



**AZ EURÓPAI UNIÓ
TANÁCSA**

**Brüsszel, 2013. március 18. (21.03)
(OR. en)**

7615/13

**Intézményközi referenciaszám:
2013/0072 (COD)**

**AVIATION 47
CONSOM 47
CODEC 616**

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság
Dátum:	2013. március 13.
Biz. dok. sz.:	COM(2013) 130 final
Tárgy:	Javaslat – 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

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a Bizottság javaslatát, amelyet Jordi AYET PUIGARNAU igazgató küldött Uwe CORSEPIUS, az Európai Unió Tanácsának főtitkára részére.

Melléklet: COM(2013) 130 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2013.3.13.
COM(2013) 130 final

2013/0072 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

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

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2013) 62 final}

{SWD(2013) 63 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

1.1. A jelenlegi jogi keret

A **261/2004/EK rendelet**¹ – a légiközlekedési fennakadás körülményeitől függően – a légi fuvarozóknak előírja, hogy

- az utasoknak segítséget – például étkezést, frissítőket, telefonhasználatot és szállodai elhelyezést – biztosítsanak;
- átfoglalást vagy visszatérítést tegyenek lehetővé;
- a repülőút hosszától függően utasonként legfeljebb 600 EUR-ig terjedő kártérítési átalányt fizessenek; és
- proaktív módon tájékoztatást nyújtsanak az utasoknak a jogaikról.

A légitársaság nem köteles pénzbeti kárpótlást fizetni, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését vagy késését rendkívüli körülmények okozták. Az ellátásra és segítségnyújtásra vonatkozó kötelezettségek azonban ilyen helyzetekben is fennállnak.

A rendelet emellett a tagállamoknak előírja, hogy a rendelet helyes alkalmazásának biztosítására nemzeti végrehajtási szerveket jelöljenek ki.

A rendelet szerinti utasjogok nem tévesztendőek össze a **Montreali Egyezményben** megállapított utasjogokkal: míg az Egyezmény az utasok egyénileg, eseti alapon, az utas egyéni körülményeit figyelembe véve megállapított káráról rendelkezik, a 261/2004/EK rendelet (a segítségnyújtás és az ellátás vonatkozásában) egységes jogosultságokat állapít meg, amelyek az egyéni körülményektől függetlenül minden utasra érvényesek.

A **Montreali Egyezmény** szerint (amelyet a **2027/97/EK rendelet**² vezet be az EU jogába) az utasoknak **poggyászuk elvesztése vagy sérülése** esetén kártérítéshez lehet joguk (mintegy 1200 EUR felső határig), kivéve, ha a légi fuvarozó bizonyítani tudja, hogy minden ésszerűen elvárható lépést megtett a károk elkerülése érdekében, illetve ilyen lépésekre nem kerülhetett sor. A 261/2004/EK rendelettel szemben sem a 2027/97/EK rendelet, sem a Montreali Egyezmény nem írja elő, hogy rendelkezéseik helyes alkalmazásának biztosítására végrehajtó testületeket kell felállítani.

1.2. A legújabb fejlemények

A légitársaságok gyakran nem érvényesítik azokat a jogokat, amelyek az utasokat visszautasított beszállás, hosszú késések, járat törlések vagy poggyász elvesztése esetén – különösen a 261/2004/EK rendelet (a továbbiakban: rendelet) és a 2027/97/EK rendelet értelmében – megilletik.

A Bizottság 2010. októberi, **uniós polgárságról szóló jelentése**³, amely az uniós polgárok jogainak érvényesítése előtt álló akadályok lebontását tárgyalja, intézkedéseket jelentett be

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2004. február 11-i 261/2004/EK rendelete a visszautasított beszállás és légi járatok 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.)

² A 2002. május 13-i 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 140., 2002.5.30., 2. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 6. kötet, 246. o.) módosított, a légi fuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítása tekintetében fennálló felelősségéről szóló, 1997. október 9-i 2027/97/EK tanácsi rendelet (HL L 285., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 3. kötet, 489. o.).

³ COM(2010) 0603, 2010. október 16.

annak biztosítására, hogy az Unión belül az utasok – bármilyen közlekedési eszközt vegyenek is igénybe – közös jogokkal rendelkezzenek, és e jogok megfelelően érvényesítésre kerüljenek.

A Bizottság 2011. március 28-án elfogadott, a **közlekedéspolitikáról szóló fehér könyve** kezdeményezései között említi annak szükségességét, hogy létrejöjjön „az utasjogokra vonatkozó uniós jogszabályok egységes értelmezése, valamint összehangolt és hatékony érvényesítése egyrészt azért, hogy az iparág szereplői egyenlő versenyfeltételek mellett tevékenykedhessenek, másrészt azért, hogy a polgárok számára európai szintű védelmet lehessen biztosítani⁴”.

A **Bizottság 2011. április 11-i közleménye**⁵ rámutat arra, hogy a 261/2004/EK rendelet – a jelenlegi szöveget jellemző nem kellően egyértelmű megfogalmazások és hiányosságok miatt – eltérő értelmezéseknek hagy teret, és a benne foglalt rendelkezéseket a tagállamok nem egységesen hajtják végre. Ezenkívül az utasok csak nehezen tudják érvényesíteni egyéni jogaikat.

