



Brüsszel, 2025. október 1.
(OR. en)

13442/25

Intézményközi referenciaszám:
2013/0072 (COD)

AVIATION 130
CONSOM 194
CODEC 1408

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2025. szeptember 30.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Tárgy:	A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (6) bekezdése alapján 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 légifuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítása tekintetében fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására vonatkozó tanácsi álláspontról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a következő dokumentumot: COM(2025) 630 final.

Melléklet: COM(2025) 630 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2025.9.30.
COM(2025) 630 final

2013/0072 (COD)

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (6) bekezdése alapján

**a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak
nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló
261/2004/EK rendelet, valamint a légifuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítása
tekintetében fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK rendelet módosításáról szóló
európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására vonatkozó tanácsi álláspontról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (6) bekezdése alapján

a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK rendelet, valamint a légifuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítása tekintetében fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására vonatkozó tanácsi álláspontról

(EGT-vonatkozású szöveg)

1. ELŐZMÉNYEK

A javaslat Európai Parlament, illetve Tanács számára történő megküldésének időpontja (COM(2013) 130 final – 2013/0072 (COD) dokumentum): 2013. március 13.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményének időpontja: 2013. július 11.

Az Európai Parlament álláspontjának időpontja (első olvasat): 2014. február 5.

A módosított javaslat megküldésének időpontja: N/A

A Tanács álláspontja elfogadásának időpontja: 2025. szeptember 29.

2. A BIZOTTSÁG JAVASLATÁNAK CÉLJA

A javaslat célja az utasjogok érvényesítésének javítása. Egyrészt tisztázza az alapvető elveket és a kapcsolódó utasjogokat, amelyek a múltban számos vitára adtak alkalmat a légitársaságok és az utasok között. Másrészt javítja és összehangolja a nemzeti szintű végrehajtási politikákat. A javaslat célja továbbá a légi fuvarozók pénzügyi teljesítőképességének fokozottabb figyelembevétele és az elveszett poggyászokkal kapcsolatos utasjogok jobb érvényesítése.

3. A TANÁCS ÁLLÁSPONTJÁVAL KAPCSOLATOS MEGJEGYZÉSEK

A Tanács első olvasatban 2025. szeptember 29-én elfogadott álláspontja tükrözi a Tanács által 2025. június 5-én elért politikai megállapodást.

A megállapodás főbb elemei a következők:

261/2004/EK rendelet (légi utasok jogai)

Kártérítési küszöbök – a Tanács háromról kettőre csökkentette a távolsági küszöbök számát: egyet ír elő a legfeljebb 3 500 km-ig tartó és egy másikat a 3 500 km-t meghaladó utazásokra. A késésekre vonatkozó kártérítési küszöböt (a legfeljebb 3 500 km-ig tartó utazások esetében) négy órában és (a 3 500 km-t

meghaladó utazások esetében) hat órában állapította meg. A kártérítési összegek 300 EUR-ra, illetve 500 EUR-ra változtak, amit a felülvizsgált rendelet alkalmazásának kezdőnapját követő három év elteltével a Bizottságnak első jelentésében kell felülvizsgálnia. A rendelkezések célja az utasok jogainak védelme, figyelembe véve ugyanakkor a légi fuvarozók pénzügyi megterhelését is.

A **járat törlés** esetén járó **kártérítés joga** kiterjesztésre kerül azokra az esetekre, amikor az utasok kevesebb mint 14 nappal az indulás előtt kapnak tájékoztatást a törlésről, és visszatérítést vagy számukra megfelelő későbbi időpontra történő átfoglalást választanak. Törlés esetén a légitársaságnak előre kitöltött formanyomtatványokat kell az utasok rendelkezésére bocsátania a kártérítési kérelmekhez. Ez megerősíti az utasok jogait.

A visszatérítéshez, az átfoglaláshoz és a kártérítéshez való jog – a Bizottság javaslatának megfelelően – kiterjed a **hosszú indulási késésekre** és a **lekésett csatlakozásokra** is.

A nemzeti végrehajtó szervek és a peren kívüli vitarendezési testületek szerepe: A Bizottság javaslatának megfelelően egyértelműsítésre kerül a nemzeti végrehajtó szervek (általános nyomkövetési) és az egyéni panaszokkal foglalkozó szervek (peren kívüli vitarendezési) szerepének elkülönítése.

