



Brüsszel, 2026. március 12.
(OR. en)

7297/26

Intézményközi referenciaszám:
2013/0072 (COD)

AVIATION 44
CONSOM 83
CODEC 441

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2026. március 12.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2026) 129 final
Tárgy:	A BIZOTTSÁG VÉLEMÉNYE az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikke (7) bekezdésének c) pontja alapján AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK rendeletnek, valamint a légitársaságok felelősségéről szóló 2027/97/EGK rendeletnek az utasok és poggyászaik légi szállítása tekintetében történő módosításáról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a következő dokumentumot: COM(2026) 129 final.

Melléklet: COM(2026) 129 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2026.3.12.
COM(2026) 129 final

2013/0072 (COD)

A BIZOTTSÁG VÉLEMÉNYE

**az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikke (7) bekezdésének c) pontja
alapján**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak
nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló
261/2004/EK rendeletnek, valamint a légitfuvarozók felelősségéről szóló 2027/97/EGK
rendeletnek az utasok és poggyászaik légi szállítása tekintetében történő módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

A BIZOTTSÁG VÉLEMÉNYE

az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikke (7) bekezdésének c) pontja alapján

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK rendeletnek, valamint a légitfuvarozók felelősségéről szóló 2027/97/EGK rendeletnek az utasok és poggyászaik légi szállítása tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

1. BEVEZETÉS

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikke (7) bekezdésének c) pontja előírja, hogy a Bizottság nyilvánítson véleményt az Európai Parlament által a második olvasatban javasolt módosításokról. A fent említett javaslattal kapcsolatban a Parlament által javasolt 243 módosításról a Bizottság véleménye a következő.

2. ELŐZMÉNYEK

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

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

A módosított javaslat Tanács számára történő megküldésének időpontja: N/A

A Tanács első olvasatban kialakított álláspontja elfogadásának időpontja: 2025. szeptember 16.

Az Európai Parlament második olvasatban elfogadott módosításainak időpontja: 2026. január 21.

3. A BIZOTTSÁG JAVASLATÁNAK CÉLJA

A javaslat célja a végrehajtás javítása azáltal, hogy tisztázza azokat az alapvető elveket és implicit utasjogokat, amelyek a múltban számos vitát eredményeztek a légitársaságok és az utasok között, valamint azáltal, hogy megerősíti és jobban összehangolja a nemzeti szintű végrehajtási politikákat, figyelembe véve a légi fuvarozók pénzügyi kapacitását. Célja továbbá, hogy biztosítsa az elveszett poggyászokkal kapcsolatos utasjogok hatékonyabb érvényesítését.

4. A BIZOTTSÁG VÉLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLTAL JAVASOLT MÓDOSÍTÁSOKRÓL

4.1. A Bizottság álláspontjának összefoglalója

Az Európai Parlament 243 módosítást fogadott el. A Bizottság a jelenlegi formájában 115 módosítást tud elfogadni (1–8., 12., 14., 15., 17., 18., 19., 21., 24., 26–33., 35–39., 42., 45., 46., 47., 53., 56., 59., 60., 64., 65., 66., 69., 71., 77., 78., 80., 81., 82., 83., 89., 92., 95., 96., 98., 109., 110., 113., 115., 116., 117., 119–123., 125–128., 130., 135., 137–142., 147., 148., 146., 150., 153., 157., 164–167., 169–172., 174–178., 181., 183., 184., 188., 190., 195–198., 200., 201., 203., 206–210. és 241–243.).

A Bizottság 92 módosítást részben el tud fogadni, feltéve, hogy azokat újraszövegezik, vagy elvi megállapodást kötnek róluk (9., 10., 11., 16., 20., 22., 23., 40., 43., 44., 49., 51., 52., 70., 74., 84., 85., 86., 88., 90., 91., 93., 94., 97., 99., 100–107., 111., 114., 124., 131–134., 136., 143., 144., 149–152., 154., 155., 156., 158., 159., 160., 161., 162., 163., 173., 179., 180., 185., 187., 189., 192., 193., 194., 199., 205., 211., 212. és 215–239.).

A Bizottság 36 módosítást nem tud támogatni (13., 25., 34., 41., 48., 50., 54., 55., 57., 58., 61., 62., 63., 67., 68., 72., 73., 75., 76., 79., 87., 108., 112., 118., 129., 145., 151., 168., 182., 186., 191., 202., 204., 213., 214. és 240.).

A Bizottság üdvözli az Európai Parlament erőfeszítéseit, amelyek célja a Tanács eredeti álláspontjához képest megerősíteni az utasok védelmi szintjét erősítő és jogaik érvényesítését javító rendelkezéseket.