2012. március 29-én az **Európai Parlament (EP)** az említett bizottsági közleményre válaszul állásfoglalást⁶ fogadott el. Az EP úgy véli, hogy az utasok bizalmának visszaszerzéséhez vezető legfontosabb lépéseket a meglévő szabályok tagállamok és légi fuvarozók általi megfelelő alkalmazása, a megfelelő és egyszerű jogorvoslati eszközök alkalmazása, illetve az utasok részére a jogaikkal kapcsolatban nyújtott pontos tájékoztatás kell, hogy képezze. Az EP sajnálatosnak tartja hogy a nemzeti végrehajtási szervek nem biztosítják minden esetben az utasok jogainak hatékony védelmét. A 261/2004/EK rendelet kapcsán az EP felkérte a Bizottságot, hogy tegyen javaslatot az utasjogokkal kapcsolatos rendelkezések, és különösen a „rendkívüli körülmények” fogalmának pontosítására.

Az uniós jogszabályoknak teljes összhangban kell állniuk az **Alapjogi Chartával**⁷. E tekintetben különösen fontos a Charta 38. cikke, amelyből az következik, hogy minden uniós szakpolitikában magas színvonalú fogyasztóvédelemnek kell megvalósulnia. A Charta más vonatkozó rendelkezései között említhető a személyes adatok védelméhez fűződő jog (8. cikk), a megkülönböztetés valamennyi formájának tilalma és a fogyatékkal élő személyek beilleszkedése (21. és 26. cikk), valamint a hatékony jogorvoslathoz és a tisztességes eljáráshoz való jog (47. cikk).

A rendelet értelmezésében meghatározó szerepet játszik az **esetjog**. Az Európai Bíróság a C-344/04 sz. IATA ügyben megerősítette, hogy a rendelet teljes összhangban van a Montreali Egyezményvel, illetve hogy a két jogi eszköz kiegészíti egymást. A C-549/07 sz. Wallentin-Herrman ügyben a Bíróság egyértelművé tette, mikor nem tekinthető a légi járműveken felmerülő műszaki probléma „rendkívüli körülménynek”. A Sturgeon-ügyben (C-402/07 és C-432/07 egyesített ügyek) a Bíróság megállapította, hogy ha a légi jármű jelentős, legalább három órással késéssel érkezik, az utasok kártérítésre jogosultak.

⁴ Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, COM(2011)144 végleges. Lásd a 23. oldalt: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:PDF>

⁵ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak 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 alkalmazásáról (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0174:FIN:HU:PDF>) COM(2011) 174 végleges.

⁶ Az Európai Parlament 2012. március 29-i állásfoglalása a légi utasok szerzett jogairól és azok érvényesüléséről (2011/2150(INI) <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP/TEXT+TA+P7-TA-2012-0099+0+DOC+XML+V0//HU>

⁷ HL C 364., 2000.12.18., 1. o.

E javaslat célja a légi utasok érdekeinek előmozdítása annak biztosítása révén, hogy a légi fuvarozók az utazás megszakítása esetén ténylegesen magas színvonalú védelmet nyújtsanak az utasoknak; a javaslat figyelembe veszi ennek pénzügyi vonzatait a légi fuvarozás ágazatára és gondoskodni kíván arról, hogy a légi fuvarozók harmonizált feltételekkel működjenek a liberalizált piacon.

2. AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

2.1. Konzultációs folyamat

A 2011. december 19. és 2012. március 11. között lezajlott nyilvános konzultációra 410 hozzászólás érkezett. Az eredmények megtalálhatók a Bizottság honlapján⁸. Egy tanácsadó cég továbbá részletesebb, egyéni interjúkat és konzultációkat folytatott 98 érdekelttel, akik az összes érdekelt csoportot képviselték.

Végezetül 2012. május 30-án a Bizottság és az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság együttesen konferenciát szervezett, amelyen az érdekelték reagálhattak a nyilvános konzultáció eredményeire. A konferencián elhangzott előadások szövege és a jegyzőkönyv a Bizottság honlapján olvashatók⁹.

A **fogyasztók és az utasok képviselői** elsősorban a szabályoknak való megfelelés alacsony fokát és azok nem megfelelő végrehajtását hangsúlyozták, különösen a késés esetén fizetendő pénzbeli kártérítés tekintetében. A **légitársaságok és azok szervezetei** elsősorban azt hangsúlyozták, hogy a rendeletből fakadó költségek túlzottak, különösen azokban az esetekben, amikor a légitársaságok korlátlan felelősséggel tartoznak olyan eseményekért, amelyek önhibájukon kívül történnek (pl. a vulkáni hamufelhő okozta válsághelyzet 2010 áprilisában). A légitársaságok hevesen bírálták a Sturgeon-ügyben hozott ítéletet, mivel abból szerintük aránytalanul magas költségek következnek. Az **utazási irodák és utazásszervezők egyesületeinek** nézetei hasonlóak voltak a légitársaságokéhoz, néhány fontosabb kivétellel, például az átfoglalás vagy a repülőjegyek részleges felhasználása tekintetében (ez az úgynevezett „meg nem jelenés”, azaz „no show”). A **repülőterek** határozottan ellenezték, hogy a felülvizsgált rendelet szerint bármilyen felelősség háruljon rájuk.

