bekezdéssel összhangban folytatja az utazását, és ha az üzemeltető légi fuvarozó három órán belül nem ajánlott fel átfoglalást, az utas – a (3) bekezdéssel összhangban – intézheti a saját átfoglalását.

Járat törlése esetén az első albekezdést az utas jegyén feltüntetett indulási időtől kell alkalmazni.

Ennek során az utasoknak a szükséges, észszerű és megfelelő mértékre kell korlátozniuk a költségeket. Az üzemeltető légi fuvarozó a kérelem benyújtásától számított 14 naptári napon belül visszatéríti az utas által viselt költségeket, a jegy vagy a jegyek teljes költségének 400 %-át meg nem haladó mértékben. Amennyiben a repülőter-irányító szervezet aktiválja a készenléti tervét, ez a határidő 30 naptári nappal meghosszabbítható.

(6) [...]

(7) Az utas – amíg el nem fogadta az üzemeltető légi fuvarozó által a lehető legkorábbi alkalomra felajánlott, a 8. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti átfoglalást, vagy nem döntött a 8. cikk (5) bekezdése szerinti, saját maga által intézett átfoglalás mellett – választhat a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontja szerinti visszatérítés és a 8. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti, későbbi időpontban való átfoglalás között.

Az utasnak tájékoztatnia kell az üzemeltető légi fuvarozót a választásáról.”

9. A 9. cikk a következőképpen módosul:

–a) a cikk címének helyébe a következő szöveg lép:

„9. cikk

A segítséghez való jog”;

- a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Fennakadás esetén, továbbá a 4., az 5., a 6., a 6a. és a 6–2a. cikkben, valamint az e cikkben meghatározott feltételekre is figyelemmel, és amennyiben a légi járatokra vagy az alternatív közlekedési módjukra való várakozási idő legalább két órával meghosszabbodik, az utasoknak fel kell ajánlani az alábbi díjmentes lehetőségeket:

- a) frissítők kétóránként a várakozási idő alatt;
- b) étkezés három óra elteltével, majd azt követően ötóránként a várakozási idő alatt, naponta legfeljebb három étkezéssel;
- c) két telefonhívás, szöveges üzenetek és internet-hozzáférés.

Az üzemeltető légi fuvarozó korlátozhatja vagy megtagadhatja az előző albekezdés szerinti segítségnyújtást, ha annak alkalmazása további késlekedést okozna az utasok számára.”;

- aa) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) „Ezen túlmenően, amennyiben a légi járatra vagy az alternatív közlekedési módra való várakozás során egy- vagy többéjszakás tartózkodás válik szükségessé, az utasoknak fel kell ajánlani az alábbi díjmentes lehetőségeket:

- a) szállodai elhelyezés;
- b) szállítás a repülőtérrel a szálláshelyre és vissza.”;

- ab) a cikk a következő (2a), (2b) és (2c) bekezdéssel egészül ki:

„(2a) Az üzemeltető légi fuvarozó utalványok használatával is teljesítheti az (1) bekezdés a), az (1) bekezdés b) és a (2) bekezdés szerinti kötelezettségeit. Az (1) bekezdéssel összhangban rendelkezésre bocsátott utalványoknak felhasználhatónak kell lenniük minden olyan üzletben, amely élelmiszert és frissítőket biztosít azon a repülőtéren, ahol az érintett utasok rekednek, a légi járatuk fedélzetén, valamint – adott esetben – a (2) bekezdés a) pontja szerinti szálláshelyen.

(2b) Amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó nem teljesíti az (1), a (2) és a (2a) bekezdés szerinti kötelezettségeit, az érintett utasok saját maguk is intézkedhetnek ezek tekintetében olyan mértékben, ahogy ezek a költségek szükségesek, észszerűek és arányosak a

várakozás időtartama, valamint az azon a repülőtéren található frissítők és ételek költségei tekintetében, ahol az utasok rekednek. A fennakadásban érintett légi járatot üzemeltető légi fuvarozó a visszatérítés iránti kérelem benyújtásától számított 14 naptári napon belül visszatéríti az utasok által viselt költségeket. Amennyiben a repülőtér-irányító szervezet aktiválja a készenléti tervét, ez a határidő 30 naptári nappal meghosszabbítható.

(2c) Minden uniós repülőtéren a repülőtér-irányító szervezetnek intézkednie kell annak biztosítása érdekében, hogy ivóvíz és elektronikus eszközök számára töltőállomások díjmentesen rendelkezésre álljanak, napszaktól, légi járatától és termináltól függetlenül.”;

ac) a (3) bekezdést el kell hagyni;

b) a cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(4) Amennyiben a fennakadást rendkívüli körülmények okozták, és a fennakadást minden észszerű intézkedés megtételével sem lehetett volna elkerülni, a légi fuvarozó a (2) bekezdés a) pontja szerinti elhelyezést legfeljebb három éjszakára korlátozhatja.

(5) [...]

(6) Amennyiben az utas még a kiindulási ponton a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontja szerinti visszatérítés mellett dönt, vagy ha a 8. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti, későbbi időpontban való átfoglalást választja, az érintett légi járatban az utast nem illetik meg további jogok a 9. cikk (1) és (2) bekezdése szerinti segítségnyújtás tekintetében.”

