



Brüsszel, 2025. szeptember 18.
(OR. en)

10015/25
ADD 1

Intézményközi referenciaszám:
2013/0072 (COD)

AVIATION 75
CONSOM 98
CODEC 762

TERVEZET – A TANÁCS INDOKOLÁSA

Tárgy: A Tanács álláspontja első olvasatban 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 szóló EURÓPAI PARLAMENTI ÉS TANÁCSI RENDELET elfogadása céljából

– Tervezet – A Tanács indokolása

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2013 márciusában elfogadta a 261/2004/EK rendelet és a 2027/97/EK rendelet felülvizsgálatára irányuló javaslatát¹.
2. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2013. július 11-én véleményt fogadott el. A Régiók Bizottsága úgy döntött, hogy nem ad ki véleményt.
3. Az Európai Parlament 2014 februárjában zárta le első olvasatát².
4. A Tanács [XXX]-án/-én elfogadta az első olvasatban kialakított álláspontját.

II. CÉLKITÚZÉS

5. A javaslat célja annak biztosítása, hogy a légi fuvarozók magas szintű védelmet nyújtsanak a légi utasok számára az utazási fennakadások idején, biztosítva egyúttal az utasok és az ágazat hosszú távú érdekei közötti megfelelő egyensúlyt.

¹ ST 7615/13.

² ST 5941/14.

III. A TANÁCS ELSŐ OLVASATBAN ELFOGADOTT ÁLLÁSPONTJÁNAK ELEMZÉSE

A. Általános megállapítások

6. Az Európai Parlament 168 módosítást fogadott el a Bizottság javaslatával kapcsolatban. E módosítások közül sok általánosságban elfogadható a Tanács számára, és a Tanácsnak ezért egészben, részben vagy elvben bele kell foglalnia azokat az első olvasat során kialakított álláspontjába.
7. A Tanács többek között azért nem fogadta el a többi módosítást, mert hozzáadott értékük nem volt egyértelmű, vagy mert nem voltak összhangban az első olvasatban elfogadott álláspontjának más részeivel, vagy mert nem egyeztethetők össze más uniós jogszabályokkal, vagy későbbi jogalkotási javaslatok miatt feleslegessé váltak.
8. Az első olvasatban elfogadott tanácsi álláspont több olyan változtatást is tartalmaz, amely nem szerepel az Európai Parlament álláspontjában. A fő érdemi változtatásokat az alábbi D. pont írja le. Emellett a tanácsi álláspontban tükröződtek a Bíróság által 2013 óta hozott jelentős ítéletek, valamint az álláspont tovább pontosított bizonyos rendelkezéseket ezen ítéletek és a rendeletek alkalmazása során szerzett tapasztalatok fényében. Továbbá az utasjogok érvényesítésére és a multimodális utazásokra vonatkozó bizottsági javaslatokkal való összhang biztosítása érdekében a Tanács álláspontja a lehető legnagyobb mértékben összehangolja a határidőket és a terminológiát az említett javaslatokról a Tanács által 2024 decemberében elfogadott általános megközelítésekkel. Végezetül a szöveg pontosítása, illetve a javasolt rendeletek általános koherenciájának biztosítása érdekében szövegezési változtatásokra került sor.

B. A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontjába felvett európai parlamenti módosítások

9. A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontjába a következő módosítások beépítésére került sor egészben vagy részben, illetve egészben vagy részben azonos célú szöveg formájában: a 38., 39., 174/REV., 52., 57., 64., 66., 70., 71., 77., 78., 82., 86., 90., 92., 94., 97., 107., 108., 109., 111., 126., 128., 141., 151., 150., 158., 162., 163., 164. módosítás.