4.2. A Parlament második olvasatban elfogadott módosításai

A Bizottság álláspontjának indokait az alábbiakban ismertetjük, a legjelentősebb módosításokra összpontosítva.

4.2.1. Az elfogadott módosítások

A Bizottság elfogadja az 1–8., 12., 14., 15., 17., 18., 19., 21., 24., 26–33., 35–39., 42., 45., 46., 47., 53., 54., 56., 59., 60., 64., 65., 66., 69., 71., 77., 78., 80., 81., 82., 83., 89., 92., 95., 96., 98., 109., 110., 113., 115., 116., 117., 119–123., 125–128., 130., 135., 137–142., 147., 148., 146., 150., 153., 157., 164–167., 169–172., 174–178., 181., 183., 184., 188., 190., 195–198., 200., 201., 203., 206–210. és 241–243. módosítást.

Ezek a módosítások pontosítják a fogalommeghatározásokat, az utasjogokat, valamint a légi fuvarozók és a közvetítők kötelezettségeit. Javítják továbbá a Tanács által elfogadott szöveget, különösen a légi fuvarozók és a közvetítők általi panaszkezelés, a nemzeti végrehajtó szervek kijelölése, a nemzeti végrehajtó szervek közötti információcsere és határokon átnyúló együttműködés, a szankciók, valamint a tagállamok és a Bizottság közötti együttműködés tekintetében. Ezek az elemek javítják a jogi szöveg minőségét és az utasok védelmének szintjét, valamint további összhangot biztosítanak a más közlekedési módokra alkalmazandó szabályokkal.

4.2.2. Részben elfogadott módosítások

Poggyászmennyiség

A 144. módosítással az EP kézipoggyászra vonatkozó rendelkezéseket kíván bevezetni a 261/2004/EK rendeletbe, míg a Bizottság 2013. évi javaslata a

2027/97/EK rendeletet módosító javaslat 2. cikkében a poggyász szállításával kapcsolatos szabályokat állapít meg, többek között a rendeletnek való megfelelés biztosítása kapcsán a nemzeti végrehajtó szervekre háruló felelősséggel kapcsolatban.

A 144. módosítás új 11a. cikket fogadott el („Személyes tárgyhoz és kézipoggyászhoz való jog”), amely három bekezdésből áll: a „személyes tárgyakról” szóló (1) bekezdésből, a jegyárban foglalt egy darab kézipoggyászhoz való jogot megállapító (2) bekezdésből, valamint az utastérben hagyott személyes tárgyak és kézipoggyások visszaszerzésére vonatkozó eljárással kapcsolatos tájékoztatásról szóló (3) bekezdésből.

A Bizottság elutasítja az EP 144. és 204. számú módosításában foglalt javaslatot, amely szerint a díjmentes kézipoggyászhoz való jogot (a javasolt új cikk (2) bekezdése) a 261/2004/EK rendeletben vagy a 2027/97/EK rendeletben kellene szabályozni. Ezt az intézkedést megfelelő hatásvizsgálatnak kell alávetni a nem kívánt következmények elkerülése érdekében, és ez a vizsgálat folyamatban van az 1008/2008/EK rendelet felülvizsgálatának részeként (lásd még a 4.2.4. szakaszt a „Kézipoggyász” cím alatt).

A 144. módosítás fennmaradó részével kapcsolatban a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az új cikk „személyes tárgyakról” szóló (1) bekezdését inkább a légi járatokról szóló 1008/2008/EK rendelet folyamatban lévő felülvizsgálata keretében célszerű kezelni, ahol a személyes tárgyakra vonatkozó intézkedések teljes körű hatásvizsgálat tárgyát képezhetik.

Alternatív megoldásként, amennyiben ezt a kérdést ((1) bekezdés) a 261/2004/EK rendelet kezelné, a nemzeti végrehajtó szervek szintén felelősek lennének a szabályok végrehajtásáért (meg kell jegyezni, hogy az Európai Parlament nem javasolt módosítást a nemzeti végrehajtó szervek 2027/97/EK rendelet szerinti felelősségére vonatkozóan, amint azt a Bizottság a 2013. évi javaslatában előirányozta). Ilyen esetben a Bizottság rugalmasságot tanúsíthat azzal kapcsolatban, hogy ezt a kérdést a 261/2004/EK rendeletben vagy a 2027/97/EK rendeletben szabályozzák.

A Bizottság el tudja fogadni a (3) bekezdést (amely az utasok tájékoztatásáról szól az utastérben hagyott kézipoggyász visszaszerzésének eljárására vonatkozóan). Ezt a 261/2004/EK rendeletben kellene szabályozni.

