



EURÓPAI UNIÓ

AZ EURÓPAI PARLAMENT

A TANÁCS

Brüsszel, 2026. június 16.
(OR. en)

2013/0072(COD)
C10-0228/2025

PE-CONS 39/26

AVIATION 99
CONSUM 195
CODEC 1167

JOGALKOTÁSI AKTUSOK ÉS EGYÉB ESZKÖZÖK

Tárgy: 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

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés

294. cikkének (10) bekezdése által előírt egyeztetőbizottság által jóváhagyott
közös szövegtervezet

Ezen szöveg jogász-nyelvszaki ellenőrzése még nem történt meg.



EURÓPAI UNIÓ

AZ EURÓPAI PARLAMENT

A TANÁCS

Strasbourg, 2026. június 15.
(OR. en)

2013/0072(COD)
C10-0000/202x

PE-CONS 39/2026

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 rendeletnek, valamint a légifuvarozók felelősségéről szóló 2027/97/EGK rendeletnek az utasok és poggyászaik légi szállítása tekintetében történő módosításáról

(2013/0072(COD))

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (10) bekezdése által előírt egyeztetőbizottság által jóváhagyott közös szövegtervezet

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS
(EU) 2026/... 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,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében²,

¹ HL C 327., 2013.11.12., 115. o.

² Az Európai Parlament 2014. február 5-i álláspontja (HL C 93., 2017.3.24., 336. o.) és a Tanács 2025. szeptember 29-i álláspontja első olvasatban (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). Az Európai Parlament ...-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

mivel:

- (1) (1) A 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet³, valamint a 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 járatotrlések vagy a poggyászuk elvesztése fennakadásokat okoznak.
- (2) (2) Az uniós jogalkotó megerősíti a légi közlekedés területére vonatkozó uniós jogszabályok tekintetében az eredeti 261/2004/EK rendelet (1) és (4) preambulumbekzdésében kifejezett, az utasok magas szintű védelmének biztosítására, az Alapjogi Charta 38. cikkével összhangban általában a fogyasztóvédelem követelményeinek teljes körű figyelembevételére és az e rendeletben meghatározott védelmi normák szigorítására irányuló célokat, mindeközben kiegyensúlyozott megközelítést biztosítva, amely erősíti az összekapcsoltságot és a légi fuvarozók versenyképességét. Ennek érdekében meg kell erősíteni a légi utasok jogait, javítani kell a jogbiztonságot a légi utasok és a légi fuvarozók számára egyaránt, figyelembe véve a Bíróságnak a 261/2004/EK rendelet eredeti változatát értelmező kiterjedt ítélkezési gyakorlatát, valamint biztosítani kell, hogy a légi fuvarozók harmonizált feltételek mellett működjenek a liberalizált piacon. Ez azt is jelenti, hogy a védelem 261/2004/EK rendeletben meghatározott szintjét erősíteni kell. Ennek megfelelően érvényesíteni kell a légi utasok 261/2004/EK és 2027/97/EK rendelet értelmében védett jogait, és Unió-szerte biztosítani kell e jogok hatékonyabb, eredményesebb és következetesebb alkalmazását, figyelembe véve ugyanakkor a légi fuvarozók érdekeit, és továbbra is egyensúlyt biztosítva a légi utasok és a légi fuvarozók érdekei között.

³ Az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK rendelete (2004. február 11.) visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 46., 2004.2.17., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj>).

⁴ A Tanács 2027/97/EK rendelete (1997. október 9.) a légifuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítása tekintetében fennálló felelősségéről (HL L 285., 1997.10.17., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj>).

- (3) (3) A 261/2004/EK és a 2027/97/EK rendelet szerinti jogok érvényesítése során azonban több olyan hiányosságra fény derült, amelyek miatt az említett jogokat 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, 2010. október 27-i bizottsági közlemény is, amely intézkedéseket jelentett be annak érdekében, hogy – különösen a légi utasok számára – egységes jogokat lehessen biztosítani, és ezek a jogok megfelelően érvényesüljenek.

- (4) (4) A 261/2004/EK rendelet szerinti ugyanazon jogoknak kell vonatkozniuk a közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartozó légi járatokon – akár teljes, akár csökkentett viteldíjjal – utazó utasokra is.
- (5) (5) A légi fuvarozók és a légi utasok jogbiztonságának növelése érdekében meg kell határozni a „rendkívüli körülmények” fogalmát. Különösen és a Bíróság ítélkezési gyakorlatával összhangban „rendkívüli körülmények” azok az események, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és amelyeket a légi fuvarozó ténylegesen nem tud befolyásolni. E két feltételnek együttesen kell teljesülnie. A további egyértelműség és kiszámíthatóság érdekében rendelkezni kell azon események nem kimerítő jegyzékéről is, amelyeket a Bíróság ítélkezési gyakorlatával összhangban úgy kell tekinteni, hogy megfelelnek ezeknek a feltételeknek. A Bizottságnak ötévente felül kell vizsgálnia a rendkívüli körülmények jegyzékét, és adott esetben javaslatot kell tennie az Európai Parlament és a Tanács részére az említett jegyzék naprakésszé tételére vonatkozóan. Ahhoz, hogy rendkívüli körülményként lehessen hivatkozni rá, az eseménynek meg kell felelnie a jegyzékben meghatározott valamennyi elemnek. Amennyiben a jegyzékben nem szereplő eseményre rendkívüli körülményként hivatkoznak, a fenti együttes feltételek teljesülését eseti alapon kell értékelni. A rendkívüli körülmény bekövetkezése és az, hogy a légi fuvarozó egy adott járatüzemeltetési rendellenesség miatt erre hivatkozik, nem elegendő indok arra, hogy a légi fuvarozó mentesüljön a 261/2004/EK rendelet 7. cikkében előírt kártalanítási kötelezettség alól. Ilyen mentesség csak akkor merülhet fel, ha a légi fuvarozó azt is bizonyítja, hogy a járatüzemeltetési rendellenességet a rendkívüli körülmények okozták, és hogy azt még akkor sem lehetett volna elkerülni, ha a légi fuvarozó minden észszerű intézkedést megtett volna.

- (6) (6) Amennyiben egy légi fuvarozó rendkívüli körülményekre hivatkozik, az utas számára egyértelmű és megalapozott magyarázatot kell adni a rendkívüli körülményekről. Ennek a magyarázatnak azt a célt kell szolgálnia, hogy egyértelmű és átlátható módon tájékoztassa az utast a járatüzemeltetési rendellenességet okozó körülményekről. Az ilyen tájékoztatásnak kifejezetten az utasok légi járatában bekövetkezett konkrét járatüzemeltetési rendellenességre kell vonatkoznia. A légi fuvarozóknak ezeket az információkat tömören, közérthető nyelven kell és az utas számára könnyen érthetően kell megadniuk, kerülve az ágazatspecifikus és jogi szakzsargont. Ennek a magyarázatnak kizárólag az utas tájékoztatására kell szolgálnia, és egyértelműen meg kell különböztetni azoktól az információktól, amelyet a légi fuvarozóknak adott esetben a nemzeti végrehajtó szervek, egyéb szervek vagy bíróságok rendelkezésére kell bocsátaniuk.

- (7) (7) A 261/2004/EK rendelet értelmezéséről szóló, C-173/07. sz. (Emirates Airlines - Direktion für Deutschland kontra Diether Schenkel) ügyben hozott ítéletében⁵ a Bíróság megállapította, hogy a „légi járat” fogalma a 261/2004/EK rendelet értelmében nem került meghatározásra, de a Bíróság úgy értelmezte azt, hogy az lényegében egy légi fuvarozási műveletből áll, amely így bizonyos értelemben ezen – valamely légi fuvarozó által meghatározott útvonalon végrehajtott – fuvarozás „egysége”. A bizonytalanság elkerülése érdekében és a szerzett tapasztalatok fényében most egyértelműen meg kell határozni a „légi járat” fogalmát, valamint az ahhoz kapcsolódó „csatlakozó légi járat” és „utazás” fogalmát is.
- (8) (8) A 261/2004/EK rendelet értelmezéséről szóló, C-537/17. sz. (Claudia Wegener kontra Royal Air Maroc SA) ügyben hozott ítéletében⁶ a Bíróság megállapította, hogy a 261/2004/EK rendelet minden olyan részjáratra alkalmazandó, amely egy utazás részét képezi, függetlenül attól, hogy a légi járatra hol került sor, beleértve a teljes mértékben az Unión kívül üzemeltetett légi járatokat is. Ha a kezdő indulási 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.

⁵ A Bíróság (negyedik tanács) C-173/07. sz., Emirates Airlines – Direktion für Deutschland kontra Diether Schenkel ügyben 2008. július 10-én hozott ítélete, ECLI:EU:C:2008:400.

⁶ A Bíróság (nyolcadik tanács) C-537/17., Claudia Wegener kontra Royal Air Maroc SA ügyben 2018. május 31-én hozott ítélete, ECLI:EU:C:2018:361.

- (9) (9) A jegyeket az üzemeltető légi fuvarozó az utassal kötött légi személyszállítási szerződés megkötését követően állítja ki vagy engedélyezi. A jegyeknek egyedi jegyszámmal azonosíthatónak kell lenniük, és tartalmazniuk kell egy, a foglaláskor kiállított egyetlen légi személyszállítási szerződésre vonatkozó egyedi hivatkozást. A jegyeknek egy légi járatra vagy egy csatlakozó légi járatra kell vonatkozniuk, a műszaki és üzemeltetési célokból történő közbenső megállók figyelembevétele nélkül. A jegyeknek többféle információt kell tartalmazniuk az adott légi járatra vagy csatlakozó légi járatra vonatkozóan, például a légi járat dátumát, az indulási és érkezési repülőtereket, a menetrend szerinti indulási és érkezési időpontokat, az utas családi nevét és utónevét, a járatszámot és az üzemeltető légi fuvarozó nevét.

- (10) (10) Az utasok számára lehetővé kell tenni, hogy repülőjegyek vásárlásakor megalapozott döntéseket hozzanak, és tisztában legyenek azzal, hogy e rendelet teljes terjedelmében alkalmazandó-e egy légi fuvarozóra. Ezért megfelelően rendelkezni kell egy önkéntes „uniós légiutas-jogi címke” létrehozásáról. A címke használatának önkéntesnek kell maradnia a légi fuvarozók és a közvetítők számára a különböző repülési lehetőségek megjelenítésekor, kivéve, ha az üzemeltető légi fuvarozó üzleti megállapodás alapján kötelezi a légi fuvarozót vagy a közvetítőt a címke használatára.

- (11) (11) A 261/2004/EK rendelet értelmezéséről szóló, C-22/11 sz. (Finnair Oyj kontra Timy Lassooy) ügyben hozott ítéletében⁷ a Bíróság megállapította, hogy a „visszautasított beszállás” fogalmát akként kell értelmezni, hogy az nemcsak azokra az esetekre vonatkozik, amikor a beszállást túlfoglalás miatt utasítják vissza, hanem azokra is, amikor a beszállást más okból, például működési okokból utasítják vissza. Indokolatlan késedelem nélkül visszatérítést és kártalanítást kell nyújtani azoknak az utasoknak, akik beszállásra jelentkeztek, de a beszállásukat visszautasítják, vagy akiket előzetesen arról tájékoztattak, hogy akarattuk ellenére visszautasítják beszállásukat.
- (12) (12) Az utasok beszállása ugyanakkor észszerű indokok, úgymint egészség, biztonság vagy védelem, illetve nem megfelelő utazási okmányok miatt visszautasítható. A légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló, 1963. szeptember 14-én Tokióban aláírt, módosított egyezményben említetteknek megfelelően a légi fuvarozók észszerű indokok alapján visszautasíthatják azon utasok beszállását is, akik a légi járat biztonságát vagy védelmét fenyegető erőszakos magatartást tanúsítanak. Az említett esetekben a bizonyítási terhet az üzemeltető légi fuvarozónak kell viselnie.

⁷ A Bíróság (harmadik tanács) C-22/11. sz., Finnair Oyj kontra Timy Lassooy ügyben 2012. október 4-én hozott ítélete, ECLI:EU:C:2012:604.

- (13) (13) A védelem szintjének javítása érdekében egy visszafelé tartó légi járaton vagy járatokon nem utasítható vissza az utasok beszállása azon az alapon, hogy egy ugyanazon légi személyszállítási szerződés hatálya alá tartozó, odafelé tartó légi járatot vagy járatokat nem vették igénybe. Ezenkívül a légi fuvarozók nem számíthatnak fel díjat az utasoknak azon az alapon, hogy nem vették igénybe az odautat.
- (14) (14) Jelenleg az utasoknak néha büntető jellegű adminisztrációs díjat kell fizetniük a nevükben előforduló elírások kijavításáért. A foglaláskor történt esetleges elírások miatt vagy adminisztratív változások esetén szükséges, észszerű mértékű javításokat ingyenesen kell végrehajtani, és azok alapján a beszállást nem lehet visszautasítani, feltéve, hogy a kért javítás vagy változtatás nem járna a légi járat időpontjának, a dátumnak, az útvonalnak vagy az utas személyének megváltozásával.

- (15) (15) Járattörlesztés esetén a visszatérítés, az út átfoglalás utáni folytatása, vagy egy későbbi időpontban történő utazás közötti választás joga az utast és nem a légi fuvarozót kell, hogy megillessen. Bizonyos helyzetekben az utasok dönthetnek úgy, hogy a visszatérítést vagy a kártérítést utalvány formájában kérik. A légi fuvarozók számára a rugalmasság növelése és az utasok számára a választási lehetőségek bővítése érdekében, amennyiben olyan járatüzemeltetési rendellenesség következett be, amely visszatérítéshez vagy kártérítéshez való jogot keletkeztet az utas számára, az utas számára biztosítani kell a jogot arra, hogy tartós adathordozón történő kifejezett beleegyezését követően úgy döntsön, hogy legalább a fizetendő visszatérítés vagy kártérítés összegének megfelelő értékű utalvány formájában fogadja el az ilyen visszatérítést vagy kártérítést. Az utalvány lehetőségét egyértelműen és a visszatérítés és kártérítés egyéb lehetőségeivel egyenrangúan kell megjeleníteni. Ha az utalványt érvényességi idejének lejártakor nem váltották be, a légi fuvarozónak automatikusan vissza kell térítenie annak teljes összegét.

- (16) (16) A legalább három egymást követő évben évente nem kevesebb mint négymillió utast kiszolgáló repülőtereken a repülőtér-irányító szervezeteknek, valamint a repülőtéri alapvető szolgáltatóknak, különösen a légi fuvarozóknak és a földi kiszolgálást végző szolgáltatóknak együtt kell működniük annak érdekében, hogy a lehető legkisebbre csökkentsék a többszörös járatüzemeltetési rendellenesség utasokra gyakorolt hatását. E célból a repülőtér-irányító szervezeteknek az ilyen esetekre készenléti terveket kell készíteniük, és ezeket a készenléti terveket a repülőtér-használók bizottságával és más repülőtéri alapvető szolgáltatókkal, többek között a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű utasok számára különleges segítséget nyújtó szolgáltatókkal együtt kell kidolgozniuk. A nemzeti végrehajtási hatóságoknak nyomon kell követniük, hogy a repülőtér-irányító szervezet betartja-e a készenléti terveket. Az összes többi repülőtéren a repülőtér-irányító szervezetnek minden észszerű erőfeszítést meg kell tennie a repülőtér-használók koordinálása és a velük való megállapodás érdekében olyan helyzetekben, amelyek jelentős számú utas repülőtéren való rekedéséhez vezethetnek, valamint a repülőtéren rekedt utasok folyamatos tájékoztatása érdekében.

- (17) (17) A 261/2004/EK rendeletnek egyértelműen magában kell foglalnia a jelentős késéssel érintett utasok kártalanításhoz való jogát, összhangban a Bíróság C-402/07. sz. (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon és Alana Sturgeon kontra Condor Flugdienst GmbH) és C-432/07. sz. (Stefan Böck és Cornelia Lepuschitz kontra Air France SA) egyesített ügyekben hozott ítéletével⁸ (a továbbiakban: a C-402/07. és C-432/07. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet), amely valamennyi utasra vonatkozóan háromórás küszöbértéket, valamint az Unión kívüli hosszú járatokra vonatkozó célzott rendelkezéseket tartalmaz, amelyek arra ösztönzik a légi fuvarozókat, hogy biztosítsák az utasok végső célállomásuk időben történő elérését.

⁸ A Bíróság (negyedik tanács) C-402/07. és C-432/07. sz., Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon és Alana Sturgeon kontra Condor Flugdienst GmbH (C-402/07. sz.), valamint Stefan Böck és Cornelia Lepuschitz kontra Air France SA (C-432/07. sz.), egyesített ügyekben 2009. november 19-én hozott ítélete, ECLI:EU:C:2009:716.

- (18) (18) Az érkezési késéseket a végső célállomásra való érkezésnek az utas jegyén feltüntetett menetrend szerinti időpontjától kell számítani. Ez a helyzet áll fenn különösen akkor, ha például egy repülőgép felszállt, de később vissza kellett térnie az indulási repülőtérre, majd később újra felszállt. Más közlekedési módra történő átfoglalás esetén az utas végső célállomásra való megérkezésének tényleges időpontját kell figyelembe venni az érkezési késés kiszámításához, függetlenül az igénybe vett közlekedési eszköztől.
- Amennyiben a légi járat késése vagy későbbre történő átütemezése az utasnak a foglaláskor kiállított jegyén feltüntetett indulási időpont előtt kevesebb mint 14 naptári nappal történik, az érkezési késést az utasnak a foglaláskor kiállított jegyén feltüntetett menetrend szerinti érkezési időponttól kell számítani. Amennyiben a légi járat átütemezése legalább 14 naptári nappal az utasnak a foglaláskor kiállított jegyén feltüntetett indulási időpont előtt történik, vagy ezen időpontot követően, ha az utas egy korábban átütemezett légi járatot vett igénybe, az érkezési késést az utasnak az átütemezéskor kiállított jegyén feltüntetett menetrend szerinti érkezési időponttól kell számítani. Amennyiben az utasokat egy járatüzemeltetési rendellenességet követően foglalják át, az átfoglalt légi járat tekintetében az érkezési késést az átfoglalt járatra kiállított jegyén feltüntetett menetrend szerinti érkezési időponttól kell számítani.