A konzultációban részt vevő **tagállami és szubnacionális hatóságok** a legtöbb kérdésben a fogyasztókat/utasokat képviselő egyesületekéhez hasonló nézeteket vallottak, de a gazdasági, költségvetési és jogi korlátozásokra érzékenyebbnek mutatkoztak.

2.2. Hatásvizsgálat

A légi utasok jogainak hatékonyabb alkalmazása és érvényesítése céljából a Bizottság négy szakpolitikai lehetőséget vizsgált meg. A köztük lévő különbségek a hatékonyabb jogérvényesítés és a légitársaságok számára megfelelőbb gazdasági ösztönzők alkalmazása közötti arány megválasztásában rejlenek: a magasabb költségek arra ösztönöznék a légitársaságokat, hogy a lehető legkisebbre csökkentsék a szabályoknak való megfelelés költségeit, és azzal próbálkozzanak, hogy az utasok jogait figyelmen kívül hagyják. A szigorúbb szankciók viszont a szabályokhoz való igazodást ösztönzik. Ezért az olyan lehetőségek esetében, amelyeknél a rendelet szabta kötelezettségekkel járó költségek magasabbak, a jogérvényesítésnek szigorúbbnak és összehangoltabbnak kell lennie, és viszont.

⁸

http://ec.europa.eu/transport/passengers/consultations/2012-03-11-apr_en.htm

⁹

http://ec.europa.eu/transport/passengers/events/2012-05-30-stakeholder-conference_en.htm

A vizsgálat során azért kellett ezt a módszert követni, mert ha teljes mértékben a végrehajtás ellenőrzésére összpontosítunk anélkül, hogy foglalkoznánk a szabályoknak való megfelelést fékező gazdasági tényezőkkel, jelentős közforrásokat kellene áldozni a végrehajtó testületekre.

1. lehetőség: a gazdasági ösztönzők középpontba állítása (a végrehajtás mérsékelt megváltoztatása): az 1. lehetőség keretében a végrehajtás összehangolása hatékonyabb lenne, elsősorban a nemzeti végrehajtási szervek és a Bizottság közötti jobb információáramlás révén. E lehetőség főként a költségek csökkentésére összpontosít: ezt oly módon javasolja elérni, hogy egyes ellátási kötelezettségek (pl. étkezés, szállás) biztosítása helyett a légitársaságok kötelesek lennének szabadon választható biztosítást ajánlani az utasoknak.

2. lehetőség: a szigorúbb végrehajtás kiegyensúlyozása gazdasági ösztönzőkkel: a végrehajtás a nemzeti végrehajtási szervek tevékenységének erőteljesebb összehangolása révén fokozódna. A testületeknek jobb tájékoztatást kellene nyújtaniuk a Bizottságnak tevékenységükről és a Bizottság vizsgálatokat is kérhetne, különösen a több tagállamot érintő esetekben. Az ellátási és segítségnyújtási kötelezettségek növekedéséből eredő többletköltségeket a pénzübeli kártérítés teljes összegének kiigazítása kompenzálja. Ezt úgy lehetne megvalósítani, ha kevesebb esetben kellene az utas részére kártérítést fizetni. Ez a következő két változat szerint történhetne:

- **2a. változat:** a jelenlegi három óráról legalább öt órára emelkedne az az időtartam, amely után az utasnak kártérítéshez van joga;
- **2b. változat:** a „rendkívüli körülmények” fogalmát ki lehetne terjeszteni úgy, hogy a legtöbb műszaki meghibásodást magában foglalja.

A hatásvizsgálati jelentés mindkét változat (2a. és 2b.) esetében elemzi, hogy célszerű lenne-e az átalány jellegű kompenzációk összegének további kiigazítása.

A 2. lehetőség keretében a hosszú ideig tartó rendkívüli események alkalmával fennálló szállásbiztosítási kötelezettség 3 vagy 4 napra korlátozódna. Az utasokra gyakorolt hatás enyhítésére vészhelyzeti tervezés kerülne bevezetésre és fel kellene gyorsítani az átfoglalást.

3. lehetőség: a jogérvényesítés középpontba állítása: Ez a lehetőség teljes mértékben a szigorúbb végrehajtásra összpontosít, és pontosítja a meglévő utasjogokat, hogy ily módon növelje alkalmazásuk hatékonyságát.

4. lehetőség: A jogérvényesítés központosított ellenőrzése: a 4. lehetőség teljes mértékben a központosított végrehajtás-ellenőrzésre összpontosít, amelynek a szabályoknak való megfelelés költségeiből adódó negatív ösztönzőket kell ellensúlyoznia. E lehetőség részét képezi ezért egy központi uniós végrehajtási testület felállítása is.

A 3. és a 4. lehetőség keretében létrehozásra kerülne egy ágazati alap, amelyet a repülőjegyekre alkalmazott illetékből finanszíroznának, és amelyből hosszú ideig tartó különleges események esetén lehetne biztosítani a folyamatos ellátást; ebből az alapról fizetnék vissza legalább egy részét azoknak a költségeknek, amelyeket a légitársaságoknak állniuk kellett.