A Tanács azonban megszüntette annak lehetőségét, hogy a Bizottság felkérhesse a nemzeti végrehajtó szerveket egy vagy több légi fuvarozó konkrét feltételezett gyakorlatainak kivizsgálására és arra, hogy megállapításaikat jelentsék a Bizottságnak. A nemzeti végrehajtó szervek szerepének megerősítése ezért kevésbé ambiciózus, mint a Bizottság javaslatában. (A Tanács ugyanezt tette a más szállítási módokkal összefüggő utasjogokra és a multimodális utasjogokra vonatkozóan javasolt hasonló rendelkezéssel a COM(2023) 752 és 753 javaslatokkal kapcsolatos általános megközelítésében.)

Peren kívüli vitarendezésnél (16a. cikk) a mechanizmus megválasztása tagállami hatáskörbe tartozik. A Bizottság úgy véli, hogy a nemzeti végrehajtó szervek eljárásából nem hiányozhatnak az eljárási garanciák. A Tanács álláspontja e kérdésben elmarad a Bizottság javaslatától.

Továbbá az alternatív vitarendezésről szóló 2013/11/EU irányelvvel való kapcsolat további kiigazítást igényel annak biztosítása érdekében, hogy a rendelet egyetlen rendelkezése se akadályozza meg a fogyasztókat abban, hogy egyéni jogvitáikat a 2013/11/EU irányelv szerinti alternatív vitarendezési testületek elé vigyék, és ne korlátozza a tagállamok azon kötelezettségét, hogy biztosítsák az alternatív vitarendezéshez való hozzáférést a légi közlekedésben.

A nemzeti végrehajtó szervek általi jelentéstétel: A nemzeti végrehajtó szervek csak ötévente kötelesek beszámolni tevékenységeikről. Ez kevésbé ambiciózus, mint a Bizottság javaslatában szereplő éves jelentéstétel, és nem teszi lehetővé a nemzeti végrehajtó szervek tevékenységének rendszeresebb nyomon követését. (A többi szállítási mód esetében a nemzeti végrehajtó szerveknek két évente kell jelentést tenniük – a legfrissebb részletekért lásd a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól szóló (EU) 2021/782 rendeletet.)

Kártérítés: A panasztételi és kártérítési határidők egyértelműbb szabályozása az utasok fuvarozókkal és közvetítőkkel szembeni panaszai esetén, egyértelmű

határidők és annak kikötése mellett, hogy az utasokat tájékoztatni kell a szabályokról és érdemi választ kell nekik adni. Az utasoknak legfeljebb hat hónap áll rendelkezésére, hogy kártérítési kérelmet vagy panaszt nyújtsanak be a légi fuvarozóhoz; a légi fuvarozó 14 napon belül köteles kifizetni a kártérítést vagy indokolással ellátott választ adni. Ez összhangban van a bizottsági javaslat célkitűzéseivel.

A kártérítési kötelezettség azonban az adott fennakadást szenvedett légi járatot üzemeltető légi fuvarozóra korlátozódik, míg a jelenlegi szabályok szerint – ahogyan azt az Európai Unió Bírósága a C-502/18. sz. České aerolinie, a C-367/20. sz. KLM és a C-561/20. sz. United Airlines ügyekben értelmezte – az utasok az utazás bármelyik szakaszát üzemeltető légi fuvarozótól igényelhetnek kártérítést. Ez a korlátozás nem szerepelt a Bizottság javaslatában.

Rendkívüli körülmények: A Tanács kibővítette azon rendkívüli körülmények nem kimerítő felsorolását, amelyek esetében a légi fuvarozók mentesülhetnek kártérítés fizetése alól, és beiktatta azt a követelményt, hogy a légi fuvarozóknak adott határidőn belül világos és indokolással alátámasztott választ kell adniuk. A Bizottság köteles lenne háromévente felülvizsgálni a felsorolást, és adott esetben javaslatot tenni annak frissítésére.