Mozgást segítő eszköz – érdekeltségi nyilatkozat

A 199. módosítás arra a külön érdekeltségi nyilatkozatra vonatkozik, amelyet a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek tehetnek annak érdekében, hogy mozgást segítő eszközeikre fedezetet biztosítsanak a Montreali Egyezményben és a 2027/97/EK rendeletben előírt szabványos kártérítési összeget meghaladó veszteség vagy kár esetére. A módosítás arra kötelezné a Bizottságot, hogy fogadja el az ilyen külön nyilatkozat formanyomtatvány-mintáját. A Bizottság ellenzi ezt a kötelezettséget, mivel indokolatlan adminisztratív terhet jelent a légi fuvarozók számára is, tekintettel arra, hogy a szokásostól eltérő formanyomtatványt kellene alkalmazniuk. A Bizottság azzal a feltétellel tudná támogatni a 199. módosítást, ha eltörlik azt a követelményt, amely szerint a Bizottságnak végrehajtási jogi aktusokat kellene elfogadnia az alkalmazandó formanyomtatvány-mintára vonatkozóan.

Határidők

Az Európai Parlament álláspontja eltér a Tanács álláspontjától a légi fuvarozók számára az utasok tájékoztatására (88. módosítás), az utasoknak járó visszatérítésre (114., 124. és 131. módosítás), a készenléti tervek aktiválása esetén a határidők meghosszabbításának engedélyezésére (118. módosítás – lásd alább az elutasított módosítások cím alatt – és 129. módosítás), valamint az utasok panaszaik fogadására (165. és 180. módosítás) előírt különböző határidők tekintetében.

A 88. módosítással kapcsolatban a Bizottság egyetért az Európai Parlament által javasolt határidővel, amely szerint az utasokat az információk rendelkezésre állásakor, de legkésőbb 30 percen belül tájékoztatni kell az eseményekről, mivel ez összhangban áll a Bizottság javaslatával (lásd a COM(2013) 130 final dokumentum 14. cikkének (5) bekezdését).

A 114. és 124. módosítással kapcsolatban a Bizottság csak abban az esetben ért egyet a visszatérítésekre vagy kifizetésekre vonatkozó hétnapos határidővel, ha az eljárásban nem vesznek részt közvetítők. Ha közvetítők is részt vesznek az eljárásban, meghosszabbított határidőket kell alkalmazni (lásd a 261/2004/EK rendelet új 8a. cikkének tervezetét a COM(2023) 753 final javaslatban). A 124. módosítással kapcsolatban a Bizottság támogatja a határidők meghosszabbítását a készenléti tervek aktiválása esetén, és ezért e tekintetben egyetért a Tanács álláspontjával, amely a visszatérítési határidő 30 napra történő meghosszabbítását javasolja, míg az Európai Parlament a 124. módosításban a meghosszabbítás eltörlését irányozta elő.

A 131. módosítással kapcsolatban a Bizottság egyetért az Európai Parlamenttel az alacsonyabb osztályú elhelyezés esetén járó visszatérítés hétnapos határidejét illetően, mivel ez megfelel a jelenlegi szabályok szerinti követelménynek.

Végrehajtás

A Bizottság csak részben tudja támogatni a 40. és 185. módosításban javasolt peren kívüli rendezést, mivel ellenzi a légitársaságok alternatív vitarendezési eljárásokban való részvételének kötelezővé tételét, valamint az előzetes értékelés nélkül hozott, kötelező erejű alternatív vitarendezési határozatokat. A valamennyi tagállamra nézve kötelező erejű határozatokat eredményező kötelező alternatív vitarendezés további adminisztratív terhekkel járna, és bevezetését nem értékelték alaposan. Referenciaként az utazási csomagokról szóló irányelv felülvizsgálata tekintetében a közelmúltban kötött megállapodás hasonló okokból szintén nem vezet be kötelező alternatív vitarendezést az utazási csomagokra vonatkozóan.

4.2.3. Újraszövegezés vagy elvi megállapodás esetén elfogadott módosítások

Rendkívüli körülmények

A 99. módosításban az Európai Parlament új cikket vezet be a „rendkívüli körülményekre” vonatkozóan, amely többek között előírja, hogy a mellékletben szereplő kimerítő listában foglalt körülményeket „rendkívülinek” kell tekinteni, és azt a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktussal módosíthatja. A Bizottság akkor tudná elfogadni a 99. módosítást, ha a kimerítő listát egy nem kimerítő lista váltaná fel.

