



Brüsszel, 2025. szeptember 29.
(OR. en)

10015/1/25
REV 1

Intézményközi referenciaszám:
2013/0072(COD)

AVIATION 75
CONSOM 98
CODEC 762
PARLNAT

JOGALKOTÁSI AKTUSOK ÉS EGYÉB ESZKÖZÖK

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

- a Tanács által 2025. szeptember 29-én elfogadott szöveg

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS
(EU) 2025/... 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) 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 járat törlések vagy a poggyászuk elvesztése fennakadásokat okoznak.
- (2) 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.

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) A légi utasok jogai Európai Unióban megvalósuló védelmének jelenlegi szintjéről szóló, a Bizottság által 2020-ban megrendelt és közzétett tanulmány (a továbbiakban: a tanulmány) rámutatott, hogy az utasok számára a fő prioritás az, hogy amennyiben az utazásban fennakadás történik, segítséget kapjanak, és átfoglalást ajánljanak számukra, hogy a lehető leghamarabb megérkezzenek a célállomásukra. A tanulmányból kiderült, hogy a kártalanítás fizetése a harmadik helyen szerepel az utasok prioritási sorrendjében. A tanulmány ugyanakkor arra is rámutatott, hogy 2011 óta jelentősen megnövekedtek a légi fuvarozóknak a 261/2004/EK rendelet végrehajtása során felmerülő abszolút és relatív költségei, ami azzal a kockázattal jár, hogy hosszú távon korlátozódik a légi fuvarozók által üzemeltetett útvonalak száma vagy csökken a légi fuvarozók által az utasoknak kínált közlekedési összekapcsoltság. A 261/2004/EK rendelet felülvizsgálata során ezért különösen az utasok segítséghez és átfoglaláshoz való jogára kell összpontosítani, figyelembe véve ugyanakkor a légi fuvarozókat célzó gazdasági ösztönzőket és az összekapcsoltságra gyakorolt hatásokat is.
- (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) A légi fuvarozók és utasok jogbiztonságának növelése érdekében meg kell határozni a „rendkívüli körülmények” fogalmát, figyelembe véve a Bíróságnak a 261/2004/EK rendelet értelmezéséről szóló, C-549/07. sz. (*Friederike Wallentin-Hermann kontra Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA*)⁵ ügyben hozott ítéletét (a továbbiakban: a C-549/07. sz. ügyben hozott ítélet). A „rendkívüli körülmények” fogalmát pontosabbá kell tenni azoknak a körülményeknek a nem kimerítő felsorolása révén, amelyek rendkívüli körülménynek minősülnek, vagy amelyek nem minősülnek rendkívüli körülménynek. A Bizottságnak háromévente 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.

⁵ A Bíróság (negyedik tanács) C-549/07. sz., *Friederike Wallentin-Hermann kontra Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA* ügyben 2008. december 22-én hozott ítélete, ECLI:EU:C:2008:771.

- (6) A C-549/07. sz. ügyben hozott ítéletében a Bíróság megállapította, hogy a váratlan műszaki hiba nem minősül rendkívüli körülménynek, kivéve, ha a váratlan műszaki probléma a légi jármű gyártója vagy az illetékes hatóság által feltárt rejtett gyártási hibából, vagy a légi járműben szabotázs- vagy terrorcselekmények által okozott kárból eredt. Tekintettel azonban a szerzett tapasztalatokra és annak kiemelkedő fontosságára, hogy az e rendelet alapján az utasoknak biztosított jogok ne veszélyeztessék a biztonságot, helyénvaló, hogy bizonyos feltételek mellett az egyes berendezésekkel kapcsolatos műszaki kérdések rendkívüli körülménynek minősüljenek.
- (7) A 261/2004/EK rendelet értelmezéséről szóló, C-156/22., C-157/22. és C-158/22. sz. (*TAP Portugal kontra flightright GmbH és Myflyright GmbH*)⁶ egyesített ügyekben hozott ítéletében a Bíróság megállapította, hogy nem minősül rendkívüli körülménynek a személyzet olyan tagjának röviddel a légi járat indulása előtti, betegség vagy akár váratlan elhalálozás miatti váratlan távolléte, akinek jelenléte a légi járat üzemeltetéséhez nélkülözhetetlen. Mindazonáltal, bár a légi fuvarozók kötelesek megtenni minden észszerű intézkedést a pilóta, a másodpilóta vagy a minimálisan szükséges kabinszemélyzet helyettesítésének biztosítása érdekében, a gyakorlatban jelentős időt vesz igénybe és nagy pénzügyi költségekkel jár e kötelezettségnek a légi fuvarozók bázishelyén kívüli teljesítése. Ezért helyénvaló úgy rendelkezni, hogy rendkívüli körülménynek minősüljön a személyzet valamely olyan tagjának váratlan betegsége vagy elhalálozása – például ha az a légi járat indulását megelőző napon, a légi fuvarozó bázishelyén kívül következik be –, akinek jelenléte a légi járat üzemeltetéséhez nélkülözhetetlen.

⁶ A Bíróság (harmadik tanács) C-156/22–C-158/22. sz., *TAP Portugal kontra flightright GmbH és Myflyright GmbH* egyesített ügyekben 2023. május 11-én hozott ítélete, ECLI:EU:C:2023:393.

- (8) A Bíróság a 261/2004/EK rendelet értelmezéséről a C-28/20. sz. (*Airhelp Ltd kontra Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*)⁷, a C-195/17. sz. (*Helga Krüsemann és társai kontra TUIfly GmbH*)⁸ és a C-613/20. sz. (*CS kontra Eurowings GmbH*)⁹ ügyben hozott ítéletében, valamint a C-287/20. sz. (*EL és CP kontra Ryanair DAC*)¹⁰ ügyben hozott végzésében megállapította, hogy a légi fuvarozó személyzetének sztrájkja nem minősült rendkívüli körülménynek. Mindazonáltal sztrájk esetén a légitársaság személyzetének bizonyos követeléseai nem tartoznak a légi fuvarozó hatáskörébe és annak befolyásán kívül esnek; ilyenek például a nyugdíjkorhatárt vagy a pénzügyi hozzájárulásokat érintő változások, amelyekre kizárólag a hatóságok találhatnak megoldást. Ezért helyénvaló úgy rendelkezni, hogy rendkívüli körülménynek minősüljenek a légitársaságok személyzetének bizonyos sztrájkjai.
- (9) A 261/2004/EK rendelet értelmezéséről szóló, C-173/07. sz. (*Emirates Airlines - Direktion für Deutschland kontra Diether Schenkel*)¹¹ ügyben hozott ítéletében 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.

⁷ A Bíróság (nagytanács) C 28/20. sz., *Airhelp Ltd kontra Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden* ügyben 2021. március 23-án hozott ítélete, ECLI:EU:C:2021:226.

⁸ A Bíróság (harmadik tanács) C- 195/17. sz., *Helga Krüsemann és társai kontra TUIfly GmbH* ügyben 2018. április 17-én hozott ítélete, ECLI:EU:C:2018:258.

⁹ A Bíróság (kilencedik tanács) C- 613/20. sz., *CS kontra Eurowings GmbH* ügyben 2021. október 6-én hozott ítélete, ECLI:EU:C:2021:820.

¹⁰ A Bíróság (nyolcadik tanács) C- 287/20., *EL és CP kontra Ryanair DAC* ügyben 2022. január 10-én hozott végzése, ECLI:EU:C:2022:1.

¹¹ 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.

- (10) A 261/2004/EK rendelet értelmezéséről szóló, C-537/17. sz. (*Claudia Wegener kontra Royal Air Maroc SA*)¹² ügyben hozott ítéletében 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.
- (11) A tanulmány rámutatott, hogy a légi fuvarozók eltérő mértékben felelnek meg a 261/2004/EK rendeletnek, és az uniós légi fuvarozók általában magasabb szintű megfelelést mutatnak, mint a harmadik országbeli légi fuvarozók. Ezért az uniós és a harmadik országbeli légi fuvarozók közötti egyenlő versenyfeltételek helyreállítása és az uniós légi fuvarozók gazdasági fenntarthatóságának javítása támogatni fogja az Unió versenyképességét, és végső soron javítani fogja az utasok általános védelmét.
- (12) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 349. cikke elismeri a legkülső régióknak – különösen a távoli fekvésük következtében fennálló – sajátos jellemzőit. A 261/2004/EK rendelettel kapcsolatban szerzett tapasztalatok tükrében biztosítani kell a legkülső régiók tekintetében a területi összeköttetést, és Unió-szerte fokozni kell a kohéziót, ami végső soron az utasok javát szolgálná. A legkülső régiók és egy tagállam másik, a Szerződés hatálya alá tartozó területe közötti utazások sajátosságai miatt a kártalanítás összegét az utazások tényleges távolsága alapján kell meghatározni.