- (19) (19) A szállítási szolgáltatások teljesítményének jobb átláthatóságának biztosítása révén a fogyasztók több információhoz jutnak saját döntéseikhez. Az (EU) 2023/2405 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁹ 14. cikke alapján létrehozott légi járat-kibocsátási címke a légi fuvarozók rendelkezésére áll, hogy honlapjukon és jegyeiken könnyen hozzáférhető formátumban, pontos és objektív, összehasonlítható információkat jeleníthessenek meg az általuk működtetett légi járatokhoz kapcsolódó üvegházhatásúgáz-kibocsátásról.
- (20) (20) A jogbiztonság érdekében a 261/2004/EK rendeletben egyértelműen meg kell erősíteni, hogy a légi járatok menetrendjének megváltozása a járat törléshez és járatkéséshez hasonló hatást gyakorol az utasokra, és ezért ugyanazokat a jogokat kell keletkeztetnie.

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/2405 rendelete (2023. október 18.) a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról (ReFuelEU Aviation) (HL L, 2023/2405, 2023.10.31., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

- (21) (21) Megfelelő segítséget kell nyújtani az átfoglalásra való várakozás során azoknak az utasoknak, akik egy korábbi légi járatot érintő járatüzemeltetési rendellenesség miatt lekésik az utazás részét képező csatlakozó légi járatot. Az egyenlő bánásmód elvével és a Bíróság C-11/11. sz. (Air France kontra Folkerts) ügyben hozott ítéletével¹⁰ összhangban 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 szembesülnek járatüzemeltetési rendellenességgel.
- (22) (22) Foglaláskor és a jegyvásárlás előtt a légi fuvarozóknak vagy adott esetben a közvetítőknek egyértelműen tájékoztatniuk kell az utasokat arról, hogy utazási terveikre egyetlen légi személyszállítási szerződés vonatkozna-e, valamint a 261/2004/EK rendelet szerinti, különösen a lekésett csatlakozó légi járatokat illetően fennálló jogaikról.

¹⁰ A Bíróság (nagytanács) 2013. február 26-i ítélete, Air France kontra Heinz-Gerke Folkerts és Luz-Tereza Folkerts, C-11/11, ECLI:EU:C:2021:106.

- (23) (23) Az utasvédelem javítása érdekében egyértelművé kell tenni, hogy azon utasok számára, akiknek késett a légi járata, jogot kell biztosítani a 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 hamarosan felszállhat, lehetővé kell tenni számára, hogy visszautasítsa az utasok kiszállítását.

- (24) (24) A járatüzemeltetési rendellenességet követő kártalanítási kérelmek benyújtásának és kezdeményezésének megkönnyítése érdekében a légi fuvarozóknak automatikusan elektronikusan az utasok rendelkezésére kell bocsátania az utasok kártalanítási jogára vonatkozó információkat és a kérelem benyújtására vonatkozó egyértelmű előírásokat.

- (25) (25) 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 utasaikat attól a lehetőségtől, hogy egy olyan másik szolgáltatást vehessenek igénybe, amely az átfoglalást rövidebb időn belül biztosítaná. Ezért a légi fuvarozónak javaslatot kell tennie az átfoglalás más lehetőségeire is, beleértve egy alternatív repülőtérre történő átfoglalást, egy eltérő útvonalat, egy másik légi fuvarozó szolgáltatásait vagy más közlekedési módokat, amennyiben ez felgyorsíthatja az átfoglalást. Az alternatív átfoglalás a rendelkezésre álló helyek függvénye kell, hogy legyen. Az említett átfoglalást – bizonyos feltételek mellett – a légi fuvarozó költségére és hasonló szállítási feltételek mellett kell biztosítani.
- (26) (26) Az utasok átfoglalásakor a légi fuvarozóknak törekedniük kell annak biztosítására, hogy az utasok poggyászukkal együtt utazhassanak, feladott és fel nem adott poggyászuakat is ideértve. Az utasnak lehetővé kell tennie a légi fuvarozó számára, hogy – a 2027/97/EK rendelet és a nemzetközi légiközlekedés egyes szabályainak egységesítéséről szóló, Montrealban 1999. május 28-án elfogadott egyezmény (a továbbiakban: a Montreali Egyezmény) által szabályozott, az utasok poggyászával kapcsolatos felelősségének sérelme nélkül – másként járjon el, ha a poggyász szállítására vonatkozó korlátozások további késést okozhatnának az átfoglalásra váró utasoknak.

- (27) (27) A szállítási feltételek összehasonlíthatósága több tényezőtől és az adott körülményektől is függhet. Lehetőség szerint és amennyiben ez nem okoz további késést, az utasok nem helyezhetők el a jegyen megjelölthöz 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. A fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyeket átfoglaláskor nem lehet arra kötelezni, hogy további csatlakozó légi járatot vegyenek igénybe, kivéve, ha az utas ehhez hozzájárul. A teljes utazási időnek az észszerűen lehetséges legközelebb kell lennie az eredeti légi járat menetrend szerinti utazási idejéhez, figyelembe véve a fennakadás bekövetkezésének helye szerinti repülőtéren rendelkezésre álló lehetőségeket, ugyanolyan vagy szükség esetén magasabb szállítási 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. Ha az üzemeltető légi fuvarozó összehasonlítható szállítási feltételek mellett biztosít átfoglalást az utas számára, az utasnak el kell fogadnia az ilyen átfoglalást. Ha az üzemeltető légi fuvarozó olyan átfoglalási lehetőségeket biztosít az utas számára, amelyek esetében a szállítási feltételek nem összehasonlíthatók, az utas megtagadhatja az ilyen átfoglalást. Fenn kell tartani az átfoglaláshoz való jogot, beleértve az utas által saját maga részére végzett átfoglalást is. Amennyiben az eredeti légi járatra fogyatékkal élő személyek vagy csökkent mozgásképességű személyek számára segítségnyújtást foglaltak le, az 1107/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban az alternatív útvonalon is rendelkezésre kell állnia ennek a segítségnek.

- (28) (28) Járátüzemeltetési rendellenesség esetén, és amennyiben az üzemeltető légi fuvarozók nem teljesítik segítségnyújtási kötelezettségeiket, az utasokat fel kell jogosítani arra, hogy saját maguk intézkedjenek. Ilyen esetekben az üzemeltető légi fuvarozóknak meg kell téríteniük az utasok számára a szükséges, észszerű és a várakozási idővel arányos költségeket. Figyelembe kell venni különösen a frissítők és ételek konkrét költségét a repülőtér helyén. Ami a szállást illeti, annak értékelésekor, hogy a költségek szükségesek, észszerűek és arányosak-e, figyelembe kell venni a helyet, ahol az utasok rekednek, azt, hogy a járatüzemeltetési rendellenesség csúcsidőszakban következik-e be, valamint az utolsó pillanatban történő foglalások miatti áremelkedést.

- (29) (29) Amennyiben az utas tájékoztatta az üzemeltető légi fuvarozót arról a döntéséről, hogy folytatja az utazást, és ha az üzemeltető légi fuvarozó három órán belül nem ajánlott fel összehasonlítható szállítási feltételek mellett átfoglalást, az utasnak jogosultnak kell lennie arra, hogy intézkedjen saját átfoglalásáról annak érdekében, hogy további késedelem nélkül elérje végső célállomását. Az utasnak azonban mindaddig jogosultnak kell maradnia az üzemeltető légi fuvarozó általi átfoglalásra, amíg az utas nem tájékoztatta az üzemeltető légi fuvarozót azon döntéséről, hogy megszervezi saját átfoglalását. Amennyiben az utasok maguk gondoskodnak az átfoglalásról, a költségeket a szükséges, észszerű és megfelelő költségekre kell korlátozniuk.

- (30) (30) A segítségnyújtás korlátozható vagy megtagadható, ha annak biztosítása önmagában további késedelmet okozna a késéssel érintett légi járatra vagy az átfoglalásra várakozó utasok számára. Ha a járat késő este késik, de várhatóan rövid időn belül elindul, és ha az utasok szállodákba való kiszállítása és az éjszaka közepén a repülőtérre való visszaszállítása sokkal hosszabb késéshez vezethet, a légi fuvarozó számára lehetővé kell tenni, hogy megtagadja a szállodai elhelyezés és a kapcsolódó szállítások biztosítását. Ugyancsak visszautasíthatja az említett ellátás biztosítását a légi fuvarozó akkor, ha már éppen elkezdené étel és ital biztosítását, azonban tájékoztatást kap arról, hogy a járat készen áll a beszállításra. Ezeken az eseteken kívül ezt a korlátozást csak nagyon kivételes esetekben szabad alkalmazni, mivel minden erőfeszítést meg kell tenni az utasok által elszenvedett kényelmetlenségek csökkentése érdekében.

- (31) (31) A légi fuvarozóknak segítséget kell felajánlaniuk az utasok számára a menetrend szerinti indulási időponttól a légi járatuk vagy az alternatív közlekedési módban felajánlott járat indulásáig. A légi fuvarozókat jelenleg korlátlan felelősség terheli utasaik szálláshelyen történő elhelyezése tekintetében abban az esetben, ha a rendkívüli körülmények hosszú ideig fennállnak. Ezen – az előrelátható időbeli korlátozás hiányával kapcsolatos – bizonytalanság kockázatot jelenthet a fuvarozók pénzügyi stabilitása szempontjából, és ebből következően negatív hatással lehet az utasokra nézve az összekapcsoltság tekintetében. A légi fuvarozók számára 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.

- (32) (32) Az üzemeltető légi fuvarozó részéről különleges figyelmet igényelhetnek a különleges bánásmódot igénylő utasok, például a fogyatékkal élő személyek, a csökkent mozgásképességű személyek, a kíséret nélkül utazó kiskorúak, a csecsemők, a várandós nők és az orvosi igazolás alapján különleges orvosi segítséget igénylő személyek, amennyiben beszállásukat biztonsági okokból nem utasítják vissza. Az ezekben a kategóriákba tartozó utasok számára különösen szálláshelyet lehet nehezebb szervezni járatüzemeltetési rendellenességek esetén. Ezért az ezekben a kategóriákba tartozó utasok tekintetében a szálláshoz való jog nem korlátozható rendkívüli körülmények esetén, feltéve, hogy az üzemeltető légi fuvarozót tájékoztatták helyzetükről. Ha már a légi fuvarozóknak tisztában kell lenniük azzal, hogy ezen utasok jelen vannak valamely légi járaton vagy csatlakozó légi járaton, a szükségtelen vagy aránytalan értesítési követelmények létrehozását el kell kerülni. Csecsemők esetében a légi fuvarozó a foglaláskor szisztematikusan tájékoztatást kap a születési dátumukról. Kíséret nélkül utazó kiskorúak esetében a légi fuvarozó szükségszerűen tájékoztatást kap a légi fuvarozó és a kiskorú gyámja közötti felügyeleti megállapodás megkötéséről. A fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek esetében a légi fuvarozó szükségszerűen tájékoztatást kap az 1107/2006/EK rendelet 6. cikke szerinti bejelentés révén. Ilyen bejelentés hiányában és várandós nők esetében a légi fuvarozó tudomására hozás formája és időpontja tekintetében figyelembe kell venni sajátos helyzetüket, amelyet az utas legkésőbb akkor közölhet, amikor tájékoztatják őt a járatüzemeltetési rendellenességről. A különleges orvosi segítséget igénylő utasok esetében a légi fuvarozó szükségszerűen tájékoztatást kap, amikor elfogadja e személyek szállítását. A légi fuvarozóknak biztosítaniuk kell, hogy az utasok az ilyen értesítésekhez szükséges valamennyi információt könnyen továbbíthassák.

- (33) (33) A 261/2004/EK rendeletet azokra az utasokra is alkalmazni kell, akik utazási csomag részeként foglalták le légi személyszállításukat. E módosító rendelet célja az (EU) 2015/2302 európai parlamenti és tanácsi irányelv¹¹ és a 261/2004/EK rendelet közötti koherencia további javítása. Az utasok számára jogot kell biztosítani annak eldöntésére, hogy e két jogi aktus közül melyik szerint nyújtsák be kérelmüket, és hogy adott esetben mindkét jogi aktus alapján kártalanítást igényeljenek. Az az utas, aki utazási csomag részeként foglalta le a légi személyszállítást, mindkét jogi aktus alapján igényt nyújthat be, ha például az utas a légi fuvarozótól kártalanítást kapott a késéssel érintett járatért, de jogosult az utazásszervező által meghatározott szolgáltatásokért – például szállodai éjszakáért, étkezésekért, szervezett kirándulásért vagy más, a késéssel érintett járat következtében elmulasztott eseményekért – nyújtandó árcsökkentésre vagy kártalanításra. Az utasok számára azonban nem szabad lehetővé tenni, hogy jogaikat többféle jogalapon érvényesítsék, amennyiben a két jogi aktus alapján nyújtott megfelelő kártalanítás vagy árcsökkentés ugyanazt az érdeket védi, vagy ugyanazt a célt szolgálja. Ha az utasok a légi fuvarozónál nyújtják be igényüket, a légi fuvarozónak a 261/2004/EK rendelet alapján járó kártalanítás teljes összegét ki kell fizetnie. Ha az utasok az (EU) 2015/2302 irányelv alapján nyújtanak be igényt, a légi fuvarozó által fizetett kártalanítást le kell vonni az (EU) 2015/2302 irányelv alapján fizetendő kifizetésekből, amennyiben az alapul szolgáló jogok ugyanazt az érdeket védik, vagy ugyanazt a célt szolgálják.

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/2302 irányelve (2015. november 25.) az utazási csomagokról és az utazási szolgáltatásösszeállításokról, valamint a 2006/2004/EK rendelet és a 2011/83/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, továbbá a 90/314/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 326., 2015.12.11., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).

- (34) (34) Az Unióban a késések és a törölt légi járatok jelenlegi magas száma nem kizárólag a légi fuvarozóknak tulajdonítható. Annak érdekében, hogy a légi közlekedési lánc valamennyi szereplőjét arra ösztönözzék, hogy hatékony és időszerű megoldásokat keressenek a késések és járat törlések által az utasoknak okozott kellemetlenségek minimalisra csökkentése érdekében, a 261/2004/EK rendelet nem korlátozhatja a légi fuvarozók azon jogát, hogy jogorvoslattal éljenek azon harmadik felek tekintetében, amelyeknek szerepük volt a kártalanítást vagy egyéb kötelezettségeket keletkeztető esemény bekövetkeztében.
- (35) (35) A 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹² előírja a szerződő légi fuvarozó számára, hogy tájékoztassa az utast az üzemeltető légi fuvarozó kilétéről, a 93/13/EGK tanácsi irányelv¹³ pedig előírja az eladó vagy szolgáltató számára, hogy tájékoztassa a fogyasztót a szerződéses feltételekkel kapcsolatban. Az utasokat részletesebben tájékoztatni kell a járatüzemeltetési rendellenesség esetén őket megillető jogokról, és amint az információk rendelkezésre állnak, megfelelő tájékoztatást kell kapniuk magának a járatüzemeltetési rendellenességnek az okáról is. Ezeket az információkat az üzemeltető légi fuvarozónak is rendelkezésre kell bocsátania. Az említett információkat a légi fuvarozónak vagy a közvetítőnek legalább hozzáférhető formátumban, továbbá adott esetben mobilalkalmazások útján küldött, úgynevezett „push” értesítések útján vagy más digitális módon kell rendelkezésre bocsátania.

¹² Az Európai Parlament és a Tanács 2111/2005/EK rendelete (2005. december 14.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről (HL L 344., 2005.12.27., 15. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>).

¹³ A Tanács 93/13/EGK irányelve (1993. április 5.) a fogyasztókkal kötött szerződésekben alkalmazott tisztességtelen feltételekről (HL L 95., 1993.4.21., 29. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj>).

- (36) (36) Amennyiben az utasok úgy döntenek, hogy az átfoglalás helyett visszatérítést kérnek, kellő időben, automatikusan visszatérítést kell biztosítani számukra anélkül, hogy külön kérelmet kellene benyújtaniuk.
- (37) (37) A légi fuvarozónak vagy a közvetítőnek megfelelően tájékoztatnia kell az utasokat a kártalanítás iránti kérelmeknek és a panaszoknak a légi fuvarozók vagy a közvetítők részére történő benyújtására vonatkozó eljárásokról, és az utasoknak kellő időben választ kell kapniuk a légi fuvarozóktól vagy a közvetítőktől. Amennyiben a repülőtér-irányító szervezet aktiválja repülőtéri készenléti tervét, a válaszadási határidők meghosszabbíthatók.
- (38) (38) Az utasok számára lehetőséget kell biztosítani arra is, hogy egyéni jogvitáikat a légi fuvarozóhoz benyújtott panaszokat követően a jogviták peren kívüli rendezéséért felelős szervhez vagy szervekhez nyújtsák be. Ugyanakkor mivel a bíróság előtti hatékony jogorvoslathoz való jog az Európai Unió Alapjogi Chartájának 47. cikkében elismert alapvető jog, az említett intézkedések nem akadályozhatják és nem nehezíthetik meg azt, hogy az utasok bírósághoz forduljanak.

- (39) (39) Annak érdekében, hogy az utasok gyakorolhassák a kérelmekkel, panaszokkal és egyéni jogvitákkal kapcsolatos jogait, lehetővé kell tenni az utasok számára, hogy közvetlenül és személyesen, egyértelmű és hozzáférhető módon kérvényt nyújtsanak be a légi fuvarozókhöz, a közvetítőkhöz vagy a 261/2004/EK rendelettel összhangban kijelölt, megfelelő szervekhez.
- (40) (40) Tekintettel a fogyatékossgal élő személyek jogairól szóló ENSZ-egyezményre¹⁴, valamint annak biztosítása érdekében, hogy a mozgást segítő eszköz megrongálódását, megsemmisülését vagy elvesztését, illetve egy tanúsított segítő kutya sérülését vagy elpusztulását követően a teljes pótlási költségük erejéig kártérítést nyújtsanak, a légi fuvarozóknak fel kell ajánlaniuk az 1107/2006/EK rendeletben meghatározott, fogyatékossgal élő személyek és csökkent mozgásképességű személyek számára azt a lehetőséget, hogy díjmentesen külön érdekevallást tegyenek, amely a Montreali Egyezmény értelmében lehetővé teszi számukra, hogy teljes kártérítést igényeljenek. A légi fuvarozóknak a foglaláskor tájékoztatniuk kell az utasokat az ilyen bevallás megtételének lehetőségéről és a kapcsolódó jogokról.