A 86. és 93. módosítás azt a kötelezettségeit írja elő a légi fuvarozók számára, hogy járatotlérések és késések esetén fizessenek kártalanítást, amennyiben nem képesek bizonyítani a rendkívüli körülmények fennállását. A légi fuvarozók számára azonban a szöveg nem állapít meg határidőt az ilyen bizonyíték benyújtására. A jogbiztonság és a viták gyors rendezésének biztosítása érdekében a Bizottság akkor tudná

támogatni ezeket a módosításokat, ha a rendkívüli körülmények fennállását igazoló bizonyítékok légi fuvarozók általi benyújtására egyértelmű határidőt állapítanak meg.

A 215–239. módosítás olyan különböző eseményekre vonatkozik, amelyek rendkívüli körülményeknek minősülnek. Az Európai Parlament által felsorolt körülmények lényegében nagyrészt az Európai Unió Bíróságának meglévő ítélkezési gyakorlatát tükrözik, de több esetben eltérnek attól. A Bizottság – azon álláspontjának sérelme nélkül, hogy a listának nem kimerítő jellegűnek kell maradnia, és az a jövőben átruházott hatáskörök révén módosítható legyen a naprakészség biztosítása érdekében – akkor tudná támogatni a listában foglalt konkrét körülményeket, ha azokat úgy fogalmazná meg, hogy tükrözzék az ítélkezési gyakorlat által kialakított általános megközelítést.

Kártérítési összegek és küszöbértékek

A 100., 101. és 102. módosítással (a távolság alapján járó kártérítés összege), valamint a 105., 106. és 107. módosítással (a kártérítésre jogosító küszöbértékek) kapcsolatban a Bizottság az átfogó kompromisszum elősegítése érdekében rugalmasságot tanúsíthat a küszöbértékek és a késésért járó kártérítés összege tekintetében, feltéve, hogy a végleges megállapodás a legeredményesebben és a leghatékonyabban erősíti meg az utasjogokat, miközben figyelembe veszi a légi fuvarozók pénzügyi életképességére gyakorolt hatást.

A kártérítési összegek kiigazítása

A 104. módosítással az Európai Parlament arra kötelezné a Bizottságot, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktus útján háromévente igazítsa ki a kártérítési összegeket. A Bizottság elvben el tudja fogadni ezt a javaslatot, azzal a feltétellel, hogy az adminisztratív terhek korlátozása érdekében az ilyen felülvizsgálatra meghosszabbított ötéves időszak vonatkozik.

Előre kitöltött formanyomtatványok

A 88., 91., 97. és 111. módosítás azt a kötelezettséget vezeti be a légi fuvarozók számára, hogy az utasoknak kártalanítás és visszatérítés igényléséhez biztosítanak előre kitöltött formanyomtatványokat. A Bizottság el tudja fogadni azt az elvet, amely előírja a légi fuvarozók számára, hogy előre kitöltött formanyomtatványokat bocsássanak rendelkezésre annak érdekében, hogy az utasok hatékonyabban érvényesíthessék utasjogaikat, feltéve, hogy i. a formanyomtatvány tartalmára, valamint ii. azokra a körülményekre vonatkozóan, amelyek között azt rendelkezésre kell bocsátani, további szövegezési javításokra kerül sor.

A 156. módosítás újraszövegezést igényel, mivel a 15a. cikk szerinti panaszokkal kapcsolatos előre kitöltött formanyomtatványokra (164–171. módosítás) is hivatkozik, azonban a cikk nem tesz említést ilyen formanyomtatványokról.

Végrehajtás

A Bizottság elvben elfogadja a légi fuvarozók és közvetítők általi panaszkezeléssel, a nemzeti végrehajtó szervek általi panaszkezeléssel, az alternatív vitarendezéssel, a nemzeti végrehajtó szervek kijelölésével, valamint a nemzeti végrehajtó szervek végrehajtási feladataival kapcsolatos módosításokat. Az egyértelműség, a következetesség és a jogbiztonság biztosítása érdekében azonban a következő módosításokat át kell fogalmazni: 40., 165., 173., 179. és 180.

Átruházott hatáskörök

A 187. módosítás (a felhatalmazás gyakorlása) csak ötéves időtartamra ruházza fel a Bizottságot a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásának jogával, a meghosszabbítás lehetőségével. A Bizottság akkor tudná elfogadni a 187. módosítást, ha a hatáskör-átruházás határozatlan időre szólna.

Poggyászokkal kapcsolatos panaszok

A 194. módosítással az Európai Parlament külön rendelkezéseket vezet be az utasok sérült vagy késve érkező poggyászokkal kapcsolatos panaszaira vonatkozóan, és meghatározza, hogy a repülőtereknek milyen konkrét módokon kell rendelkezésre bocsátaniuk a panasznyomtatványokat. Bár a Bizottság elvben egyetért ezzel a módosítással, a panasznyomtatvány rendelkezésre bocsátásának technológiásemlegesebb módját szorgalmazza.