10. Azonban:

- A repülőtéri készenléti terveket a 10a. cikk határozza meg, és azok azon uniós repülőterek számára kötelezőek, amelyek éves utasforgalma meghaladja az 5 millió főt, lehetővé téve ugyanakkor a tagállamok számára, hogy az e küszöbérték alatti repülőterekre is kiterjesszék e rendelkezés hatályát; ezeket a terveket kizárólag a nemzeti végrehajtási szervek kérésére kell megküldeni azok részére.
- A kártalanítási összegeket a rendes jogalkotási eljárás keretében, a Bizottság javaslata alapján kell aktualizálni.
- Ha az utas saját maga intézi az átfoglalást, a költségek visszatérítésének mértéke legfeljebb a jegy teljes árának 400 %-a lehet.
- A rendelet egyértelműségének növelése érdekében tovább pontosították az utasok fennakadás esetén történő tájékoztatására vonatkozó követelményeket, és azokat a 4., 5. és 6. cikkbe illesztették be.
- A 261/2004/EK rendelet alapján az utasoknak nyújtott minden információt hozzáférhető formátumban kell megadni.
- A Tanács álláspontjában a 16a. cikkben meghatározott határidők kedvezőbbek az utasok számára.
- Míg az Európai Parlament felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásáról rendelkezik, a Tanács – tekintettel a politikai jelentőségre – helyénvalóbbnak tartja, hogy a rendkívüli körülmények felsorolását a két társjogalkotó a rendes jogalkotási eljárás keretében, a Bizottság javaslata alapján tegye naprakésszé.
- Biztosítani kell az 1008/2008/EK rendelet szerinti szabad árképzés elvének a tiszteletben tartását.

C. A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontjába fel nem vett európai parlamenti módosítások

11. A következő módosítások nem voltak elfogadhatóak a Tanács számára: 40., 41., 42., 43., 44., 45., 46., 47., 48., 49., 50., 51., 53., 54., 55., 56., 58., 59., 60., 61., 63., 65., 67., 68., 69., 72., 73., 74., 75., 76., 79., 80., 81., 83., 84., 85., 87., 88., 89., 91., 93., 95., 96., 98., 99., 100., 101., 102., 103., 104., 105., 106., 110., 113., 112., 114., 115., 116., 117., 118., 119., 120., 121., 122., 123., 124., 125., 127., 129., 130., 131., 133., 134., 135., 136., 137., 138., 139., 140., 142., 143., 144., 145., 146., 147., 148., 149., 152., 153., 154., 155., 156., 157., 160., 161., 165., 166., 167., 168., 169. módosítás.
12. A módosítások az alábbi okok miatt nem voltak elfogadhatók.

Kölcsönhatás más uniós jogszabályokkal és jogelvekkel

- A 40. és az 56. módosítás nem áll összhangban az (EU) 2015/2302 irányelvvel.
- A 42. és az 55. módosítás felesleges az utasok multimodális utazásokkal összefüggő jogairól szóló bizottsági javaslat fényében.
- A 47., 48., 102., 114., 115. és 117. módosítás felesleges az utasjogok érvényesítéséről szóló bizottsági javaslat fényében.
- A 96. módosítás nem áll összhangban az (EU) 2015/2302 irányelvben meghatározott határértékekkel.
- A 69. módosítás meghatározza a légi fuvarozó fizetéseképtelensége esetén fennálló kötelezettségeket, amelyeket az 1008/2008/EK rendelet felülvizsgálata keretében jobban lehetne kezelni.
- A 101. módosítás ellentmond a repülőtér-irányító szervezetek tekintetében az 1107/2006/EK rendelet 7. cikkében meghatározott kötelezettségnek.
- A 104. módosítás nem áll összhangban a polgári joggal és a kereskedelmi szerződések alapelveivel.
- A 116. és a 156. módosítás nem tartozik a 261/2004/EK rendelet hatálya alá, és más uniós jogszabályokat is sért.
- A 119., 120., 121., 122., 129., 130., 131., 132. és 135. módosítás sérti a tagállamok eljárási autonómiájának elvét.

- A 145. módosítás eltér a Montreali Egyezménytől.
- A 147. módosítás ellentmond az 1107/2006/EK rendeletben meghatározott kötelezettségeknek.