A frissítést a Bizottság javaslatában szereplő bizottsági eljárás helyett csak rendes jogalkotási eljárás keretében lehet elfogadni. Ez nem teszi lehetővé sem a felsorolás értelmezésének gyors tisztázását, sem a felsorolás jogbiztonsági célú frissítését. A tapasztalatok azt mutatják, hogy a légi utasok jogai esetében általában több mint három évet vesz igénybe a jogalkotási eljárás. Ennek következtében a rendelet folyamatosan jogalkotói felülvizsgálat alatt állna a felsorolás háromévente esedékes frissítése miatt.

A kifutópályán való várakozás: Három óra elteltével az utasok választhatnak az átfoglalás és a jegy visszatérítése között, valamint joguk van kiszállni a gépből. Ez rövidebb, mint a Bizottság által javasolt ötórás küszöb.

Meg nem jelenés: A Bizottság által javasolt részleges tilalom helyett (feltételek kikötése nélkül) teljes körű tilalom vonatkozik a meg nem jelenési elv alkalmazására a visszaúti járaton. A Bizottság javaslata lehetővé tenné a légitársaságok számára, hogy a visszaútra vonatkozóan díj megfizetését írják elő az odaúton meg nem jelent utasok számára. A Bizottság azért nem javasolta a meg nem jelenési elv teljes körű betiltását, mert ez csorbítaná vagy gyengítené a légitársaságok képességét arra, hogy a közvetlen járatoknál alacsonyabb áron kínáljanak átszállásos repülőutakat, és ezzel sértené a versenyt. A rendelkezés azonban elfogadható a Bizottság számára, mivel tovább erősíti az utasok jogait.

A segítségnyújtáshoz való jog: Javultak a légi közlekedési fennakadások miatti várakozás során biztosítandó ellátásra vonatkozó utasjogok; a szöveg a frissítők, ételek és szálláshelyek biztosítására vonatkozó részletekkel egészült ki. Ezáltal utasbarátabb, mint a Bizottság javaslata.

A sajátos szükségletekkel rendelkező utasok jogainak bővítése: Jelentősen megerősödnek a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek, valamint a várandós nők, a gyermekek és a sajátos egészségügyi szükségletekkel rendelkező személyek jogai. Tilos megtagadni a beszállást a sajátos szükségletekkel rendelkező személyektől. Bevezetésre kerül az elismert segítő kutyával történő utazás lehetősége, valamint az ezen személyeket vagy gyermeket kísérő egyének számára a rendelkezésre állás függvényében térítésmentesen fel kell

ajánlani az egymás melletti ülőhelyeken való elhelyezés lehetőségét. Ez utasbarátabb, mint a Bizottság javaslata.

A tájékoztatáshoz való jog: Megerősítésre kerül az utasok jogaikkal kapcsolatos tájékoztatása, a légi fuvarozók és a közvetítők szerződéskötést megelőző tájékoztatással és a fennakadások esetén nyújtandó tájékoztatással kapcsolatos kötelezettségei. Ezek a rendelkezések utasbarátabbak, mint a Bizottság javaslata.

Az utasok nevének helyesbítése: az utasok által a foglalás során elkövetett elírások vagy a foglalást követő névváltoztatások miatti javításokat költségmentesen lehet elvégezni az indulás előtt legfeljebb 48 órával, a bizottsági javaslatban foglaltaknak megfelelően; a jog kiterjesztésre került a vonatkozó nevek adminisztratív változtatásának esetére is.

Rögzítésre kerül, hogy **amennyiben egy járat az (EU) 2015/2302 irányelv szerinti utazási csomag részét képezi**, a 261/2004/EK rendelet szerinti kártalanítás levonható az utazásszervezőtől kapott kártérítésből, hogy elkerülhető legyen az utas túlkompenzálása. Ez a kiegészítés összhangban van a bizottsági javaslat célkitűzéseivel.

Egyes kifizetési határidők meghosszabbítása: Visszatérítés – a légi fuvarozók visszatérítési időszakának növelése (a jelenlegi) hét napról 14 napra (összhangban az utazási csomagokról szóló irányelv és az autóbusszal közlekedő utasok jogairól szóló 181/2011/EU rendelet szerinti visszatérítési határidővel; a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól szóló rendelet 30 napos, a vízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól szóló rendelet viszont továbbra is hétnapos határidőt ír elő); kártérítés visszautasított beszállás esetén – a visszatérítési időszak növelése a jelenlegi „azonnal” helyett hét napra. A Bizottság nem javasolta ezen időszakok módosítását, amelyek a jelenleginél kevésbé előnyösek az utasok számára.