A Bizottság általi jelentéstétel

A 211. módosítás előírja, hogy a Bizottságnak jelentést kell tennie a módosított rendelet működéséről. A Bizottság akkor tudná támogatni a 211. módosítást, ha a hároméves határidőt a módosított rendelet hatálybalépésétől számított öt évre hosszabbítanák meg annak érdekében, hogy lehetővé váljon a rendelet hatásának teljes körű elemzése.

Különleges igényű személyek

A 143. módosítással az EP azt kívánja elérni, hogy a légi fuvarozók – az átfoglalás és a segítségnyújtás biztosítása mellett – kártalanítással felelősséggel is tartozzanak a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyekkel, valamint a kísérő nélküli kiskorúakkal szemben, ha a repülőtér vezetése által a repülőtéren nyújtott elégtelen segítség miatt késik le a járatukat. A módosítás felhatalmazza a Bizottságot, hogy végrehajtási jogi aktus útján részletesen meghatározza egy ilyen rendszer szabályait, valamint a légi fuvarozók számára a repülőtér vezetésével szemben rendelkezésre álló jogorvoslati mechanizmusokat.

A Bizottság javaslata nem tartalmazott ilyen rendelkezést, ezért a Bizottság nem végzett hatásvizsgálatot e tekintetben. A Bizottság megjegyzi, hogy a Tanács tanácskozásai során a tagállamok nagyon kevés ilyen esetről számoltak be.

A Bizottság azt is megjegyzi, hogy az 1107/2006/EK rendelet értelmében a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű utasok repülőtéri segítésére vonatkozó kötelezettség a repülőtér vezetését terheli. A légi fuvarozókra vonatkozó esetleges kötelezettséget, hogy kártalanítást fizessenek az olyan fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű utasoknak, akiknek a repülőtér vezetése nem nyújtott hatékony segítséget, a légi fuvarozók azon kifejezett jogával kell kiegészíteni, hogy a kártalanítást visszaigényelhessék a repülőtér vezetésétől.

A Bizottság ennek megfelelően el tudja fogadni a 143. módosításban foglalt elvet, feltéve, hogy ezek a fontos jogi biztosítékok bekerülnek a szövegbe.

A kísérő nélküli kiskorúak tekintetében a módosítás előírja, hogy a felelősség azt a légi fuvarozót terheli, amely elfogadta a gyermek szállítását. Ilyen esetekben a Bizottság egyetért a kártalanításhoz való joggal.

A Bizottság azt is hangsúlyozza, hogy a végrehajtási jogi aktus csak a tényleges részletszabályokra terjedhet ki. A kártalanításhoz való jognak, mint olyannak, valamint a további jogorvoslathoz való jognak ezért az alap-jogiaktusban foglalt jog alapvető elemei között kell szerepelnie.

4.2.4. A Bizottság által elutasított módosítások

Preambulumbekezdések

Az 54. módosítás az utasjogok védelmének nemzetközi megállapodásokba történő beépítését szorgalmazza. A Bizottság elutasítja ezt a módosítást, mivel az nem felel meg a rendelet szövegében szereplő egyetlen érdemi rendelkezésnek sem.

Az 55. módosításban az Európai Parlament a repülőtereken külön létesítmények létrehozását szorgalmazza a „súlyos fogyatékkal élő utasok” számára. A Bizottság elutasítja ezt a módosítást, mivel a kérdést a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól szóló 1107/2006/EK rendelet keretében kell megvitatni.

Fogalommeghatározások

Az Európai Parlament az 57. módosításba beilleszti a „repülőjegy árának” új fogalommeghatározását. A Bizottság elutasítja ezt a módosítást, mivel a kérdéssel a végrehajtási javaslat foglalkozik.

Az 58. módosítással az Európai Parlament kiegészíti a szöveget a „helyfoglalás” fogalommeghatározásával. Ezt a kifejezést a rendelet máshol nem használja, ezért a fogalommeghatározás felesleges. A Bizottság ezért elutasítja az 58. módosítást.

A 62. és 63. módosítással az Európai Parlament több sort kitörölt a járatörlés fogalommeghatározásából. Mivel ezek az elemek az ítélkezési gyakorlatból származnak, törlésük hiányos és kétértelmű fogalommeghatározást eredményez. A Bizottság ezért elutasítja ezeket a törléseket.

A 68. módosítással az Európai Parlament egyetlen személyszállítási szerződésre történő hivatkozással egészítette ki a „csatlakozó járatok” fogalommeghatározását. Az ilyen kereszthivatkozás nem szükséges, és félrevezető lehet. A Bizottság ezért elutasítja ezt a kiegészítést.