¹⁴ HL L 23., 2010.1.27., 37. o., ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj).

- (41) (41) A fogyatékossgal élő személyek és a csökkent mozgásképességű személyek számára biztosítani kell az arra vonatkozó jogot, hogy a feladott mozgást segítő eszköz elvesztése, megsemmisülése vagy megrongálódása esetén a légi fuvarozótól azonnal egy, a mozgást segítő eszközt ideiglenesen pótló eszközt kapjanak a feladott mozgást segítő eszköz pótlása céljából. Mivel a tanúsított segítő kutyákat nem lehet egyszerűen pótolni, más átmeneti megoldásokat kell biztosítani arra az esetre, ha egy tanúsított segítő kutya elveszik, elpusztul vagy megsérül.
- (42) (42) Az utasok számára nem mindig egyértelmű, hogy milyen poggyászt vihetnek fel a repülőgép fedélzetére az engedélyezett méretek, súly vagy darabszám tekintetében. Annak biztosítása 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 poggyásmennyiségekről. A személyszállítás szükséges elemét képező személyes tárgyaknak azok a tárgyak értendők, amelyek elengedhetetlenül szükségesek az utazás időtartama alatt, és azok magukban foglalhatják az útleveleket és egyéb úti okmányokat, az alapvető gyógyszereket, a személyes eszközöket és az olvasnivalót, valamint a légi járat időtartamának megfelelő ételt és italt.

- (43) (43) A légi fuvarozók és a közvetítők azon lehetőségének sérelme nélkül, hogy kézipoggyászt nem tartalmazó légi viteldíjakat kínáljanak, helyénvaló fokozni a fogyasztók tudatosságát és az árak átláthatóságát abból a célból, hogy Unió-szerte javuljanak az egyenlő versenyfeltételek. Ennyiben az utasok számára lehetővé kell tenni, hogy könnyebben összehasonlíthassák a légi viteldíjakat, beleértve a kézipoggyász (gurulós bőrönd) díjait is. Be kell vezetni a légi fuvarozók, a közvetítők és a meta-keresőmotorok számára azt a kötelezettséget, hogy alapértelmezés szerint mindig a kézipoggyászt is tartalmazó légi viteldíjat tüntessék fel.
- (44) (44) Nagyobb egyértelműséget kell biztosítani azokban az esetekben, amikor személyes tárgyat vagy kézipoggyászt hagynak hátra vagy veszítenek el a légi jármű utasterében, az ilyen jellegű kérések kezelésének megkönnyítése, a folyamat észszerűsítése, valamint az utasokra háruló további terhek vagy a félretájékoztatás megelőzése érdekében.

- (45) (45) Az utasokat a foglaláskor tájékoztatni kell az általuk az utastérbe vihető poggyász maximális méretéről és súlyáról. A szabad árképzés elvének sérelme nélkül az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁵ 22. cikke alapján a légi fuvarozóknak olyan észszerű szabályzatot kell meghatározniuk a kézipoggyász méretei tekintetében, amely a repülőgép utastere kapacitásának függvényében lehetővé teszi, hogy az utasok felvihessenek egy darab kézipoggyászt az utastérbe, feltéve, hogy a kézipoggyász megfelel az alkalmazandó üzemeltetési, 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.

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (HL L 293., 2008.10.31., 3. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

- (46) (46) Megfelelően rendelkezni kell azon utasok tekintetében, akik a digitálisan kiállított beszállókártya saját maguk által kinyomtatott verzióját kívánják használni, vagy akik az utasfelvétel után kinyomtatott példányt kérnek az üzemeltető légi fuvarozótól.

- (47) (47) A hangszerek pénzben kifejezett értéke hatalmas lehet, ahogyan a művészeti és a történelmi értékük is. Ezen túlmenően a hangszerek a zenészek munkaeszközét jelentik, amelyeket rendszeresen használnak a próbákhoz és az előadásokhoz, és amelyeket nem lehet könnyen pótolni. Ezért az utasokat fel kell jogosítani arra, hogy saját felelősségükre hangszereket vigyenek az utastérbe, feltéve, hogy ezen hangszerek tekintetében tiszteletben tartják a kapacitásra vonatkozó, valamint a biztonsági és védelmi szabályokat, továbbá a légi fuvarozónak az engedélyezett maximális poggyásmennyiségre 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 a hangszereket további ülőhelyeken szállítsák, feltéve, hogy kifizették a megfelelő viteldíjakat. Ilyen esetben az utast és a hangszert egymás melletti üléseken, a hangszert pedig ablak melletti ülésen kell elhelyezni. Amennyiben ez nem lehetséges, a hangszereket lehetőség szerint a légi jármű rakterében a megfelelő feltételek mellett kell szállítani. Ezért a 2027/97/EK rendeletet ennek megfelelően módosítani kell.

- (48) (48) Tekintettel arra, hogy a 2027/97/EK rendelet szerinti jogokkal és kötelezettségekkel kapcsolatos panaszok benyújtására rövid határidők állnak rendelkezésre, a légi fuvarozóknak lehetővé kell tenniük az utasok számára, hogy panaszt nyújtsanak be azáltal, hogy – a fogyatékossgal élő személyek és a digitális eszközöket nem használó személyek számára hozzáférhető formátumban – panaszbejelentő formanyomtatványt biztosítanak számukra. A légi fuvarozóknak a panaszbejelentő formanyomtatványt elérhetővé kell tenniük legalább a légi fuvarozók mobilalkalmazásain és weboldalain. A kereskedelmi utasforgalmat bonyolító repülőtereken a repülőtér-irányító szervezeteknek egységes formanyomtatványt is biztosítaniuk kell az utasok számára poggyászkidó területeiken. A Bizottságnak végrehajtási jogi aktusokat kell elfogadnia az egységes formanyomtatvány mintájának meghatározása céljából, amelynek lehetővé kell tennie az utas számára, hogy haladéktalanul panaszt nyújthasson be a poggyász megrongálódása, késése vagy elvesztése miatt.

- (49) (49) A biztosítással kapcsolatos kérdéseket a 785/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁶ és az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet szabályozza.
- (50) (50) 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.
- (51) (51) A Draghi-jelentés hangsúlyozta a közlekedés kritikus szerepét az Unió versenyképessége szempontjából. Felvázolta továbbá, 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 repülőtérről utaznak egy tagállam Szerződések hatálya alá tartozó területén található repülőtérré, ha az érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozója uniós légi fuvarozó. A 261/2004/EK rendelet alkalmazásának kezdőnapját követő öt éven belül a Bizottságnak értékelnie kell, hogy kivitelezhető-e felülvizsgálni az említett rendelet hatályát az utasvédelem szintjének, valamint az uniós és a harmadik országbeli légi fuvarozók közötti egyenlő versenyfeltételeknek a további megerősítése érdekében.

¹⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 785/2004/EK rendelete (2004. április 21.) a légifuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről (HL L 138., 2004.4.30., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj>).

- (52) (52) Az 1008/2008/EK rendelet felülvizsgálatának összefüggésében meg kell vizsgálni egy olyan mechanizmus kialakítását, amely a légi fuvarozó fizetése képtelensége esetén védelmet nyújt az utasok számára.
- (53) (53) Grönlandra különösen nehéz időjárási körülmények, nagyon alacsony népsűrűség és lakott területeinek távoli fekvése jellemző. Az összekapcsoltság biztosítása és a Grönlandon belül légi járatok rendelkezésre állásának fenntartása érdekében a grönlandi pontok között üzemeltetett légi járatokra nem kell vonatkozniuk a kártalanítási kötelezettségeknek, beleértve azokat az eseteket is, amikor az ilyen légi járatok olyan utazásnak képezik a részét, amely egy tagállam olyan területére érkezik vagy egy tagállam olyan területéről indul, amely a Szerződések hatálya alá tartozik.
- (54) (54) Ez a rendelet nem érinti a Spanyol Királyság álláspontját a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságával a gibraltári földnyelv – ahol a gibraltári repülőtér található – felett gyakorolt szuverenitással kapcsolatban folytatott jogvitában. E rendelet egyetlen rendelkezése sem zárja ki e rendelet jövőbeli alkalmazását az említett repülőtérre egy, az Európai Unió és az Egyesült Királyság között Gibraltár tekintetében a Spanyol Királyság előzetes beleegyezésével létrejött megállapodás feltételei alapján. Abban az esetben, ha a fent említett megállapodás megszűnik, ez a rendelet csak azt követően alkalmazható a gibraltári földnyelven található repülőtérre, hogy az említett jogvitát rendezték, és így a Spanyol Királyság olyan helyzetbe került, hogy biztosítani tudja e rendeletnek az adott repülőtérre történő alkalmazását.

- (55) (55) A 261/2004/EK rendeletnek az uniós légiutas-címke megjelenése, tartalma és mintája, valamint a repülőtér-irányító szervezet által az üzemeltető légi fuvarozó részére történő visszatérítés gyakorlati módozatai tekintetében történő végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹⁷ megfelelően kell gyakorolni.
- (56) (56) A 2027/94/EK rendeletnek az egységes formanyomtatvány és a külön érdekebevallás mintája tekintetében történő végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU rendeletnek megfelelően kell gyakorolni.

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (57) (57) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen a légi utasok jogainak méltányos és kiegyensúlyozott védelmét, az uniós légi közlekedési ágazat versenyképességének biztosítását és az utasok számára az összekapcsoltság hosszú távú fenntartását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az intézkedés terjedelme miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 261/2004/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„1. cikk

Tárgy

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 annak menetrendjét;
- c) lekésnek egy csatlakozó légi járatot;
- d) magasabb vagy alacsonyabb osztályon helyezik el őket.”

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

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

„b) »üzemeltető légi fuvarozó«: olyan légi fuvarozó, amely egy utassal vagy az adott utassal szerződéses jogviszonyban álló más jogi vagy természetes személlyel kötött légi személyszállítási szerződés szerint légi járatot üzemeltet vagy tervez üzemeltetni, ideértve az olyan légi fuvarozót is, amely a légi járatai üzemeltetésére egy másik légi fuvarozó légi járművét használja, ezen másik légi fuvarozó személyzetével együtt vagy anélkül;

- c) »uniós légi fuvarozó«: olyan légi fuvarozó, amely az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet* rendelkezéseivel összhangban valamely tagállam által megadott érvényes működési engedéllyel rendelkezik;
- ca) »repülőtér-irányító szervezet«: a 2009/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv** 2. cikke 2. pontjában meghatározottak szerinti repülőtér-irányító szervezet;
- d) »utazásszervező«: az (EU) 2015/2302 európai parlamenti és tanácsi irányelv*** 3. cikke 8. pontjának értelmében vett utazásszervező;
- e) »utazási csomag«: utazási szolgáltatásoknak az (EU) 2015/2302 irányelv 3. cikkének 2. pontjában meghatározottak szerinti kombinációja;
- f) »jegy«: egy légi személyszállítási szerződés érvényes bizonyítéka, formájától függetlenül;

* Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (HL L 293., 2008.10.31., 3. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

** Az Európai Parlament és a Tanács 2009/12/EK irányelve (2009. március 11.) a repülőtéri díjakról (HL L 70., 2009.3.14., 11. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj>);

*** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/2302 irányelve (2015. november 25.) az utazási csomagokról és az utazási szolgáltatásügyüktésekről, valamint a 2006/2004/EK rendelet és a 2011/83/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, továbbá a 90/314/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 326., 2015.12.11., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).”;

b) a g) pontot el kell hagyni;

c) a h)–l) pont helyébe a következő szöveg lép:

„h) »végső célállomás«: a légi járat célállomása vagy az utazás utolsó csatlakozó légi járatának a célállomása;

i) »fogyatékossgal élő személy« vagy »csökkent mozgásképeségű személy«: bármely személy, akinek mozgásképesége a közlekedés során bármilyen fizikai (érzék- vagy mozgásszervi, állandó vagy időleges) fogyatékossg, értelmi fogyatékossg vagy sérülés, vagy más fogyatékossgához vezető ok, illetve kor miatt korlátozott, és akinek helyzete kellő figyelmet igényel, és szükségessé teszi az összes utas rendelkezésére álló szolgáltatás hozzáigazítását az érintett személy egyéni igényeihez;

- j) »visszautasított beszállás« egy légi járaton az utasok szállításának megtagadása annak ellenére, hogy a 4. cikk (1) bekezdésében meghatározott feltételekkel összhangban 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 egészség, biztonság, védelem vagy nem megfelelő utazási okmányok miatt utasítják vissza;
- k) »önként jelentkező«: olyan utas, aki a 4. cikk (1) bekezdésében meghatározott feltételekkel összhangban beszállásra jelentkezett, és pozitívan válaszol a légi fuvarozó olyan személyeknek szóló felhívására, akik előnyökért cserébe hajlandók arra, hogy ne szálljanak be a légi járatukat teljesítő légi járműbe;

- l) »járattörítés«: egy eredetileg tervezett olyan légi járat indításának elmaradása, amelyre vonatkozóan légi személyszállítási szerződést kötöttek; ez magában foglalja azokat a helyzeteket, ahol:
- i. a légi jármű felszállt, de bármilyen okból vagy átirányították egy, a jegyen feltüntetett érkezési repülőtérrel eltérő repülőtérre, vagy visszatért az indulási repülőtérre, és onnan nem tudott továbbhaladni a jegyen feltüntetett érkezési repülőtérre, vagy
 - ii. az utasnak kiadtak jegyet egy légi járatra, és az utas jegyén feltüntetett indulási időpontot több mint egy órával előrehozták;”
- d) a cikk a következő pontokkal egészül ki:
- “m) »harmadik ország«: olyan ország, illetve valamely tagállam területének olyan része, amely nem tartozik a Szerződések hatálya alá;

- n) »indulási késés«: az utasnak a foglaláskor kiállított jegyén feltüntetett, menetrend szerinti indulási idő és a légi járat tényleges indulási ideje közötti különbség, a következők kivételével:
- i. ha a légi járat menetrendjét legalább 14 naptári nappal az utasnak a foglaláskor kiállított jegyén feltüntetett indulási nap előtt módosították, vagy ezen időpontot követően, menetrendjét egy korábbi időpontban módosították, a légi járatnak az utas számára a menetrend módosításakor kiállított jegyen feltüntetett, menetrend szerinti indulási időpontja és a módosított menetrend szerinti légi járat tényleges indulási időpontja közötti különbség;
 - ii. amennyiben a módosított menetrend szerinti légi járatot érintő járatüzemeltetési rendellenességet követően az utasok járatait átfoglalják, az átfoglalt járat tekintetében az átfoglalt járatra kiállított jegyeken feltüntetett, menetrend szerinti indulási időpont és az átfoglalt járat tényleges indulási időpontja közötti különbség;

- o) »érkezési késés«: az utasnak a foglaláskor kiállított jegyén feltüntetett, menetrend szerinti érkezési idő és a légi járat tényleges érkezési ideje közötti különbség, a következők kivételével:
- i. ha a légi járat menetrendjét legalább 14 naptári nappal az utasnak a foglaláskor kiállított jegyén feltüntetett indulási nap előtt módosították, vagy ezen időpontot követően, ha az utas egy olyan légi járatot vett igénybe, amelynek menetrendjét egy korábbi időpontban módosították, a légi járatnak az utas számára a menetrend módosításakor kiállított jegyen feltüntetett, menetrend szerinti érkezési időpontja és a módosított menetrend szerinti légi járat tényleges érkezési időpontja közötti különbség;
 - ii. amennyiben a módosított menetrend szerinti légi járatot érintő járatüzemeltetési rendellenességet követően az utasok járatait átfoglalják, az átfoglalt járat tekintetében az átfoglalt járatra kiállított jegyeken feltüntetett, menetrend szerinti érkezési időpont és az átfoglalt járat tényleges érkezési időpontja közötti különbség;

- p) »szállítási osztály«: a légi jármű utasterének valamely olyan része, amelyet vagy a légi személyszállítási szerződésben feltüntetett külön kód, vagy az utastér más részével összehasonlítva eltérő ülések kombinációja, eltérő üléskonfiguráció, és az utasoknak nyújtott szolgáltatás tekintetében más eltérések, például külön étkezési ellátás jellemez;
- q) »légi személyszállítási szerződés«: egy légi fuvarozó vagy annak meghatalmazott közvetítője és egy utas vagy utasok között egy vagy több légi járatra kötött szállítási szerződés;
- r) »rendkívüli körülmények«: olyan események, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és a légi fuvarozó tényleges befolyásán kívül esnek;

- s) »légi járat«: olyan légi szállítási művelet, amelyet egyetlen légi jármű hajt végre két repülőtér között, a jegyen meghatározottak szerint, egy előre meghatározott útvonalon, menetrend szerint és egyetlen azonosító számon, függetlenül attól, hogy vannak-e közbenső megállók kizárólag műszaki és üzemeltetési célokból;
- t) »csatlakozó légi járat«: egy utazás részeként egy olyan légi járat, amelynek célja, hogy lehetővé tegye az utas számára a kezdő indulási pontról való indulást és egy átszállási pontra való megérkezést egy másik légi járattal való indulás céljából, vagy amelynek célja, hogy lehetővé tegye az utas számára egy átszállási pontról való indulást annak érdekében, hogy az utas eljuthasson egy másik átszállási pontra vagy az utas végső célállomására;
- u) »rövid útmegszakítás«: valamely egyetlen légi személyszállítási szerződés szerinti utazásnak – a légi fuvarozó vagy meghatalmazott közvetítője által előzetesen engedélyezett, a kezdő indulási pont és a végső célállomás közötti –, a közvetlen átszálláshoz szükséges időtartamot, vagy egy másik légi járatra történő átszállás esetén a következő csatlakozó légi járat indulási időpontjáig szokásosan terjedő időtartamot meghaladó szándékos megszakítása az utas által, amely gyakran éjszakai tartózkodást is magában foglal;