10. A 10. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„10. cikk

Magasabb vagy alacsonyabb osztályon történő elhelyezés

(1) Ha az üzemeltető légi fuvarozó az utast magasabb osztályon helyezi el, mint amelyre a jegyet váltotta, a légi fuvarozó nem kérheti a különbözet megfizetését.

(2) Ha az üzemeltető légi fuvarozó az utast alacsonyabb szállítási osztályon helyezi el, mint amelyre az a jegyet váltotta, kérés nélkül, az alacsonyabb osztályon történő

elhelyezéstől számított 14 naptári napon belül, a 7. cikk (3) bekezdésében előírt módon legalább az alábbiaknak megfelelő kártérítést biztosít az utasnak:

- a) legfeljebb 3 500 kilométeres repülőutak esetében a járat árának 40 %-a, vagy
- b) a 3 500 kilométert meghaladó repülőutak esetében a járat árának 75 %-a.

(3) Amennyiben a járat ára nincs feltüntetve a jegyen, a (2) bekezdésben említett kártérítést a légi járat hosszának a légiközlekedési szerződés hatálya alá tartozó teljes távolsághoz viszonyított arányában kell kiszámítani, a 7. cikk (1) bekezdésének b) pontjával összhangban.

(4) A járat ára nem tartalmazza a jegyen feltüntetett adókat és díjakat, amennyiben ezen adók és díjak megfizetésének kötelezettsége és azok összege nem függ attól, hogy a jegyet milyen osztályra váltották.

(5) Ez a cikk nem alkalmazandó azokra az előnyökre – így például a külön ülőhelyekre vagy ellátásra –, amelyeket az ugyanazon szállítási osztályon belüli magasabb viteldíj kínál.”

10a. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„10a. cikk

Repülőtéri készenléti tervek

(1) Azokon az uniós repülőtereken, ahol az éves utasforgalom meghaladja az ötmillió főt, a repülőtér-irányító szervezetnek gondoskodnia kell arról, hogy megfelelő készenléti terv révén összehangolják a repülőtér-irányító szervezet és a repülőtéri alapvető szolgáltatók – különösen a légi fuvarozók és a földi kiszolgálást végző vállalatok – tevékenységeit, tekintettel a többszörös járat törlések és/vagy járatkésések következtében kialakuló olyan lehetséges helyzetekre, amelyek miatt jelentős számú utas reked a repülőtéren. Készenléti tervet annak biztosítása érdekében kell készíteni, hogy a repülőtéren rekedt utasok megfelelő tájékoztatást kapjanak, és az ilyen tervekben szerepelniük kell a várakozási idő és a kényelmetlenség minimalizálását célzó intézkedéseknek.

(1a) A repülőtéri készenléti tervek keretében figyelembe kell venni az utasoknak a 11. cikk alapján meghatározott sajátos és egyéni szükségleteit.

(2) A készenléti tervet különösen a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló 96/67/EGK tanácsi irányelvben említett repülőtér-használók

bizottságának, valamint a földi kiszolgálást végző vállalatoknak és egyéb repülőtéri alapvető szolgáltatóknak a részvételével kell elkészíteni. A készenléti tervben szerepelnie kell azon személy(ek) elérhetőségeinek, aki(ke)t a repülőtér-használók bizottságában részt vevő légi fuvarozók jelöltek ki annak érdekében, hogy többszörös járat törlések és/vagy járatkésések esetén a helyszínen képviseljék őket. A légi fuvarozó gondoskodik arról, hogy a kijelölt személy(ek) rendelkezzen(ek) az ahhoz szükséges eszközökkel, hogy az e rendeletből fakadó kötelezettségekkel összhangban fennakadás esetén segítséget nyújtson/nyújtsanak az utasoknak.

(3) A repülőtér-irányító szervezetnek meg kell küldenie a készenléti tervet a 96/67/EGK tanácsi irányelvben említett repülőtér-használók bizottságának, valamint – kérésre – a 16. cikk (1) bekezdése alapján e rendelet végrehajtásával megbízott nemzeti végrehajtási szervnek.

(3a) A tagállamok dönthetnek úgy, hogy a területükön található, az (1) bekezdés hatálya alá nem tartozó repülőtereknek is teljesíteniük kell az (1)–(3) bekezdésben megállapított kötelezettségeket.

(4) Az (1) bekezdésben foglalt küszöbérték alatti vagy a (3a) bekezdés hatálya alá nem tartozó uniós repülőtereken a repülőtér-irányító szervezetnek minden észszerű erőfeszítést meg kell tennie a repülőtér-használók koordinálása és a repülőtér-használókkal való arra irányuló megállapodás érdekében, hogy tájékoztassák a repülőtéren rekedt, többszörös járat törlések és/vagy járatkésések következtében olyan helyzetbe került utasokat, amely miatt jelentős számú utas reked a repülőtéren.”

11. A 11. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„11. cikk

Különleges bánásmódot igénylő utasok

(0) Az e rendelet alapján az utasoknak nyújtott minden információt akadálymentes formátumban kell megadni.