Rendkívüli körülmények

A 67. módosítással az Európai Parlament törölte a „rendkívüli körülmények” fogalommeghatározását, és azt a 6c. cikkbe helyezte át. A következetesség érdekében és a jogszabály-szövegezési iránymutatásokkal összhangban¹ valamennyi fogalommeghatározásnak egyetlen cikkben kell szerepelnie (2. cikk). A Bizottság ezért elutasítja ezt a törlést.

A Bizottság elutasítja a 213. és 214. módosítást (a rendkívüli körülmények „rendkívülinek tekinthetőként” való jellemzése), mivel a Bizottság úgy véli, hogy a rendkívüli körülmények ilyen jellemzése nem egyértelmű, és ezért jogbizonytalansághoz vezethet, valamint összezavarhatja az utasokat.

A Bizottság továbbá azért is elutasítja a 213. módosítást, mert a lista státuszát „nem kimerítőről” „kimerítőre” kívánja változtatni. Bár ez előnyös lehet a jogbiztonság szempontjából, fontos elkerülni azt a kockázatot, hogy egy rendkívülinek tekintendő körülmény figyelmen kívül hagyjanak, és ne kerüljön fel a listára.

¹ Az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság közös gyakorlati útmutatója az Európai Unió jogszabályainak szerkesztésében részt vevők számára, 2015; 14. iránymutatás.

A Bizottság elutasítja a 240. módosítást (a rendkívülinek nem minősülő körülmények listájának eltörlése). Az 1. mellékletben szereplő lista hozzájárul a jogi egyértelműséghez, amint azt a Bizottság eredetileg 2013-ban javasolta.

Hatály

Az Európai Parlament azt javasolja, hogy a rendelet hatályát az Unióba érkező, uniós légi fuvarozók által üzemeltetett járatokról terjesszék ki valamennyi légi fuvarozó által üzemeltetett járatra, mivel törli az „amennyiben az érintett járatot üzemeltető légi fuvarozó uniós légi fuvarozó” korlátozást (72. módosítás). Ez azt jelentené, hogy az uniós repülőterekre járatokat üzemeltető nem uniós fuvarozókkal repülő utasok első alkalommal tartoznának a rendelet hatálya alá, ami jelentősen kibővítené az utasjogok érvényesítésének körét az európai légtérben.

A Bizottság nem javasolta a rendelet hatályának módosítását, és hatásvizsgálatában nem értékelte a hatály ilyen kiterjesztésének következményeit.

Bár a Bizottság továbbra is nyitott arra, hogy felülvizsgálja a rendelet hatályát azáltal, hogy a jövőben értékeli a joghatósági összeütközések kockázatát és a végrehajtás nehézségeit – amint azt a Tanács első olvasatban elfogadott, a 191. módosítással törölt álláspontjában javasolta –, a Bizottság előzetes értékelés nélkül nem tudja támogatni a hatály azonnali kiterjesztését. A Bizottság ezért elutasítja a 48., a 72. és a 191. módosítást.

A 75. és a 76. módosítás törli a Tanács első olvasatban kialakított álláspontjában foglalt rendelkezéseket a rendelet gibraltári repülőtérre történő alkalmazásáról. Mivel ezek a rendelkezések az EU és az Egyesült Királyság közötti megállapodásról jelenleg folyó tárgyalások állását tükrözik, a Bizottság ellenzi ezeket a törléseket, és ezért elutasítja a 75. és a 76. módosítást.

Személyi hatály

A 261/2004/EK rendelet 3. cikkének (3) bekezdése bizonyos utasokat mentesít a rendelet hatálya alól, nevezetesen azokat az utasokat, akik térítésmentesen, vagy a nyilvánosság számára közvetlenül vagy közvetve nem elérhető kedvezményes áron utaznak. A 73. módosítással az Európai Parlament törli ezt a mentességet. A Bizottság ellenzi ezt a törlést, mivel a rendelkezés indokolt (és korlátozott) mentességet biztosított. A Bizottság ennek megfelelően elutasítja a 73. módosítást.

Visszautasított beszállás

A Tanács első olvasatban kialakított álláspontja a „visszautasított beszállás” fogalom meghatározásában fenntartja a Tanács álláspontjában felsorolt, a beszállás visszautasítását megalapozó észszerű indokokat (egészség, biztonság, védelem vagy nem megfelelő úti okmányok), mivel ezeket a kivételeket a 261/2004/EK rendelet már meghatározza (2. cikk j) pont). Ez összhangban áll a jelenlegi rendelettel, és a Bizottság nem javasolta a fogalom meghatározás módosítását.

