



Brüsszel, 2025. szeptember 22.  
(OR. en, lt, pt)

---

---

Intézményközi referenciaszám:  
2013/0072 (COD)

---

---

12909/25  
ADD 1

CODEC 1276  
AVIATION 122  
CONSOM 178

## FELJEGYZÉS AZ „I/A” NAPIRENDI PONTHOZ

---

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága/a Tanács
Tárgy:	Tervezet – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK rendelet, valamint a légi fuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítása tekintetében fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK rendelet módosításáról <b>(első olvasat)</b> – A Tanács első olvasatban kialakított álláspontjának és a Tanács indokolásának elfogadása = Nyilatkozatok

---

### Észtország nyilatkozata

Észtország nagyra értékeli, hogy a lengyel elnökség komoly erőfeszítéseket tett a légi utasok jogairól szóló 261/2004/EK rendelet felülvizsgálatára irányuló javaslatról folytatott megbeszélések levezetése során, és azon fáradozott, hogy kompromisszumot alakítson ki a tagállamok között. Észtország továbbra is elkötelezett amellett, hogy olyan – világos és egyértelmű – szabályok megállapítására kerüljön sor, amelyek garantálják, hogy az utasok megfelelő ellátást és segítséget kapjanak. Ugyanakkor fontos mindvégig kiegyensúlyozott megközelítést alkalmazni, mely figyelembe veszi a légi fuvarozók kötelezettségeit, támogatva ezáltal a légi közlekedési ágazat fenntarthatóságát.

A rendeletnek elsősorban azt kell biztosítania, hogy az utasok megfelelő ellátásban és segítségben részesüljenek, és az észszerűen lehetséges legrövidebb időn belül el tudják érni úti céljukat.

Elegendetlenül fontos világos és jól áttekinthető kártalanítási rendszert kialakítani ahhoz, hogy minimalizálni lehessen a fennakadások miatti kellemetlenségeket, és arra lehessen ösztönözni a fuvarozókat, hogy járatörlés helyett célba juttassák a késő járatokat.

A tárgyalások során több különböző késési küszöbértékre vonatkozó javaslat született. Észtország támogatja, hogy az utazás hosszától függetlenül egységes ötórás késési küszöbérték bevezetésére kerüljön sor az összes légi járatra vonatkozóan, a 261/2004/EK rendelet 7. cikke szerint. Részletes érveink a következők:

1. Az egységes küszöbérték alkalmazása egyszerűsíti a rendeletet, megkönnyíti a kártérítés kiszámítását, és egyértelművé teszi az utasok kártalanítására vonatkozó szabályokat.
2. Az utas szemszögéből nézve a járatkésések hatása alapvetően azonos, függetlenül az utazás során megtett távolságtól. Ennélfogva nincs szükség különböző kártalanítási küszöbértékek meghatározására a távolság alapján, mivel a késések miatti kellemetlenségekkel kapcsolatos tapasztalatok nem térnek el egymástól.
3. A legtöbb esetben öt óra elegendő idő arra, hogy a légitársaságok megjavítsák a repülőgépet, másik repülőgépet találjanak vagy alternatív járatokat biztosítsanak.

E megfontolásokra tekintettel elfogadhatatlan a számunkra az elnökség által a kompromisszumos javaslatban javasolt hatórás küszöbérték. Észtország úgy véli, hogy az ötórás vagy annál hosszabb késések komoly kényelmetlenséget okoznak az utasoknak, ezért kártalanítást kell miattuk nyújtani.

Tekintettel e kérdés jelentőségére, Észtország nincs abban a helyzetben, hogy jóváhagyja a légi utasok jogairól szóló rendeletre vonatkozó politikai megállapodást, és ennélfogva tartózkodni fog.

### **Litvánia nyilatkozata**

Litvánia ismételten megerősíti a légi utasok jogairól szóló javaslat célitűzései iránti támogatását, és elismerését fejezi ki a Tanács elnökségének és a tagállamoknak arra irányuló folyamatos erőfeszítéseikért, hogy megállapodást alakítsanak ki erre a fontos javaslatra vonatkozóan.