¹² 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.

- (13) 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 figyelembevételével. 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.
- (14) A 261/2004/EK rendelet értelmezéséről szóló, C-22/11 sz. (*Finnair Oyj kontra Timy Lassooy*)¹³ ügyben hozott ítéletében 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 kell nyújtani azoknak az utasoknak, akik beszállásra jelentkeztek, de a beszállásukat visszautasítják, vagy akiket előzetesen arról tájékoztattak, hogy akaratuk ellenére visszautasítják beszállásukat.
- (15) Az utasok beszállása ugyanakkor észszerű indokok, úgymint egészség, biztonság vagy védelem, illetve nem megfelelő utazási okmányok miatt visszautasítható. A légijárművek 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.

¹³ 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.

- (16) A védelem szintjének javítása érdekében a visszafelé tartó légi járaton nem utasítható vissza az utasok beszállása azon az alapon, hogy az ugyanazon légi személyszállítási szerződés hatálya alá tartozó, odafelé tartó légi járatot nem vették igénybe.
- (17) 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, feltéve, hogy a kért javítás vagy változtatás nem járna a légi járat időpontjának, a dátumnak, az útvonalnak vagy az utas személyének megváltozásával.
- (18) Járat törlesztés 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.
- (19) Az évente több mint ötmillió 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 vészhelyzeti terveket kell készíteniük és együtt kell működniük e tervek kidolgozása során. 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.

- (20) 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*)¹⁴ egyesített ügyekben hozott ítéletével (a továbbiakban: a C-402/07. és C-432/07. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet). Az egyenlő bánásmódnak a szóban forgó ítéletben említett elvével összhangban, a visszatérítés, az átfoglalás és a kártalanítás vonatkozásában ugyanazokat a szabályokat kell alkalmazni.
- (21) A C-402/07. és C-432/07. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet késés esetén háromórás időbeli küszöbértéket említett a kártalanítás vonatkozásában. Mindazonáltal a 261/2004/EK rendelet elfogadása óta szerzett tapasztalatok azt mutatják, hogy számos késés nem oldható meg a szóban forgó ítéletben említett három órán belül, és egy alacsony küszöbérték növelheti a járatörlések számát, ha a légi fuvarozók a késésben lévő légi járatoknak a következő légi járatokra gyakorolt dominóhatását oly módon csökkentik, hogy törölnek egy vagy több légi járatot annak érdekében, hogy a légi járművet a következő légi járatra irányítsák át. A legtöbb esetben az utas továbbra is a késést részesítené előnyben a járatörléssel szemben, mivel az utasnak nagyobb a bizonyossága a tekintetben, hogy a lehető leghamarabb megérkezik az érintett célállomásra. A légi járatok gyakorisága számos útvonalon korlátozott, és járatörlés esetén az utas számára nem lehet azonnal átfoglalást biztosítani. Az időbeli küszöbérték növelése ezért előnyös az utas számára.

¹⁴ 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.

- (22) Az összekapcsoltság fenntartása érdekében emelni kell azon időbeli küszöbértékeket, amelyek letelte után a késésből kártalanításhoz való jog keletkezik, hogy figyelembe lehessen venni az ágazatra gyakorolt pénzügyi és versenyképességi hatást. Ilyen módon elkerülhető lesz annak ösztönzése, hogy növekedjen a járat törlések gyakorisága, korlátozódjon az üzemeltetett útvonalak száma, vagy hosszú távon csökkenjen az utasoknak kínált összekapcsoltság. Annak biztosítása érdekében, hogy az Unión belül utazókra egységes kártalanítási feltételek vonatkozzanak, célszerű, hogy az időbeli küszöbérték az Unión belüli összes utazás esetében azonos legyen.
- (23) A 261/2004/EK rendeletben szereplő egységes kártalanítás az összes utas esetében fennálló idővesztésért hivatott kompenzálni. A 261/2004/EK rendeletben rögzített összegek sok esetben meghaladhatják az utasok által elszenvedett kár gazdasági tanulmányok alapján megállapított értékét. Helyénvaló ezért különböző kártalanítási küszöbértékeket meghatározni a járatüzemeltetési rendellenességgel érintett légi járat távolsága és az érkezési késés alapján.
- (24) A klímasemleges és környezetbarát mobilitás előmozdítására irányuló uniós erőfeszítésekkel összhangban helyénvaló továbbá biztosítani, hogy a közlekedési módokhoz kapcsolódó utasjogokra vonatkozó szabályozási keretek a lehető legnagyobb mértékben közelítsenek egymáshoz, és hogy a nyújtott kártalanítás kiegyenlített legyen a különböző közlekedési módok között.
- (25) A jogbiztonság érdekében a 261/2004/EK rendeletben egyértelműen meg kell erősíteni, hogy a légi járatok menetrendjének megváltozása a járat törléshez és járat késéshez hasonló hatást gyakorol az utasokra, és ezért ugyanazokat a jogokat kell keletkeztetnie.

- (26) 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 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.
- (27) 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.
- (28) 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 repülőtéren 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.

- (29) 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 fuvarozónak javaslatot kell tennie az átfoglalás más lehetőségeire is, beleértve az alternatív repülőtérré történő átfoglalást, az eltérő útvonalat, egy másik fuvarozó szolgáltatásait vagy más közlekedési módokat, amennyiben ez felgyorsíthatja az átfoglalást. Az alternatív átfoglalás a rendelkezésre álló helyek függvénye kell, hogy legyen. Ha a légi fuvarozó nem ajánlott fel átfoglalást, és az összesített várakozási idő legalább három órával meghosszabbodik, az utas számára biztosítani kell a jogot arra, hogy saját maga szervezze meg az átfoglalást annak érdekében, hogy további késedelem nélkül érje el a végső célállomását. Az említett átfoglalást – bizonyos feltételek mellett – a légi fuvarozó költségére és hasonló szállítási feltételek mellett kell biztosítani.
- (30) Az utasok átfoglalásakor a légi fuvarozóknak törekedniük kell annak biztosítására, hogy az utasok poggyászukkal együtt utazhassanak, feladott és fel nem adott poggyászatot is ideértve. Az utasnak lehetővé kell tennie a légi fuvarozó számára, hogy – a 2027/97/EK rendelet és a 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.

- (31) 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 helyfoglaláshoz képest alacsonyabb osztályú közlekedési szolgáltatásokon. Az átfoglalást az utasra rótt további költségek nélkül kell felajánlani, még akkor is, ha az utasok átfoglalására másik légi fuvarozónál, vagy más közlekedési módra, vagy magasabb osztályra, vagy az eredeti szolgáltatásért fizetettnél magasabb viteldíjért kerül sor. Észszerű erőfeszítéseket kell tenni a további csatlakozások elkerülése érdekében. Amennyiben más légi fuvarozót vagy alternatív közlekedési módot vesznek igénybe az átfoglalásra, a teljes utazási időnek az észszerűen lehetséges legközelebb kell lennie az eredeti légi járat menetrend szerinti utazási idejéhez, ugyanolyan 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. Amennyiben az eredeti légi járatra fogyatékkal élő személyek vagy csökkent mozgásképességű személyek számára segítségnyújtást foglaltak le, az 1107/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹⁵ összhangban az alternatív útvonalon is rendelkezésre kell állnia ennek a segítségnek.

¹⁵ 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>).

- (32) 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 előre látható 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.
- (33) Az üzemeltető légi fuvarozó részéről különleges figyelmet igényelhetnek a különleges bánásmódot igénylő utasok, például a fogyatékkal élő személyek, a csökkent mozgásképességű személyek, a kísérő nélküli gyermekek, a csecsemők, a várandós nők és a különleges orvosi segítséget igénylő személyek, így a súlyos cukorbetegségben vagy epilepsziában szenvedő személyek. Különösen, nehezebb lehet szálláshelyet szervezni járatüzemeltetési rendellenességek esetén. Ezért az ezekbe a kategóriákba tartozó utasok tekintetében a szálláshoz való jog nem korlátozható rendkívüli körülmények esetén, feltéve, hogy ezek az utasok kellő időben tájékoztatták az üzemeltető légi fuvarozót.
- (34) 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 irányelv¹⁶ és a 261/2004/EK rendelet közötti koherencia további javítása. E tekintetben az utasok számára nem szabad lehetővé tenni, hogy jogait többféle jogalapon –különösen a fent megjelölt két jogi aktus alapján – érvényesítsék.