- v) »utazás«: azon légi járat vagy csatlakozó légi járatok, amely vagy amelyek az utast egyetlen légi személyszállítási szerződés keretében a kezdő indulási pontról az utas végső célállomására szállítják, ahol az odafelé és a visszafelé tartó légi járatok külön utazásnak minősülnek;
- w) »indulási időpont«: az az időpont, amikor a légi jármű hátratulással vagy saját erőből elhagyja az indulási állóhelyet (fékoldási idő);
- x) »érkezési időpont«: az az időpont, amikor a légi jármű eléri az érkezési állóhelyet, és a rögzítő fékei működésbe lépnek (befékezési idő);
- y) »a futópályán való várakozás«: induláskor az a 30 percet meghaladó időtartam, amelyet a légi jármű az ajtajainak bezárásától a felszállásig a földön tölt, érkezéskor pedig az a 30 percet meghaladó időtartam, amely a légi jármű földet érése és az ajtajainak nyitása között telik el;

- z) »éjszaka«: az éjféltől 6.00-ig tartó időszak;
- za) »gyermek«: olyan személy, aki a légi személyszállítási szerződés szerinti légi járat vagy első csatlakozó légi járat indulásának napján még nem töltötte be a 14. életévét;
- zaa) »kísérő nélkül utazó kiskorú«: olyan személy, aki a légi személyszállítási szerződés szerinti légi járat vagy első csatlakozó légi járat indulásának napján még nem töltötte be a 18. életévét, és felnőtt gondviselő nélkül utazik, és akinek felügyeletéért a légi fuvarozó a közzétett szabályaival összhangban felelősséget vállalt;
- zb) »csecsemő«: olyan személy, aki a légi személyszállítási szerződés szerinti légi járat vagy első csatlakozó légi járat indulásának napján még nem töltötte be a 2. életévét;

- zc) »tartós adathordozó«: olyan eszköz, amely az utas számára lehetővé teszi az adatoknak a jövőben is hozzáférhető módon és az adat céljainak megfelelő ideig történő tárolását, valamint a tárolt adatok változatlan formában történő megjelenítését;
- zd) »hozzáférhető formátum«: olyan formátum, amely hozzáférést biztosít a fogyatékkal élő személy vagy a csökkent mozgásképességű személy számára minden releváns információhoz, beleértve azt is, hogy az ilyen személy a lehető legmegfelelőbb és legkényelmesebb módon férhessen hozzá az információkhoz, ugyanúgy, mint egy egészségromlással vagy fogyatékkal nem élő személy, és amely megfelel az alkalmazandó jogszabályokkal, különösen az (EU) 2019/882 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel* összhangban meghatározott akadálymentességi követelményeknek;

- ze) »járatüzemeltetési rendellenesség«: visszautasított beszállás, járatörlés, indulási késés, érkezési késés vagy futópályán való várakozás;
- zf) »kezdő indulási pont«: a légi járat indulási helye vagy az utazás első csatlakozó légi járatának az indulási helye;
- zfa) »személyes tárgy«: olyan fel nem adott poggyász, amely megfelel a biztonsági és védelmi követelményeknek, továbbá vagy legfeljebb 40x30x15 cm méretű, vagy pedig teljesíti azt a feltételt, hogy elhelyezhető az utas ülőhelye előtti ülés alá;
- zfb) »kézipoggyász«: olyan fel nem adott poggyász, amely nem személyes tárgy, és amely megfelel a biztonsági és védelmi követelményeknek.

* Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/882 irányelve (2019. április 17.) a termékekre és a szolgáltatásokra vonatkozó akadálymentességi követelményekről (HL L 151., 2019.6.7., 70. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).

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

„3. cikk

Hatály

(1) E rendeletet a következőkre kell alkalmazni:

- a) egy tagállam Szerződések hatálya alá tartozó területén található repülőtérről induló utasok;
- b) egy harmadik országban található repülőtérről egy tagállam Szerződések hatálya alá tartozó területén található repülőtérre induló utasok, kivéve, ha az említett utasok az adott harmadik országban olyan egyenértékű előnyökben, kártalanításban és segítségnyújtásban részesültek, amelyek megfelelnek e rendelet céljának, amennyiben az érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozója uniós légi fuvarozó.

(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 légi járatra.

- (3) E rendelet nem alkalmazandó a térítésmentesen, vagy a nyilvánosság számára közvetlenül vagy közvetve nem elérhető csökkentett viteldíjjal utazó utasokra, kivéve:
- a) azokat az utasokat, akiknek a jegyét egy légi fuvarozó vagy közvetítő törzsutasprogramja vagy más kereskedelmi programja keretében adták ki, akikre a rendelet teljeskörűen alkalmazandó, valamint
 - b) azokat a csecsemőket, akik ingyenesen vagy a nyilvánosság számára közvetlenül vagy közvetve nem elérhető csökkentett viteldíjjal utaznak, és azokat a személyeket, akik a nyilvánosság számára közvetlenül vagy közvetve nem elérhető csökkentett viteldíjjal utaznak azért, mert fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyt kísérnek az 1107/2006/EK rendelet 4. cikkének (2) bekezdésében említett feltételeknek megfelelően, akikre e rendelet a 7. cikk kivételével alkalmazandó.

- (4) A 8. cikk (2) bekezdése d) pontjának sérelme nélkül e rendeletet kizárólag motoros merevszárnyú légi járműveken szállított utasokra kell alkalmazni.
- (5) Eltérő rendelkezés hiányában az üzemeltető légi fuvarozó felel az e rendelet szerinti kötelezettségek teljesítéséért.
- (6) E rendelet 12. cikkének sérelme nélkül, ezt a rendeletet az (EU) 2015/2302 irányelv 3. cikkének 3. pontjában meghatározottak szerinti, utazási csomagra vonatkozó szerződés hatálya alá tartozó légi járaton szállított utasokra is alkalmazni kell, kivéve abban az esetben, ha az említett, utazási csomagra vonatkozó szerződést felmondják, vagy annak teljesítését az említett légi járatot érintő járatüzemeltetési rendellenességtől eltérő okok befolyásolják.
- (7) E rendelet 7. cikke nem alkalmazandó, ha a fennakadás olyan csatlakozó légi járatot érint, amely grönlandi repülőtérrel indul, és grönlandi repülőtérre is érkezik.”

3a. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„3a. cikk

Uniós légiutas-jogi címke

- (1) Létrejön az önkéntes „uniós légiutas-jogi címke” (a továbbiakban: a címke).
- (2) A címke lehetővé teszi az utasok számára, hogy gyorsan tájékoztatást kapjanak e 261/2004/EK rendelet alkalmazásáról egy adott utazásra vonatkozóan annak érdekében, hogy könnyebbé váljon az összehasonlítás és a jegyajánlatok közötti választás.
- (3) A légi fuvarozók vagy közvetítők akkor használhatják a címkét, amikor uniós légi fuvarozók által teljesített, e rendelet hatálya alá tartozó utazásokra szóló jegyeket kínálnak az utasoknak.
- (4) A címke légi fuvarozó vagy közvetítő általi használata önkéntes, kivéve, ha az üzemeltető légi fuvarozó egy kereskedelmi megállapodás alapján kötelezettséget vállal a címke használatára.
- (5) A címke csak uniós légi fuvarozó által teljesített, e rendelet hatálya alá tartozó utazás mellett, vagy ahhoz közvetlenül kapcsolódó értékesítési és marketingtevékenységek során jeleníthető meg Több utazásra vonatkozó ajánlat megjelenítésekor egyértelművé kell tenni, hogy a címke melyik utazásra vonatkozik.

- (6) Tilos minden olyan valótlan tartalmú vagy megtévesztő reklámozás, vagy olyan címke vagy logó használata, amely a címkével való összetévesztéshez vezethet.
- (7) A Bizottság előmozdítja a címke légi fuvarozók vagy közvetítők általi használatát.
- (8) E cikk egységes végrehajtásának biztosítása érdekében a Bizottság a hatálybalépéstől számított egy éven belül végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletes rendelkezéseket állapít meg az e cikk alapján elérhetővé tett címke megjelenésére, tartalmára és mintájára vonatkozóan.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 16ac. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

4. A 4. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„4. cikk

Visszautasított beszállás

- (1) Ezt cikket azokra az utasokra kell alkalmazni, akik miután elvégezték az online utasfelvételt vagy a repülőtéri utasfelvételt, a 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 időpont 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.

- (2) 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 7. cikk szerinti kártalanításhoz való jog, a 8. cikk szerinti visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog, valamint a 9. cikk szerinti segítséghez való jog tekintetében.

Az üzemeltető légi fuvarozó önként jelentkezőket keres az egyes önként jelentkezők és az üzemeltető légi fuvarozó által közösen megállapított feltételek szerint. Az üzemeltető légi fuvarozó tájékoztatja az önként jelentkezőket az e rendelet szerinti jogairól. Az előnyökre vonatkozóan az egyes önként jelentkezőkkel létrejövő megállapodás kizárólag abban az esetben lép az önként jelentkezőnek a 7. cikk (1) bekezdésében megállapítottak szerinti, kártalanításhoz való joga helyébe, ha azt az önként jelentkező egy tartós adathordozón 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.

- (3) 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.
- (4) A beszállást visszautasító üzemeltető légi fuvarozó haladéktalanul megadja az érintett utasok számára a 15a. és 16a. cikk szerinti panaszkezelésére vonatkozó információkat.

A beszállást visszautasító üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül felajánlja a 8. cikkel összhangban az érintett utasoknak a visszatérítés és az átfoglalás közötti választást. A 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének a) pontjától eltérve, amennyiben az utasok, akiknek a beszállását visszautasították 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 a 9. cikkkel összhangban segítséget ajánl fel az érintett utasok számára. A 9. cikk (1) bekezdésének a) pontjától eltérve azonnal frissítőket kell biztosítani az érintett utasok számára.

Azon 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.

- (5a) A visszaúton az utas – akár több légi járatból álló – visszaútra való beszállása nem utasítható vissza, illetve az utasnak semmilyen díj nem számítható fel azon az alapon, hogy az utas nem az ugyanazon légi személyszállítási szerződés szerinti odautat vette igénybe.”

5. Az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„5. cikk

Járattörlés

- (1) Légi járat törlése esetén a törölt légi járat üzemeltető légi fuvarozója 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 visszatérítés vagy átfoglalás, és a 9. cikk szerinti segítségnyújtás tekintetében, továbbá a 7. cikkben meghatározott kártalanítás kérelmezésére irányuló eljárásra, valamint a 15a. cikk szerinti panaszkezelésre vonatkozó információkat.

Az üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül pontosan megjelöli az érintett utasok számára a járattörlés okát.

- (2) A törölt légi járat üzemeltető légi fuvarozója indokolatlan késedelem nélkül felajánlja a 8. cikkel összhangban az érintett utasoknak a visszatérítés és az átfoglalás közötti választást.
- (3) Az üzemeltető légi fuvarozó a 9. cikkel összhangban segítséget ajánl fel az érintett utasok számára.
- (4) Az utasoknak joguk van ahhoz, hogy kérésre a törölt légi járat üzemeltető légi fuvarozójától a 7. cikk (1) és (3) bekezdésével összhangban kártalanítást kapjanak.
- (6) A (4) bekezdés szerinti kártalanításban való részesülésre vonatkozó jog nem alkalmazandó, ha az utast a jegyén feltüntetett indulási idő előtt legalább 14 naptári nappal tájékoztatták a járat törléséről, vagy ha az indulás menetrend szerinti időpontja előtt kevesebb mint 14 nappal tájékoztatták őket a járat törléséről, és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt induljanak, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest kevesebb mint két órás késéssel érik el. Az üzemeltető légi fuvarozóra hárul az azzal kapcsolatos bizonyítási teher, hogy az utast tájékoztatták-e, és ha igen, mikor tájékoztatták a légi járat törléséről.

- (6a) A (2) bekezdés szerinti visszatérítéshez és átfoglaláshoz, valamint a (4) bekezdés szerinti kártalanításhoz való jog nem alkalmazandó, ha a légi jármű felszállt, de a jegyen feltüntetett érkezési repülőtértől eltérő repülőtérre irányították át, amennyiben a tényleges érkezési repülőtér és a jegyen feltüntetett érkezési repülőtér ugyanazt a várost vagy régiót szolgálja ki, és a légi fuvarozó biztosította az utasnak a jegyen feltüntetett érkezési repülőtérre történő átszállítását, feltéve, hogy a jegyen feltüntetett érkezési repülőtérre való érkezési késés nem haladja meg a három órát. E célból a menetjegyen feltüntetett érkezési repülőtérre az alternatív közlekedési eszközzel történő megérkezés időpontjával kapcsolatos bizonyítási teher az üzemeltető légi fuvarozóra hárul.

Az első albekezdés nem alkalmazandó azokban az esetekben, amikor a 11. cikk (2) bekezdésében említett, különleges szükségletekkel rendelkező utasoktól vagy az őket kísérő személyek esetében valamely alkalmazandó biztonsági követelményre vagy a beszállás fizikai lehetetlenségére hivatkozva visszautasítják az alternatív közlekedési eszközre vonatkozó helyfoglalást, menetjegyet vagy beszállást, vagy az említett személyek a segítség elérhetetlensége miatt nem tudják igénybe venni az említett személyszállítási szolgáltatást. Az üzemeltető légi fuvarozó észszerű erőfeszítéseket tesz annak érdekében, hogy az ilyen utasok számára lehetővé tegye az előző albekezdés értelmében vett alternatív közlekedési eszközökhöz való hozzáférést. A menetjegyen feltüntetett érkezési repülőtérre való érkezési késést az üzemeltető légi fuvarozó által biztosított azon személyszállítási szolgáltatás érkezési időpontja alapján kell kiszámítani, amelyet a különleges szükségletekkel rendelkező utasok vagy adott esetben az őket kísérő személyek ténylegesen igénybe vettek vagy igénybe vehettek annak érdekében, hogy elérjék az említett repülőteret.”

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

„6. cikk

Késés

- (1) Amennyiben egy üzemeltető légi fuvarozó egy légi járat indulási vagy érkezési késésére számít, erről lehetőség szerint haladéktalanul – de legkésőbb az utas jegyén feltüntetett indulási időpontig – tájékoztatja az érintett utasokat. Az utasoknak lehetőség szerint rendszeresen frissülő, valós idejű tájékoztatást kell adni. Az üzemeltető légi fuvarozó ezzel egyidejűleg tájékoztatja az érintett utasokat az e rendelet alapján az adott esetre alkalmazandó konkrét jogaikról, különösen a 9. cikk szerinti segítségnyújtás, továbbá a 7. cikkben meghatározott kártalanítás kérelmezésére irányuló eljárásra, valamint a 15a. cikk szerinti panaszkezelésre vonatkozó információk tekintetében.

Az üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül pontosan megjelöli az érintett utasok számára a légi járat indulási vagy érkezési késésének okait.

- (2) Az üzemeltető légi fuvarozó a 9. cikkel összhangban segítséget ajánl fel az érintett utasok számára.
- (3) Amennyiben az indulási késés eléri az öt órát, az üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül felajánlja a 8. cikk (1) bekezdése második albekezdésének a) pontjával összhangban az érintett utasoknak a visszatérítést.
- (4) Az utasoknak jogukban áll, hogy kérésre a késésben lévő légi járatot üzemeltető légi fuvarozótól a [7. cikk (1) és (3) bekezdésével] összhangban kártalanítást kapjanak, amennyiben a végső célállomásukat három órát meghaladó érkezési késéssel érik el.”

7. A rendelet a következő cikkekkel egészül ki:

„6a. cikk

A futópályán való várakozás

- (1) A futópályán való várakozás esetén az üzemeltető légi fuvarozó lehetőség szerint rendszeres és valós idejű tájékoztatást ad az utasok számára.
- (2) A biztonsági és védelmi szempontokra is figyelemmel, a futópályán 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 utasok megkapják a szükséges figyelmet. Az üzemeltető légi fuvarozó díjmentesen biztosít ivóvizet a fedélzeten, kivéve, ha ez meghosszabbítaná a futópályán való várakozás időtartamát, vagy ha ez nem egyeztethető össze a légi közlekedés biztonságára vagy a légi közlekedés védelmére vonatkozó követelményekkel.

- (3) Amennyiben egy tagállam Szerződések hatálya alá tartozó területén található, kereskedelmi utasforgalmat bonyolító repülőtéren a futópályán való várakozás eléri a két 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 futópályán való várakozás csak akkor hosszabbítható meg, ha biztonsági, bevándorlási, légiforgalmi irányítási vagy a védelemmel összefüggő okokból a légi jármű nem hagyhatja el helyét a futópályán.
- (4) A (3) bekezdéssel összhangban kiszállt utasok jogosultak a 6. cikkben és adott esetben a 11. cikkben előírt jogokra, a futópályán való várakozás és az utas jegyén feltüntetett indulási idő figyelembevételével.

6b. cikk

Lekéselt csatlakozó légi járat egyetlen légi személyszállítási szerződés keretében megvalósuló utazások során

- (1) Amennyiben utazása során egy utas a megelőző légi járatot érintő járatüzemeltetési rendellenesség miatt lekésik egy csatlakozó légi járatot, a megelőző légi járatot üzemeltető légi fuvarozó feladata, hogy az utas számára a 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének b) pontjával összhangban átfoglalást és a 9. cikkel összhangban segítséget biztosítson.
- (2) Amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó az utasnak a lekéselt csatlakozó járatra vonatkozó jegyén feltüntetett indulási időtől számított öt órán belül nem tud átfoglalást biztosítani, az üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül, egyértelmű módon felajánlja az érintett utasoknak a 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének a) pontja szerinti visszatérítést.

- (3) Az utasoknak jogukban áll továbbá, hogy kérésre a járatüzemeltetési rendellenességben érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozójától a 7. cikk (1) és (3) bekezdésével összhangban kártalanítást kapjanak, ha az utasok a végső célállomásukat három órát meghaladó érkezési késéssel érik el.

Az érkezési késés fogalommeghatározásától eltérve, lekéselt csatlakozó járatok esetében az érkezési késést a végső célállomásra való érkezésnek az utas jegyén a csatlakozó járat lekésése előtt feltüntetett időpontjától kell számítani.

6c. cikk

Rendkívüli körülmények

- (1) E rendelet alkalmazásában a rendkívüli körülmények magukban foglalják többek között a mellékletben felsorolt rendkívüli körülményeket.