Amellett azonban, hogy elismerjük a korábbi megbeszélések óta elért előrelépést, Litvániát változatlanul aggasztja az, hogy a tervezet jelenlegi szövegének bizonyos kulcsfontosságú elemei továbbra is meggyengíthetik az utasok védelmét a hatályos szabályozási kerethez képest. A javaslat 7. cikkének rendelkezései továbbra is nehézségeket okoznak, mivel a járatüzemeltetési rendellenességek vagy a járatotrlést követő átfoglalás utáni érkezési késés esetén alacsonyabb szintű utasjog-védelmet eredményezhetnek. Ezek a változások hosszabb várakozási időkhöz és alacsonyabb kártérítéshez vezethetnek, ezáltal pedig csökkenthetik az utasok szolgáltatási színvonalat illető jogos elvárásait.

Litvánia hangsúlyozza, hogy a légi utasok jogait védő jogszabályok fő célkitűzése továbbra is a meglévő szabályok egyszerűsítése és korszerűsítése kell hogy legyen, mégpedig úgy, hogy minden fél számára biztosított legyen a jogi egyértelműség, és ugyanakkor garantált legyen az utasok méltányos és hatékony védelme is. Megjegyezzük továbbá, hogy az Európai Uniónak egyéb eszközök is a rendelkezésére állnak légiközlekedési ágazata versenyképességének a támogatására. E célkitűzés elérése azonban nem járhat az utasok jogainak csorbulásával.

Következésképpen Litvánia fenntartja azon álláspontját, hogy e jogalkotási kezdeményezésnek az utasjogok védelme alkotja a sarokkövét, és ahhoz, hogy az az európai társadalom számára valódi és tartós értéket képviseljen, e védelemnek abban továbbra is központi szerepet kell betöltenie.

### **Magyarország nyilatkozata**

Amint azt a tagállamok a magyar elnökség által 2024-ben szervezett irányadó vita során hangsúlyozták, a légi utasok jogairól szóló rendelet módosításának fő célja többek között az intézkedések egyszerűsítése, valamint az utasok és az ágazat érdekei közötti egyensúly megeremtése.

Magyarország kezdettől fogva felhívta a figyelmet arra, hogy nem áll rendelkezésre elegendő adat és elemzés a javasolt intézkedések hatékonyságának, valamint annak megerősítéséhez, hogy egyensúly állna fenn az utasok és az ágazat érdekei között. Ezenkívül aggályainkat fejeztük ki azzal kapcsolatban is, hogy a rendeletbe bekerült a késésért való kártalanításra vonatkozó kötelezettség, noha nem állnak rendelkezésre az annak hatékonyságát elemző és az esetleges különböző szakpolitikai alternatívákat vizsgáló szükséges háttér tanulmányok.

Magyarország nem ellenzi magát a késésért való kártalanítás bevezetését. Mindazonáltal úgy véljük, hogy további vizsgálatokra van szükség ahhoz, hogy meg lehessen teremteni a megfelelő egyensúlyt az ágazat érdekei és az utasok védelme között. Ez az oka annak, hogy a Közlekedési Tanács 2025. júniusi ülésén kizárólag azzal a feltétellel támogattuk az Európai Parlamenttel való tárgyalások megkezdését, hogy az Európai Bizottság az elkövetkező intézményközi tárgyalásokhoz olyan elemzést készít, amely az előzőleg közltekénél részletesebb adatokat tartalmaz. Kérésünk szerint ez az elemzés olyan naprakész információkat tartalmazott volna mind az utasok, mind az ágazat részéről, amelyek segítségével ismertethetők és értékelhetők a rendelet várható hatásai.

A Bizottság által benyújtott „technikai hozzájárulás” nem tartalmaz semmilyen érdemi bizonyítékot annak megerősítésére vonatkozóan, hogy a késésért való kártalanításra vonatkozó kötelezettség ténylegesen csökkenteni fogja a járatkésések számát, és hogy ezen eredmény elérésére ez lenne a legmegfelelőbb intézkedés. A Bizottság továbbra is főként régi és elavult tanulmányokra hivatkozik, valódi adatok és elemzés helyett feltételezésekbe bocsátkozik („feltételezhetően a légitársaságoknak tulajdonítható késések”), és a késésekre vonatkozóan csak 2025. júliusi adatokat bocsát rendelkezésre, ami egyértelműen nem elegendő ahhoz, hogy bármilyen érdemi intézkedés alapjául szolgáljon. A Bizottság ezenkívül úgy véli, hogy az intézkedések miatt az európai légitársaságok versenyhátrányba kerülhetnek, és elismeri, hogy jelenleg nem állnak rendelkezésre adatok olyan további tényezőkről, amelyek befolyásolhatnák a relatív versenyképességet. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a nemzeti végrehajtási szervekre egyre nagyobb teher hárul. „Feltételezése” szerint a rendkívüli körülmények felsorolása enyhíthet e terhen, a helyzet azonban ennél sokkal összetettebb, mivel a késések hátterében nem egyetlen tényező áll, így a rendkívüli körülmények fennállását továbbra is eseti alapon kell megállapítani.