Alacsony hozzáadott érték

- A 93., 112. és 127. módosítás már nem naprakész.
- Az 59., 134., 161., 165., 166., 167. és 168. módosítás a Tanács véleménye szerint jogi zavart okozhat.
- A 41., 136., 137., 138., 139., 140., 142., 143., 146., 149., 152., 155. és 159. módosítás a Tanács véleménye szerint nem nyújtana hozzáadott értéket.

Az ítélkezési gyakorlattól való eltérés

- A 43. és a 61. módosítás a menetrend megváltoztatását visszautasított beszállásnak tekinti, ami a Tanács szerint nem megfelelő.
- A 73. módosítás célja, hogy meghatározza a visszatérítéshez és az átfoglaláshoz való jogot abban az esetben, ha a menetrendszerű indulási időt több mint három órával előrébb hozzák, de az egyenlő bánásmód elve megköveteli, hogy a visszatérítés, az átfoglalás és a kártalanítás esetében összehangolják a határidőt.
- A Tanács álláspontja szerint a járatátirányítást bizonyos, a 44. és az 51. módosításban javasolt feltételektől eltérő feltételek mellett járatörlésnek kell tekinteni.

A Bizottság javaslata megfelelőbb

- A rendkívüli körülmények a jellegüknél fogva nem előre láthatók. A rendkívüli körülmények felsorolásának – a Bizottság javaslatával összhangban és a 45. és a 160. módosítással ellentétben – nem kimerítő jellegűnek kell maradnia.
- A jogokat – a 46. módosítással ellentétben – az ítélkezési gyakorlattal és a Bizottság javaslatával összhangban az egyetlen légi személyszállítási szerződés hatálya alá tartozó csatlakozó légi járatokra kell korlátozni.
- A járat árát a Bizottság javaslatának megfelelően kell kiszámítani, ellentétben a 49. módosítással.

- Az 58. módosítás törli a Bizottság által javasolt azonnali segítségnyújtást és kérelem nélküli kártalanítást, és aláássa az utasok jogait.
- A bizottsági javaslatához képest a 98. módosítás fokozza az utasok számára kínált lehetőségek összetettségét, és jogi zavart okoz a megtéríthető költségek mértékét illetően.
- A 100. módosítás értelmében az értesítés az ugyanazon jegy alapján történő összes utazásra vonatkozik, míg a Tanács úgy véli, hogy az értesítés a Bizottság javaslatának megfelelően az ugyanazon szerződés keretében tett összes utazásra vonatkozik.

A Tanács által követett eltérő megközelítés

- Az 50., 63., 72., 74., 76., 79., 81., 83., 84., 85., 87., 88., 99. és 105. módosítás nem áll összhangban a Tanács által bevezetett változtatásokkal, amelyek fő elemeit az alábbi D. szakasz tartalmazza.
- Az utasok azon kötelezettsége, hogy beszállásra jelentkezzenek, csak visszautasított beszállás esetén alkalmazandó, kivéve, ha az utasokat előzetesen tájékoztatták, szemben az 53. módosítással, amelynek értelmében ez a kötelezettség minden fennakadás esetében alkalmazandó.
- Az 54. módosítás kizárja a légi utasok jogairól szóló rendelet hatálya alól azokat a két év alatti gyermekeket, akik számára nem foglaltak külön ülőhelyet, ami jelentős problémákat okozhat az átfoglalás és az utasoknak nyújtott segítség tekintetében.
- A 60. módosítás több elírásra is kiterjeszti a javítás lehetőségét, a 169. módosítás pedig korlátozza a légi fuvarozók azon lehetőségét, hogy megtagadják a beszállást az érvénytelen okmányokkal rendelkező utasoktól. Ezek a módosítások jelentős jogi és működési következményekkel járhatnak a légi fuvarozókra nézve.
- A 65. és a 75. módosítás a rendkívüli körülményekre való hivatkozás lehetőségét az ugyanazon légi járművel teljesítendő két járatra korlátozza, míg a Tanács álláspontja ezt a lehetőséget az ugyanazon légi járművel teljesítendő három járatra korlátozza.
- A 103. módosítás nincs összhangban a Tanács megközelítésével és a jog jelenlegi állásával, amely kizárja a kettős kártalanítást.
- A 80. és a 118. módosítás nincs összhangban a 261/2004/EK rendelet hatályával.