Mindezeknek a szakpolitikai lehetőségeknek vannak közös vonásaik, köztük a következők:

- több kérdés tisztázása (pl. a fent említett rendkívüli körülmények, az átfoglalási kötelezettségek, a kifutópályán való várakozás alatti ellátás, jogok a lekéselt csatlakozások esetén stb.);
- az általános végrehajtás és az egyéni panaszok kezelése közötti funkcionális szétválasztás, amikor az utóbbit alternatív vitarendezési testületek végezhetik. Mind

a légi fuvarozók, mind az egyéni panaszok kezelésével foglalkozó testületek egyértelmű panaszkezelő eljárásokat kellene alkalmazniuk (beleértve a maximális válaszadási határidőt is);

- egyéb piaci szereplők bevonása: a légitársaságoknak több lehetőség biztosítása arra, hogy a légi szolgáltatások megszakadásáért felelős harmadik felekkel szemben keresetet nyújtsanak be; a repülőterek használóinak készenléti terveket kellene kidolgozniuk

A hatásvizsgálat arra a következtetésre jutott, hogy a 2. lehetőséget kell előnyben részesíteni a többivel szemben, mivel ez képes a leghatékonyabban és legeredményesebben megerősíteni az utasjogokat, miközben a légiközlekedési ágazatra gyakorolt pénzügyi hatásokat is figyelembe veszi. A 2a. változatot a Bizottság némileg előnyben részesíti a 2b-hez képest, mivel a túlságosan rövid késési időtartam fenntartása (mint a 2b. változatban) esetleg több járat törleszt eredményezne, és mert a 2a. változat nagyobb összhangot teremt a kártérítéshez való jog és a visszatérítéshez való jog között (mindkettő leghamarabb 5 óra múltán keletkezik). A hatásvizsgálat nem jelez preferenciát a 2a. lehetőség további alváltozatai szempontjából (pl. a kompenzációk mértékének kiigazítása és/vagy különböző időküszöbök a késések kompenzálásához).

A 2. lehetőség szerint a légitársaságoknak a jogszabály betartásához kapcsolódó költségei hasonlóak lennének a hatályos rendeletben meghatározottakhoz, de hosszú ideig tartó rendkívüli esemény bekövetkezése esetén, illetve abban az esetben, ha az utasok nagyobb része kér kártérítést, e költségek bizonyos mértékben maximalizálva lennének.

A Bizottság úgy döntött, hogy a hatásvizsgálat megállapításainak – azaz a 2a. lehetőségnek – megfelelő javaslatot terjeszt elő, amelyben minden Unión belüli utazásra egységesen 5 órában határozza meg azt a késési küszöböt, amely után kártérítéshez való jog keletkezik. Az opciók tekintetében a javaslat nem módosítja a kártérítések mértékét, de az EU-n kívüli, több mint 3500 km-es utazásoknál a késésért járó kártérítésekre nézve magasabb küszöböt ír elő, mivel a hosszú távú járatok különleges problémái közé tartozik az, hogy a fuvarozó bázisától távol kell a késés okaival foglalkozni (9 órás küszöb az EU-n kívüli, 3500 és 6000 km közötti repülőutak és 12 óra az EU-n kívüli legalább 6000 km-es vagy annál hosszabb utazások esetében).

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

3.1. Jogalap

A javaslat az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdésén alapul.

3.2. Szubszidiaritás és arányosság

Először: a tagállamok csak korlátozott mértékben tudnának egyedül cselekedni a fogyasztók védelme érdekében, mivel a légi közlekedési szolgáltatásokról szóló 1008/2008/EK rendelet¹⁰ nem teszi lehetővé, hogy a tagállamok további követelményeket szabjanak meg az EU-n belüli járatokat működtető légi fuvarozók számára.

Másodszor: a légiutasok jogaival kapcsolatos problémák nagy része a 261/2004/EK és a 2027/97/EK rendeletek alkalmazásának/végrehajtásának tagállamok közötti eltéréseiből adódik, amelyek meggyengítik az utasjogokat és ártanak a légi fuvarozók közötti egyenlő versenyfeltételeknek is. A problémákat kizárólag összehangolt uniós fellépéssel lehet orvosolni.

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK rendelete a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (HL L 293., 2008.10.31.).

A javaslat továbbá megfelel az arányosság elvének. A gazdasági szereplők és a tagállami hatóságok bármely további költsége azokra korlátozódik, amelyek az utasjogok jobb alkalmazása és érvényesítése érdekében szükségesek. Az ellátáshoz és segítségnyújtáshoz, illetve a hosszú késések miatt fizetendő kártérítésekhez kapcsolódó költségnövekedéseket ellensúlyozzák a kártérítéshez való jog alapjául szolgáló késési időközszöbök módosításai.

3.3. A javaslat részletes magyarázata

3.3.1. Az utasjogok hatékony és következetes érvényesítésének biztosítása

A javaslat célja a jogszabályok végrehajtásának javítása a tagállami szintű végrehajtási eljárások hatékonyabbá tétele és összehangolása, valamint azon alapvető elvek és implicit utasjogok pontosítása révén, amelyek a múltban számos vitára adtak alkalmat a légitársaságok és az utasok között.