¹⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/2302 irányelve (2015. november 25.) az utazási csomagokról és az utazási szolgáltatásegyüttesekről, 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>).

- (35) 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 törölések által az utasoknak okozott kellemetlenségek minimalisra csökkentése érdekében, a 261/2004/EK rendelet nem korlátozhatja a légi fuvarozók azon jogát, hogy jogorvoslással éljenek azon harmadik felek tekintetében, amelyeknek szerepük volt a kártalanítást vagy egyéb kötelezettségeket keletkeztető esemény bekövetkeztében.
- (36) A 261/2004/EK rendelet értelmezéséről szóló, C-502/18. sz. ügyben (*CS és társai kontra České aerolinie a.s.*)¹⁷ hozott ítéletében a Bíróság megállapította, hogy az említett rendelet hatálya alá tartozó csatlakozó légi járatok esetében minden olyan üzemeltető légi fuvarozó, amely részt vett e csatlakozó légi járatok legalább egyikének teljesítésében, az említett rendelet alapján köteles kártalanítást fizetni az utasnak, függetlenül attól, hogy az adott légi fuvarozó által üzemeltetett légi járat tekintetében volt-e járatüzemeltetési rendellenesség. Még ha a 261/2004/EK rendelet úgy is rendelkezik, hogy az említett rendelet szerinti kötelezettségeket teljesítő üzemeltető fuvarozók bármely harmadik féltől kártalanítást kérhetnek, a tanulmány rámutatott arra, hogy az említett rendeletben biztosított, megtérítési igényhez való jog alkalmazása nem túl hatékony. Ennek eredményeként az uniós légi fuvarozók aránytalan pénzügyi terhet viselnek a harmadik országbeli légi fuvarozókhoz képest. Az uniós légi fuvarozók versenyképességének „Az európai versenyképesség jövője” című, 2024 szeptemberében közzétett jelentés (a továbbiakban: a Draghi-jelentés) ajánlásaival összhangban történő helyreállítása, valamint az összekapcsoltság hosszú távú fenntartása érdekében a 261/2004/EK rendelet felülvizsgálata során ezért a légi fuvarozók felelősségét azokra a járatokra kell korlátozni, amelyeket üzemeltető légi fuvarozóként üzemeltetnek.

¹⁷ A Bíróság (kilencedik tanács) C- 502/18. sz., *CS és társai kontra České aerolinie a.s.* ügyben 2019. július 11-én hozott ítélete, ECLI:EU:C:2019:604.

- (37) A 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁸ előírja a szerződő légi fuvarozó számára, hogy tájékoztassa az utast az üzemeltető légi fuvarozó kilétéről, a 93/13/EGK tanácsi irányelv¹⁹ 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. Az említett információkat akkor is meg kell adni, ha az utas a jegyét egy, az Unióban letelepedett közvetítőn keresztül vásárolta meg. 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.
- (38) Az utasjogok jobb érvényesítésének biztosítása érdekében a nemzeti végrehajtási szerveknek nyomon kell követniük a 261/2004/EK rendelet végrehajtását, és megfelelő szankciókat kell alkalmazniuk annak érdekében, hogy ösztönözzék az említett rendeletnek való megfelelést.
- (39) Az utasjogok jobb érvényesítésének biztosítása érdekében a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a fogyasztók hozzáférjenek a viták peren kívüli rendezésére szolgáló mechanizmusokhoz azt követően, hogy az említett fogyasztók sikertelenül nyújtottak be panaszt vagy kérelmet a légi fuvarozóhoz vagy a közvetítőhöz. Az említett mechanizmusok nem sérthetik a tagállamok azon jogát, hogy meghatározzák, hogy a légi fuvarozók vagy közvetítők részvételét kötelezővé kell-e tenni.

¹⁸ 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 hatályaon kívül helyezéséről (HL L 344., 2005.12.27., 15. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>).

¹⁹ 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>).

- (40) Amennyiben az utasok úgy döntenek, hogy az átfoglalás helyett visszatérítést kérnek, kellő időben, automatikusan visszatérítést kell biztosítani számukra anélkül, hogy külön kérelmet kellene benyújtaniuk.
- (41) 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.
- (42) 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.
- (43) 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 fuvarozókhoz, a közvetítőkhez vagy a 261/2004/EK rendelet szerinti megfelelő szervekhez.

- (44) Tekintettel a fogyatékossgal élő személyek jogairól szóló ENSZ-egyezményre²⁰, 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.
- (45) 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.

²⁰ 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).

- (46) 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. Az utasok utazás közbeni megfelelő személyes kényelmének biztosítása érdekében – és amint azt a Bíróság a C-487/12 sz. (*Vueling Airlines SA kontra Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*)²¹ ügyben hozott ítéletében elismerte – az utasok számára lehetővé kell tenni, hogy a szállításuk szükséges elemét képező személyes tárgyaikat díjmentesen magukkal vihessék az utastérbe, feltéve, hogy a személyes tárgyak megfelelnek az alkalmazandó biztonsági és védelmi követelményeknek, a súlyuk és a méretük pedig teljesít bizonyos észszerű követelményeket. 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.

²¹ A Bíróság (ötödik tanács) C-487/12. sz., *Vueling Airlines SA kontra Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia* ügyben 2014. szeptember 18-án hozott ítélete, ECLI:EU:C:2014:2232.

- (47) Az utasokat a foglaláskor egyértelmű és hozzáférhető formátumban tájékoztatni kell az általuk az utastérbe vihető poggyász maximális méretéről és súlyáról. A szabad árképzés elvének sérelme nélkül a légi fuvarozóknak olyan észszerű szabályzatot kell meghatározniuk a kézipoggyász méretei tekintetében, amely lehetővé teszi, hogy az utasok felvihessenek egy kézipoggyászt az utastérbe, feltéve, hogy a kézipoggyász megfelel az alkalmazandó biztonsági és védelmi követelményeknek. Tekintettel a légi fuvarozók szabályzatainak sokféleségére, az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet²² felülvizsgálatának keretében helyénvaló értékelni a kézipoggyászra vonatkozó egységes minimumszabályok megállapításának a kivitelezhetőségét.
- (48) 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 poggyázmennyiségre 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. 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.

²² 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>).

- (49) 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 fogyatékkal 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. Az említett panaszbejelentő formanyomtatványnak lehetővé kell tennie az utas számára, hogy haladéktalanul panaszt nyújtson be megrongálódott, késedelmes vagy elveszett poggyász miatt.
- (50) A 2027/97/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése elavult, mivel a biztosítással kapcsolatos ügyeket ma már a 785/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet²³ szabályozza. Ezért az említett bekezdést el kell hagyni.
- (51) 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.

²³ 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) 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 repülőtérrel utaznak egy tagállam Szerződések hatálya alá tartozó területén található repülőtérre, ha az érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozója uniós légi fuvarozó. A 261/2004/EK rendelet alkalmazásának kezdőnapját követő három 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.
- (53) 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.
- (54) Grönlandra különösen nehéz időjárási körülmények, nagyon alacsony népsűrűség és lakott területeinek távoli fekvése jellemző. Az összekapcsoltság biztosítása és a Grönlandon belüli légi járatok rendelkezésre állásának fenntartása érdekében a Grönlandon belüli légi járatokra nem kell vonatkozniuk a kártalanítási kötelezettségeknek, beleértve azokat az eseteket is, amikor ezek a légi járatok olyan csatlakozó légi járatok, amelyek egy tagállam olyan területére érkeznek vagy egy tagállam olyan területéről indulnak, amely a Szerződések hatálya alá tartozik.