(1) E cikk alkalmazandó minden, fogyatékkal élő személyre, csökkent mozgásképességű személyre, csecsemőre, kísérő nélküli gyermekre és várandós nőre, feltéve, hogy az üzemeltető légi fuvarozót legkésőbb a fennakadás bejelentésének időpontjában értesítették arról, hogy a segítségnyújtás tekintetében különleges bánásmódra van szükségük. E cikk alkalmazandó a konkrét orvosi segítséget igénylő személyekre is, feltéve, hogy az üzemeltető légi fuvarozót legkésőbb az utasfelvételnél értesítették arról,

hogyan e személyek konkrét orvosi segítséget igényelnek; az üzemeltető légi fuvarozók igazolást kérhetnek e szükségletekről.

Úgy kell tekinteni, hogy ez az értesítés a légiközlekedési szerződés keretében tett valamennyi utazásra kiterjed.

(1a) Legkésőbb az utasfelvételkor, a rendelkezésre álló ülőhelyek függvényében a (1) bekezdésben említett személyeket kísérő vagy gyermekeket kísérő személyek részére fel kell ajánlani azt a díjmentes lehetőséget, hogy velük szomszédos ülőhelyen ülhessenek.

(1b) Beszálláskor az üzemeltető légi fuvarozók elsőbbséget biztosítanak az (1) bekezdésben említett személyeknek, valamint az őket kísérő személyeknek vagy elismert segítő kutyáknak.

(2) A 8., illetve a 9. cikk szerinti átfoglalás és segítségnyújtás alkalmazása során az üzemeltető légi fuvarozó különös figyelmet fordít a (1) bekezdésben említett személyek szükségleteire. A légi fuvarozók ezt az átfoglalást és segítségnyújtást a lehető leghamarabb biztosítják e személyeknek, az őket kísérő személyeket vagy elismert segítő kutyákat is beleértve.

(3) A 9. cikk (4) bekezdése nem alkalmazandó az (1) bekezdésben említett utasokra, valamint az őket kísérő személyekre vagy elismert segítő kutyákra.”

11a. A 12. cikk a következőképpen módosul:

a) a cím helyébe a következő szöveg lép:

„12. cikk

További jogok”;

b) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Ez a rendelet nem érinti az utasoknak az egyéb jogi aktusok alapján biztosított jogait és igényeit. Az e rendelet 7. cikke vagy 10. cikkének (2) bekezdése alapján nyújtott kártérítést le kell vonni az egyéb jogi aktusok – így például az (EU) 2015/2302 irányelv – alapján nyújtott kártérítésből, ha azok a jogok ugyanazt az érdeket védik, vagy ugyanazt a célt szolgálják.

Amennyiben e bekezdés másként nem rendelkezik, ez a rendelet nem érinti a különösen az (EU) 2015/2302 irányelv szerinti jogokat és igényeket. Az (EU) 2015/2302 irányelv alapján nyújtott kártérítést vagy árendedményt, valamint az e rendelet 7. cikke vagy 10. cikkének (2) bekezdése alapján nyújtott kártérítést le kell vonni egymásból a túlkompensáció elkerülése érdekében, ha ezek a jogok ugyanazt az érdeket védik, vagy ugyanazt a célt szolgálják.

Az utazási csomagok szervezőinek azon jogától eltérően, hogy az (EU) 2015/2302 irányelv 22. cikkével összhangban megtérítési vagy visszatérítési igénnyel lépjenek fel, e rendelet 13. cikkének sérelme nélkül, valamint a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontjától eltérve, ha a légi járat az (EU) 2015/2302 irányelv szerinti utazási csomagra vonatkozó szerződés részét képezi, az utasok e rendelet alapján nem jogosultak visszatérítésre, amennyiben az (EU) 2015/2302 irányelvből ennek megfelelő jog keletkezik.

Amennyiben valamely harmadik ország jogszabályai alapján már kifizetésre került kártérítés vagy visszatérítés az utas számára, e kártérítés vagy visszatérítés összegét le kell vonni az e rendelet alapján nyújtott kártérítés vagy visszatérítés összegéből.”

12. A 13. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„13. cikk

Megtérítési igényhez való jog

Olyan esetekben, amikor egy üzemeltető légi fuvarozó kártérítést fizet vagy az e rendelet szerint rá háruló egyéb kötelezettségeket teljesít, e rendelet vagy a nemzeti jog rendelkezései nem értelmezhetők azon jogának korlátozásaként, hogy kártérítést kérjen bármely személytől – így többek között harmadik felektől –, az alkalmazandó joggal összhangban.”

13. A 14. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„14. cikk

Az utasoknak nyújtandó tájékoztatás kötelezettsége

(0) Az üzemeltető légi fuvarozó a honlapján és a mobilalkalmazásában tájékoztatót helyez el, amelyben pontosan megjelöli az e rendelet szerinti jogokat, beleértve a panaszkezelési eljárást is.