3.3.1.1. Az alapelvek pontosítása

- **A „rendkívüli körülmények” fogalmának meghatározása:** a javaslat az Európai Bíróság C-549/07 számú (Wallentin-Herman) ügyben hozott ítéletével összhangban egyértelműen meghatározza, hogy e fogalom olyan körülményeket jelent, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és amelyeket a légi fuvarozó ténylegesen nem tud befolyásolni. A javaslat emellett a jogbiztonság növelése érdekében a rendkívülinek és a nem rendkívülinek tekintendő körülmények nem kimerítő felsorolását is tartalmazza (a javaslat 1. cikke (1) bekezdésének e) pontja – a módosított 261/2004/EK rendelet 2. cikkének m) pontja – és a javaslat 1. melléklete).
- **Kártérítéshez való jog jelentős késés esetén:** A javaslat – a Bíróság által a C-407/07 és C-432/07 sz. (Sturgeon) egyesített ügyekben kifejtett állásponttal összhangban – egyértelműen bevezeti a 261/2004/EK rendelet szövegébe a jelentős késés esetén fennálló kártérítéshez való jogot. Annak érdekében azonban, hogy ne növekedjék a járatotrlések száma (amelyek általában kedvezőtlenebbek az utasokra nézve), a javaslat értelmében a kártérítés jogát keletkeztető késés időtartama minden EU-n belüli utazás esetében egyformán három órától öt órára emelkedne. Míg a javaslat az EU-n belüli utazásokra egységes időközszöböt írna elő, a harmadik országokba irányuló, illetve onnan érkező járatokra nézve a küszöb az utazás hosszától függne, mert figyelembe kell venni, hogy a légi fuvarozók gyakorlati problémákkal szembesülnek, amikor távoli repülőtereken kell megoldást találniuk a késések okára (lásd alább, a 3.3.2 pontot) (a javaslat 1. cikkének (5) bekezdése – a módosított 261/2004/EK rendelet 6. cikkének (2) bekezdése).
- **Átfoglaláshoz való jog:** a javaslat pontosítja, hogy ha a légi fuvarozó 12 órán belül nem tudja saját járatainak egyikére átfoglalni az utast, akkor – a rendelkezésre álló helyektől függően – egy másik fuvarozó járatára való átfoglalásnak vagy egyéb közlekedési eszköz igénybevételének lehetőségét is számításba kell vennie (a javaslat 1. cikkének (8) bekezdése – a módosított 261/2004/EK rendelet 8. cikkének (5) bekezdése).
- **Ellátáshoz való jog:** az ellátáshoz való jogra vonatkozó időközszöb jelenleg a repülőút távolságától függ (2, 3 vagy 4 óra); a javaslat ezt egyszerűsíti azzal, hogy valamennyi távolságra egységes, 2 órás időhatárt vezet be (a javaslat 1. cikkének (5) bekezdése – a módosított 261/2004/EK rendelet 6. cikke (1) bekezdésének i. pontja).
- **Lekésés a csatlakozó járatról:** a javaslat megerősíti, hogy azoknak az utasoknak, akik azért késnek le egy csatlakozó járatot, mert előző járatuk késett, joguk van az

ellátáshoz (amelyet a lekéssett járatot üzemeltető légi fuvarozónak mint erre legalkalmasabbnak kell nyújtania) és bizonyos feltételek mellett kártérítéshez is (amelyet a késő járatot működtető légi fuvarozónak kell biztosítania, mivel tőle ered az egész utazás késése). Ez a jog azonban csak akkor alkalmazható, ha a csatlakozó járatok egyetlen szállítási szerződés részei, mivel ilyen esetben a légi fuvarozók a járatok csatlakozásáról tudnak és annak tekintetében kötelezettséget vállaltak. A légi fuvarozók fenntartják a jogot arra, hogy egymás között megegyezzenek a költségek megosztásáról (a javaslat 1. cikkének (6) bekezdése – a módosított 261/2004/EK rendelet 6a. cikke)

- **Menetrend-változtatás:** a javaslat megerősíti, hogy a járatuk indulási idejének módosulásáról az indulás előtt kevesebb mint két héttel értesített utasoknak a késést szenvedő utasokéhoz hasonló jogaik keletkeznek (a javaslat 1. cikkének (5) bekezdése – a módosított 261/2004/EK rendelet 6. cikke).
- **A kifutópályán való várakozás:** A javaslat egyértelműen megállapítja az utasok jogait abban az esetben, ha a repülőgépük a kifutópályán várakozik, különösen azt a jogot, hogy öt óra elmúltával kiszálljanak (a kártérítéshez való jognak megfelelően) (a javaslat 1. cikkének (5) bekezdése – a módosított 261/2004/EK rendelet 6. cikkének (5) bekezdése).
- **Az úgynevezett „meg nem jelenési elv” alkalmazásának részleges tilalma:** a javaslat megerősíti, hogy egy oda-vissza útra szóló jegy birtokában lévő utastól nem tagadható meg a beszállás az ugyanazon a jegyen feltüntetett visszaútra azon az alapon, hogy az odautat nem vette igénybe. Ez a tilalom azonban nem érinti a légitársaságok azon jogát, hogy egyedi szabályokat állítsanak fel az ugyanazon utazáson belüli járatok egymást követő igénybevételéről. A Bizottság azért döntött a „meg nem jelenési elv” alkalmazásának teljes tilalma ellen, mert az megfosztaná a légitársaságokat attól a lehetőségtől, hogy közvetett járatokat közvetlen járatoknál alacsonyabb áron kínáljanak, és ezzel sértené a versenyt (a javaslat 1. cikke (3) bekezdésének b) pontja – a módosított 261/2004/EK rendelet 4. cikkének (4) bekezdése).
- **A tájékoztatáshoz való jog:** az utasok számára biztosítani kell, hogy a járat bármilyen fennakadása esetén, a vonatkozó információk rendelkezésre állásakor haladéktalanul tájékoztatást kapjanak a helyzetről (a javaslat 1. cikkének (13) bekezdése – a módosított 261/2004/EK rendelet 14. cikke).