Átfoglalás másik fuvarozó vagy szállítási mód igénybevételével: az átfoglalás előtt a légi fuvarozók kötelesek különböző lehetőségeket felkínálni az utasoknak, hogy azok a lehető leghamarabb eljuthassanak a célállomásukra. Az utas beleegyezéséhez kötött helyettesítő utazási megoldások közé tartozik a másik légi fuvarozó járatára történő átfoglalás vagy az egyéb szállítási módok igénybevétele. Ezek a rendelkezések összhangban vannak a bizottsági javaslat célkitűzéseivel.

Az utas által intézett helyettesítő utazási megoldás abban az esetben, ha a légi fuvarozó nem ajánl fel helyettesítő utazási megoldást három órán belül, legfeljebb az eredeti foglalási költség négyszeresének megfelelő áron (ha az utas számára nem elfogadható ez az árplafon, ragaszkodhat a fuvarozó általi átfoglaláshoz). Az új rendelkezés megerősíti a közlekedési fennakadások esetére vonatkozó utasjogokat.

A légi fuvarozók pénzügyi teljesítőképességének jobb figyelembevétele – A fenti „kártérítési küszöbök” részben kifejtettek szerint a kártérítések kifizetésének időküszöbe (a legfeljebb 3 500 km-ig tartó utazások és az EU-n belüli járatok esetében) négy órára és (a 3 500 km-t meghaladó utazások esetében) hat órára emelkedik. Továbbá a visszatérítés határideje 7 naptári napról 14 naptári napra, vészhelyzeti terv aktiválásával járó helyzetekben 30 napra nő; a rendkívüli körülmények eredetileg javasolt felsorolása kibővül. Rendkívüli körülmények esetén a légi fuvarozó – a különleges szükségletekkel rendelkező személyek kivételével – három éjszakára korlátozhatja a szállás biztosítását. Ez összhangban van a bizottsági javaslat célkitűzéseivel.

Törlésre került az a **követelmény, hogy a tagállamoknak rendszeresen tájékoztatniuk kell a Bizottságot** a rendelet nemzeti értelmezéséről és alkalmazásáról, valamint a Bizottság azon

lehetősége, hogy végrehajtási jogi aktusok révén döntsön az e jelentésekben tárgyalandó kérdésekről. A Tanács álláspontja e kérdésben elmarad a Bizottság javaslatától.

A rendelet hatályának felülvizsgálata: a Tanács a 17. cikk (2) bekezdésének a) pontjába beillesztette azt a követelményt, hogy a Bizottságnak az első jelentésben (három évvel a rendelet alkalmazásának kezdőnapját követően) értékelést kell készítenie arról, hogy az utasok védelmének, valamint az uniós és a harmadik országbeli fuvarozók közötti egyenlő versenyfeltételek további javításának érdekében szükséges-e és megvalósítható-e a rendelet hatályának felülvizsgálata. Ez magában foglalná a hatály esetleges kiterjesztését a nem uniós fuvarozók által üzemeltetett érkező járatokra.

2027/97/EK rendelet (a légi fuvarozók felelőssége):

Egyértelműbb szabályok a csökkent mozgásképességű személyek mozgást segítő berendezéseivel kapcsolatos felelősségre vonatkozóan: A szöveg a csökkent mozgásképességű személyeket illetően egyértelműbb és kibővített felelősségi rendelkezéseket tartalmaz a poggyászként feladott mobilitási eszközök, így a segítő kutyák megsemmisülése vagy károsodása esetére, valamint rögzíti a légi fuvarozók kötelezettségeit a mozgást segítő eszközök ideiglenes/ingyenes pótlására és a segítő kutyák kiváltását biztosító ideiglenes megoldásokra vonatkozóan. Ezek a rendelkezések ambiciózusabbak, mint a Bizottság javaslata.