(0a) Valamely légi járatra vagy csatlakozó járatra szóló jegyek felkínálásakor és a vásárlást megelőzően a légi fuvarozók és a közvetítők tájékoztatják az utast a következőkről:

- a) az ajánlat tárgyát képező jegy vagy jegyek típusa, különös tekintettel arra, hogy a jegyre vagy a jegyekre egyetlen légitársasági szerződés vagy különálló légitársasági szerződések kombinációja vonatkozik-e;
- b) az utas, az üzemeltető légi fuvarozó és a közvetítő e rendelet szerinti, a légitársasági szerződéshez kapcsolódó jogai és kötelezettségei, beleértve a visszatérítési eljárásra vonatkozó tájékoztatást is;
- c) az a határidő és eljárás, amellyel az utas a 4. cikk (5) bekezdésében meghatározottak szerint, további díjfizetés nélkül névváltoztatást kérhet; valamint
- d) szerződéses feltételek.

Az első albekezdés c) pontjában foglalt tájékoztatási követelménynek való megfelelés érdekében a légi fuvarozó és a közvetítő használhatja e rendelet rendelkezéseinek a Bizottság által az Unió valamennyi hivatalos nyelvén elkészített és a nyilvánosság számára elérhetővé tett összefoglalóját.

(0b) Az a közvetítő vagy légi fuvarozó, amely légitársasági szerződések kombinációjának hatálya alá tartozó jegyeket értékesít, a vásárlást megelőzően tájékoztatja az utast arról, hogy a jegyekre külön légitársasági szerződések vonatkoznak, amelyek nem biztosítják a 7., a 8., illetve a 9. cikk szerinti visszatérítésre, átfoglalásra vagy segítségnyújtásra vonatkozó jogot abban az esetben, ha az utas lekési a külön légitársasági szerződés hatálya alá tartozó következő légi járatokat. Ezt a tájékoztatást a jegyek értékesítésekor egyértelmű módon kell megadni.

A légi fuvarozók és a közvetítők az e bekezdés szerinti tájékoztatást a légitársasági szerződés nyelvén és egy nemzetközileg használt nyelven, tartós adathordozón biztosítják.

(1) A repülőtér-irányító szervezetnek biztosítani kell, hogy az utasfelvételi pultoknál (az önkiszolgáló utasfelvételi automatákat is ideértve) és a beszállókapunál jól láthatóan elhelyezésre kerüljön az alábbi szöveg: »Visszautasított beszállás, járatörlés vagy legalább kétórás járatkésés esetén kérje az utasfelvételi pultnál vagy a beszállókapunál a jogait ismertető tájékoztatót, különösen a visszatérítés vagy az átfoglalás, valamint a segítségnyújtás és az esetleges kártérítés tekintetében.« Ezt a szöveget legalább a repülőtér helye szerinti nyelve(ke)n és egy nemzetközileg használt nyelven kell elhelyezni. E célból a repülőtér-irányító szervezeteknek együtt kell működniük az üzemeltető légi fuvarozókkal.

- (2) [...]
- (3) [...]
- (4) [...]
- (5) [...]
- (6) [...]
- (7) [...]"

13a. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„15a. cikk

A légi fuvarozóhoz vagy a közvetítőhöz benyújtott panasz

(1) Minden légi fuvarozó és minden közvetítő létrehoz egy panaszkezelési mechanizmust az e rendelet hatálya alá tartozó, a saját felelősségi körébe eső jogok és kötelezettségek vonatkozásában. Elérhetőségeiket hozzáférhetővé teszik a légiközlekedési szerződés nyelvén és egy nemzetközileg használt nyelven. A panaszkezelési eljárás részleteit nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni, így többek között csökkent mozgásképességű személyek számára is. Emellett egyértelmű módon tájékoztatják az utasokat a tagállamok által a 16. cikk alapján kijelölt szerv vagy szervek elérhetőségeiről, valamint a 16ac. cikk szerinti, peren kívüli vitarendezésért felelős szerv vagy szervek elérhetőségeiről, továbbá adott esetben ezek felelősségi köréről. Ezt a tájékoztatást elérhetővé kell tenni annak a tagállamnak a hivatalos nyelvén vagy nyelvein, amelyben a légi fuvarozó és a közvetítő tevékenykedik.

(2) Amennyiben az utasok az (1) bekezdésben említett mechanizmus igénybevételével panaszt nyújtanak be, azt attól a fennakadástól számított hat hónapon belül kell benyújtaniuk, amelyre a panasz vonatkozik. A panasz benyújtásától számított 30 naptári napon belül az a légi fuvarozó vagy közvetítő, amelyhez a panaszt intézték, indokolással ellátott választ ad, vagy – kellően indokolt kivételes esetekben – tájékoztatja az utast arról, hogy a panasz benyújtásától számított kevesebb két hónapon belül az utas végleges választ fog kapni. Amennyiben a vita nem rendezhető, a válasznak tartalmaznia kell továbbá a 16. cikk alapján kijelölt szerv vagy szervek, illetve a 16ac. cikk szerinti, peren kívüli vitarendezésért felelős szerv vagy szervek elérhetőségeit, beleértve a postacímet, a honlapot és az e-mail-címet is.