- (55) A 261/2004/EK rendelet nem sértheti a gibraltári földnyelv – ahol a gibraltári repülőtér található – jogállását és a felette gyakorolt szuverenitást, valamint a Spanyol Királyság e tekintetben fennálló jogi álláspontját. A jelenlegi körülmények figyelembevételével és a jogbiztonság garantálása érdekében pontosítani kell, hogy a 261/2004/EK rendeletben foglalt szabályok csak abban az esetben alkalmazandók a gibraltári repülőtérre, ha a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság között fennálló vita rendezését követően a Spanyol Királyság képes tényleges ellenőrzést gyakorolni a gibraltári repülőtér felett, és biztosítani a 261/2004/EK rendeletben meghatározott szabályok alkalmazását az említett repülőtérre, továbbá a vita rendezéséről szóló értesítést közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.
- (56) 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;
- d) »utazásszervező«: az (EU) 2015/2302 európai parlamenti és tanácsi irányelv** 3. cikke 8. pontjának értelmében vett személy;
- 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 (EU) 2015/2302 irányelve (2015. november 25.) az utazási csomagokról és az utazási szolgáltatásösszetésekről, 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) »fogycatékossággal élő személy« és »csökktent mozgásképeességű személy«: olyan személy, aki tartós vagy ideiglenes fizikai, mentális, értelmi vagy érzékszervi sérüléssel él, amely miatt akadályoztatva lehet abban, hogy más utasokkal azonos módon teljes körűen és hatékonyan vegye igénybe a szállítást, vagy akinek a mozgásképeessége a szállítás igénybevétele során az életkor miatt korlátozott;
- j) »visszautasított beszállás« egy légi járaton az utasok szállításának megtagadása annak ellenére, hogy a 4. cikk (1) bekezdésében meghatározott feltételek szerint 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 feltételek szerint 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) »járattörlés«: 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 azt egy, a jegyen feltüntetett érkezési repülőtértől eltérő repülőtérre, vagy az visszatért az indulási repülőtérre, és onnan nem tudott továbbhaladni a jegyen feltüntetett érkezési repülőtérre, kivéve, ha a tényleges érkezési repülőtér és a jegyen feltüntetett érkezési repülőtér ugyanazt a települést, várost vagy régiót szolgálja ki, és a légi fuvarozó gondoskodott az utasnak a jegyen feltüntetett érkezési repülőtérre történő szállításáról, vagy
 - ii. az utasnak kiadtak jegyet egy légi járatra, és az utas jegyén feltüntetett indulási időt több mint egy órával előrehozták, kivéve, ha az utasfelvétel és a beszállás időpontja változatlan marad, vagy ha az utas beszállt a módosított menetrend szerinti légi járatra;”
- 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 utas jegyén feltüntetett indulási idő és a légi járat tényleges indulási ideje közötti különbség;

- o) »érkezési késés«: az utas jegyén feltüntetett érkezési idő és a légi járat tényleges érkezési ideje közötti különbség;
- p) »szállítási osztály«: a légi jármű utasterének valamely olyan része, amelyet az utastér más részeivel összehasonlítva eltérő ülések, eltérő üléskonfiguráció, vagy az utasoknak nyújtott szolgáltatás tekintetében bármely más eltérés jellemez;
- q) »légi személyszállítási szerződés«: egy légi fuvarozó vagy annak meghatalmazott közvetítője és egy utas között egy vagy több légi járatra kötött szállítási szerződés;
- r) »rendkívüli körülmények«: olyan körülmények, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek, mint például a rendkívüli körülményeknek a melléklet 1. pontjában foglalt, nem kimerítő felsorolásában szereplő körülmények, de nem tartoznak ide a körülményeknek a melléklet 2. pontjában foglalt, nem kimerítő felsorolásában szereplő körülmények;
- 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 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, amely kivételes esetekben éjszakai tartózkodást is magában foglalhat;
- 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 odafele 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;
- 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 fogyatékosággal 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 fogyatékosággal 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, járat törlés, 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.

* 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 repülőtérrel induló utasok;
- b) egy harmadik országban található repülőtérrel egy tagállam Szerződések hatálya alá tartozó területén található repülőtérre induló utasok, kivéve, ha az említett utasok az adott harmadik országban előnyökben vagy kártalanításban, valamint segítségnyújtásban részesültek, 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. Alkalmazni kell azonban e rendeletet azokra az utasokra, akiknek a jegyét egy légi fuvarozó vagy közvetítő törzsutasprogramja vagy más kereskedelmi programja keretében adták ki.
- (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 járatüzemeltetési rendellenesség olyan csatlakozó légi járatot érint, amely grönlandi repülőtérrel indul, és grönlandi repülőtérre is érkezik.

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

Ezt a rendeletet akkor kell alkalmazni a gibraltári repülőtérre, amikor a Spanyol Királyság – az Egyesült Királysággal folytatott vitájának rendezését követően – tényleges ellenőrzést képes gyakorolni az említett repülőtér felett, és biztosítani tudja e rendelet alkalmazását az említett repülőtérre. A Spanyol Királyság értesíti a Bizottságot, amikor ezek a feltételek teljesülnek, és a Bizottság értesítést tesz közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* a vita rendezéséről. Ezt a rendeletet az említett értesítés *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő közzétételének napját követő hónap első napjától kell alkalmazni az említett repülőtérre.”

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, az üzemeltető légi fuvarozó vagy a közvetítő által előre és írásban (akár elektronikus formában) meghatározott módon és a megjelölt időpontban, vagy ha nincs megjelölve beszállási idő, legkésőbb 45 perccel az utas jegyén feltüntetett indulási idő előtt beszállásra jelentkeznek a kapunál. Ezt a cikket azokra az utasokra is alkalmazni kell, akik nem jelentkeznek beszállásra, miután előzetesen tájékoztatták őket arról, hogy akaratuk ellenére visszautasítják a beszállásukat.

- (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 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. Ez 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 aláírt dokumentum vagy tartós adathordozón lévő bármely más digitális eszköz útján kifejezetten jóváhagyja. Ilyen jóváhagyás hiányában a beszállást visszautasító üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül, de legkésőbb a visszautasított beszállást követő hét naptári napon belül kártalanítja az önként jelentkezőt a 7. cikk (1) bekezdésének megfelelően.

- (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 pontosan megjelöli az érintett utasok számára a 15a. és 16a. cikk szerinti panaszkezelésére vonatkozó információkat.

A beszállást visszautasító üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül, egyértelmű módon felajánlja a 8. cikkel összhangban az érintett utasoknak a visszatérítés és az átfoglalás közötti választást. A 8. cikk (1) bekezdésének 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. cikkel 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.

- (5) A (3) és a (4) bekezdést a visszafelé tartó járatokra is alkalmazni kell, amennyiben az utas beszállását azon az alapon utasítják vissza, hogy az utas nem vette igénybe az ugyanazon légi személyszállítási szerződés hatálya alá tartozó valamely odafelé tartó légi járatot.
- (6) Amennyiben az utas vagy a közvetítő kéri egy vagy több utas vezeté- vagy utónevében előforduló elírás javítását, illetve az említett nevekben bekövetkezett adminisztratív változások esetén az üzemeltető légi fuvarozó legalább egyszer, az indulás előtt legfeljebb 48 órával, az utas vagy a közvetítő általi további díjfizetés nélkül elvégzi az említett javítást vagy változtatást.”

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 jogaikat, 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. és a 16a. cikk szerinti panaszkezelésre vonatkozó információkat.

Az üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül pontosan megjelöli az érintett utasok számára a járattörlés okait. Az utasok jogosultak arra, hogy kérésre írásban tájékoztassák őket a járattörlés okairól. Az üzemeltető légi fuvarozó ezeket az információkat a kérelem benyújtásától számított hét naptári napon belül, egyértelmű módon adja meg.

- (2) A törölt légi járat üzemeltető légi fuvarozója indokolatlan késedelem nélkül, egyértelmű módon 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 a törölt légi járat üzemeltető légi fuvarozójától a 7. cikk (1) és (3) bekezdésével összhangban kártalanítást kapjanak, amennyiben a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontjával összhangban visszatérítést vagy a 8. cikk (1) bekezdésének c) pontjával összhangban átfoglalást választanak, vagy amennyiben végső célállomásukat a 7. cikk (2) bekezdésében meghatározott küszöbértékeket meghaladó érkezési késéssel éri el azt követően, hogy a 8. cikk (1) bekezdésének b) pontjával összhangban átfoglalást választottak. E célból a légi fuvarozó szisztematikusan az utasok rendelkezésére bocsát egy előre kitöltött formanyomtatványt hozzáférhető formátumban és tartós adathordozón. A légi fuvarozó a 7. cikk (5) bekezdésében meghatározott határidőn belül választ ad.
- (5) Az üzemeltető légi fuvarozó nem köteles a 7. cikkel összhangban kártalanítás megfizetésére, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlést rendkívüli körülmények okozták, és a járat törlést még akkor sem lehetett volna elkerülni, ha a légi fuvarozó minden észszerű intézkedés megtett volna. Ilyen rendkívüli körülményekre csak akkor lehet hivatkozni, amennyiben azok hatással vannak az érintett légi járatra vagy a tervek szerint ugyanazon légi járművel az érintett légi járatot megelőzően teljesítendő három légi járat legalább egyikére, és feltéve, hogy közvetlen ok-okozati kapcsolat áll fenn e körülmény bekövetkezése és a légi járat törlése között. E közvetlen ok-okozati összefüggés fennállásával kapcsolatos bizonyítási teher az üzemeltető légi fuvarozóra hárul.