A 61. módosítással az Európai Parlament törölni kívánja az észszerű indokokat. Ez azt jelentené, hogy a légi fuvarozóknak visszautasított beszállásként kellene kezelniük azokat az eseteket, amikor az utasoktól jogos indokokból tagadják meg a szállítást. A Bizottság álláspontja szerint ez észszerőtlen terhet róna a légi fuvarozókra, és nem indokolható. A Bizottság ezért elutasítja a 61. módosítást.

Amennyiben az utasok beszállását akarataik ellenére visszautasítják, választhatják a jegyár visszatérítését. A jelenlegi szabályok szerint a visszatérítést a visszatérítési határidőn, azaz hét napon belül kell teljesíteni. Az EP azt szorgalmazza, hogy

visszautasított beszállás esetén a visszatérítéseket haladéktalanul teljesítsék (79. módosítás). A Bizottság úgy véli, hogy ez indokolatlan terhet jelent az üzemeltető légi fuvarozók számára, mivel a menetjegy fel nem használt részeinek (a fel nem használt repülési szakaszoknak) megfelelő jegyárat nem mindig lehet azonnal megállapítani, különösen a csatlakozó járatok esetében. A Bizottság ezért elutasítja a 79. módosítást.

Biztosítási kötvény/garanciaalap

Az 50. és 87. módosítás azt a kötelezettséget vezeti be a légitársaságok számára, hogy biztosítási kötvényeket és garanciaalapot kell biztosítaniuk. A Bizottság és a Tanács nem javasolt ilyen szabályokat. A Bizottság előzetes értékelés nélkül nem tudja támogatni az ilyen szabályok azonnali bevezetését. A Bizottság ezért elutasítja az 50. és 87. módosítást, mivel a légi járatokról szóló 1008/2008/EK rendelet folyamatban lévő felülvizsgálatával összefüggésben már értékeli, hogy szükség van-e ilyen szabályokra.

Kettős kártalanítás

A Bizottság 2013-ban azt javasolta, hogy kártalanításhoz való jog csak egyszer keletkezzen, amikor az utasokat a lehető leghamarabb átfoglalják a végső célállomásukra. A Tanács az első olvasatban kialakított álláspontjában fenntartotta ezt a rendelkezést. A 108. módosítással az EP előírja, hogy az utasok további kártalanításra is jogosultak legyenek, amennyiben az utazás folytatása során újabb utazási fennakadásokat tapasztalnak. Mivel az utazás során csak egyszer jár kártalanítás, a Bizottság arra törekszik, hogy megőrizze eredeti javaslatának egyensúlyát, és ennek megfelelően elutasítja a módosítást.

Fizetési mód

A Bizottság elutasítja a 112. módosítást, amely megszünteti azt a kifejezett lehetőséget, hogy a légi fuvarozók megállapodjanak az utasokkal abban, hogy a kártalanítást készpénztől eltérő formában, például utalvány formájában fizessék ki. A Bizottság hangsúlyozza, hogy ez hasznos lehetőség egyes utasok számára, ezért fenn kell tartani, ugyanakkor továbbra is az utas kifejezett hozzájárulásától kell függővé tenni.

Határidők

Az Európai Parlament álláspontja szerint a 84. módosítás előírja, hogy a légi fuvarozóknak legkésőbb 30 perccel a menetrend szerinti indulási időpont után elektronikus úton tájékoztatniuk kell az utasokat a járatörlés okairól. Tekintettel az ilyen járatörlések okainak esetleges összetettségére, ez az időkeret túl rövid.

Az Európai Parlament a 118. módosításban azt javasolja, hogy töröljék a visszatérítési határidőnek készenléti tervek aktiválása esetén 30 napra történő meghosszabbítását. A Bizottság támogatja a visszatérítések határidejének a készenléti tervek aktiválása esetén történő meghosszabbítását, ezért nem tudja elfogadni a 118. módosítást.

A Bizottság elutasítja a 129. módosítást, mivel az utasoknak nyújtandó segítségre vonatkozó kötelezettség teljesítésére a légi fuvarozók számára előírt háromórás határidő nem minden esetben arányos (kevesebb idő is lehet, például ha a fennakadás éjfél után következik be), a tagállamokban az elszállásolás áraira vonatkozó index jelentős adminisztratív terhet okoz, az indexre harmadik országok esetében is

szükség lenne, továbbá a készenléti tervek aktiválása esetén a meghosszabbított határidőt (valószínűleg tévesen) nyitva hagyták.

A menetjegyek átruházása

A Bizottság elutasítja a 145. módosítást (a menetjegy átruházásához való jog az utas vagy közeli családtag halála esetén), mivel a Bizottság úgy véli, hogy a menetjegy más személyre történő átruházása azzal a kockázattal járna, hogy fekete piac alakul ki a másodkézből származó jegyek számára, és ezt el kell kerülni.