(3) Az utasok által az (1) bekezdésben említett mechanizmus igénybevételével benyújtott panaszok nem érintik azon jogukat, hogy a 16ac. cikk szerinti, peren kívüli vitarendezést vegyenek igénybe, vagy bírósági eljárás útján jogorvoslatot kérjenek, a nemzeti jognak megfelelő elévülési időkre is figyelemmel.”

14. A 16. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„16. cikk

Végrehajtás

(1) Minden tagállam kijelöl egy nemzeti végrehajtási szervet vagy több nemzeti végrehajtási szervet, amely, illetve amelyek e rendelet végrehajtásáért felel(nek) a területükön található repülőterekről induló és az oda irányuló utazások tekintetében. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot arról, hogy e bekezdéssel összhangban melyik szervet vagy szerveket jelölték ki.

(2) A nemzeti végrehajtási szerv szigorúan felügyeli az e rendelet követelményeinek való megfelelést, és megteszi a szükséges intézkedéseket az utasjogok tiszteletben tartásának biztosítására.

(2a) Az utasok bejelenthetik a nemzeti végrehajtási szervnek e rendelet állítólagos megsértését. A nemzeti végrehajtási szerv az említett bejelentésekben foglalt információk alapján vizsgálatot folytathat, és határozhat végrehajtási intézkedések meghozataláról.

(3) A tagállamok által e rendelet megsértése esetére előírt szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. E szankcióknak mindenekelőtt elégségesnek kell lenniük ahhoz, hogy pénzügyi ösztönzőt jelentsenek a légi fuvarozók és a közvetítők számára ahhoz, hogy következetesen megfeleljenek e rendeletnek.

(4) [...]

(5) A nemzeti végrehajtási szervek e rendelet alkalmazásának kezdőnapja után négy évvel, majd azt követően ötévente jelentést tesznek közzé a honlapjukon a tevékenységükről, valamint a végrehajtási intézkedésekről és azok eredményéről, többek között az alkalmazott szankciókról is. Ezeket a jelentéseket a Bizottsághoz is benyújtják.

(6) Az üzemeltető légi fuvarozók és a közvetítők közlik a nemzeti végrehajtási szervekkel azon személy(ek)nek vagy szervnek az előírt kapcsolattartási adatait, amely(ek) ki van(nak) jelölve arra, hogy a működésük helye szerinti tagállamban az e rendelet hatálya alá tartozó kérdések tekintetében a nevükben állandó jelleggel eljárjanak és a nemzeti végrehajtási szerv(ek) által kiadott dokumentumokat kézhez vegyék. A nemzeti végrehajtási szervek e rendelet végrehajtása céljából kicserélhetik egymással ezeket az információkat.”

15. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

16a. cikk

[...]

„16ac. cikk

Peren kívüli vitarendezés

A tagállamok biztosítják, hogy a légi utasok az e rendelet szerinti panaszok vagy kérelmek nyomán kialakult egyéni jogvitákat a peren kívüli vitarendezésért felelős szerv vagy szervek elé terjeszthessék. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az e cikk értelmében a vitarendezésért felelős szervről vagy szervekről. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy ezt a bekezdést csak a légi fuvarozók, illetve a közvetítők és az ügyfelek közötti jogvitákra alkalmazzák.”

16b. cikk

[...]

16c. cikk

[...]

16. A 17. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„17. cikk

Felülvizsgálat és jelentéstétel

(1) A Bizottság e rendelet alkalmazásának kezdőnapjától kezdődően háromévente jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a rendkívüli körülmények mellékletben foglalt jegyzékéről, a légi járatok időben történő és hatékony üzemeltetését befolyásoló, az előző két évben bekövetkezett események fényében.

A jelentéshez szükség szerint jogalkotási javaslatot kell mellékelni.

(2) Három évvel e rendelet alkalmazásának kezdőnapját követően, majd azt követően ötévente a Bizottság jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet működéséről, végrehajtásáról és eredményeiről.

Az első jelentésben – amelyet három évvel e rendelet alkalmazásának kezdőnapját követően kell benyújtani – a Bizottság értékeli, hogy:

- a) szükséges-e és kivitelezhető-e felülvizsgálni e rendelet hatályát az utasok védelmének további megerősítése, valamint az uniós és a harmadik országbeli légi fuvarozók közötti egyenlő versenyfeltételek és az összekapcsoltsági szempontok terén való további javulás elérése érdekében. A Bizottság értékeli különösen a joghatósági összeütközések kockázatát és a végrehajtással kapcsolatos nehézségeket, és ajánlásokat tesz e kockázatok csökkentésére, illetve a nehézségek kezelésére;
- b) a késéseknek és a járatörléseknek az öt megelőző évben, valamint e rendelet alkalmazásának kezdőnapjától kezdve minden egyes évben való alakulására vonatkozó statisztikák alapján szükség van-e a 7. cikk (1a) bekezdésében meghatározott küszöbértékek kiigazítására;
- c) kivitelezhető-e a késésekkel kapcsolatos kártérítési kérelmek és kifizetések további automatizálása.

A Bizottság emellett információt szolgáltat a nem uniós fuvarozók által üzemeltetett, harmadik országokból érkező légi járatok utasainak biztosítandó fokozott védelemről.