3.3.1.2. A szankciók hatékony és következetes alkalmazása

A javaslat tisztázza a nemzeti végrehajtási szervek szerepét: egyértelműen e szervekre ruházza az általános végrehajtást, míg az egyéni panaszok peren kívüli kezelését a panaszkezelő testületekre bízva, amelyek az alternatív vitarendezésre vonatkozó új irányelv¹¹ alapján alternatív vitarendezési testületek lehetnek. Az e két típusba tartozó testületek szorosan együttműködnek majd (a javaslat 1. cikkének (15) bekezdése – a módosított 261/2004/EK rendelet 16. és 16a. cikke).

A nemzeti végrehajtási szervek a mainál **proaktívabb felügyeleti politikát** folytatnak majd, és nyomkövetési feladataik kiterjednek a 2027/97/EK rendelet (és a Montreali Egyezmény) szerint a **poggyászra vonatkozó rendelkezések betartására** is (a javaslat 2. cikkének (4) bekezdése – a módosított 2027/97/EK rendelet 6b. cikke).

¹¹ Lásd a Bizottság javaslatait: http://ec.europa.eu/consumers/redress_cons/adr_policy_work_en.htm

A nemzeti végrehajtási szervek egymás közötti, valamint e szervek és a Bizottság közötti **információcserét és koordinációt** jelentési kötelezettségek és formális koordinációs eljárások erősítik meg (a javaslat 1. cikkének (15) bekezdése – a módosított 261/2004/EK rendelet 16b. cikke).

3.3.1.3. Az egyéni kérelmek és panaszok hatékony kezelésének biztosítása

E javaslat értelmében a légi fuvarozóknak a helyfoglalás időpontjában tájékoztatniuk kell az utasokat kérelem- és panaszkezelési eljárásaikról, elektronikus eszközöket kell az utasok rendelkezésére bocsátaniuk a panaszok benyújtásához, és információt kell adniuk az illetékes panaszkezelő testületekről. A légitársaságoknak két hónapos határidőn belül válaszolniuk kell az utasoknak (a javaslat 1. cikkének (15) bekezdése – a módosított 261/2004/EK rendelet 16a. cikke).

3.3.2. *A légi fuvarozók pénzügyi kapacitásának fokozottabb figyelembevétele*

Néhány intézkedés a 261/2004/EK rendelet leginkább költségigényes vetületeinek korlátozását célozza:

- A késés esetén fennálló kártérítésre való jog minden EU-n belüli utazás esetében öt óra eltelte után keletkezik. A harmadik országokba irányuló vagy onnan induló utazások esetében a jogot keletkeztető időközszög az utazás hosszától függne, mert figyelembe kell venni a légi fuvarozók sajátos problémáit, amikor távoli repülőtereken kell megoldást találniuk a késések okára: azaz 5 óra az EU-n kívüli, 3500 km-es vagy annál rövidebb utazások esetében, 9 óra az EU-n kívüli, 3500 és 6000 km közötti utazások esetében és 12 óra az EU-n kívüli 6000 km-es vagy annál hosszabb utazások esetében (a javaslat 1. cikkének (5) bekezdése – a módosított 261/2004/EK rendelet 6. cikkének (2) bekezdése).
- A rendkívüli körülményekből eredő késések és járatotrlések esetén a légi fuvarozó az elszállásoláshoz való jogot 3 éjszakára korlátozhatja, éjszakánként és utasonként legfeljebb 100 EUR értékben (a javaslat 1. cikkének (9) bekezdése – a módosított 261/2004/EK rendelet 9. cikkének (4) bekezdése). Ennek az utasokra gyakorolt hatását azonban két további rendelkezés mérsékeli: először: a gyorsabb átfoglalásnak köszönhetően várhatóan csökkenni fog annak kockázata, hogy az utasok hosszú ideig a repülőtéren vesztegeljenek (lásd fent); másodszor: a repülőtéren rekedt utasoknak nyújtott ellátás és segítség optimalizálása érdekében a repülőtereknek, a légi fuvarozóknak és a légiközlekedési lánc többi szereplőjének készenléti tervet kell készíteniük (a javaslat 1. cikkének (4) bekezdése – a módosított 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (5) bekezdése). Az elszállásolásra vonatkozó kötelezettség korlátozása továbbá nem alkalmazandó a csökkent mozgásképességű utasokra, az őket kísérő személyekre, a várandós nőkre, az orvosi ellátást igénylő személyekre és a kíséret nélkül utazó gyermekekre, amennyiben a légitársaságot a menetrendszerű indulási idő előtt 48 órával tájékoztatták (a javaslat 1. cikkének (11) bekezdése – a módosított 261/2004/EK rendelet 11. cikkének (3) és (4) bekezdése).
- Tekintettel a kisebb (regionális) járatok sajátosságaira, a légi fuvarozók nem kötelesek szálláshelyet biztosítani olyan járatok utasainak, amelyeket 250 km-nél rövidebb távolságon és legfeljebb 80 személyes repülőgépekkel működtetnek (a csatlakozó járatokat kivéve). Ez a mentesség szintén nem alkalmazandó a csökkent mozgásképességű utasokra, az őket kísérő személyekre, a várandós nőkre, az orvosi ellátást igénylő személyekre és a kíséret nélkül utazó gyermekekre (a javaslat 1. cikkének (9) és (11) bekezdése – a módosított 261/2004/EK rendelet 9. cikkének (5) bekezdése, valamint 11. cikkének (3) és (4) bekezdése).