Végül, de nem utolsósorban, véleményünk szerint a szöveg nem egyszerűsíti, hanem tovább bonyolítja az intézkedéseket, rendkívül megnehezítve az utazóközönség számára jogai megértését.

Mindezek tükrében ismételten hangsúlyozni kívánjuk, hogy hacsak nem áll rendelkezésre egyértelmű bizonyíték az intézkedések hatékonyságára, valamint az utasok és az ágazat érdekei közötti egyensúly elérésére vonatkozóan, nem áll majd módunkban támogatni az Európai Parlamenttel való megállapodást.

Álláspontunk részletesebb magyarázata a mellékletben található.

## Melléklet

### **A Bizottság 2001. évi javaslata**

A Bizottságnak eredetileg nem állt szándékában a fuvarozók arra való kötelezése, hogy késés esetén kártalanítsák az utasokat. A Bizottság eredeti javaslata szerint „[n]oha az utasok számára a késés hasonló kényelmetlenségeket és frusztrációt okoz, mint a visszautasított beszállás vagy a járat törlés, különbséget kell tenni a tekintetben, hogy míg a beszállás visszautasításáért vagy a járat törléséért valamely üzemeltető a felelős (kivéve a felelősségét meghaladó okokat), a késésekért nem minden esetben. A légiforgalmi szolgáltatási rendszerek és a repülőtéri kapacitás korlátai szintén gyakori okok. A Bizottság – amint azt a légi utasok védelméről szóló közleményében kijelentette – úgy véli, hogy a jelen körülmények között az üzemeltetők nem kötelezhetők a késéssel érintett utasok kártalanítására” (nem hivatalos fordítás).<sup>1</sup>

### **Az EUB határozatai**

Bár a Bíróság – erősen vitatott – értelmezése szerint a légitársaságok kötelesek kártalanítani az utasokat hosszú késés esetén, értelmezésünk szerint az EUB határozatainak kodifikálása nem kötelező.

Még a Bizottságnak a késésért való kártalanításra irányuló javaslata is eltér az EUB pontos határozatától.

### **Az adatok és az elemzés hiánya**

Ismételten hangsúlyozni szeretnénk, hogy jelenleg nem áll rendelkezésre elegendő bizonyíték annak alátámasztására, hogy a légitársaságoknak a késésért való kártalanítás fizetésére való kötelezése el fogja érni a kívánt célt, azaz a késő járatok számának csökkentését.

Ha a késésért való kártalanítás bevezetésének célja kizárólag az utasok magas szintű védelmének a biztosítása (nem pedig a késő járatok számának a csökkentése), alaposan meg kell vizsgálni, hogy méltányos-e a légi fuvarozókra hárítani minden terhet, hogy a légi fuvarozók követelhetik-e a késésért való kártalanításként kifizetett összegeket a késést okozó vagy ahhoz hozzájáruló harmadik felektől, és hogy léteznek-e életképes alternatív megoldások. Ilyen elemzés elvégzésére eddig nem került sor.

---

<sup>1</sup> COM(2001) 784 final, 23. pont.

A késésért való kártalanításra vonatkozó kötelezettség bevezetése előtt meg kellene vizsgálni, hogy a 2001. évi bizottsági javaslatban említett tényezők milyen mértékben változtak. Egy új kötelezettségnek a rendeletbe történő bevezetése szükségessé teszi egyrészt annak elemzését, hogy az mennyire hatékony a kívánt célkitűzések elérése tekintetében, másrészt az érdekelt felekre gyakorolt hatásának az elemzését.