A jelentésnek tartalmaznia kell továbbá a 7. cikk (1) bekezdésében meghatározott összegek és a 10. cikk (2) bekezdésében meghatározott százalékos arányok felülvizsgálatát, figyelembe véve többek között a megelőző öt év viszonylatában a légi viteldíjak alakulását, az inflációs rátát, valamint a légi fuvarozóknak betudható visszautasított beszállásra, járatörlésekre, késésekre és lekéssett csatlakozó járatokra vonatkozó statisztikákat, valamint az alacsonyabb osztályon történő elhelyezésre vonatkozó statisztikákat.

A jelentéshez szükség szerint jogalkotási javaslatokat kell mellékelni.”

17. A 261/2004/EK rendelet mellékletként e rendelet 1. mellékletével egészül ki.

2. cikk

A 2027/97/EK rendelet a következőképpen módosul:

–1. A 2. cikk (1) bekezdése a következőképpen módosul:

a) a b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) »uniós légi fuvarozó«: az 1008/2008/EK rendelet rendelkezéseivel összhangban valamely tagállam által kiadott érvényes működési engedéllyel rendelkező légi fuvarozó;”¹⁰

b) a szöveg az alábbi h) ponttal egészül ki:

„h) »mozgást segítő berendezés«: minden olyan eszköz, amelynek rendeltetése, hogy az 1107/2006/EK rendelet¹¹ 2. cikkének a) pontjában meghatározott, fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek mozgását segítsék;”

c) a szöveg az alábbi i) ponttal egészül ki:

„i) »elismert segítő kutya«: a fogyatékkal élő személyek függetlenségének és önrendelkezésének növelése érdekében speciálisan kiképzett kutya, amelyet az alkalmazandó nemzeti szabályok – amennyiben vannak ilyenek – hivatalosan ilyenként ismernek el;”

d) a szöveg az alábbi j) ponttal egészül ki:

„j) »akadálymentes formátum«: olyan formátum, amely hozzáférést biztosít a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek¹ számára bármely releváns információhoz – beleértve azt is, hogy az ilyen személyek ugyanolyan könnyen és kényelmesen juthassanak hozzá az információkhoz, mint a sérüléssel vagy fogyatékkal nem rendelkező személyek –, és amely megfelel az alkalmazandó jogszabályokkal, például az (EU) 2019/882 irányelv I. mellékletével összhangban meghatározott akadálymentességi követelményeknek;”

e) a szöveg az alábbi k) ponttal egészül ki:

¹⁰ A fogalommeghatározásnak és a terminológiának a szöveg egészében való összehangolása a jogász-nyelvész ellenőrzés részét fogja képezni.

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács 1107/2006/EK rendelete (2006. július 5.) a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól (HL L 204., 2006.7.26., 1. o.).

„k) »közvetítő«: a fuvarozótól eltérő természetes vagy jogi személy, aki vagy amely kereskedelmi, üzleti vagy szakmai tevékenységével összefüggő célból egy fuvarozó vagy egy utas nevében jár el személyszállítási szerződés megkötése érdekében;”

f) a szöveg az alábbi l) ponttal egészül ki:

„l) »személyes tárgy«: a személyszállítás szükséges részét képező, fel nem adott poggyász, amely megfelel a biztonsági és védelmi követelményeknek, és legfeljebb 40x30x15 cm méretű, vagy pedig teljesíti azt a feltételt, hogy elhelyezhető az utas előtti ülés alá;”

g) a szöveg az alábbi m) ponttal egészül ki:

„m) »kézipoggyász«: olyan fel nem adott poggyász, amely nem személyes tárgy, és amely megfelel a biztonsági és védelmi követelményeknek.”

–1a. A 3. cikk (1) bekezdése a következő mondattal egészül ki:

„Ideértendő az uniós légi fuvarozónak az utasok vagy a poggyász késésével kapcsolatos felelőssége is”.

1. A 3. cikk (2) bekezdését el kell hagyni.

1a. A 3a. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„3a. cikk

„Annak a kiegészítő összegnek, amelyet a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdésével összhangban és a 6a. cikk sérelme nélkül valamely uniós légi fuvarozó abban az esetben számíthat fel, ha egy utas a poggyászának a rendeltetési helyre történő szállítása tekintetében külön kiszolgáltatási érdekbevallást tesz, olyan díjszabáson kell alapulnia, amely tükrözi a felelősségi határösszeget meghaladó értékű poggyász szállításának és biztosításának többletköltségeit. A díjszabást kérés alapján az utasok rendelkezésére kell bocsátani.”

1b. Az 5. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az utasok halála vagy sérülése esetén az uniós légi fuvarozó késedelem nélkül, de minden esetben legkésőbb tizenöt nappal a kártérítésre jogosult természetes személy azonosítását követően köteles olyan előleget fizetni, amelyre az elszenvedett nehézségekkel arányos alapon szükség lehet a közvetlen anyagi szükségletek kielégítésére.”