- (6) A (3) bekezdés szerinti segítségnyújtásban és 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. Az üzemeltető légi fuvarozóra hárul az azzal kapcsolatos bizonyítási teher, hogy az utast tájékoztatták-e, és ha igen, mikor tájékoztatták a légi járat törléséről.”

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

„6. cikk

Késés

- (1) Amennyiben egy üzemeltető légi fuvarozó egy légi járat 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. és a 16a. cikk szerinti panaszkezelésre vonatkozó információk tekintetében.

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

- (2) Az üzemeltető légi fuvarozó a 9. cikkel összhangban segítséget ajánl fel az érintett utasok számára.
- (3) Amennyiben a késés eléri a 7. cikk (2) bekezdésében meghatározott, az utas jegyén feltüntetett indulási időponttól számított küszöbértékeket, az üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül felajánlja a 8. cikkel összhangban az érintett utasoknak a visszatérítés és az átfoglalás közötti választást.
- (4) Az utasoknak jogukban áll, hogy kérésre a késésben lévő légi járat üzemeltető légi fuvarozójától a 7. cikk (1) és (3) bekezdésével összhangban kártalanítást kapjanak, amennyiben a végső célállomásukat a 7. cikk (2) bekezdésében meghatározott küszöbértékeket meghaladó érkezési késéssel érik el.

Az utasoknak jogukban áll, hogy kérésre a késésben lévő légi járat üzemeltető légi fuvarozójától a 7. cikk (1) és (3) bekezdésével összhangban kártalanítást kapjanak, amennyiben a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontjával összhangban visszatérítést vagy a 8. cikk (1) bekezdésének c) pontjával összhangban átfoglalást választanak, vagy amennyiben végső célállomásukat a 7. cikk (2) bekezdésében meghatározott küszöbértékeket meghaladó érkezési késéssel érik el azt követően, hogy a 8. cikk (1) bekezdésének b) pontjával összhangban átfoglalást választottak.

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

Az (2) bekezdés szerinti segítségnyújtásban és 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 szóban forgó változásról. Az üzemeltető légi fuvarozóra hárul az azzal kapcsolatos bizonyítási teher, hogy az utast tájékoztatták-e, és ha igen, mikor tájékoztatták az időpont megváltozásáról.

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

7. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„6a. cikk

A futópályán való várakozás

- (1) A futópályán való várakozás esetén az üzemeltető légi fuvarozó lehetőség szerint rendszeresen frissülő 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 repülőtéren a futópályán való várakozás eléri a három órát, a légi járműnek el kell indulnia a kapuhoz vagy más megfelelő kiszállóhelyhez, ahol az utasok számára lehetővé kell tenni a kiszállást. E határidőn túl a 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 valamely 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) bekezdésének b) pontjával összhangban átfoglalást és a 9. cikkel összhangban segítséget biztosítson.

- (2) Amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó az utasnak a lekéssett csatlakozó légi járatra vonatkozó jegyén feltüntetett indulási időponttól számított, a 7. cikk (2) bekezdésének a) és b) pontjában meghatározott időtartamon belül nem tud átfoglalást biztosítani, az üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül, egyértelmű módon felajánlja a 8. cikkel összhangban az érintett utasoknak a visszatérítés és az átfoglalás közötti választást.
- (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 a 7. cikk (2) bekezdésében meghatározott küszöbértékeket meghaladó érkezési késéssel érik el.

Az utasoknak jogukban áll, hogy kérésre a járatüzemeltetési rendellenességben érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozójától a 7. cikk (1) és (3) bekezdésével összhangban kártalanítást kapjanak, amennyiben a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontjával összhangban visszatérítést vagy a 8. cikk (1) bekezdésének c) pontjával összhangban átfoglalást választanak, vagy amennyiben végső célállomásukat a 7. cikk (2) bekezdésében meghatározott küszöbértékeket meghaladó érkezési késéssel érik el azt követően, hogy a 8. cikk (1) bekezdésének b) pontjával összhangban átfoglalást választottak.

- (4) Amennyiben az utas rövid útmegszakítást tervez és tesz, azt a repülőteret kell az utas végső célállomásának tekinteni, ahol a rövid útmegszakításra sor kerül.”

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

„7. cikk

Kártalanításhoz való jog

(1) Járatüzemeltetési rendellenesség esetén a következő kártalanítási összegeket kell alkalmazni a 4., az 5., a 6. vagy a 6a. cikkben, valamint az e cikkben meghatározott feltételek mellett:

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

Az a) ponttól eltérve, a legkülső régiók és egy tagállam másik olyan területe közötti utazások esetében, amely a Szerződések hatálya alá tartozik, a kártalanítási összegeket az utazások tényleges távolsága alapján kell meghatározni.

(2) Egy 5. cikk szerinti járatörlést követő átfoglalás utáni érkezési késés, a 6. cikk szerinti érkezési késés vagy a 6b. cikk szerinti, lekéselt csatlakozó járat utáni érkezési késés esetén a kártalanításhoz való jog az alábbiaknál nagyobb érkezési késések esetén keletkezik:

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

- (3) E rendelet alkalmazásában a távolságok meghatározásakor a kezdő indulási pont és a végső célállomás közötti távolságot kell alapul venni. Csatlakozó légi járat esetén csak a kezdő indulási pontot és a végső célállomás repülőterét kell figyelembe venni. E távolságokat a gömbi főkörön mért távolság módszerével kell mérni.
- (4) Amennyiben az utasok a 8. cikk (1) bekezdésének b) pontja alapján úgy döntöttek, hogy folytatják az utazást, és az átfoglalás során további járatüzemeltetési rendellenesség történik, a végső célállomásig tartó utazás során az utasnak csak egyszer keletkezhet kártalanításhoz való joga.
- (5) Az e cikk szerinti kártalanítás iránti kérelmeket az utasnak a jegyén feltüntetett tényleges indulási időtől számított hat hónapon belül kell benyújtania. Az üzemeltető légi fuvarozó a kérelem benyújtásától számított 14 naptári napon belül vagy megfizeti a kártalanítást, vagy az 5. cikk (5) bekezdésével vagy a 6. cikk (6) bekezdésével összhangban megindokolja az utasnak, hogy miért nem fizet kártalanítást, beleértve adott esetben a rendkívüli körülményekre vonatkozó egyértelmű és megindokolt magyarázatot is. Amennyiben a repülőtér-irányító szervezet aktiválja a készenléti tervét, ez a határidő 30 naptári napra meghosszabbítható.
- Amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó nem fizeti meg a kért kártalanítást, az utas a 16a. cikkel összhangban panaszt nyújthat be.
- (6) A kártalanítást készpénzben, vagy ha az utas egy aláírt dokumentumban vagy tartós adathordozón lévő bármely digitális eszközön ehhez hozzájárul, más módon kell megfizetni.”

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

„8. cikk

Visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog

- (1) Járatüzemeltetési rendellenesség esetén – a 4., az 5., a 6. vagy a 6b. cikkben, valamint az e cikkben meghatározott feltételek mellett – az utasoknak díjmentesen fel kell ajánlani a következő lehetőségek közötti választást:
- a) a jegyek teljes árának készpénzben, vagy ha az utas egy aláírt dokumentumban vagy tartós adathordozón lévő bármely más digitális eszközön ehhez hozzájárul, más módon történő automatikus visszatérítése a járatüzemeltetési rendellenességben érintett légi járatnak az utas jegyén feltüntetett indulási idejétől számított 14 naptári napon belül, az utazás vagy utazások meg nem tett szakaszára vagy szakaszaira vonatkozóan, valamint az utazás vagy utazások már megtett szakaszára vagy szakaszaira vonatkozóan, ha a légi járat igénybevétele az utas eredeti utazási terveihez viszonyítva már nem szolgál semmilyen célt, adott esetben a kezdő indulási pontra visszafelé tartó légi járatral együtt, az utas jegyén feltüntetett indulási idő után a lehető leghamarabb, vagy – az utas beleegyezésével – ezen időpontot megelőzően.
 - b) az utas utazásának folytatása az utas végső célállomására való átfoglalással, az utas jegyén feltüntetett indulási idő után a lehető leghamarabb, vagy – az utas beleegyezésével – ezen időpontot megelőzően; vagy

- c) átfoglalás az utas végső célállomására egy későbbi időpontban, amikor az utasnak megfelel, az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően.