Konkrétabban a minőségi jogalkotásra vonatkozó bizottsági iránymutatásra<sup>2</sup> kívánunk hivatkozni, amely szerint a hatásvizsgálatok bizonyítékokat (többek között értékelési eredményeket) gyűjtenek annak felmérésére, hogy indokolt-e valamely jövőbeli jogalkotási vagy nem jogalkotási uniós fellépés, és ha igen, hogyan lehet azt a legjobban kialakítani a vonatkozó szakpolitikai célkitűzések elérése érdekében. A hatásvizsgálatoknak azonosítaniuk kell és le kell írniuk a kezelendő problémát; meg kell állapítaniuk az uniós fellépés célkitűzéseit; szakpolitikai alternatívákat kell megfogalmazniuk, értékelniük kell azok lehetséges hatásait, és adott esetben azonosítaniuk kell az előnyben részesített alternatívát; valamint meg kell határozniuk a várt eredmények nyomán követésének és értékelésének módját. A hatásvizsgálat célja a szakpolitikai döntéshozatalt támogató bizonyítékok összegyűjtése és elemzése. Ez magában foglalja a probléma fennállásának ellenőrzését, a mögöttes okok azonosítását, annak értékelését, hogy szükség van-e uniós fellépésre, valamint a rendelkezésre álló megoldások előnyeinek és hátrányainak elemzését.

Jelenleg hiányoznak a késésért való kártalanításra vonatkozó ilyen értékelések.

Némileg szokatlan, hogy a Bizottság új jogalkotási intézkedések bevezetését javasolja anélkül, hogy összegyűjtötte és tanulmányozta volna a szükséges mögöttes adatokat.

### **A 2012. és a 2020. évi tanulmányoknak a késésekre vonatkozó megállapításai**

Aggályainkra adott válaszában a Bizottság hivatkozott a 2020. évi tanulmányra<sup>3</sup> és a (2012. évi tanulmányon<sup>4</sup> alapuló) 2013. évi hatásvizsgálatra<sup>5</sup>, kiemelve, hogy a légitársaságoknak tulajdonítható késések száma 80%-ról 70%-ra csökkent, és hogy a kártalanításnak a légitársaságnak tulajdonítható késések csökkenésére gyakorolt hatását nehéz elemezni.

---

<sup>2</sup> [https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation/better-regulation-guidelines-and-toolbox\\_en](https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation/better-regulation-guidelines-and-toolbox_en).

<sup>3</sup> <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1>.

<sup>4</sup> [https://transport.ec.europa.eu/document/download/4d457d44-253a-4efd-810c-a55fb248f09d\\_en?filename=2012-07-exploratory-study-on-the-application-and-possible-revision-of-regulation-261-2004.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/4d457d44-253a-4efd-810c-a55fb248f09d_en?filename=2012-07-exploratory-study-on-the-application-and-possible-revision-of-regulation-261-2004.pdf).

<sup>5</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013SC0062>.

A 2020. évi tanulmány megerősíti, hogy „a késő járatok teljes száma az elmúlt években jelentősen nőtt, és 2014 és 2018 között csaknem megduplázódott”<sup>6</sup>. A Bizottság által hivatkozott megállapítás<sup>7</sup> (azaz „A CODA által szolgáltatott késési adatok alapján a légitársaságoknak tulajdonítható késések aránya 2011 és 2018 között körülbelül 70% és 80% között volt. A légitársaságoknak tulajdonítható késések aránya a 2011. évi mintegy 80%-ról 2018-ra mintegy 70%-ra csökkent, ami a rendkívüli körülménynek minősülő késések – például a légiforgalmi irányítási késések [ATC-késések] – növekedését tükrözi”) csak azt mutatja, hogy a légitársaságnak tulajdonítható késések száma alacsonyabb a légiforgalmi irányítási késések magasabb számához képest, de nem ismert, hogy csökkent-e a légitársaságnak tulajdonítható késések korábbi számadataihoz képest. E tanulmány 2.6. ábrája egyértelműen mutatja a légitársaságoknak tulajdonítható késések számának növekedését.

A tanulmány megállapítja, hogy „bár lehetséges, hogy a 261/2004/EK rendelet marginális hatást gyakorol a késő légi járatok arányára, más tényezőkhöz képest az nem tűnik jelentősnek”.<sup>8</sup>

Ezenkívül megerősíti, hogy nem könnyű pontosan meghatározni a késéssel kapcsolatos felelősséget<sup>9</sup>, és minden olyan késést, amelyet nem rendkívüli körülmények okoztak, a légitársaságnak tulajdonítható késésnek tekint<sup>10</sup>.

A 2012. évi tanulmány megerősíti, hogy az érdekelt felek között jelentős véleménykülönbség áll fenn a rendkívüli körülmények értelmezését illetően<sup>11</sup>.

A késésért való kártalanítás költségeit illetően a 2012. évi tanulmány már jelentős emelkedést mutatott<sup>12</sup>. E tekintetben szeretnénk megjegyezni, hogy az utasoknak a jogaikkal kapcsolatos ismeretei 2012 óta jelentősen bővíthettek, még magasabb kártalanítási költségeket okozva a légitársaságok számára.