2. Az 5. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az (1) bekezdés sérelme nélkül, az utasok halála esetén utasonként fizetendő előleg nem lehet kevesebb, mint a Montreali Egyezmény 21. cikkének (1) bekezdése szerint, valamint a Montreali Egyezmény 24. cikkének (2) bekezdése szerint a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által meghatározott minimális felelősségi összeg 16 %-a.”

3. [...]

3a. A 6. cikk (2) bekezdésének végére a következő franciabekezdést kell beilleszteni:

„– a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek számára tájékoztatás azon jogukról, hogy a mozgást segítő berendezéseik értékéről díjmentesen külön kiszolgáltatási érdekbevallást tegyenek.”

3b. A 6. cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(4) Minden légi fuvarozó olyan formanyomtatványt bocsát rendelkezésre a mobilalkalmazásában és a honlapján, amely lehetővé teszi az utasok számára, hogy haladéktalanul – online vagy papíralapú – panaszt nyújtsanak be a poggyász károsodása, késése vagy elvesztése miatt. A légi fuvarozónak a formanyomtatvány benyújtásának az időpontját kell a Montreali Egyezmény 31. cikkének (2) és (3) bekezdése szerinti panaszbenyújtási időpontnak tekintenie, még abban az esetben is, ha a légi fuvarozó a későbbiek során további információkat kér. Ez a bekezdés nem sérti az utas azon jogát, hogy a Montreali Egyezményben megadott határidőkön belül más módon is panaszt nyújtson be.

(5) Az e cikk alapján nyújtott minden tájékoztatást – a panaszbejelentő nyomtatványt is beleértve – akadálymentes formátumban kell megadni és elérhetővé kell tenni a digitális eszközöket nem használó személyek számára is.

(6) Az e cikk szerinti összes tájékoztatási kötelezettség alkalmazandó azokra a közvetítőkre is, akik az Unióba irányuló, az Unióból kiinduló vagy az Unión belüli légi fuvarozást értékesítenek.”

4. A rendelet a következő cikkekkel egészül ki:

„6a. cikk

(1) Az uniós légi fuvarozó biztosítja, hogy amennyiben egy fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személy feladott mozgást segítő berendezést vagy elismert segítő kutyát szállít magával, minden ilyen személy számára felajánlják azt a lehetőséget,

hogy – a foglaláskor vagy az 1107/2006/EK rendelet 6. cikke szerinti bejelentéssel egyidejűleg, de legkésőbb akkor, amikor a berendezést átadják a légi fuvarozónak, illetve elismert segítő kutyák esetében a beszálláskor – akadálymentes formátumban külön érdekvallást tegyen a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdése szerint. Ilyen esetben az uniós légi fuvarozó nem számíthat fel kiegészítő díjat az érintett utasoknak. A berendezés megsemmisülése, elvesztése, megrongálódása vagy késése, illetve egy elismert segítő kutya halála vagy sérülése esetén az uniós légi fuvarozó megkövetelheti a fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személytől, hogy az érdekvallásban szereplő összeg alátámasztásaként igazolja a mozgást segítő berendezés, illetve az elismert segítő kutya pótlásának – ideértve az ideiglenes pótlást is – költségét.

Amikor egy közvetítő az uniós légi fuvarozó nevében légi fuvarozást értékesít, az érintett utasok számára fel kell ajánlania azt a lehetőséget, hogy – a foglaláskor vagy az 1107/2006/EK rendelet 6. cikke szerinti bejelentéssel egyidejűleg – akadálymentes formátumban külön érdekvallást tegyenek a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdése szerint. Ezen külön érdekvallás megtételére az előző bekezdésben meghatározottakkal egyenlő feltételek alkalmazandók. A közvetítő a lehető leghamarabb továbbítja a bevallást az uniós légi fuvarozónak.

(2) [...]

(3) A feladott mozgást segítő berendezés megsemmisülése, elvesztése, károsodása vagy késése, illetve az elismert segítő kutya halála vagy sérülése esetén az uniós légi fuvarozó felelősséget visel az utas által bejelentett összeget meg nem haladó összeg kifizetéséért, kivéve, ha bizonyítja, hogy az igényelt összeg meghaladja az utasnak a rendeltetési helyen történő kiszolgáltatáshoz fűződő tényleges érdekét.

(4) A (3) bekezdés alkalmazása esetén, az 1107/2006/EK rendelet 7. és 8. cikkének, valamint I. melléklete negyedik albekezdésének sérelme nélkül az uniós légi fuvarozónak haladéktalanul meg kell tennie minden észszerű erőfeszítést annak érdekében, hogy biztosítsa a feladott mozgást segítő berendezés azonnal szükségessé vált ideiglenes pótlását, illetve gondoskodjon ideiglenes megoldásról az elismert segítő kutya pótlása céljából. A fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személy számára engedélyezni kell, hogy térítésmentesen megtartsa az említett ideiglenes pótkerendezést, illetve pótmegoldást mindaddig, amíg ki nem fizetik a részére a (3) bekezdésben említett kártérítést, vagy amíg az uniós légi fuvarozó meg nem téríti a jogi vagy természetes személyek részére a mozgást segítő berendezés vagy az elismert segítő kutya szükségessé vált ideiglenes pótlásával kapcsolatban felmerülő költségeket.