- A 124. módosítás nem egyeztethető össze a Tanács által a peren kívüli vitarendezési mechanizmusok tekintetében követett megközelítéssel.

Indokolatlan teher

- A 67., 68., 106., 110. és 144. módosítás aránytalan kötelezettségeket ró a repülőtér-irányító szervezetekre és a légi fuvarozókra.
- A 89. módosításban foglalt, az átfoglaláshoz használt egyéb közlekedési módokhoz csatlakozó járatokra vonatkozó rendelkezések alkalmazása működési nehézségeket okoz.
- A 91., 152., 153., 154. és 157. módosítás aránytalan terhet ró a légi fuvarozóra, és komoly működési nehézségeket okozhat.
- A 95. módosítás bevezetéséhez hatásvizsgálatra lenne szükség.
- A 113. módosítás aránytalan költségeket ró a légi fuvarozókra.
- A 123. és a 148. módosítás indokolatlan adminisztratív terhet róna a nemzeti végrehajtási szervekre.
- A 125. módosítás indokolatlan és aránytalan adminisztratív terhet róna a légi fuvarozókra és a nemzeti végrehajtási szervekre.

D. A Tanács első olvasatbeli álláspontjába felvett egyéb módosítások

13. A Bizottság eredeti javaslatához képest történt lényegi módosítások elsősorban a kártalanításra vonatkozó szabályokat érintik:
 - Azok az utasok, akiket kevesebb mint 14 nappal az indulás előtt értesítenek a járatuk törléséről, a legtöbb esetben jogosultak kártalanításra. E célból a légi fuvarozóknak a törölt járatok utasai számára előre kitöltött formanyomtatványt kell biztosítaniuk a kártalanítás igényléséhez.

- A késés, illetve a kártalanítás összegének kiszámításakor ugyanazokat a távolsági küszöbértékeket kell alapul venni: 1. az Unión belüli és a 3 500 km-nél rövidebb utak esetében, valamint 2. a 3 500 km-nél hosszabb utak esetében. Ezek a küszöbértékek tükrözik az üzemeltetési korlátok, az utasok tapasztalatai és a versenyfeltételek közötti különbségeket, és biztosítják az Unión belüli utazások során az utasokkal szembeni egyenlő bánásmódot.
- A Tanács álláspontja a kártalanításra vonatkozó időbeli küszöbértéket 4 és 6 órás késésben határozza meg, míg a Bizottság a távolságtól függően három, 5/9/12 órás küszöbértéket javasolt.
- Az EU-n belüli járatokra vagy a 3 500 km-nél rövidebb járatokra vonatkozó kártalanítás összegét kismértékben megemelték, hogy ellensúlyozza a késésre vonatkozó időbeli küszöbérték egy órával történő növekedését. A 3 500 km-nél hosszabb járatokra vonatkozó kártalanítás összegét kismértékben csökkentették annak érdekében, hogy csökkenjen a nagy távolságú járatokkal kapcsolatos nemzetközi versenyből eredő versenytorzulás.
- A légi fuvarozók nem köthetnek olyan önkéntes megállapodást az utassal, amely a visszautasított beszállás esetétől eltérő esetben kiváltaná a kártalanítást.
- A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 261/2004/EK rendelet ezen jogszabálymódosítás eredményeként létrejövő változata alkalmazásának kezdőnapjától számított 3 éven belül értékelje, hogy az e rendelet alkalmazásának kezdőnapját megelőző öt évben, valamint az azt követő minden évben történt járatörlelések és késések alakulására vonatkozó statisztikák alapján szükség van-e a kártalanítási küszöbértékek kiigazítására.
- Az utasnak a fennakadás dátumától számítva legfeljebb 6 hónap áll a rendelkezésére, hogy kérelmet vagy panaszt nyújtson be a légi fuvarozóhoz. A légi fuvarozónak a kérelem benyújtásától számított 14 napos határidőn belül vagy meg kell fizetnie a kártalanítást, vagy indokolással ellátott választ kell adnia az utasnak.

14. Az egyéb lényegi módosítások összefoglalva a következők:

- Szigorították a légi fuvarozóknak és a közvetítőknek a szerződéskötés előtti, illetve fennakadás esetén nyújtandó tájékoztatással kapcsolatos kötelezettségeit.
- Amennyiben fennakadás esetén az utas a járata árának visszatérítését kéri, a visszatérítés automatikus.

- Az átfoglalásra vonatkozó szabályokon jelentősen javítottak. Annak érdekében, hogy az utas a lehető leghamarabb megérkezzen, a légi fuvarozónak a saját szolgáltatása helyett alternatív szolgáltatást kell biztosítania az utas számára (pl. egy másik légi fuvarozó szolgáltatásait vagy más közlekedési módot). Ha a légi fuvarozó nem kínál fel átfoglalást az attól számított 3 órán belül, hogy az utas megerősítette az átfoglalásra vonatkozó döntését, az utas saját maga is intézkedhet.
- Az utasoknak nyújtott segítségre vonatkozó szabályokat is pontosították és megerősítették. Részletesen rögzítették a frissítőkhöz, az élelemhez és a szálláshoz való jogot. Amennyiben a légi fuvarozó nem teljesíti a segítségnyújtási kötelezettségeit, az utasoknak joguk van ahhoz, hogy saját maguk intézkedjenek, és 14 napon belül visszatérítést kapjanak a légi fuvarozótól.
- Az utazási csomagokról szóló irányelvvel összhangban a légi fuvarozó rendkívüli körülmények esetén 3 éjszakára korlátozhatja a szállodai elhelyezést, a szállodai ár felső határa nélkül. Az éjszakák számának korlátozása nem vonatkozik a különleges bánásmódot igénylő személyekre.
- A kifutópályán való – az ajtók nyitásától és zárásától számított – várakozás esetén az utasok jogosultak a segítségnyújtás minimumszintjére, és 3 óra elteltével ki kell szállítani őket.
- Jelentősen javultak a különleges bánásmódot igénylő utasok, például a csökkent mozgásképességű és a fogyatékossgal élő személyek, de a várandós nők, a gyermekek és a sajátos egészségügyi szükségletekkel rendelkező személyek jogai is. Tilos a beszállás visszautasítása a különleges bánásmódot igénylő személyek esetében. Bevezetésre került a tanúsított segítő kutyák általi kíséret lehetősége, valamint az, hogy a különleges bánásmódot igénylő személyek és az őket kísérő személyek egymás melletti ülőhelyet kapjanak. Mozgást segítő berendezés megsemmisülése, elvesztése, károsodása, illetve tanúsított segítő kutya halála vagy sérülése esetén a légi fuvarozónak gondoskodnia kell ideiglenes pótlásról, illetve helyettesítő ideiglenes pótmegoldásról.
- Az uniós és a harmadik országbeli légi fuvarozók közötti egyenlő versenyfeltételek javítása érdekében a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 261/2004/EK rendelet alkalmazásától számított 3 éven belül értékelje, hogy megvalósítható-e a rendelet hatályának kiterjesztése oly módon, hogy az a harmadik országokból érkező, harmadik országbeli légi fuvarozók által üzemeltetett légi járatokon utazó utasokra is vonatkozzon, továbbá hogy ajánlásokat tegyen a joghatósági összeütközések feloldásának és a végrehajtási nehézségek megoldásának a lehetséges módjaira.

- A Tanács pontosította a személyes tárgy méreteit, amely az utasok utazásainak alapvető elemét képezi, és amelyet többletdíj felszámítása nélkül magukkal vihetnek az utastérbe.

IV. **KONKLÚZIÓ**

A Tanács úgy véli, hogy az első olvasatban elfogadott álláspontja kiegyensúlyozott szöveget képvisel, amely figyelembe veszi az összes érintett érdeket. A rendelet elfogadását szem előtt tartva várakozással tekint az Európai Parlamenttel a második olvasatban folytatandó konstruktív megbeszélések elé.