- (1a) Az üzemeltető légi fuvarozó köteles a 7. cikkkel összhangban kártalanítás megfizetésére, hacsak nem tudja bizonyítani, hogy a járatörlést, az érkezési késést vagy a csatlakozó járat lekésését rendkívüli körülmények okozták, és ezt még akkor sem lehetett volna elkerülni, ha a légi fuvarozó minden észszerű intézkedést megtett volna. Rendkívüli körülményekre csak akkor lehet hivatkozni, ha közvetlen ok-okozati kapcsolat áll fenn e körülmény bekövetkezése és járatüzemeltetési rendellenesség között. Az üzemeltető légi fuvarozóra hárul az azzal kapcsolatos bizonyítási teher, hogy fennáll-e a közvetlen ok-okozati kapcsolat, és hogy a légi fuvarozó megtett-e minden észszerű intézkedést a járatüzemeltetési rendellenesség elkerülése érdekében.

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

„7. cikk

Kártalanításhoz való jog

- (1) E cikkekre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártérítést kapják:
 - a) 250 EUR-t minden 1 500 kilométeres vagy rövidebb utazásra;
 - b) 400 EUR-t minden 1 500 kilométernél hosszabb Unión belüli repülőútra és minden egyéb, 1 500 és 3 500 kilométer közötti repülőútra;
 - c) 600 EUR-t minden, az a) vagy b) pontba nem sorolható utazásra.
- (2) Az (1) bekezdés a) vagy b) pontjába nem sorolható utazások esetében az üzemeltető légi fuvarozók 50%-kal csökkenthetik az (1) bekezdésben előírt kártérítést,
 - amennyiben az utasoknak a 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének b) pontja szerint egy későbbi időpontra átfoglalást ajánlanak végső célállomásukra egy alternatív légi járatra,

– vagy ha az eredetileg foglalt utazás érkezése késik,

ha az érkezési időpont nem haladja meg négy órával az eredetileg foglalt utazás menetrend szerinti érkezési idejét.

(2c) A 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének b) pontja szerinti átfoglalás esetén egy légi járat törlését követően, amennyiben az átfoglalt utazás menetrend szerint több mint egy órával az eredeti utazás vagy légi járat menetrend szerinti indulási időpontja előtt indul, az üzemeltető légi fuvarozó csökkentheti az 5. cikkben előírt kártalanítást:

a) 50%-kal, ha a menetrend szerinti indulási időpontot kevesebb mint két órával előbbre hozzák, és az utas felszállt a légi járatra;

- b) 25%-kal, ha a menetrend szerinti indulási időpontot kevesebb mint három órával előbbre hozzák, és az utas felszállt a légi járatra.
- (2a) Amennyiben az utas az 5. cikk (4) bekezdésével, a 6. cikk (4) bekezdésével vagy a 6b. cikk (3) bekezdésével összhangban kártalanításra lehet jogosult, az üzemeltető légi fuvarozó az utazás befejezését követő 96 órán belül tartós adathordozón elektronikus úton tájékoztatja az utast az utas kártalanításra vonatkozó jogairól, és a kártalanítás iránti kérelem benyújtására vonatkozó egyértelmű előírásokról.
- (3) A távolságok e rendelet alkalmazásában történő meghatározásakor a számítás alapja a kezdő indulási pont és a végső célállomás közötti távolság. Csatlakozó légi járat esetén csak a kezdő indulási pontot és a végső célállomást kell figyelembe venni. E távolságokat a gömbi főkörön mért távolság módszerével kell mérni.

- (4) Amennyiben az utasok a 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének a), b) vagy c) pontja alapján úgy döntöttek, hogy folytatják utazásukat, és az átfoglalás során további járatüzemeltetési rendellenesség történik, az utas kártalanításhoz való jogát fenn kell tartani a kezdő indulási pontra vagy a végső célállomásra történő átfoglalás ideje alatt.
- (4a) A kártalanítást elektronikus banki átutalással, vagy ha az utas ehhez tartós adathordozón kimondottan hozzájárul, más módon kell megfizetni.
- (4b) Az üzemeltető légi fuvarozót terheli annak bizonyítása, hogy az utas mikor és hogyan fogadta el a kártalanítás kifizetésének formájára vonatkozó, a (4a) bekezdés szerinti megállapodást.

- (5) Az e cikk szerinti kártalanítás iránti kérelmeket az utasnak a jegyén feltüntetett tényleges indulási időtől számított kilenc hónapon belül kell benyújtania. Ha az utasok nevében harmadik személy nyújtja be a kérelmet, az üzemeltető légi fuvarozó kérheti az érvényes megbízás bizonyítékát. Az üzemeltető légi fuvarozók tartós adathordozón haladéktalanul visszaigazolják a kérelem kézhezvételét. Az üzemeltető légi fuvarozó a kérelem kézhezvételétől számított 30 naptári napon belül vagy megfizeti a kártalanítást, vagy megindokolja az utasnak, hogy miért nem fizet kártalanítást, amely esetben hivatkozni kell a panaszok 15a. cikk szerinti kezelésére. Ha a 6c. cikk (1a) bekezdésében meghatározott feltételek mellett az üzemeltető légi fuvarozó rendkívüli körülményre hivatkozik, meg kell jelölnie, hogy az I. mellékletben felsorolt mely rendkívüli körülményre hivatkozik, és ha olyan eseményre hivatkozik, amely nem szerepel az említett listán, meg kell határoznia, hogy mely eseményre hivatkozik, és hogy azt miért kell rendkívüli körülménynek tekinteni. Amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó rendkívüli körülményre hivatkozik, egyértelmű és megalapozott magyarázatot kell adnia, beleértve annak tömör magyarázatát is, hogy a hivatkozott rendkívüli körülmény hogyan felel meg a közvetlen ok-okozati összefüggésre vonatkozó feltételeknek, valamint a 6c. cikk (1a) bekezdésében meghatározott valamennyi észszerű intézkedés tömör magyarázatát.

Amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó nem fizeti meg a kért kártalanítást, az utas a 15a. cikkel összhangban panaszt nyújthat be.”

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

„8. cikk

Visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog

- (1) Járátüzemeltetési rendellenesség esetén az üzemeltető légi fuvarozónak – indokolatlan késedelem nélkül és a 4., az 5., a 6. vagy a 6b. cikkben, valamint az e cikkben meghatározott feltételek mellett – díjmentesen fel kell ajánlania az utasoknak a következő lehetőségek közötti választást:
- a) a jegyek teljes árának és adott esetben a közvetítői díjaknak az automatikus visszatérítése az utas kérésétől számított hét naptári napon belül, elektronikus banki átutalással vagy – amennyiben az utas tartós adathordozón kifejezetten beleegyezett – más módon az utazás vagy az utazások meg nem tett szakaszára vagy szakaszaira, valamint az utazás vagy az utazások már megtett szakaszára vagy szakaszaira, amennyiben a légi járat az utas eredeti utazási tervéhez képest már nem szolgál semmilyen célt, adott esetben a kezdő indulási pontra visszatérő légi járatral együtt, az utas jegyén feltüntetett indulási időpontot követően a lehető leghamarabb vagy az utas beleegyezésével ezen időpontot megelőzően.

- b) az utas utazásának folytatása az utas végső célállomására való, hasonló szállítási feltételek mellett történő átfoglalással, az utas jegyén feltüntetett indulási idő után a lehető leghamarabb, vagy – az utas beleegyezésével – ezen időpontot megelőzően; vagy
- c) átfoglalás hasonló szállítási feltételek mellett, az utas végső célállomására egy későbbi időpontban, amikor az utasnak megfelel, az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően.

Amennyiben a repülőtér-irányító szervezet a 10a. cikkel összhangban aktiválja a készenléti tervét, az e bekezdés a) pontjában említett határidő 30 naptári napra meghosszabbítható.

- (2) Annak érdekében, hogy az utas a lehető leghamarabb és az eredeti légi járat menetrend szerinti teljes utazási idejéhez észszerűen lehető legközelebb eső teljes utazási idő alatt elérhesse az (1) bekezdés b) pontja szerint meghatározott célállomását, az üzemeltető légi fuvarozó – a rendelkezésre állás függvényében – az utas számára megfontolás és egy tartós adathordozón való kifejezett hozzájárulás céljából felajánlja legalább az egyik alábbi alternatív lehetőséget:

- a) a légi személyszállítási szerződésben foglalt útvonallal megegyező útvonalon közlekedő légi járat vagy csatlakozó légi járatok igénybevétele;
- b) más útvonal a légi személyszállítási szerződésben meghatározott ugyanazon indulási és érkezési repülőterek között;
- ba) átfoglalás a légi személyszállítási szerződésben megjelölt repülőtérhez képest alternatív repülőterekre vagy repülőterekről, amely esetben az üzemeltető légi fuvarozó viseli az utasnak a légi személyszállítási szerződésben megjelölt repülőtérről az alternatív repülőtérre történő átszállításának költségeit;
- c) másik légi fuvarozó által üzemeltetett szolgáltatások igénybevétele; vagy
- d) amennyiben a megteendő távolság tekintetében megfelelő, más közlekedési mód használata.

Más közlekedési eszközre vagy másik légi fuvarozóra történő átfoglalás esetén az üzemeltető légi fuvarozó csak az átfoglalási szolgáltatás indulásáig felel a tájékoztatásért, a segítségnyújtásért és az átfoglalásért. Az üzemeltető légi fuvarozó továbbra is felelős a végső célállomásra való megérkezésükor bekövetkező késésért járó kártalanításért a 7. cikkkel összhangban. Az átfoglalási szolgáltatást üzemeltető fuvarozó felelős az adott szolgáltatáshoz kapcsolódó valamennyi egyéb jog biztosításáért, az adott szállítási eszközre vonatkozó utasjogokról szóló, alkalmazandó uniós joggal összhangban.

- (3) Amennyiben az utas arról tájékoztatta az üzemeltető légi fuvarozót, hogy az (1) bekezdés b) pontjával és a (4) bekezdéssel összhangban azt választja, hogy folytatja az utazását, és ha az üzemeltető légi fuvarozó három órán belül nem ajánlott fel hasonló szállítási feltételek mellett történő átfoglalást, az utas – a (2) bekezdéssel összhangban – maga intézheti az átfoglalást. Ha az utas úgy dönt, hogy saját maga szervezi meg az átfoglalást, erről tájékoztatnia kell az üzemeltető légi fuvarozót. Az utas jogosult visszautasítani az átfoglalási lehetőségeket, ha ezen átfoglalási lehetőségek esetében a szállítási feltételek az eredeti szállítási feltételekhez nem hasonlóak, és ebben az esetben az átfoglalásra várva fennmaradnak a 9. cikkben meghatározott segítséghez való jogai.

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

Amennyiben az utasok maguk intézik az átfoglalást, a költségeket a szükséges, észszerű és megfelelő költségekre kell korlátozniuk. 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 és adott esetben a közvetítői díjaknak 400%-át meg nem haladó mértékben. Amennyiben a repülőtér-irányító szervezet aktiválja a készenléti tervét, ez a határidő 30 naptári napra meghosszabbítható.

- (3a) E cikk egyéb rendelkezéseinek sérelme nélkül, amennyiben az utas rövid útmegszakítást szervez, joga van továbbá megtagadni az átfoglalási lehetőségeket, ha ezek az átfoglalási lehetőségek nem foglalják magukban a rövid útmegszakítást.

- (4) Az utas – amíg el nem fogadta az üzemeltető légi fuvarozó által a lehető legkorábbi időpontra felajánlott, az (1) bekezdés b) pontja szerinti átfoglalást, vagy nem döntött a (3) bekezdés szerinti, saját maga által intézett átfoglalás mellett – választhat az (1) bekezdés a) pontja szerinti visszatérítés és az (1) bekezdés c) pontja szerinti, későbbi időpontban való átfoglalás között.

Az utasnak tájékoztatnia kell az üzemeltető légi fuvarozót a választásáról.

- (4a) Az üzemeltető légi fuvarozó az utas kérésére papíralapon rendelkezésre bocsátja az e cikk szerinti információkat. Az üzemeltető légi fuvarozó biztosítja, hogy az utas e cikk szerinti választását egy tartós adathordozón kifejezetten megerősítsék.

(4aa) Az (1) bekezdés szerinti lehetőségeket egyértelműen fel kell tüntetni, anélkül, hogy az egyik lehetőséget előnyben részesítő előzetes kiválasztás, alapértelmezett beállítás vagy további eljárási terhek vonatkoznának rájuk.”

9a. A szöveg a következő 8a. cikkel egészül ki:

„8a. cikk

Utalványok

- (1) Amennyiben az utas a 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének a) pontjával vagy a 10. cikk (2) bekezdésével összhangban visszatérítésre vagy a 7. cikk szerinti kártalanításra jogosult, az üzemeltető légi fuvarozó felajánlhatja az utasnak, hogy legalább a visszatérítés vagy a fizetendő kártalanítás összegének megfelelő értékű utalványt válasszon.
- (2) Az utas nem kötelezhető arra, hogy fizetés helyett utalványt fogadjon el. Az elfogadás csak akkor érvényes, ha az utas tartós adathordozón kifejezett hozzájárulását adta. A 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének a) pontja és a 7. cikk (4a) bekezdése szerinti valamennyi lehetőséget egyértelműen fel kell tüntetni, anélkül, hogy az egyik lehetőséget előnyben részesítő előzetes kiválasztás, alapértelmezett beállítás vagy további eljárási terhek vonatkoznának rájuk.

- (3) Mielőtt az utas él az (1) bekezdésben említett választási lehetőséggel, az üzemeltető légi fuvarozó tartós adathordozón egyértelműen tájékoztatja az utast a (2) és a (4)–(6) bekezdésben meghatározott információkról.
- (4) Az utalvány:
- a) érvényességi ideje az utas általi elfogadás időpontjától számított legfeljebb 12 hónap; ez az érvényességi időszak csak egyszer hosszabbítható meg további legfeljebb 12 hónappal, feltéve, hogy mindkét fél tartós adathordozón kifejezetten megállapodik a meghosszabbításban;
 - b) teljes egészében vagy részben felhasználható a légi fuvarozó bármely szolgáltatására az utalvány érvényességi ideje alatt, beleértve az utalvány érvényességi ideje alatt lefoglalt, de a lejáratí idő után teljesített szolgáltatásokat is;
 - c) tartós adathordozón kerül kibocsátásra, egyértelműen feltüntetve az utalvány értékét, érvényességi idejét és használati feltételeit; ha az értéke magasabb, mint az a kifizetés, amelyre az utas a 7. cikk, a 10. cikk (2) bekezdése vagy a 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének a) pontja alapján jogosult, az utalványon ezt fel kell tüntetni.

- (5) A felek az utalvány beváltása vagy lejáratára előtt bármikor megállapodhatnak a teljes vagy részleges kifizetésről annak ellenére, hogy az utas eredetileg az utalványt választotta.
- (6) A légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül, de legkésőbb hét naptári napon belül automatikusan visszatéríti az érintett utalvány összegét az utasnak:
- a) az utalvány érvényességi idejének lejáratára után, ha az utalványt nem váltották be; ez korábbi részleges beváltás esetén az érintett utalvány fennmaradó összegére is vonatkozik;
 - b) ha az utalvány érvényességi idejének lejáratára előtt a felek megállapodnak a visszatérítésben; vagy
 - c) az érintett utas halála esetén az elhunyt utas ügyeit kezelő személy kérésére, a megfelelő igazoló dokumentumok tartós adathordozón történő bemutatása mellett.”

10. A 9. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„9. cikk

A segítséghez való jog

(1) E cikkre való hivatkozáskor az utasoknak díjmentesen a következőket kell felajánlani:

- 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) internet-hozzáférés és két telefonhívás.

Az üzemeltető légi fuvarozó korlátozhatja vagy megtagadhatja az első albekezdés alapján nyújtott segítséget, ha annak nyújtása tovább késleltetné a késésben lévő légi járat indulását vagy az átfoglalást, beleértve az alternatív közlekedési módban felajánlott járat indulását is.

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

- a) szállodai elhelyezés;
 - b) szállítás a repülőtérrel a szállodai elhelyezésre és vissza.
- (3) Az üzemeltető légi fuvarozó utalványok használatával is teljesítheti az (1) bekezdés a) és b) pontja, valamint a (2) bekezdés szerinti kötelezettségeit. Az (1) bekezdéssel összhangban rendelkezésre bocsátott utalványoknak felhasználhatóknak 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 szerint biztosított szálláshelyen. A (2) bekezdés a) pontjával összhangban nyújtott utalvány csak akkor bocsátható ki, ha az üzemeltető légi fuvarozó előzetesen szobát foglalt az érintett utas számára.
- (4) Amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó nem teljesíti az (1), a (2) és a (3) bekezdés szerinti kötelezettségeit, az érintett utasok saját maguk is intézkedhetnek. A járatüzemeltetési rendellenességben érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozója a visszatérítés iránti kérelem benyújtásától számított 14 naptári napon belül visszatéríti az utasok által viselt költségeket, olyan mértékben, amennyiben ezek a költségek szükségesek, ésszerűek és arányosak a várakozás időtartama, valamint az azon a repülőtéren vagy azon szálláshelyen elérhető frissítők és ételek költségei tekintetében, ahol az utasok rekednek. Amennyiben a repülőtér-irányító szervezet aktiválja a készenléti tervét, ez a határidő 30 naptári napra meghosszabbítható.

- (5) Minden kereskedelmi utasforgalmat bonyolító uniós repülőtéren a repülőtér-irányító szervezetnek intézkednie kell annak biztosítása érdekében, hogy ivóvíz és az elektronikus eszközök számára töltőállomások díjmentesen rendelkezésre álljanak, napszaktól, légi járatától vagy termináltól függetlenül.
- (6) Amennyiben a járatüzemeltetési rendellenességet rendkívüli körülmények okozták, és a járatüzemeltetési rendellenességet akkor sem lehetett volna elkerülni, ha a légi fuvarozó minden észszerű intézkedést megtett volna, a légi fuvarozó legfeljebb három éjszakára korlátozhatja a (2) bekezdés a) pontjával összhangban biztosítandó szállást.
- (7) Amennyiben az utas még a kezdő indulási ponton a 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének a) pontja szerinti visszatérítés mellett dönt, vagy ha a 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének c) pontja szerinti, későbbi időpontban való átfoglalást választja, az érintett légi járatral kapcsolatban az utast nem illetik meg további jogok az (1) és a (2) bekezdés szerinti segítség tekintetében.”