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 az (1) bekezdésben meghatározottak szerint a lehető leghamarabb elérhesse célállomását, az üzemeltető légi fuvarozó a rendelkezésre állás függvényében és feltéve, hogy azokra a légi személyszállítási szerződésben foglalthoz hasonló szállítási feltételek vonatkoznak, az utas számára megfontolás és egy aláírt dokumentumban vagy tartós adathordozón lévő bármely más digitális eszközön való hozzájárulás céljából felajánlja legalább az egyik alábbi alternatív lehetőséget:
 - a) a légi személyszállítási szerződésben foglalt útvonallal megegyező útvonalon közlekedő légi járat vagy csatlakozó légi járatok igénybevétele;
 - b) más útvonal, beleértve a légi személyszállítási szerződésben megjelölt repülőtérhez képest alternatív repülőterekre való eljutást, illetve alternatív repülőterekről való indulást is, amely esetben az üzemeltető légi fuvarozó viseli az utasnak a légi személyszállítási szerződésben megjelölt repülőtérrel az alternatív repülőtérre vagy a légi személyszállítási szerződésben meghatározott repülőtérre az alternatív repülőtérrel történő átszállításának költségeit;
 - c) másik légi fuvarozó által üzemeltetett szolgáltatások igénybevétele; vagy
 - d) amennyiben a megteendő távolság tekintetében megfelelő, más közlekedési mód használata.

- (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 átfoglalást, az utas – a (2) bekezdéssel összhangban – maga intézheti az átfoglalást.

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

Amennyiben az utasok maguk intézik az átfoglalást, a költségeket a szükséges, ésszerű 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 400 %-át meg nem haladó mértékben. Amennyiben a repülőtér-irányító szervezet aktiválja a készenléti tervét, ez a határidő 30 naptári napra meghosszabbítható.

- (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.”

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

„9. cikk

A segítséghez való jog

(1) Járatüzemeltetési rendellenesség esetén, továbbá a 4., az 5., a 6., a 6a. és a 6b. cikkben, valamint az e cikkben említett feltételek szerint, és amennyiben a légi járatokra vagy az az alternatív közlekedési módban felajánlott járatra való várakozási idő legalább két órával meghosszabbodik, az utasoknak díjmentesen fel kell ajánlani az alábbi lehetőségeket:

- a) frissítők kétóránként a várakozási idő alatt;
- b) étkezés három óra elteltével, majd azt követően ötóránként a várakozási idő alatt, naponta legfeljebb három étkezéssel;
- c) szöveges üzenetek, 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.
- (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, észszerűek 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 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) bekezdésének a) pontja szerinti visszatérítés mellett dönt, vagy ha a 8. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti, későbbi időpontban való átfoglalást választja, az érintett légi 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, kérés nélkül, az alacsonyabb osztályon történő elhelyezéstől számított 14 naptári napon belül, a 7. cikk (6) bekezdésében előírt módon legalább az alábbiaknak megfelelő kártalanítást biztosít az utasnak:
- a) legfeljebb 3 500 kilométeres repülőutak esetében a járat árának 40 %-a; vagy
- b) a 3 500 kilométert meghaladó repülőutak esetében a járat árának 75 %-a.
- (3) Amennyiben a járat ára nincs feltüntetve a jegyen, a (2) bekezdésben említett 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 az ugyanazon szállítási osztályon belül alkalmazott magasabb viteldíjban foglalt előnyökre, például a külön ülőhelyekre vagy ellátásra.”

12. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„10a. cikk

Repülőtéri készenléti tervek

- (1) Az olyan uniós repülőtéren, amelynek éves utasforgalma meghaladja az ötmillió főt, a repülőtér-irányító szervezetnek gondoskodnia kell arról, hogy megfelelő készenléti terv révén összehangolják a repülőtér-irányító szervezet és a repülőtéri alapvető szolgáltatók – különösen a légi fuvarozók és a földi kiszolgálást végző vállalatok – tevékenységeit, tekintettel a többszörös járatörlések, 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 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 vállalatoknak és egyéb repülőtéri alapvető szolgáltatóknak a 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 járatörlések, 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. cikkének (1) bekezdése alapján az e rendelet végrehajtásával megbízott nemzeti végrehajtási szerv részére.
- (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 egy, 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) Az e rendelet alapján az utasoknak nyújtott minden információt hozzáférhető formátumban kell megadni.
- (2) E cikket alkalmazni kell a fogyatékkal élő személyekre, a csökkent mozgásképességű személyekre, a csecsemőkre, a kísérő nélküli gyermekekre és a várandós nőkre, feltéve, hogy az üzemeltető légi fuvarozót legkésőbb a járatüzemeltetési rendellenesség bejelentésének időpontjában értesítették arról, hogy különleges segítségre van szükségük. E cikk alkalmazandó a különleges orvosi segítséget igénylő személyekre is, feltéve, hogy az üzemeltető légi fuvarozót legkésőbb az utasfelvételnél értesítették arról, hogy e személyek különleges orvosi segítséget igényelnek. Az üzemeltető légi fuvarozók igazolást kérhetnek az ilyen szükségletekről.

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

- (3) Legkésőbb az utasfelvételnél, a rendelkezésre álló ülőhelyek függvényében a (2) bekezdésben említett személyeket kísérő vagy gyermekeket kísérő bármely személy számára díjmentesen fel kell ajánlani annak lehetőségét, hogy az adott személlyel vagy gyermekkel szomszédos ülésen foglaljon helyet.

- (4) Beszálláskor az üzemeltető légi fuvarozók elsőbbséget biztosítanak a (2) bekezdésben említett személyeknek, valamint az őket kísérő bármely személynek vagy tanúsított segítő kutyáknak.
- (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.”

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 vagy 10. cikkének (2) bekezdése alapján nyújtott kártalanítást 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 vagy 10. cikkének (2) bekezdése alapján nyújtott kártalanításból, 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 igényrel lépjenek fel, e rendelet 13. cikkének sérelme nélkül, valamint a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontjától eltérve, ha a légi járat az (EU) 2015/2302 irányelv 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 az önként jelentkezőkre a 4. cikk (2) bekezdésében meghatározott feltételek szerint.
- (3) Amennyiben valamely harmadik ország jogszabályai alapján az utas részére kártérítést/kártalanítást vagy visszatérítést fizettek, e kártérítés/kártalanítás vagy visszatérítés összegét le kell vonni az e rendelet alapján nyújtott kártalanítás vagy visszatérítés összegéből.”

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.”

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

„14. cikk

Az utasoknak nyújtandó tájékoztatás kötelezettsége

- (1) Az üzemeltető légi fuvarozó a honlapján és a mobilalkalmazásában tájékoztatót helyez el, amelyben pontosan megjelöli az e rendelet szerinti jogokat, beleértve a panaszkezelési eljárást is.
- (2) Valamely légi járatra vagy csatlakozó légi járatra szóló jegyek felkínálásakor és a vásárlást megelőzően a légi fuvarozók és a közvetítők tájékoztatják az utast a következőkről:
 - a) az ajánlat tárgyát képező jegy vagy jegyek típusa, különös tekintettel arra, hogy a jegyre vagy a jegyekre egyetlen 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 visszatérítési eljárásra vonatkozó tájékoztatást is;
 - c) az a határidő és eljárás, amellyel az utas a 4. cikk (6) bekezdésében meghatározottak szerint, további díjfizetés nélkül névváltoztatást kérhet; valamint
 - d) a légi személyszállítási szerződés feltételei.

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

- (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 egyértelmű módon kell megadni.