---

<sup>6</sup> 2.31. pont.

<sup>7</sup> 2.45. pont.

<sup>8</sup> 2.37. pont.

<sup>9</sup> 2.46. pont, megjegyzés.

<sup>10</sup> 2.43. pont.

<sup>11</sup> 7.41. pont.

<sup>12</sup> 7.53. pont, 7.5. ábra.

## Alapvető kérdések

Véleményünk szerint a következő kérdéseket tovább kell vizsgálni:

1. van-e olyan típusú késés, amely a légitársaságok érdekét szolgálja;
2. kívánatos-e arra kötelezni a légitársaságokat, hogy kártalanítást fizessenek olyan késésekért, amelyek nem a kereskedelmi érdekeik miatt következtek be és amelyekért nem terheli őket felelősség, szem előtt tartva, hogy a légitársaságok *de facto* nem tudják követelni ezeket az összegeket azoktól a felektől, amelyeket felelősség terhel<sup>13</sup>;
3. megvalósulna-e az utasok védelme és az ágazat érdekei közötti egyensúly a késésért való kártalanítás bevezetésével, szem előtt tartva, hogy a légitársaságok következményes késések esetén még a rendkívüli körülményeket sem hozhatják fel a védelmükre, és hogy a rendkívüli körülmények fennállását gyakran nehéz megállapítani amiatt, hogy a tényezők sokasága vezet egyetlen járat késéséhez<sup>14</sup>;
4. a légitársaságok magasabb kártalanítási költségei magasabb viteldíjakhoz fognak-e vezetni, esetlegesen hatást gyakorolva a versenyképességre is;
5. van-e jobb módja a magas szintű fogyasztóvédelem biztosításának az ágazati érdekek egyidejű tiszteletben tartása mellett;
6. növekedni fog-e a nemzeti végrehajtási szervek munkaterhe.

Úgy véljük, hogy ezek a vizsgálatok további adatgyűjtést és -elemzést tesznek szükségessé.

Emellett jelentős erőfeszítésekre van szükség ahhoz, hogy a rendelet (azaz az utasok jogai) könnyen érthető legyen az utazóközönség számára.

---

<sup>13</sup> Lásd: 2012. évi tanulmány, 7.113. és 7.123. pont.

<sup>14</sup> Lásd: 2020. évi tanulmány, 2.46. pont, megjegyzés.

## **Javaslat**

Véleményünk szerint a módosítások elhamarkodott jóváhagyása ismét egy nem megfelelően működő rendelet elfogadásához vezethet. Ezért azt javasoljuk, hogy kerüljön sor az ebben a dokumentumban említett kérdések alapos elemzésére annak érdekében, hogy meg lehessen teremteni a kívánatos egyensúlyt az utasok védelme és az ágazat érdekei között, és olyan rendeletet lehessen elfogadni, amely kiállja az idő próbáját.

### **Portugália nyilatkozata**

Portugália köszönetét fejezi ki a lengyel elnökségnek és a korábbi elnökségeknek a légi utasok jogairól szóló rendelet módosításairól folytatott tárgyalásokkal kapcsolatos munkájukért.

Portugália mindig is azon az állásponton volt, hogy ha a rendelet módosítására kerül sor, akkor annak nemcsak könnyebbé kell tennie a rendelet végrehajtását, hanem mindenekelőtt fenn kell tartania vagy meg kell erősítenie az utasjogokat, lehetővé téve az utasok számára, hogy részesüljenek a világ más régióiban normává vált védelemből.

E tekintetben az a politikai megállapodás, amelyet a többség megszavazott, nem felel meg az utasok elvárásainak, különösen a távolsági küszöbértékek, illetve az utazási idők tekintetében, szembetűnő mértékben érintve azokat a tagállamokat, amelyek földrajzilag távolabb helyezkednek el az európai kontinens középpontjától, valamint a legkülső régiókat. A jóváhagyott küszöbértékek visszalépést jelentenek az utasjogok szempontjából, ezért Portugália a politikai megállapodás ellen szavaz.

Az Európai Parlamenttel folytatandó tárgyalások során mindazonáltal Portugália jelezni fogja, hogy kész továbbra is konstruktívan kiállni az Európai Unió jogalkotásának olyan módon való érdemi javítása mellett, amely minden érdekelt fél elvárásainak megfelel, különös tekintettel az utasokra, akiknek az érdekeit ez a rendelet 2004 óta védi.