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

„10. cikk

Magasabb vagy alacsonyabb osztályon történő elhelyezés

- (1) Ha egy üzemeltető légi fuvarozó az utast magasabb szállítási osztályon helyezi el, mint amelyre az 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, az alacsonyabb osztályon történő elhelyezéstől számított 14 naptári napon belül legalább az alábbiaknak megfelelő automatikus visszatérítést biztosít az utasnak:
 - a) legfeljebb 1 500 kilométeres repülőutak esetében a járat árának 30%-a, vagy
 - b) valamennyi 1 500 kilométert meghaladó, Unión belüli repülőút és minden egyéb, 1 500 és 3 500 kilométer közötti repülőút esetében a légi járat árának 50%-a, vagy

- c) az a) vagy b) pontba nem sorolható összes légi járat esetében a járat árának 75%-a, beleértve a tagállamok európai területei és Franciaország legkülső régiói közötti járatokat is.
- (3) Amennyiben a járat ára nincs feltüntetve a jegyen, a (2) bekezdésben említett kártalanítás összegét a légi járat hosszának a légi személyszállítási szerződés hatálya alá tartozó teljes távolsághoz viszonyított, a 7. cikk (3) bekezdésével összhangban meghatározott, megfelelő aránya alapján kell meghatározni.
- (4) A légi járat e cikkben említett 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 szállítási osztályra váltották.

- (5) Ez a cikk nem alkalmazandó a kiegészítő szolgáltatásokra, például a külön ülőhelyekre vagy ellátásra, amelyek függetlenek a szállítási osztálytól, és amelyeket külön értékesítenek.”

12. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„10a. cikk

Repülőtéri készenléti tervek

- (1) Az olyan uniós repülőtéren, amelynek éves utasforgalma legalább három egymást követő évben nem kevesebb mint négymillió fő, 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 vállalkozások – tevékenységeit, tekintettel a többszörös járattörlések, többszörös járatkésések vagy mindkettő következtében kialakuló olyan lehetséges helyzetekre, amelyek miatt jelentős számú utas reked a repülőtéren. A készenléti tervet annak biztosítása érdekében kell készíteni, hogy a repülőtéren rekedt utasok megfelelő tájékoztatást és segítséget kapjanak, a készenléti tervnek továbbá intézkedéseket kell tartalmaznia az említett utasok várakozási idejének és kényelmetlenségének minimalizálása érdekében.

- (2) A repülőtéri készenléti tervek keretében figyelembe kell venni a 11. cikkben említett utasok sajátos és egyéni szükségleteit.
- (3) A készenléti tervet különösen a 96/67/EGK tanácsi irányelvben * említett repülőtér-használók bizottságának, a földi kiszolgálást végző vállalkozásoknak és egyéb repülőtéri alapvető szolgáltatóknak, köztük a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű utasok számára különleges segítséget nyújtó szolgáltatóknak a részvételével kell elkészíteni. A készenléti tervet adott esetben az érintett hatóságok részvételével kell elkészíteni. A készenléti tervben szerepelnie kell azon személy vagy személyek elérhetőségeinek is, akit vagy akiket a repülőtér-használók bizottságában részt vevő légi fuvarozók jelöltek ki annak érdekében, hogy többszörös járatőrlelések, többszörös járatkésések vagy mindkettő esetén a helyszínen képviseljék őket. A légi fuvarozó gondoskodik arról, hogy minden kijelölt személy rendelkezzen az ahhoz szükséges eszközökkel, hogy járatüzemeltetési rendellenesség esetén az e rendeletből fakadó kötelezettségekkel összhangban segítséget nyújtson az utasoknak.

- (4) A repülőtér-irányító szervezetnek meg kell küldenie a készenléti tervet a 96/67/EGK irányelvben említett repülőtér-használók bizottsága részére, valamint – kérésre – az e rendelet 16. cikke alapján kijelölt nemzeti végrehajtási szerv részére. A nemzeti végrehajtási szerv nyomon követi, hogy a repülőtér-irányító szervezet megfelel-e e cikk követelményeinek.
- (5) Bármely tagállam dönthet úgy, hogy a területén található, az (1) bekezdés hatálya alá nem tartozó repülőtérnek is teljesítenie kell az (1)–(4) bekezdésben megállapított kötelezettségeket.
- (6) Azokon az uniós repülőtereken, amelyek éves utasforgalma nem éri el az (1) bekezdésben meghatározott küszöbértéket, vagy amelyekre nem vonatkozik az (5) bekezdés szerinti tagállami határozat, a repülőtér-irányító szervezet minden észszerű erőfeszítést megtesz a repülőtér-használók koordinálása és a repülőtér-használókkal való arra irányuló megállapodás érdekében, hogy tájékoztassák azon utasokat, akik a jelentős számú utas repülőtéren rekedéséhez vezető többszörös járatörlések, többszörös járatkésések vagy mindkettő következtében rekedtek a repülőtéren.

* A Tanács 96/67/EGK irányelve (1996. október 15.) a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról (HL L 272., 1996.10.25., 36. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj>).

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

„11. cikk

Különleges bánásmódot igénylő utasok

- (-1) A fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek e cikkben megállapított jogai nem érintik az 1107/2006/EK rendelet alapján őket megillető jogokat.
- (1) Az e rendelet alapján az utasoknak nyújtott minden információt hozzáférhető formátumban kell megadni.
- (2) E cikket alkalmazni kell a fogyatékossgal élő személyekre, a csökkent mozgásképességű személyekre és a várandós nőkre, feltéve, hogy az üzemeltető légi fuvarozót lehetőség szerint a foglaláskor vagy az utasfelvételkor, de legkésőbb akkor tájékoztatták a segítségnyújtás iránti sajátos igényről, amikor az utast tájékoztatják a 4. cikk (2) bekezdése, az 5. cikk (1) bekezdése és a 6. cikk (1) bekezdése szerinti járatüzemeltetési rendellenességről, vagy amikor a 6b. cikk (1) bekezdése értelmében lekési a csatlakozó légi járatot, továbbá a csecsemőkre és a kísérő nélkül utazó kiskorúakra. E cikket azokra a személyekre is alkalmazni kell, akiknek orvosi dokumentumokkal igazoltan különleges orvosi segítségre van szükségük, amennyiben beszállásukat nem biztonsági okokból utasítják vissza.

Úgy kell tekinteni, hogy az ilyen értesítés a légi személyszállítási szerződés keretében tett valamennyi utazásra kiterjed.

- (3) A légi fuvarozónak a (2) bekezdésben említett személyeket kísérő vagy gyermeket kísérő, ugyanazon légi személyszállítási szerződés hatálya alá tartozó bármely személy számára díjmentesen fel kell ajánlani annak lehetőségét, hogy az adott személlyel vagy gyermekkel szomszédos ülésen foglaljanak helyet. Ha szomszédos ülések nem állnak rendelkezésre, a légi fuvarozónak törekednie kell arra, hogy segítse a kísérő személyt vagy személyeket szomszédos ülések megtalálásában.
- (4) Beszálláskor az üzemeltető légi fuvarozók elsőbbséget biztosítanak a (2) bekezdésben említett személyeknek, valamint az őket kísérő bármely személynek vagy tanúsított segítő kutyáknak, továbbá a babakocsiban utazó gyermekeknek és kísérőjüknek.

- (4a) Az üzemeltető légi fuvarozók többletköltségek nélkül biztosítják, hogy a babakocsit igénylő csecsemőket és gyermekeket babakocsiban lehessen szállítani a beszállókapuig vagy a légi jármű ajtajáig, és hogy a babakocsi a légi jármű ajtajában ismét a rendelkezésükre álljon, kivéve, ha biztonsági, védelmi, kapacitási vagy működési korlátok állnak fenn.
- (4b) Amennyiben a repülőtér-irányító szervezet nem teljesíti az 1107/2006/EK rendelet 7. és 8. cikke szerinti kötelezettségeit, és ennek következtében fogyatékossgal élő és csökkent mozgásképességű személyek lekésik a légi járatukat, az üzemeltető légi fuvarozó felelős ezen utasok kártalanításáért, átfoglalásáért és támogatásáért e rendelet 7., 8. és 9. cikkével összhangban. Az üzemeltető légi fuvarozó ezt az átfoglalást és segítséget az 1107/2006/EK rendelet 4. cikkének (2) bekezdésében említett feltételekkel összhangban az őket kísérő személyeknek is biztosítja.

A repülőtér-irányító szervezet az (1) bekezdéssel összhangban megtéríti az üzemeltető légi fuvarozónak az e fuvarozónál felmerült költségeket. E rendelet alkalmazásának kezdőnapjáig a Bizottság a 16ac. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően végrehajtási jogi aktust fogad el, amelyben meghatározza e visszatérítés gyakorlati módozatait. Ez a végrehajtási jogi aktus nem áthatja alá a légi fuvarozónak az utasok e bekezdés szerinti kártalanításával, átfoglalásával és segítségével kapcsolatos felelősségét.

- (4e) Amennyiben a légi fuvarozó vagy meghatalmazott képviselője szerződést köt egy, a kísérő nélkül utazó kiskorúak nevében eljáró személlyel annak érdekében, hogy az említett kiskorúaknak az utazásukhoz konkrét segítséget nyújtson, és a konkrét segítségnyújtás elmulasztása miatt ezek a kiskorúak lekésik a járatukat, az üzemeltető légi fuvarozók felelősek az említett kiskorúaknak e rendelet 7., 8. és 9. cikkével összhangban nyújtandó kártalanításért, átfoglalásért és segítségért.

- (5) Az átfoglalás és segítség 8. és 9. cikkel összhangban való biztosítása során az üzemeltető légi fuvarozó különös figyelmet fordít a (2) bekezdésben említett személyek szükségleteire. A légi fuvarozók ezt az átfoglalást és segítséget a lehető leghamarabb biztosítják az említett személyeknek, az őket kísérő személyeket vagy tanúsított segítő kutyákat is beleértve.
- (6) A 9. cikk (6) bekezdése nem alkalmazandó a (2) bekezdésben említett utasokra, sem pedig az őket kísérő személyekre vagy tanúsított segítő kutyákra.”

13a. A szöveg a következő cikkekkel egészül ki:

„11a. cikk

Személyes tárgy és kézipoggyász

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

Az 1107/2006/EK rendelet sérelme nélkül a légi fuvarozók a légi jármű utasterének kapacitásától függően engedélyezik az utasok számára, hogy kézipoggyászt szállítsanak az utastérben.

Légi viteldíjak felajánlásakor vagy közzétételekor a foglalási folyamat megkezdése előtt alapértelmezés szerint a kézipoggyászt is tartalmazó viteldíjakat kell feltüntetni.

Ez a bekezdés nem akadályozza meg a légi fuvarozókat vagy közvetítőket abban, hogy kereskedelmileg differenciált ajánlatokat kínáljanak azoknak az utasoknak, akik önként úgy döntenek, hogy kézipoggyász nélkül utaznak.

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

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

* Az Európai Parlament és a Tanács 300/2008/EK rendelete (2008. március 11.) a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 97., 2008.4.9., 72. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj>)

** A Bizottság (EU) 2015/1998 végrehajtási rendelete (2015. november 5.) a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról (HL L 299., 2015.11.14., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj);

11b. cikk

Beszállókártyák

- (1) Az utasok beszállása nem utasítható vissza azon az alapon, hogy a digitálisan kiállított beszállókártyájuk kinyomtatott változatát használják, feltéve, hogy azt egyértelműen és géppel olvasható módon nyomtatták ki. Az utasok beszállása nem utasítható vissza azon az alapon, hogy nem fizettek további díjat a digitálisan kiállított beszállókártya saját nyomtatott változatának használatáért.

Amennyiben a légi fuvarozók digitális beszállókártyát állítanak ki, az utasok számára lehetővé kell tenni, hogy az utasfelvételkor további kérés nélkül digitálisan megkaphassák beszállókártyájukat, és nem kötelezhetők arra, hogy felhasználói fiókkal vagy külön alkalmazással rendelkezzenek beszállókártyájuk megszerzéséhez és kinyomtatásához.

A légi fuvarozók nem számíthatnak fel további díjat azért, hogy az utas rendelkezésére bocsássák a beszállókártya kinyomtatott változatát, ha az utasfelvétel már megtörtént.”

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

„12. cikk

További jogok

(1) Ez a rendelet nem érinti az utasoknak az egyéb jogi aktusok – többek között az (EU) 2015/2302 irányelv – alapján biztosított jogait, kivéve, ha e cikk másként rendelkezik.

Az e rendelet 7. cikke alapján nyújtott kártalanítást vagy 10. cikkének (2) bekezdése alapján nyújtott visszafizetést le kell vonni az egyéb jogi aktusok, például az (EU) 2015/2302 irányelv alapján nyújtott kártérítésből vagy árengedményből, ha azok a jogok, amelyekért a kártérítést vagy árengedményt nyújtják, ugyanazt az érdeket védik, vagy ugyanazt a célt szolgálják. Hasonlóképpen, az egyéb jogi aktusok, például az (EU) 2015/2302 irányelv alapján nyújtott kártérítést vagy árengedményt le kell vonni az e rendelet 7. cikke alapján nyújtott kártalanításból vagy 10. cikkének (2) bekezdése alapján nyújtott visszafizetésből, ha azok a jogok, amelyekért a kártérítést vagy árengedményt nyújtják, 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) bekezdése első albekezdésének a) pontjától eltérve, ha a légi járat az (EU) 2015/2302 irányelv 3. cikkének 3. pontjában meghatározottak 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.

- (2) Az esetjogot is beleértve a nemzeti jog vonatkozó alapelveinek és szabályainak sérelme nélkül az (1) bekezdés nem alkalmazandó a 4. cikk (2) bekezdésében meghatározott feltételek szerint önként jelentkezőkre.

- (3) Amennyiben valamely harmadik ország jogszabályai alapján az utas részére kártalanítást vagy visszatérítést fizettek, e kártérítés vagy visszatérítés összegét le kell vonni az e rendelet alapján nyújtott kártérítés vagy visszatérítés összegéből.”

14a. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„12a. cikk

A név javítása

- (1) Az üzemeltető légi fuvarozó a menetrend szerinti indulás időpontja előtt legalább 48 órával benyújtott kérelem kézhezvételét követően kijavítja az utas nevében előforduló elírásokat, vagy adminisztratív változás esetén frissíti az utas nevét. Az ilyen javítást vagy frissítést legalább egyszer térítésmentesen kell elvégezni, és az nem szolgálhat a beszállás 4. cikk szerinti visszautasításának alapjául.

- (2) Az (1) bekezdésben említett kérelmet a következők nyújthatják be:
- a) az utas a saját nevével és bármely olyan utas nevével kapcsolatban, akinek a jegye ugyanazon légi személyszállítási szerződés részét képezi, mint a kérelmet benyújtó utas jegye;
 - b) a közvetítő azon utas nevével kapcsolatban, akire vonatkozóan a közvetítő foglalást végzett.
- (3) Az (1) bekezdés alapján végzett javítás vagy frissítés nem minősül a jegy egy utasról egy másik személyre történő átruházásának.”

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

„13. cikk

Megtérítési igényhez való jog

Olyan esetekben, amikor egy üzemeltető légi fuvarozó kártalanítást fizet vagy az e rendelet szerint rá háruló egyéb kötelezettségeket teljesít, e rendelet vagy a nemzeti jog egyetlen rendelkezése sem értelmezhető azon jogának korlátozásaként, hogy kártérítést kérjen bármely személytől – így többek között harmadik felektől –, az alkalmazandó uniós vagy nemzeti joggal összhangban. E rendelet nem korlátozza az üzemeltető légi fuvarozók azon jogát, hogy költségeiért kártalanítást vagy visszatérítést kérjen a repülőtértől vagy bármely más, az üzemeltető légi fuvarozóval szerződéses jogviszonyban álló harmadik féltől.”

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

„14. cikk

Az utasok részére nyújtandó tájékoztatás kötelezettsége

- (1) Az üzemeltető légi fuvarozó és a közvetítő a honlapján és a mobilalkalmazásában tájékoztatót helyez el, amelyben megjelöli az e rendelet szerinti jogokat, beleértve a panaszkezelési eljárásra vonatkozó információkat is. E követelménynek való megfelelés érdekében az üzemeltető 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.
- (2) Valamely légi járatra vagy csatlakozó légi járatra szóló jegyek felkínálásakor és az ezekre a járatokra történő jegyvásárlást 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 légi személyszállítási szerződés vagy különálló légi személyszállítási szerződések kombinációja vonatkozik-e;
- b) az utas, az üzemeltető légi fuvarozó és a közvetítő e rendelet szerinti, a légi személyszállítási szerződéshez kapcsolódó jogai és kötelezettségei, beleértve a panaszkezelési és visszatérítési eljárásokra vonatkozó tájékoztatást is;
- c) az a határidő és eljárás, amellyel az utas a 12a. cikkben meghatározottak szerint kérheti a név javítását;
- d) a légi személyszállítási szerződés feltételei;
- da) az utastérben felejtett személyes tárgy vagy kézipoggyász visszaszerzésére vonatkozó eljárás; a tájékoztatásnak magában kell foglalnia az elektronikus kapcsolattartási adatokat, az alkalmazandó formanyomtatványokat és minden egyéb olyan vonatkozó adatot, amelyre az utasnak a kérelem benyújtásához szüksége van; és

- db) kapcsolattartási adatok, ahol járatüzemeltetési rendellenesség esetén segítség és támogatás kérhető.
- (3) Az a közvetítő vagy légi fuvarozó, amely légi személyszállítási szerződések kombinációjának hatálya alá tartozó jegyeket értékesít, a vásárlást megelőzően tájékoztatja az utast arról, hogy a jegyek külön légi személyszállítási szerződések hatálya alá tartoznak, és hogy a kártalanításra, visszatérítésre, átfoglalásra vagy segítségre vonatkozó, a 7., 8. és 9. cikk szerinti jogok nem alkalmazandók a külön légi személyszállítási szerződés alapján abban az esetben, ha az utas lekési a következő légi járatot. Ezt a tájékoztatást a jegyek értékesítésekor egyértelműen fel kell tüntetni és tartós adathordozón rendelkezésre kell bocsátani.
- (4) A repülőtér-irányító szervezetnek vagy adott esetben az üzemeltető légi fuvarozónak biztosítania 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 induláskor legalább kétórás, illetve a végső célállomásra való érkezéskor legalább háromórás 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 kártalanítás tekintetében.« Ezt a szöveget legalább a repülőtér helye szerinti nyelven vagy nyelveken és egy nemzetközileg használt nyelven kell elhelyezni. A repülőtér-irányító szervezetnek biztosítania kell továbbá, hogy az utasfelvételi pultoknál a szöveg mellett a Bizottság utasjogokra vonatkozó, e rendelet összefoglalóját tartalmazó mobilalkalmazásához hozzáférést biztosító QR-kód vagy bármely más digitális eszköz kerüljön elhelyezésre. E célból a repülőtér-irányító szervezeteknek együtt kell működniük az üzemeltető légi fuvarozókkal.