- A javaslat megállapítja, hogy a tagállami jogszabályok nem korlátozhatják a légi fuvarozóknak azt a jogát, hogy kártérítést kérjenek a késésekért vagy járat törlésekért felelős harmadik felektől (a javaslat 1. cikkének (12) bekezdése – a módosított 261/2004/EK rendelet 13. cikke).

3.3.3. *Az elveszett/megsérült poggyással kapcsolatos utasjogok jobb érvényesítése*

Tekintettel a fogyatékosággal élő személyek jogairól szóló ENSZ-egyezményre és az Unió Alapjogi Chartájára (21. és 26. cikk), a **csökkent mozgásképességű utasoknak** ugyanolyan jogokkal kell rendelkezniük a szabad mozgás, a szabad választás és a megkülönböztetés-mentesség tekintetében, mint más polgároknak.

A légi fuvarozók felelőssége a **mozgást segítő eszközök** vonatkozásában a felszerelés tényleges értékére növekszik. A Montreali Egyezményrel összhangban ennek megvalósításához a légi fuvarozókat fel kell szólítani arra, hogy automatikusan ajánlják fel az érintetteknek, hogy az Egyezményben meghatározottak szerint díjtalanul különleges érdekn nyilatkozatot tegyenek (a javaslat 2. cikkének (4) bekezdése – a módosított 2027/97/EK rendelet 6a. cikke).

A javaslat növeli az átláthatóságot a **poggyászra vonatkozó előírások** tekintetében. Kifejezetten előírja, hogy a légi fuvarozóknak egyértelműen tájékoztatniuk kell az utasokat a kézipoggyászra és a feladott poggyászra vonatkozó előírásokról, mind a foglaláskor, mind a repülőtéren (a javaslat 2. cikkének (4) bekezdése – a módosított 2027/97/EK rendelet 6d. cikke).

A javaslat a **hangszerekre** vonatkozó rendelkezéseket is tartalmaz. Kötelezi a légi fuvarozókat, hogy bizonyos feltételekkel engedélyezzék kisebb hangszerek utastérben való szállítását, és tegyék egyértelművé a nagyobb hangszerek raktérben történő szállítására vonatkozó szabályaikat (a javaslat 2. cikkének (4) bekezdése – a módosított 2027/97/EK rendelet 6e. cikke).

Tekintettel a Montreali Egyezményben az **elveszett/megsérült poggyászra vonatkozó panaszok** benyújtására megszabott szigorú időhatárokról, a javaslat szerint a légi fuvarozóknak a repülőtéren űrlapot kell az utasok rendelkezésére bocsátaniuk, amelyen azok késve érkező, megrongálódott vagy elveszett poggyászu kkal kapcsolatban panaszt emelhetnek (pl. erre szolgál a poggyászjegyzőkönyv – Property Irregularity Report vagy PIR), amelyet a légi fuvarozóknak panaszként kell elfogadniuk a 2027/97/EK és a Montreali Egyezmény alkalmazásában (a javaslat 2. cikkének (1) bekezdése – a módosított 2027/97/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése).

A javaslat alapján a 261/2004/EK rendelet szerint kijelölt nemzeti végrehajtási szervek a késve érkező, megrongált vagy elveszett poggyással kapcsolatos utasjogokról szóló 2027/97/EK rendelet **végrehajtásáért** is felelnek (a javaslat 2. cikkének (4) bekezdése – a módosított 2027/97/EK rendelet 6b. cikke).

3.3.4. *A felelősségi korlátozások hozzáigazítása az általános árinflációhoz*

A 889/2002/EK rendelettel módosított 2027/97/EK rendelet bevezeti a Montreali Egyezményt az uniós jogba és hatályát (a nemzetközi járatokon túl) a belföldi járatokra is kiterjeszti. Az Egyezmény az utas-, poggyász- és teherszállítással kapcsolatban felelősségi korlátozásokat állapít meg, amelyek 2009. december 30-i hatállyal 13,1%-kal emelkedtek. E javaslat az Egyezmény kiigazított összegeinek figyelembevétele érdekében aktualizálja az EU rendeletben foglalt határokat (a javaslat 2. cikkének (2) és (3) bekezdése, valamint 2. melléklete – a módosított 2027/97/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdése, 6. cikkének (1) bekezdése és melléklete).

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslatnak nincsenek az uniós költségvetést érintő vonzatai.