A panasznyomtatványokhoz való könnyebb hozzáférés: A légi fuvarozók kötelesek akadálymentes formátumú panasznyomtatványokat biztosítani az utasoknak, valamint a digitális eszközöket nem használó személyek részére is hozzáférhetővé tenni azokat, ami javulást jelent az utasok számára a Bizottság eredeti javaslatához képest. A Tanács a repülőtéri utaspultokra vonatkozó bizottsági javaslatot azonban nem tartotta meg. A Tanács álláspontja ebből a szempontból kevésbé utasbarát, mint a Bizottság javaslata.

Poggyász: A Tanács meghatározza a „személyes tárgy” méretét, amelyet az utasok mindig jogosultak többletköltség nélkül felvinni az utastérbe: elfér az utas előtti ülés alatt, vagy legfeljebb 40 x 30 x 15 cm méretű. Ezenkívül, ha egy személyes tárgy vagy kézipoggyász különleges okból – például biztonsági ok, kapacitási ok vagy a légi jármű típusának megváltozása miatt – nem vihető fel az utastérbe, minden további költség nélkül elhelyezhető a raktérben.

A Bizottság javaslata nem szabályozta a kézipoggyász méretét. A Tanács az első olvasatban elfogadott álláspontjában kifejezetten említi a kézipoggyászt, és meghatározza a „személyes tárgy” méretét. A Bizottság megjegyzi, hogy ez egy minimális ingyenes juttatás, és hogy a gyakorlatban sok utas már most is élhet ilyen vagy nagyobb méretű ingyenes kézipoggyászkerettel számos légitársaságnál.

A csökkent mozgásképességű személyekre vonatkozó egyedi tájékoztatási követelmény, beleértve a légi fuvarozó azon kötelezettségét, hogy a csökkent mozgásképességű személyek számára jogot biztosítson arra, hogy külön érdeknylatkozatot tegyenek a mozgást segítő berendezésük értékére vonatkozóan. Ez összhangban van a bizottsági javaslat célkitűzéseivel.

A poggyászra vonatkozó tájékoztatás – a légi fuvarozók és a közvetítők által egyaránt nyújtandó szélesebb körű tájékoztatás a maximális poggyázmennyiségről és -méretekről, az értékes/törékeny tárgyakra, például hangszerekre vonatkozó

konkrét feltételek, és a kiegészítő díjak átláthatósága. Ez összhangban van a bizottsági javaslat célkitűzéseivel.

Hangszerek utastérbe történő felvitelére vonatkozó jog: Az utasok a vonatkozó biztonsági és védelmi szabályokra, valamint az érintett légi jármű műszaki előírásaira és korlátaira figyelemmel vihetnek fel hangszert a légi jármű utasterébe. Ez összhangban van a bizottsági javaslat célkitűzéseivel.

A Bizottság javaslata arra kötelezte a **nemzeti végrehajtó szerveket, hogy a 2027/97/EK rendelet azon rendelkezéseit is hajtsák végre**, amelyek az utasok késve érkező, elveszett vagy megrongálódott poggyászokkal kapcsolatos jogait rögzítik, beleértve a fogyatékossgal élő és/vagy csökkent mozgásképességű utasok mozgást segítő berendezéseivel kapcsolatos panaszokat is. A Tanács törölte ezt a követelményt. A Tanács álláspontja e tekintetben elmarad a Bizottság javaslatától.

A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén történő, a Montreali Egyezményben említett **felelősségi korlátokra vonatkozó rendszeres kiigazítási jogát** egy dinamikus hivatkozás váltotta fel, amely a Montreali Egyezményben meghatározott, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által legújabban módosított korlátokra mutat. Ez a megoldás a jogbiztonság szempontjából kevésbé megfelelő. A Tanács álláspontja e kérdésben elmarad a Bizottság javaslatától.

4. KÖVETKEZTETÉS

A Bizottság összességében támogatni tudja a Tanács első olvasatban elfogadott álláspontjában tükröződő politikai megállapodást. Bár megítélése szerint a Tanács – minősített többséggel elfogadott – álláspontja nem felel meg a javaslat valamennyi alapvető céljának, a Bizottság úgy véli, hogy összességében elfogadható alapot teremt az Európai Parlamenttel folytatandó tárgyalások megkezdésére.