- (4a) A jegyek megvásárlását követően az üzemeltető légi fuvarozók indokolatlan késedelem nélkül tartós adathordozón az utasok rendelkezésére bocsátják a (2) bekezdésben előírt információkat.
- (4e) A légi fuvarozók és a közvetítők adott esetben az e cikk szerinti tájékoztatást a légi személyszállítási szerződés nyelvén és egy nemzetközileg használt nyelven biztosítják.
- (4f) Az utasok számára történő tájékoztatásnak, valamint az e rendelet keretében velük folytatott levelezésnek vagy formanyomtatványok és dokumentumok cseréjének – így a 7. cikk (2a) bekezdése szerinti kommunikációnak és az e rendelet 4., 5., 6b., 7., 8., 8a. cikke szerinti választási lehetőségekre vonatkozó ajánlatoknak vagy megállapodásoknak – könnyen elérhetőnek kell lenniük, és azt/azokat világosan és egyértelműen kell rendelkezésre bocsátani. Amennyiben az információkat, levelezést, formanyomtatványokat vagy dokumentumokat elektronikus úton bocsátják rendelkezésre, a légi fuvarozóknak és a közvetítőknek tartós adathordozón kell rendelkezésre bocsátaniuk azokat, feltüntetve a dátumot és az időpontot is.

E célból a légi fuvarozók és a közvetítők biztosítják, hogy az utasok ne legyenek kötelesek felhasználói fiókkal vagy külön alkalmazással rendelkezni az e rendelet szerinti információkhoz, levelezéshez, formanyomtatványokhoz vagy dokumentumokhoz – többek között a beszállókártyákhoz – való hozzáférés vagy azok kézhezvételének előfeltételeként, kivéve azonban az olyan kérdésekkel kapcsolatos információkat és dokumentumokat, mint a légi fuvarozó vagy a közvetítő törzsutasprogramjai vagy egyéb kereskedelmi programjai.

A légi fuvarozókra és a közvetítőkre hárul a bizonyítási teher arra vonatkozóan, hogy az utasok rendelkezésre bocsátották-e a szükséges információkat, levelezést, formanyomtatványokat vagy dokumentumokat, beleértve a 7. cikk (2a) bekezdése szerinti kommunikáció és a beszállókártyák tekintetében, vagy az e rendelet 4., 5., 6b., 7., 8., 8a. cikke szerinti választási lehetőségekre vagy megállapodásokra vonatkozó ajánlatokat, és ezt mikor tették.

E rendelet alkalmazásában minden kommunikációs eszköznek lehetővé kell tennie az utas számára a légi fuvarozókkal és a közvetítőkkal való gyors és ingyenes kapcsolatfelvételt és a hatékony kommunikációt.”

17. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„15a. cikk

A légi fuvarozóhoz vagy a közvetítőhöz benyújtott panasz

- (1) Minden légi fuvarozó és közvetítő létrehoz egy panaszkezelési mechanizmust az e rendelet hatálya alá tartozó, a saját felelősségi körébe eső jogok és kötelezettségek vonatkozásában.
- (2) Az (1) bekezdésben említett mechanizmusok révén az utasok bármely légi fuvarozóhoz vagy közvetítőhöz benyújthatnak az említettek felelősségi körébe tartozó panaszt. Az ilyen panaszt a járat teljesítésének vagy tervezett teljesítésének időpontjától számított 12 hónapon belül, vagy a kártalanítási kérelem benyújtásától számított három hónapon belül kell benyújtani, attól függően, hogy melyik a későbbi időpont.

A címzettnek a panasz beérkezésétől számított hét munkanapon belül vissza kell igazolnia az utas panaszának kézhezvételét. A címzettnek a panasz kézhezvételétől számított egy hónapon belül indokolással ellátott választ kell adnia, vagy – kellően indokolt esetben – tájékoztatnia kell az utast arról, hogy a panasz kézhezvételének időpontjától számított két hónapnál rövidebb időn belül végleges választ fog kapni.

A végleges válasznak tartalmaznia kell az e rendelet szerint a panaszok kezeléséért felelős szerv vagy szervek releváns elérhetőségeit is. Ez a kötelezettség úgy is teljesíthető, hogy az utast a panaszkezelő szerveknek a Bizottság által rendelkezésre bocsátott listájához irányítják.

- (2a) A szükséges információknak az utasok részére történő biztosításával kapcsolatos bizonyítási terhet a légi fuvarozó és a közvetítő viseli.”

19. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„16ac. cikk

Bizottsági eljárás

- (1) A Bizottságot egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet* értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni.
- (3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

* Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).”

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

„17. cikk

Felülvizsgálat és jelentéstétel

(1) A Bizottság ... [e módosító rendelet hatálybalépésének napjától számított öt év]-ig, majd azt követően ötévente jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a rendkívüli körülmények mellékletben foglalt jegyzékéről, a légi járatok időben történő és hatékony üzemeltetését befolyásoló, az egyes jelentéseket megelőző két évben bekövetkezett események fényében.

A jelentéshez szükség szerint jogalkotási javaslatot kell mellékelni.

(2) A Bizottság ... [e módosító rendelet hatálybalépésének napjától számított öt év]-ig, majd azt követően ötévente jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet működéséről, végrehajtásáról és eredményeiről. A Bizottság az említett jelentésben információt szolgáltat a harmadik országbeli légi fuvarozók által üzemeltetett, harmadik országokba tartó és onnan érkező légi járatok utasainak fokozott védeleméről.

Az említett jelentésnek tartalmaznia kell továbbá az e rendeletben meghatározott küszöbértékek és összegek 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 lekéselt csatlakozó légi járatokra vonatkozó statisztikákat, valamint az alacsonyabb osztályon történő elhelyezésre vonatkozó statisztikákat.

Az első albekezdés alapján ... [e módosító rendelet hatálybalépésének napjától számított öt év]-ig benyújtandó jelentésben a Bizottság a következőket is értékeli:

- a) szükséges-e és kivitelezhető-e felülvizsgálni e rendelet hatályát az utasok védelmének, és az uniós és a harmadik országbeli légi fuvarozók közötti egyenlő versenyfeltételek, valamint az összekapcsoltsági szempontok további megerősítése érdekében. A Bizottság értékeli különösen a joghatósági összeütközések kockázatát és a végrehajtással kapcsolatos nehézségeket, továbbá ajánlásokat tesz az említett kockázatok csökkentésére, illetve az említett nehézségek kezelésére;

- c) kivitelezhető-e a késésekkel kapcsolatos kártalanítási kérelmek vagy kártalanítási kifizetések további automatizálása.

A jelentést szükség esetén jogalkotási javaslat kíséri.”

- 21. A 261/2004/EK rendelet az ezen rendelethez csatolt I. mellékletben foglalt szöveggel egészül ki mellékletként.

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«: olyan légi fuvarozó, amely az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet* rendelkezéseivel összhangban valamely tagállam által megadott érvényes működési engedéllyel rendelkezik;

* Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (HL L 293., 2008.10.31., 3. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).”;

b) a bekezdés az alábbi pontokkal egészül ki:

- „h) »mozgást segítő eszköz«: minden olyan eszköz, amelynek rendeltetése, hogy az 1107/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet* 2. cikkének a) pontja értelmében vett, fogyatékkal élő személyek vagy csökkent mozgásképességű személyek mozgását segítse;
- i) »tanúsított segítő kutya«: a fogyatékossgal élő személyek függetlenségének és önrendelkezésének növelése érdekében speciálisan kiképzett kutya, amelyet az alkalmazandó nemzeti szabályok – amennyiben vannak ilyenek – hivatalosan ilyenként tanúsítanak;
- j) »hozzáférhető formátum«: olyan formátum, amely hozzáférést biztosít a fogyatékossgal élő személy vagy a csökkent mozgásképességű személy számára minden releváns információhoz, beleértve azt is, hogy az ilyen személy a lehető legmegfelelőbb és legkényelmesebb módon férhessen hozzá az információkhoz, ugyanúgy, mint egy egészségromlással vagy fogyatékossgal nem élő személy, és amely megfelel az alkalmazandó jogszabályokkal, különösen az (EU) 2019/882 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel** összhangban meghatározott akadálymentességi követelményeknek;

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

* 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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).

** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/882 irányelve (2019. április 17.) a termékekre és a szolgáltatásokra vonatkozó akadálymentességi követelményekről (HL L 151., 2019.6.7., 70. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).

2. A 3. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Az utasok és poggyászuk tekintetében az uniós légi fuvarozó felelősségét a Montreali Egyezménynek az ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése szabályozza. Ideértendő az uniós légi fuvarozónak az utasok vagy a poggyász kérésével kapcsolatos felelőssége is.”

3. A 3. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A 785/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet* 6. cikkében és az 1008/2008/EK rendelet 11. cikkében meghatározott biztosítási kötelezettséget az utasokkal kapcsolatos felelősség tekintetében úgy kell értelmezni, hogy az megköveteli, hogy az uniós légi fuvarozó olyan szintű biztosítással rendelkezzen, amely megfelelő annak biztosításához, hogy minden kártérítésre jogosult személy megkapja azt a teljes összeget, amelyre e rendelettel összhangban jogosult.

* Az Európai Parlament és a Tanács 785/2004/EK rendelete (2004. április 21.) a légifuvarozókra és légi járművek üzemen tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről (HL L 138., 2004.4.30., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj>)”

4. 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 helyen történő kiszolgáltatásra vonatkozó külön érdekevallást tesz, az uniós légi fuvarozók esetében 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.”

5. Az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„5. cikk

(1) Az utasok halála vagy sérülése esetén az uniós légi fuvarozó késedelem nélkül, de minden esetben legkésőbb 15 nappal a kártérítésre jogosult természetes személy azonosítását követően köteles olyan előleget fizetni, amelyre az elszenvedett nehézségekkel arányos alapon szükség lehet a közvetlen anyagi szükségletek kielégítése érdekében.

- (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) Az előleg kifizetése nem jelenti a felelősség elismerését, és az uniós légi fuvarozó felelőssége alapján kifizetett minden további összeggel ellentételezhető, de nem követelhető vissza, kivéve a Montreali Egyezmény 20. cikkében előírt esetekben vagy ha az a személy, aki az előleget megkapta, nem a kártérítésre jogosult személy volt.”

6. A 6. cikk a következőképpen módosul:

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

„(1) Minden légi fuvarozó, amennyiben légi fuvarozást értékesít az Unióban, egyértelmű és hozzáférhető módon átfogó tájékoztatást nyújt az utasoknak az elveszett, késve érkezett vagy megrongálódott poggyász esetén követendő eljárásokról. A légi fuvarozók biztosítják, hogy valamennyi értékesítési helyen – a telefonon és interneten keresztüli értékesítést is ideértve – az utasok rendelkezésére bocsássák az utasokért és poggyászaikért való felelősséget szabályozó fő rendelkezések összefoglalását, beleértve a kártérítési per indításának határidőit és a poggyászra vonatkozó külön érdekevallás tételének lehetőségét is. E tájékoztatási követelménynek való megfelelés céljából az uniós légi fuvarozók a mellékletben foglalt tájékoztatót használják. Ilyen tájékoztató nem használható kártalanítási igény alapjaként, és nem tekinthető e rendelet vagy a Montreali Egyezmény értelmezésének.”;

b) a (2) bekezdés a következő franciabekezdéssel egészül ki:

„– azon jogról, hogy amennyiben az utas fogyatékossgal élő személy vagy csökkent mozgásképeségű személy, a mozgást segítő eszköze értékéről díjmentesen külön érdekevallást tegyen.”;

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

„(3) Minden olyan fuvarozás esetében, amelyet az uniós légi fuvarozók teljesítenek, az (1) és (2) bekezdés tájékoztatási követelményeivel összhangban jelzett felelősségi összeghatárok az e rendelettel megállapított felelősségi összeghatárokkal megegyeznek, kivéve, ha az uniós légi fuvarozó magasabb felelősségi összeghatárokat alkalmaz önkéntes kötelezettségvállalás végett. A harmadik országbeli légi fuvarozók által teljesített valamennyi fuvarozás esetében az (1) és (2) bekezdés csak az Unióba irányuló, az Unióból kiinduló vagy az Unión belüli fuvarozással kapcsolatban alkalmazandó.”;

d) a cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(4) Minden légi fuvarozó mobilalkalmazásán és honlapján, valamint a repülőtér-irányító szervezetek minden, kereskedelmi utasforgalmat bonyolító uniós repülőtér poggyászkiadó területén olyan formanyomtatványt bocsátanak rendelkezésre, amely lehetővé teszi az utasok számára, hogy haladéktalanul – online vagy nyomtatott változatban – panaszt nyújtsanak be a poggyász megrongálódása, késése vagy elvesztése miatt.

A repülőtér-irányító szervezetek által az utasok rendelkezésére bocsátandó formanyomtatvány az egységes formanyomtatvány. Az utasoknak jogukban áll, hogy panaszukat ezen egységes formanyomtatványon nyújtsák be a légi fuvarozókhöz. A légi fuvarozók honlapjukon, mobilalkalmazásukon vagy papíron az utasok rendelkezésére bocsáthatják saját formanyomtatványukat, feltéve, hogy ez a formanyomtatvány hozzáférhető formátumban biztosítja az egységes formanyomtatványban megadott választási lehetőséget és információkat, és legalább a foglalás nyelvén rendelkezésre áll.

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 panaszt nyújtson be.

- (4a) A (4) bekezdés egységes alkalmazásának biztosítása érdekében a Bizottság végrehajtási jogi aktust fogad el az egységes formanyomtatvány létrehozásáról. Ezt az egységes formanyomtatványt hozzáférhető formátumban kell létrehozni. A Bizottság a honlapján az Unió valamennyi hivatalos nyelvén elérhetővé teszi az egységes formanyomtatványt. A végrehajtási jogi aktust a 6d. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

- (5) Az e cikk alapján nyújtott minden tájékoztatást, valamint a panaszbejelentő formanyomtatványt hozzáférhető 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.”

7. A rendelet a következő cikkekkel egészül ki:

„6a. cikk

- (1) Az uniós légi fuvarozó biztosítja, hogy amennyiben fogyatékossgal élő személyek és csökkent mozgásképességű személyek feladott, mozgást segítő eszközt vagy tanúsított segítő kutyát szállítanak magukkal, felhívják az ilyen személyek figyelmét a jogaikra és felajánlják számukra azt a lehetőséget, hogy – a foglaláskor vagy az 1107/2006/EK rendelet 6. cikke szerinti bejelentéssel egyidejűleg, de legkésőbb akkor, amikor az eszközt átadják a légi fuvarozónak, illetve tanúsított segítő kutyák esetében a beszálláskor – hozzáférhető formátumban a rendeltetési helyen történő kiszolgáltatásra vonatkozó külön érdekevallást tegyenek a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdése szerint. Az említett esetben az uniós légi fuvarozó nem számíthat fel kiegészítő díjat az érintett utasoknak. Az eszköz megsemmisülése, elvesztése, megrongálódása vagy késése, illetve egy tanúsított segítő kutya elpusztulása vagy sérülése esetén az uniós légi fuvarozó megkövetelheti a fogyatékossgal élő személytől vagy a csökkent mozgásképességű személytől, hogy a külön érdekevallásban szereplő összeg alátámasztásaként igazolja a mozgást segítő eszköz, illetve a tanúsított segítő kutya pótlásának – ideértve az ideiglenes pótlást is – költségét.

- (1a) E cikk (1) bekezdése egységes alkalmazásának biztosítása érdekében a Bizottság végrehajtási jogi aktust fogad el, amelyben meghatározza a külön bevallás formanyomtatvány-mintáját. Az említett formanyomtatvány-mintát olyan formátumban kell létrehozni, hogy az a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára is akadálymentesen elérhető legyen. Ezt a végrehajtási jogi aktust az 6d. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

Amikor egy közvetítő az uniós légi fuvarozó nevében légi fuvarozást értékesít, az érintett utasokat tájékoztatnia kell a jogairól és fel kell ajánlania számukra azt a lehetőséget, hogy – a foglaláskor vagy az 1107/2006/EK rendelet 6. cikke szerinti bejelentéssel egyidejűleg – hozzáférhető formátumban külön érdekbevallást tegyenek a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdése szerint. Ezt a külön érdekbevallást az első albekezdésben meghatározott feltételekkel azonos feltételek mellett kell benyújtani. A közvetítő a lehető leghamarabb továbbítja a bevallást az uniós légi fuvarozónak.

- (2) A feladott, mozgást segítő eszköz megsemmisülése, elvesztése, megrongálódása vagy késése, illetve a tanúsított segítő kutya elpusztulása 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.
- (3) A (2) 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 eszköz azonnal szükségessé vált ideiglenes pótlását, illetve gondoskodjon ideiglenes megoldásról a tanúsított segítő kutya helyettesítése céljából. A fogyatékossgal élő személy vagy a csökkent mozgásképességű személy számára engedélyezni kell, hogy az ideiglenes pótlásként kapott eszközt vagy tanúsított segítő kutyát mindaddig díjmentesen magánál tartsa, amíg a (2) bekezdésben említett kártérítést ki nem fizették vagy amíg az uniós légi fuvarozó meg nem téríti a jogi vagy természetes személyek részére a mozgást segítő eszköz szükségessé vált ideiglenes pótlásával vagy a tanúsított segítő kutya szükségessé vált ideiglenes helyettesítésével kapcsolatban felmerülő költségeket.

- (4) A (3) bekezdésnek való megfelelés nem minősül az uniós légi fuvarozó felelőssége elismerésének.

6b. 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, hozzáférhető 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 poggyászmennyiség, amelyet az utasok felvihetnek az utastérbe, valamint feladhatnak a légi jármű csomagterébe, és amely megfelel az utas helyfoglalásában benne foglalt minden egyes légi járat tekintetében a szállítási osztályra vonatkozó viteldíjnak,

- az engedélyezett maximális poggyászmennyiségen 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,
- e cikk (2) bekezdésének sérelme nélkül, a feladott és fel nem adott poggyászok – többek között a 6c. cikkben említett hangszerek – szállításáért felszámított esetleges kiegészítő díjak,
- azok a konkrét okok, amelyek miatt a (3) bekezdés értelmében nem vihető fel az utastérbe a fel nem adott poggyász.

6c. cikk

- (1) Az alkalmazandó biztonsági és védelmi szabályok, valamint az érintett légi járműre vonatkozó műszaki előírások és korlátozások függvényében az uniós légi fuvarozók engedélyezik, hogy az utasok hangszert vigyenek magukkal az utastérbe. A hangszereket az utastérben történő szállításra akkor lehet elfogadni, ha az említett hangszereket az utastérben biztonságosan el lehet helyezni egy erre alkalmas poggyásztárolóban vagy egy megfelelő utasülés alatt. A hangszerek beleszámítanak az utas által szállítható fel nem adott poggyász megengedett keretébe. A légi fuvarozó lehetőséget biztosíthat az utasoknak arra, hogy e kereten felül egy másik kézipoggyászt is magukkal vigyenek, adott esetben további díjak felszámítása mellett.

- (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 poggyászként egy második ülésen szállítja. Az ilyen második viteldíj után nem kell megfizetni az 1008/2008/EK rendelet 23. cikke (1) bekezdésének b) pontjában, 23. cikke (1) bekezdésének c) pontjában és 23. cikke (1) bekezdésének d) pontjában említett adókat. Az utast és a hangszert egymás melletti üléseken, a hangszert pedig ablak melletti ülésen kell elhelyezni. 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.

6d. cikk

- (1) A Bizottságot egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet* értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni.

* Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

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

„7. cikk

A Bizottság ... [e módosított rendelet hatálybalépésének napjától számított öt év]-ig jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet működéséről és eredményeiről. A jelentéshez szükség szerint jogalkotási javaslatot kell mellékelni.”

9. A 2027/97/EK rendelet melléklete helyébe e rendelet II. mellékletének szövege lép.

3. cikk

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

Ezt a rendeletet ... [e módosító rendelet hatálybalépésének napjától számított 12 hónap]-tól/-től kell alkalmazni.

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

Kelt ..., ...

az Európai Parlament részéről

a Tanács részéről

az elnök

az elnök

I. MELLÉKLET

„MELLÉKLET

A rendkívüli körülménynek minősülő körülmények nem kimerítő felsorolása

- (1) Rendkívülinek tekintendők a következő körülmények:
 - a) a nem a légi jármű üzemeltetéséből eredő körülmények:
 - i. természeti katasztrófák, amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével;
 - ia. olyan környezeti katasztrófák, amelyek nem az üzemeltető légi fuvarozótól erednek, és amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével;
 - ii. olyan időjárási körülmények vagy a légi járművön keletkezett, időjárási jelenségek által okozott károk, amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével;
 - iii. háború vagy felkelés, amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével;
 - iv. az (EU) 2022/2371 európai parlamenti és tanácsi rendelet* 2. cikke (1) vagy (4) bekezdésének hatálya alá tartozó, határokon át terjedő súlyos egészségügyi veszélyek, amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével;

- b) a valamely utassal összefüggő események:
 - i. erőszakos magatartást tanúsító utasokkal kapcsolatos események a 2014. évi montreali jegyzőkönyv értelmében, amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével, vagy a légi járat megszakítását vagy más útvonalra terelését teszik szükségessé, vagy amelyek késleltetik a légi járat indulását, kivéve, ha az említett magatartást az üzemeltető légi fuvarozó okozta;
 - ii. egészségügyi kockázatok vagy egészségügyi vészhelyzetek, amelyeket röviddel a légi járat indulása előtt fedeznek fel, vagy amelyek a légi járat megszakítását vagy más útvonalra terelését teszik szükségessé;
- c) egyéb események:
 - i. szabotázs- vagy terrorcselekmények által okozott károk, amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével;
 - ia. biztonsági kockázatok, egyéb jogellenes cselekmények által okozott károk, amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével, feltéve, hogy a helyzet az üzemeltető légi fuvarozó tényleges befolyásán kívül esik;

- ii. a gyártó vagy egy illetékes hatóság által feltárt rejtett gyártási vagy tervezési hibák, amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével;
- iii. a légiforgalmi szolgáltatással vagy a repülőtéri kapacitással kapcsolatos korlátozások vagy a légtér lezárása, beleértve a futópálya hatóságok általi lezárását is, feltéve, hogy az esemény az üzemeltető légi fuvarozó tényleges befolyásán kívül eső döntés eredménye;
- iv. egy repülőtér részleges vagy teljes, előre nem tervezett lezárása, beleértve a repülőtérrendszer általános meghibásodását, az áramkimaradást, illetve az elektronikus hírközlési rendszer összeomlását, vagy a készenléti tervnek a repülőtér-irányító szervezet általi aktiválását, ami összeegyeztethetetlen a légi járat menetrend szerinti és biztonságos üzemeltetésével;

- iva. az üzemanyag-feltöltő rendszer általános meghibásodása, feltéve, hogy a helyzet nem kapcsolódik szervesen a légi jármű üzemeltetéséhez, és kívül esik az üzemeltető légi fuvarozó tényleges befolyásán;
- v. sztrájk az olyan alapvető szolgáltatóknál – például a repülőtér-irányító szervezetnél, a léginavigációs szolgáltatóknál, a földi kiszolgálóknál –, amelyeket a légi fuvarozók a 96/67 irányelv értelmében ténylegesen nem választanak, feltéve, hogy e sztrájkok kívül esnek az üzemeltető légi fuvarozó vagy azon vállalatcsoport tényleges befolyásán, amelyhez e légi fuvarozó tartozik;
- va. sztrájk az üzemeltető légi fuvarozónál, feltéve, hogy e sztrájkok olyan követelésekből erednek, amelyeket csak az állami hatóságok tudnak kielégíteni, és ezért kívül esnek az üzemeltető légi fuvarozó vagy azon vállalatcsoport tényleges befolyásán, amelyhez az említett légi fuvarozó tartozik;

- vii. a légi járműben a földön vagy a levegőben olyan harmadik felek által okozott károk, amelyekért a légi fuvarozó nem felelős, állatok vagy idegen tárgyak által okozott károk, és amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével;
- ix. a repülőtéri futópálya szennyezettsége, amely összeegyeztethetetlen a légi járat biztonságos üzemeltetésével, feltéve, hogy a szennyeződés nem a légi fuvarozótól származik;
- xi. a felszállást követően a személyzet egy tagjánál felmerülő olyan súlyos egészségügyi kockázat vagy egészségügyi vészhelyzet, amely a légi járat megszakítását vagy más útvonalra terelését teszi szükségessé.
- xib. az olyan alapvető repülőtéri szolgáltatók működési hiányosságai, mint a repülőtér-irányító szervezet, a léginavigációs szolgáltatók és a földi kiszolgálók, amelyeket a légi fuvarozók a 96/67 irányelv értelmében ténylegesen nem választanak, feltéve, hogy az üzemeltető légi fuvarozó nem tudott tényleges ellenőrzést gyakorolni ezen alapvető szolgáltató felett.

* Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/2371 rendelete (2022. november 23.) a határokon át terjedő súlyos egészségügyi veszélyekről és az 1082/2013/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 314., 2022.12.6., 26. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj>).

II. MELLÉKLET

„MELLÉKLET

A 6. cikkben említett tájékoztató

A LÉGI FUVARÓZÓ UTASOKKAL ÉS POGGYÁSZUKKAL SZEMBENI FELELŐSSÉGÉRŐL SZÓLÓ TÁJÉKOZTATÓ

Ez a tájékoztató összefoglalja az uniós légi fuvarozók által alkalmazott, az európai uniós jogszabályok és a Montreali Egyezmény által megkövetelt felelősség szabályait.

KÁRTÉRÍTÉS HALÁL VAGY SÉRÜLÉS ESETÉN

A felelősségnek nincs összecszerűen kifejezhető határa, ha egy utas sérülését vagy halálát a légi jármű fedélzetén vagy a beszállás, illetve a kiszállás alatti bármely művelet során történt baleset okozta.

A Montreali Egyezménynek a légi fuvarozó felmentéséről szóló 20. cikke sérelme nélkül, a Montreali Egyezmény 21. cikke szerinti, a Montreali Egyezmény 24. cikkének (2) bekezdése értelmében a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által aktualizált felső összeghatárig terjedő károk esetében a légi fuvarozó nem zárhatja ki és nem korlátozhatja felelősségét. A légi fuvarozó zárójelben feltünteti e határértéknek a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összegét. Ezen összeg felett a légi fuvarozót nem terheli felelősség, ha bizonyítja, hogy:

- a kár nem a légi fuvarozó, annak alkalmazottai vagy képviselői gondatlanságából, egyéb jogtalan magatartásából vagy mulasztásából ered, vagy
- a kár kizárólag egy harmadik fél gondatlanságából, egyéb jogtalan magatartásából vagy mulasztásából ered.

ELŐLEG

Egy utas halála vagy sérülése esetén a légi fuvarozónak a kártérítésre jogosult személy azonosításától számított 15 napon belül kötelessége előleget fizetni a közvetlen anyagi szükségletek fedezésére. Halál esetén ez az előleg nem lehet kevesebb, mint a Montreali Egyezmény 24. cikkének (2) bekezdése értelmében a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által aktualizált, a Montreali Egyezmény 21. cikkében megállapított felső összeghatár 16 %-a. A légi fuvarozó zárójelben feltünteti a kifizetés helyi pénznemben kifejezett megközelítő összegét.

AZ UTAS KÉSÉSE

Az utas késése esetén a légi fuvarozó felelős a kárért, kivéve, ha minden észszerű intézkedést megtett a kár elkerülése érdekében, vagy ha lehetetlen volt az ilyen intézkedések megtétele. Az utas késésével kapcsolatos felelősség a Montreali Egyezmény 24. cikkének (2) bekezdése értelmében a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által aktualizált, a Montreali Egyezmény 22. cikkének (1) bekezdésében megállapított felső összeghatárra korlátozódik. A légi fuvarozó zárójelben feltünteti ezen összeghatárnak a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összegét.

A POGGYÁSZ KÉSÉSE

A poggyász késése esetén a légi fuvarozó a Montreali Egyezmény 24. cikkének (2) bekezdése értelmében a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által aktualizált, a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdésében megállapított felső összeghatárig felelős a kárért; a kártérítési összeg felső határa utasonként és nem a feladott poggyász elemeiként alkalmazandó. A légi fuvarozó zárójelben feltünteti ezen összeghatárnak a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összegét. A légi fuvarozó nem felelős a kárért, ha minden észszerű intézkedést megtett a késésből eredő kár elkerülése érdekében, vagy ha lehetetlen volt ilyen intézkedések megtétele.

A POGGYÁSZ MEGSEMISÜLÉSE, ELVESZTÉSE VAGY MEGRONGÁLÓDÁSA

A légi fuvarozó a Montreali Egyezmény 24. cikkének (2) bekezdése értelmében a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által aktualizált, a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdésében megállapított felső összeghatárig felelős a kárért; a kártérítési összeg felső határa utasonként és nem a poggyász egyes elemeiként alkalmazandó. A légi fuvarozó zárójelben feltünteti ezen összeghatárnak a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összegét.

A feladott poggyász megrongálódása vagy elvesztése esetén a légi fuvarozó felelős a károkért, kivéve abban az esetben, ha azokat a poggyász eredendő hibája, minősége vagy hiányossága okozta.

Fel nem adott poggyász (kézipoggyász) esetén – a személyes tárgyakat is beleértve – a légi fuvarozó csak akkor felelős, ha a kár saját hibájából, illetve az alkalmazottai vagy képviselői hibájából következett be.

A POGGYÁSZRA VONATKOZÓ MAGASABB ÖSSZEGHATÁROK

Az utasra magasabb felelősségi összeghatár is vonatkozhat, amennyiben legkésőbb az utasfelvételnél külön érdekevallást tesz, és ha ez előírás, kiegészítő díjat fizet. Az említett kiegészítő díjnak olyan díjszabáson kell alapulnia, amelyet az érintett poggyász szállításával és biztosításával járó, a Montreali Egyezmény 24. cikkének (2) bekezdése értelmében a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által aktualizált, a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdésében megállapított felső összeghatárral megegyező felelősségi összeghatárt meghaladó további költségek függvényében állapítottak meg. A légi fuvarozó zárójelben feltünteti ezen összeghatárnak a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összegét. A díjszabást kérésre az utasok rendelkezésére kell bocsátani.

A fogyatékossgal élő személyek és a csökkent mozgásképeségű személyek számára szisztematikusan fel kell ajánlani azt a lehetőséget, hogy – a foglaláskor vagy az 1107/2006/EK rendelet 6. cikke szerinti bejelentéssel egyidejűleg, de legkésőbb akkor, amikor az eszközt átadják a légi fuvarozónak, illetve tanúsított segítő kutyák esetében a beszálláskor – hozzáférhető formátumban, díjmentesen külön érdekebevallást tegyenek a mozgást segítő eszközük vagy tanúsított segítő kutyájuk szállítására vonatkozóan.

MENTESÍTÉS

Amennyiben a légi fuvarozó bizonyítja, hogy az uniós légi fuvarozók által a 2027/97/EK rendelet és a Montreali Egyezmény előírásai alapján alkalmazott felelősségi szabályok hatálya alá tartozó kárt – a halált és a sérülést is beleértve – a kártérítést követelő személynek vagy annak a személynek a gondatlansága, egyéb jogtalan magatartása vagy mulasztása okozta, illetve ahhoz hozzájárult, akitől a kártérítést követelő személy jogai származnak, a légi fuvarozó teljes mértékben vagy részben mentesül az igénylővel szembeni felelőssége alól, annak megfelelő mértékben, hogy az említett gondatlanság, jogtalan magatartás vagy mulasztás milyen mértékben okozta a kárt vagy járult hozzá ahhoz.

A POGGYÁSSZAL KAPCSOLATOS PANASZOK BENYÚJTÁSÁNAK HATÁRIDEJE

Amennyiben a poggyász megrongálódott, késett, elveszett vagy megsemmisült, az utasnak minden esetben a lehető leghamarabb panaszt kell tennie a légi fuvarozónál. Feladott poggyász megrongálódása esetén az utasnak hét napon belül, a poggyász késése esetén pedig 21 napon belül kell panaszt tennie, mindkét esetben attól a naptól számítva, amikor a poggyászt az utas rendelkezésére bocsátották. E célból a kereskedelmi utasforgalmat bonyolító valamennyi uniós repülőtér poggyászkidó területén, valamint a légi fuvarozók honlapjain és online alkalmazásaiban külön formanyomtatványt lehet elérhetővé tenni az utasok számára, amelyet papíron vagy online is be lehet nyújtani. Az említett panaszbejelentő formanyomtatványt a légi fuvarozónak a repülőtéren panaszként el kell fogadnia. A légi fuvarozónak e panasz 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.

A SZERZŐDŐ ÉS A TÉNYLEGES FUVARÓZÓK FELELŐSSÉGE

Amennyiben a légi járatot ténylegesen teljesítő légi fuvarozó nem azonos a szerződő légi fuvarozóval, az utasnak joga van bármelyik fuvarozóval szemben panaszt emelni vagy kártérítési igényt benyújtani. Ez azokra az esetekre is vonatkozik, amikor az utas külön kiszolgáltatási érdekvallást tett a két fuvarozó közül az egyik számára.

PERINDÍTÁSI HATÁRIDŐ

A kártérítési igények érvényesítéséhez minden peres eljárást a légi jármű megérkezésének napjától vagy attól a naptól számított két éven belül kell megindítani, amikor a légi járműnek meg kellett volna érkeznie.

MOZGÁST SEGÍTŐ ESZKÖZ MEGSEMISÜLÉSE, ELVESZTÉSE, MEGRONGÁLÓDÁSA VAGY KÉSÉSE

A légi fuvarozó a Montreali Egyezmény 24. cikkének (2) bekezdése értelmében, a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdésében megállapított felső összeghatárig felelős a mozgást segítő eszköz megsemmisülése, elvesztése, megrongálódása vagy késése tekintetében; a kártérítési összeg felső határa utasonként és nem a poggyász egyes elemeiként alkalmazandó. A légi fuvarozó zárójelben feltünteti ezen összeghatárnak a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összegét.

Az utasra – díjmentesen – magasabb felelősségi összeghatár is vonatkozhat, amennyiben legkésőbb az utasfelvételnél külön érdekebevallást tesz, amelyben megadja a mozgást segítő eszköz pótlásának költségét.

A mozgást segítő eszköz megsemmisülése, elvesztése, megrongálódása vagy késése esetén a légi fuvarozó a külön érdekebevallásban bejelentett összeghatárig kártérítést fizet.

E kártérítés kifizetése előtt a légi fuvarozó minden észszerű erőfeszítést megtesz annak érdekében, hogy biztosítsa a mozgást segítő eszköz azonnal szükségessé vált ideiglenes pótlását, az érintett utasok utazásának befejezését követően is.

A TÁJÉKOZTATÁS ALAPJA

A fenti szabályok az 1999. május 28-i Montreali Egyezményen alapulnak, amelyet az Unióban a (889/2002/EK rendelettel és az (EU) .../...⁺ rendelettel módosított) 2027/97/EK rendelet, a tagállamokban pedig nemzeti jogszabályaik hajtanak végre.

⁺ HL: kérjük, illesszék be e módosító rendelet hivatkozási számát.”