(5) A (4) bekezdésnek való megfelelés nem minősül az uniós légi fuvarozó felelőssége elismerésének.

6b. cikk

[...]

6c. cikk

[...]

6d. cikk

(1) Az 1008/2008/EK rendelet sérelme nélkül, az Unióba irányuló, az Unióból kiinduló vagy az Unión belüli légi fuvarozás értékesítésekor minden légi fuvarozó és közvetítő köteles – foglaláskor, valamint a mobilalkalmazásukban és a honlapjukon – az alább felsorolt információkat egyértelműen, akadálymentes formátumban feltüntetni, továbbá a légi fuvarozóknak ezeket kérésre a repülőtéren (többek közt az önkiszolgáló utasfelvételi automatákon) is rendelkezésre kell bocsátaniuk:

- méretben és súlyban megadva azon engedélyezett maximális poggyásmennyiség, amelyet az utasok felvihetnek az utastérbe, valamint feladhatnak a légi jármű csomagterébe, a helyfoglalásukban benne foglalt minden egyes járat adott viteldíjosztálya esetében,
- az engedélyezett maximális poggyásmennyiségben belül darabszám szerint alkalmazott esetleges korlátozások,
- a törékeny vagy értékes tárgyak – például hangszerek, sportfelszerelések, babakocsik és gyermekülések – utastérben vagy a légi jármű csomagterében történő szállításának a feltételei,
- az (1a) bekezdés sérelme nélkül, a feladott és fel nem adott poggyászok – többek között a 6e. cikkben említett hangszerek – szállításáért felszámított esetleges kiegészítő díjak,
- azok a konkrét okok, amelyek miatt a (2) bekezdés értelmében nem vihető fel az utastérbe a fel nem adott poggyász.

(1a) Az 1107/2006/EK rendelet sérelme nélkül a légi fuvarozók többletdíj felszámítása nélkül engedélyezik az utasok számára, hogy az utastérbe személyes tárgyat vigyenek magukkal.

(2) Amikor bizonyos konkrét okokból kifolyólag, például biztonsági vagy kapacitásbeli okokból vagy a légi jármű típusának a helyfoglalás után történt megváltoztatása miatt az (1a) bekezdésben említett személyes tárgyat vagy a kézipoggyászt nem lehet az utastérben szállítani, a légi fuvarozó – az utasra kirótt további díj felszámítása nélkül – az ilyen fel nem adott poggyászt szállíthatja a csomagterben.

(2a) Az (1a) és a (2) bekezdést alkalmazni kell valamennyi, a Szerződések hatálya alá tartozó tagállami területen található repülőtérrel induló légi fuvarozóra, illetve a Szerződések hatálya alá tartozó tagállami területre érkező valamennyi uniós légi fuvarozóra.

(3) Ez a cikk nem érinti a fel nem adott poggyászra vonatkozóan az uniós és nemzetközi biztonsági és védelmi szabályokban – például a 300/2008/EK rendeletben és az (EU) 2015/1998 bizottsági végrehajtási rendeletben – előírt korlátozásokat.

6e. cikk

(1) Az alkalmazandó biztonsági és védelmi szabályok, valamint az érintett légi járműre vonatkozó műszaki előírások és korlátozások függvényében az uniós légi fuvarozók lehetővé teszik, hogy az utasok hangszert vigyenek magukkal az utastérbe. A hangszereket az utastérben történő szállításra akkor lehet elfogadni, ha azokat az utastérben biztonságosan el lehet helyezni egy erre alkalmas poggyásztárolóban vagy egy megfelelő utasülés alatt. A légi fuvarozó dönthet úgy, hogy egy adott hangszer beleszámít az utas által szállítható fel nem adott poggyász megengedett keretébe, és nem szállítható a megengedett keretet meghaladva.

(2) Az alkalmazandó biztonsági és védelmi szabályokra is figyelemmel, ha egy hangszer túlságosan nagy ahhoz, hogy az utastérben egy erre alkalmas poggyásztárolóban vagy egy megfelelő utasülés alatt biztonságosan el lehessen helyezni, a légi fuvarozó második viteldíj megfizetését kérheti, amennyiben az ilyen hangszert az utas fel nem adott poggyázként egy második ülésen szállítja. Az utasok továbbá kötelezhetők arra, hogy mind az utas, mind a hangszer számára válasszanak és vásároljanak – egymás melletti – ülőhelyet, amelyek közül az egyiknek ablak melletti ülésnek kell lennie a hangszer számára. Ha az utas kéri, és rendelkezésre áll ilyen, a hangszereket a légi jármű csomagterének fűtött részében kell szállítani, az alkalmazandó biztonsági szabályokra, a rendelkezésre álló helyre és az érintett légi jármű műszaki előírásaira is figyelemmel.”

5. A 7. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7. cikk

A Bizottság [a dátum később beillesztendő]-ig jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet működéséről és eredményeiről.”

6. A 2027/97/EK rendelet mellékletének helyébe e rendelet 2. melléklete lép.

3. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet ... [e rendelet hatálybalépésének napjától számított 2 év]-tól/-től kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező, és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök