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

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

17. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„15a. cikk

A légi fuvarozóhoz vagy a közvetítőhöz benyújtott panasz

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

- (2) Amennyiben az utasok az (1) bekezdésben említett mechanizmus igénybevételével panaszt nyújtanak be, az ilyen panaszt az érintett járatüzemeltetési rendellenességtől számított hat hónapon belül kell benyújtaniuk. A panasz benyújtásától számított 30 naptári napon belül az a légi fuvarozó vagy közvetítő, amelyhez a panaszt intézték, indokolással ellátott választ ad, vagy – kellően indokolt kivételes esetekben – tájékoztatja az utast arról, hogy a panasz benyújtásától számított kevesebb, mint két hónapon belül az utas végleges választ fog kapni. Amennyiben a vita nem rendezhető, a válasznak tartalmaznia kell továbbá a 16. cikk alapján kijelölt szerv vagy szervek, illetve a 16a. cikk szerinti, peren kívüli vitarendezésért felelős szerv vagy szervek elérhetőségeit, beleértve az ilyen szerv vagy szervek postacímét, honlapját és e-mail-címét is.
- (3) Az utasok által az (1) bekezdésben említett mechanizmus igénybevételével benyújtott panaszok nem érintik azon jogukat, hogy a 16a. cikk szerinti, peren kívüli vitarendezést vegyenek igénybe, vagy bírósági eljárás útján jogorvoslatot kérjenek, a nemzeti jognak megfelelő elévülési időkre is figyelemmel.”

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

„16. cikk

Végrehajtás

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

- (2) A nemzeti végrehajtási szerv szigorúan felügyeli az e rendelet követelményeinek való megfelelést, és megteszi a szükséges intézkedéseket az utasjogok tiszteletben tartásának biztosítására.
- (3) Az utasok bejelenthetik a nemzeti végrehajtási szervnek e rendelet állítólagos megsértését. A nemzeti végrehajtási szerv megvizsgálhatja a bejelentett állítólagos jogsértéseket, és az említett bejelentésekben foglalt információk alapján határozhat végrehajtási intézkedések meghozataláról.
- (4) A tagállamok által e rendelet megsértése esetére előírt szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. Az ilyen szankcióknak mindenekelőtt elégségesnek kell lenniük ahhoz, hogy pénzügyi ösztönzőt jelentsenek a légi fuvarozók és a közvetítők számára ahhoz, hogy következetesen megfeleljenek e rendeletnek.
- (5) A nemzeti végrehajtási szervek ... [6 évvel e módosító rendelet hatálybalépésének napját követően]-ig, majd azt követően ötévente a honlapjukon jelentést tesznek közzé tevékenységükről, valamint a végrehajtási intézkedésekről és azok eredményéről, többek között az alkalmazott szankciókról is. Ezeket a jelentéseket a Bizottság számára is be kell nyújtani.
- (6) Az üzemeltető légi fuvarozók és a közvetítők közlik a nemzeti végrehajtási szervekkel azon személynek vagy személyeknek, vagy szervnek az előírt kapcsolattartási adatait, aki(ke)t vagy amelyet kijelöltek arra, hogy a működésük helye szerinti tagállamban az e rendelet hatálya alá tartozó kérdések tekintetében a nevükben állandó jelleggel eljárjon (eljárjanak) és a nemzeti végrehajtási szerv vagy szervek által kiadott dokumentumokat kézhez vegye (vegyék). A nemzeti végrehajtási szervek e rendelet végrehajtása céljából megoszthatják egymással ezeket az információkat.”

19. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„16a. cikk

Peren kívüli vitarendezés

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

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

„17. cikk

Felülvizsgálat és jelentéstétel

- (1) A Bizottság ... [e módosító rendelet hatálybalépésének napjától számított 5 év]-ig, majd azt követően háromévente jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a rendkívüli körülmények mellékletben foglalt jegyzékéről, a légi járatok időben történő és hatékony üzemeltetését befolyásoló, az 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 5 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 a 7. cikk (1) bekezdésében meghatározott összegek és a 10. cikk (2) bekezdésében meghatározott százalékos arányok felülvizsgálatát, figyelembe véve többek között a megelőző öt év viszonylatában a légi viteldíjak alakulását, az inflációs rátát, valamint a légi fuvarozóknak betudható visszaautasított beszállásra, járatotlásokra, 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 5 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;

- b) szükséges-e a késéseknek és a járatörléseknek a Bizottság értékelését megelőző öt évben és ... [az e módosító rendelet hatálybalépésének napjától számított 2 évvel]-tól/-től kezdődően minden egyes évben való alakulására vonatkozó statisztikák alapján a 7. cikk (2) bekezdésében meghatározott küszöbértékek kiigazítása;
- c) kivitelezhető-e a késésekkel kapcsolatos kártalanítási kérelmek vagy kártalanítási kifizetések további automatizálása.

A jelentéshez szükség szerint jogalkotási javaslatokat kell mellékelni.”

21. A 261/2004/EK rendelet mellékletként az e rendelet I. mellékletében foglalt szöveggel egészül ki.

2. cikk

A 2027/97/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk (1) bekezdése a következőképpen módosul:
- a) a b) pont helyébe a következő szöveg lép:
 - „b) »uniós légi fuvarozó«: 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 fogyatékkal 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 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;
- k) »közvetítő«: a fuvarozótól eltérő valamely természetes vagy jogi személy, aki vagy amely kereskedelmi, üzleti vagy szakmai tevékenységével összefüggő célból egy fuvarozó vagy egy utas nevében jár el egy személyszállítási szerződés megkötése érdekében;

- l) »személyes tárgy«: a személyszállítás szükséges elemét képező, 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;
- m) »kézipoggyász«: olyan fel nem adott poggyász, amely nem személyes tárgy, és amely megfelel a biztonsági és védelmi követelményeknek.

* 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 késésével kapcsolatos felelőssége is.”

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

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 érdekbevallást tesz, olyan díjszabáson kell alapulnia, amely tükrözi a felelősségi határösszeget meghaladó értékű poggyász szállításának és biztosításának többletköltségeit. A díjszabást kérés alapján az utasok rendelkezésére kell bocsátani.”

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 tizenöt nappal a kártérítésre jogosult természetes személy azonosítását követően köteles olyan előleget fizetni, amelyre az elszenvedett nehézségekkel arányos alapon szükség lehet a közvetlen anyagi szükségletek 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, biztosítja, 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 érdekbevallás tételének lehetőségét is. E tájékoztatási követelménynek való megfelelés céljából az uniós légi fuvarozók a mellékletben foglalt tájékoztatót használják. Ilyen tájékoztató nem használható kártérítési 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 mozgásképességű személy, a mozgást segítő eszköze értékéről díjmentesen külön érdekbevallást 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 olyan formanyomtatványt bocsát rendelkezésre a mobilalkalmazásában és a honlapján, amely lehetővé teszi az utasok számára, hogy haladéktalanul – online vagy nyomtatott változatban – panaszt nyújtsanak be a poggyász megrongálódása, késése vagy elvesztése miatt. A légi fuvarozónak a formanyomtatvány benyújtásának az időpontját kell a Montreali Egyezmény 31. cikkének (2) és (3) bekezdése szerinti panaszbenyújtási időpontnak tekintenie, még abban az esetben is, ha a légi fuvarozó a későbbiek során további információkat kér. Ez a bekezdés nem sérti az utas azon jogát, hogy a Montreali Egyezményben megadott határidőkön belül más módon panaszt nyújtson be.

(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 cikkekkkel egészül ki:

„6a. cikk

- (1) Az uniós légi fuvarozó biztosítja, hogy amennyiben egy fogyatékossgal élő személy vagy egy csökkent mozgásképességű személy feladott mozgást segítő eszközt vagy tanúsított segítő kutyát szállít magával, minden ilyen személy számára felajánlják azt a lehetőséget, hogy – a foglaláskor vagy az 1107/2006/EK rendelet 6. cikke szerinti bejelentéssel egyidejűleg, de legkésőbb akkor, amikor az eszközt átadják a légi fuvarozónak, illetve tanúsított segítő kutyák esetében a beszálláskor – hozzáférhető formátumban a rendeltetési helyen történő kiszolgáltatásra vonatkozó külön érdekevallást tegyen 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 alátámasztásként igazolja a mozgást segítő eszköz, illetve a tanúsított segítő kutya pótlásának – ideértve az ideiglenes pótlást is – költségét.

Amikor egy közvetítő az uniós légi fuvarozó nevében légi fuvarozást értékesít, az érintett utasok számára fel kell ajánlania azt a lehetőséget, hogy – a foglaláskor vagy az 1107/2006/EK rendelet 6. cikke szerinti bejelentéssel egyidejűleg – hozzáférhető formátumban külön érdekevallást tegyenek a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdése szerint. Ezt a külön érdekevallást 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 fogyatékkal 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 poggyásmennyiség, 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 poggyásmennyiségen 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;
 - a (2) bekezdés 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.

- (2) Az 1107/2006/EK rendelet sérelme nélkül a légi fuvarozók többletdíj felszámítása nélkül engedélyezik az utasok számára, hogy az utastérbe személyes tárgyat vigyenek magukkal.
- (3) Amikor bizonyos konkrét okokból kifolyólag, például biztonsági vagy kapacitásbeli okokból vagy a légi jármű típusának a helyfoglalás után történt megváltoztatása miatt a (2) bekezdésben említett személyes tárgyat vagy a kézipoggyászt nem lehet az utastérben szállítani, a légi fuvarozó – az utasra kirótt további díj felszámítása nélkül – az említett fel nem adott poggyászt a csomagtérben szállíthatja.
- (4) A (2) és a (3) bekezdést alkalmazni kell valamennyi, egy tagállam Szerződések hatálya alá tartozó területén található repülőtérrel induló légi fuvarozóra, és egy tagállam Szerződések hatálya alá tartozó területére érkező valamennyi uniós légi fuvarozóra.
- (5) 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.

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

-
- * 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).”

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

„7. cikk

A Bizottság ... [e módosított rendelet hatálybalépésének napjától számított 5 év]-ig jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet működéséről és eredményeiről.”

9. A 2027/97/EK rendelet mellékletének helyébe az e rendelet II. mellékletében foglalt szöveg 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 2 év]-től/-től kell alkalmazni.

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

Kelt ..., ...

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

I. MELLÉKLET

„MELLÉKLET

Azon körülmények nem kimerítő felsorolása, amelyek e rendelet alkalmazásában rendkívüli körülményeknek minősülnek, valamint azon körülmények nem kimerítő felsorolása, amelyek e rendelet alkalmazásában nem minősülnek rendkívüli körülményeknek

1. Rendkívülinek tekintendők a következő körülmények:
 - a) a légi jármű üzemeltetésével nem összefüggő körülmények, például:
 - i. természeti vagy környezeti katasztrófák, amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével;
 - ii. olyan időjárási körülmények, valamint a légi járművön keletkezett, időjárási jelenségekkel (például villámcsapás, jégeső, zivatar, erős turbulencia vagy erős szél) összefüggő 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 rendelet¹ 2. cikke (1) vagy (4) bekezdésének hatálya alá tartozó, határokon át terjedő egészségügyi veszélyek, amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével; valamint

¹ 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>).

- v. a légi jármű madárral vagy más idegen tárggyal való ütközése, amely összeegyeztethetetlen a légi járat biztonságos üzemeltetésével;
- b) az utasokkal összefüggő események, beleértve a következőket:
 - i. a 2014. évi montreali jegyzőkönyv szerinti erőszakos magatartást tanúsító utasokkal kapcsolatos események, amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével, vagy amelyek késleltetik a légi járat indulását;
 - ii. egészségügyi kockázatok vagy egészségügyi vészhelyzetek (például súlyos betegség), amelyeket röviddel a légi járat indulása előtt fedeznek fel, vagy amelyek a légi járat megszakítását vagy más útvonalra terelését teszik szükségessé;
- c) más események, például:
 - i. a légi járat biztonságos üzemeltetésével összeegyeztethetetlen biztonsági kockázatok, valamint szabotázs- vagy terrorcselekmények által okozott károk, illetve jogellenes cselekmények;
 - 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;
 - 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 hatóság általi aktiválását;

- v. sztrájk az alapvető szolgáltatóknál, például a repülőtér-irányító szervnél, a léginavigációs szolgáltatóknál, a földi kiszolgálóknál vagy az üzemeltető légi fuvarozónál, amennyiben a sztrájk az üzemeltető légi fuvarozó hatáskörén kívül eső igényekhez kapcsolódik;
- vi. a személyzet olyan tagjának váratlan távolléte betegség vagy elhalálozás okán, aki nélkülözhetetlen a légi járat üzemeltetéséhez, ha ez az üzemeltető légi fuvarozó hazai bázisán kívül vagy egy világiárvány miatt következik be;
- vii. a légi járműben a légi jármű földi tartózkodása alatt harmadik felek által okozott károk, amelyekért a légi fuvarozó nem felelős, és amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével;
- viii. a légi jármű gumiabroncsában idegen tárgy által okozott sérülés, amely összeegyeztethetetlen a légi járat biztonságos üzemeltetésével;
- ix. a repülőtéri futópálya szennyezettsége, amely összeegyeztethetetlen a légi járat biztonságos üzemeltetésével;
- x. a légi jármű felszereléseit érintő váratlan repülésbiztonsági hiányosságok, amelyek mértéke meghaladja a minimális alap felszerelésjegyzékben meghatározott elfogadható üzemeltetési szinteket, illetve az ott megállapított, a felszerelések üzemeltetésére vonatkozó minimumfeltételeket, és amelyeket a megelőző karbantartás során nem lehetett volna orvosolni (a 2. pont a) alpontjában előírtak szerint); valamint
- xi. a felszállást követően a személyzet egy tagjánál felmerülő olyan egészségügyi kockázat vagy egészségügyi vészhelyzet (például súlyos betegség), amely a légi járat megszakítását vagy más útvonalra terelését teszi szükségessé.

2. Az alábbiakban felsorolt körülmények nem tekintendők rendkívüli körülményeknek:
- a) olyan műszaki problémák, amelyeket a légi járművek folyamatos légialkalmasság-irányítására vonatkozó uniós szabályokkal és eljárásokkal összhangban végzett megelőző karbantartás során orvosolni lehetett volna;
 - b) üzemeltetési döntések, valamint a személyzeti, utasfelvételi és beszállási eljárások késedelmes volta; és
 - c) az, ha nem áll rendelkezésre pilóta vagy kabinszemélyzet (kivéve, ha ennek oka az 1. pont c) alpontjának v. alpontjában említett sztrájk vagy az 1. pont c) alpontjának vi. alpontjában említett, betegség vagy elhalálozás miatti váratlan távollét).”
-

II. MELLÉKLET

„MELLÉKLET

A 6. cikkben említett tájékoztató

A LÉGI FUVAROZÓ 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 zárójelben feltünteti a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összeget] a légi fuvarozó nem zárhatja ki és nem korlátozhatja felelősségét. 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. cikke szerint fizetendő felső összeghatár 16 %-a [a légi fuvarozó zárójelben feltünteti a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összeget].

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) bekezdése szerinti felső összeghatárra korlátozódik [a légi fuvarozó zárójelben feltünteti a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összeget].

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) bekezdése szerinti felső összeghatárig felelős a kárért [a légi fuvarozó zárójelben feltünteti a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összeget]; a kártérítési összeg felső határa utasonként és nem feladott poggyásonként alkalmazandó. 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 MEGSEMMISÜLÉSE, 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) bekezdése szerinti felső összeghatárig felelős a kárért [a légi fuvarozó zárójelben feltünteti a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összeget]; a kártérítési összeg felső határa utasonként és nem feladott poggyászonként alkalmazandó.

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) bekezdése szerinti felső összeghatárral megegyező felelősségi összeghatárt meghaladó további költségek függvényében állapítottak meg [a légi fuvarozó zárójelben feltünteti a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összeget]. A díjszabást kérésre az utasok rendelkezésére kell bocsátani.

A fogyatékkal élő személyek és a csökkent mozgásképességű 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 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 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 7 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 légi fuvarozók honlapján vagy online alkalmazásában külön formanyomtatványt lehet elérhetővé tenni az utasok számára, amelyet papíron vagy online lehet benyújtani. 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 érdekebevallást 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 MEGSEMMISÜLÉSE, ELVESZTÉSE, MEGRONGÁLÓDÁSA VAGY KÉSÉSE

A légi fuvarozó a Montreali Egyezmény 24. cikkének (2) bekezdése értelmében, a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdése szerinti felső összeghatárig felelős a mozgást segítő eszköz megsemmisülése, elvesztése, megrongálódása vagy késése tekintetében [a légi fuvarozó zárójelben feltünteti a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összeget]; a kártérítési összeg felső határa utasonként és nem feladott poggyászonként alkalmazandó.

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, illeszkék be e módosító rendelet hivatkozási számát.