Tájékoztatási kötelezettség kombinált menetjegyek esetében

A Tanács első olvasatban kialakított álláspontja tartalmazta a légi fuvarozók és a közvetítők számára előírt azon kötelezettséget, hogy egyértelműen tájékoztassák az utasokat, ha olyan menetjegyet értékesítenek, amely több légiközlekedési szerződés hatálya alá tartozik. A törölt szöveg célja az volt, hogy egyértelművé tegye az utasok számára, hogy ha menetjegyeiket nem egyetlen szerződés keretében vásárolták, akkor nem illeti meg őket a kártalanításhoz, a visszatérítéshez, az átfoglaláshoz vagy a segítségnyújtáshoz való jog abban az esetben, ha lekésik a következő járatot.

A Bizottság elutasítja a 151. módosítást, amely törli ezt a kötelezettséget.

Végrehajtás

A Bizottság elutasítja a 41. módosítást (a rendeletet be nem tartó fuvarozók listájának Bizottság általi közzététele), mivel a javasolt preambulumbekkezdés nem felel meg a rendelet szövegében szereplő egyetlen érdemi rendelkezésnek sem. Emellett a Bizottság számára javasolt kötelezettség túlzott adminisztratív terhet jelentene.

A Bizottság elutasítja a 168. módosítást (határidők/panaszokra való reagálás), mivel az a javasolt megközelítés, amely szerint a légi fuvarozók vagy a közvetítők részéről a panaszra adott válasz hiányát az utas követeléseinek elfogadásaként kellene tekinteni, túlzottan messzemenő lehet, és jogbizonytalanságot teremthet. Nem illeszkedne továbbá az e rendelet szerinti panaszkezelés jogi struktúrájába, és nem állna összhangban a különböző közlekedési módokra vonatkozó hatályos utasjogi jogszabályok panaszkezelési mechanizmusával sem.

A Bizottság elutasítja a 182. módosítást (a nemzeti végrehajtó szervek Bizottság általi ellenőrzése), mivel a javasolt kötelezettség ellentétes lehet a szubszidiaritás elvével, valamint jelentős adminisztratív és pénzügyi következményekkel járna a Bizottság számára.

A Bizottság a további adminisztratív terhek miatt elutasítja a 186. módosítást (megfelelőségi dokumentumok).

A poggyászkeret átláthatósága

A Bizottság elutasítja a 202. módosítást (átláthatóság/alapvető szállítási szolgáltatások megvásárlása/további díjak), mivel az arra vonatkozó szabályok, hogy ezek a szolgáltatások és díjak hogyan vásárolhatók meg, illetve az átláthatóság érdekében hogyan kell őket feltüntetni, a légi járatokról szóló 1008/2008/EK rendelet hatálya alá tartoznak.

Kézipoggyász

A 204. módosításban az EP azt szorgalmazza, hogy a legfeljebb 100 cm méretű (a szélesség, hosszúság és magasság összege) és legfeljebb 7 kg tömegű kézipoggyászokat a légi fuvarozók az utas számára többletköltség felszámolása

nélkül szállítsák. Figyelembe kell venni különösen azt, hogy a légi járatokról szóló rendelet felülvizsgálatával összefüggésben már megkezdődött e két kérdés hatásvizsgálata, amelynek keretében a nyilvános konzultáció 2025 decemberében lezárult. E két kérdésben megoszlanak az érdekelt felek véleményei. Különösen aggasztják a Bizottságot egy olyan szabvány elfogadásának a lehetséges nem kívánt következményei, amelyet jelenleg nem alkalmaznak széles körben. Ez növelheti annak kockázatát, hogy a légitársaságok csökkenthetik a kézipoggyász-keretet a jelenlegi szinthez képest, amely megközelítőleg megegyezik a Nemzetközi Légiszállítási Szövetség (IATA) által ajánlott maximális mérettel (56 x 45 x 25 = 126 cm). A Bizottság ezért elutasítja a 204. módosítást és a 144. módosítás vonatkozó rendelkezését.

5. KÖVETKEZTETÉS

A Bizottság továbbra is támogatni fogja a jogalkotási folyamatot egy olyan kiegyensúlyozott és jogilag megalapozott eredmény elősegítése érdekében, amely biztosítja az utasok hatékony védelmét, ugyanakkor arányos és működőképes keretet tart fenn a légiközlekedési ágazat számára.

A Bizottság változatlanul elkötelezett amellett, hogy az eljárás következő szakaszaiban konstruktívan együttműködjön mindkét társjogalkotóval.