Javaslat

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 légifuvarozók felelősségéről szóló 2027/97/EGK rendeletnek az utasok és poggyászaik légi szállítása tekintetében történő 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 tervezetének a nemzeti parlamentek számára való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹²,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére¹³,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁴, valamint a légi fuvarozók utasok és poggyászaik légi szállítása tekintetében fennálló felelősségéről szóló, 1997. október 9-i 2027/97/EK tanácsi rendelet¹⁵ jelentősen hozzájárult a légi utasok jogainak védelméhez azokban az esetekben, amikor utazásukat visszautasított beszállás, jelentős késés, járat törlés vagy poggyászaik elvesztése/sérülése zavarja meg.
- (2) Az e rendeletek szerinti jogok érvényesítése során azonban több olyan hiányosságra derült fény, amelyek miatt azokat nem lehetett teljes mértékben alkalmazni az utasok védelmében. A jelenlegi jogi keretet ezért több ponton ki kell igazítani ahhoz, hogy az egész Unióra érvényes légiutas-jogokat hatékonyabban, eredményesebben és következetesebben lehessen érvényesíteni. Ezt hangsúlyozta a „2010. évi jelentés az uniós polgárságról – az uniós polgárok jogainak érvényesítése előtt álló akadályok lebontása”¹⁶ című bizottsági dokumentum is, amely intézkedéseket jelentett be annak érdekében, hogy – különösen a légi utasok – egységes jogokat élvezzenek és ezen jogok megfelelően érvényesüljenek.

¹² HL C [...], [...], [...] o.

¹³ HL C [...], [...], [...] o.

¹⁴ HL L 223., 2004.2.17., 1. o.

¹⁵ HL L 218., 1997.10.17., 1. o. módosítva: HL L 140., 2002.5.30. 2. o.

¹⁶ COM(2010) 603 végleges.

- (3) A légi fuvarozók és utasok jogbiztonságának növelése érdekében pontosabban meg kell határozni a „rendkívüli körülmények” fogalmát, figyelembe véve az Európai Unió Bíróságnak a C-549/07 (Wallentin-Hermann) ügyben hozott ítéletét. Ezt a meghatározást még pontosabbá kell tenni azoknak a körülményeknek nem kimerítő felsorolása révén, amelyek egyértelműen rendkívülinek, illetve nem rendkívülinek tekintendők.
- (4) A C-173/07 (Emirates) ügyben az Európai Unió Bírósága úgy vélte, hogy a 261/2004 rendelet szerinti „légi járat” fogalmát úgy kell értelmezni, hogy lényegében légiközlekedési műveletről van szó, amely így bizonyos értelemben ezen – valamely légi fuvarozó által meghatározott útvonalon végrehajtott – fuvarozás „egysége”. A bizonytalanságok elkerülése érdekében világosan meg kell határozni a „légi járat” fogalmát, valamint a hozzá kapcsolódó „csatlakozó járat” és „utazás” fogalmát is.
- (5) A C-22/11 (Finnair) ügyben a Bíróság úgy döntött, hogy a „visszautasított beszállás” fogalmát akként kell értelmezni, hogy az nemcsak az olyan visszautasított beszállásra vonatkozik, amely a túlfoglalás helyzeteire vezethető vissza, hanem az olyan visszautasított beszállásra is, amelynek egyéb, így például működtetési okai vannak. E megerősítés fényében nem indokolt a „visszautasított beszállás” jelenlegi meghatározásának módosítása.
- (6) A 261/2004/EK rendelet azokra az utasokra is vonatkozik, akik repülőjegyüket utazási csomag keretében foglalták. Egyértelművé kell azonban tenni, hogy az utasok nem halmozhatják a kapcsolódó – különösen az e rendelet és a szervezett utazási formákról szóló, 1990. június 13-i 90/314/EGK tanácsi irányelv¹⁷ szerinti – jogokat. Az utasok számára jogot kell biztosítani, hogy eldöntsék, melyik jogszabály szerint nyújtják be kérelmüket, de nem lehet joguk ahhoz, hogy ugyanazon probléma miatt mindkét jogszabály szerint kártérítést igényeljenek. Az utasok szempontjából nincs jelentősége annak, hogy az ilyen kérelmekből eredő terheket a légi fuvarozók és az utazásszervezők hogyan osztják el egymás között.
- (7) Az utasvédelem növelése érdekében szükséges, hogy az oda-vissza útra szóló (retúr-) jeggyel rendelkező utas beszállását a visszaúton ne lehessen visszautasítani azért, mert az odaútra szóló jegyet nem vette igénybe.
- (8) Jelenleg azokra az utasokra, akiknek a neve hibásan szerepel a jegyen, olykor büntető jellegű adminisztratív díjakat szabnak ki. A foglaláskor történt esetleges elírások ésszerű mértékű javításait ingyenesen kell végrehajtani, feltéve, hogy azok nem járnak az időpont, a dátum, az útvonal vagy az utas személyének megváltozásával.
- (9) Egyértelművé kell tenni, hogy járat törlesztés esetén a jegy árának visszatérítése, az út átfoglalás utáni folytatása, vagy egy későbbi időpontban történő utazás közötti választás joga az utast és nem a légi fuvarozót illeti meg.
- (10) A repülőtereknek és a repülőterek használoinak – például a légi fuvarozóknak és a földi kiszolgálást végző vállalatoknak – együtt kell működniük annak érdekében, hogy a légi szolgáltatásban bekövetkező többszöri fennakadásnak az utasokra gyakorolt hatása a lehető legkisebb legyen, és ennek érdekében ellátást és átfoglalást kell biztosítaniuk a számukra. E célból az ilyen esetekre készenléti tervvel kell rendelkezniük és együtt kell működniük e tervek kidolgozása során.
- (11) A 261/2004/EK rendeletnek egyértelműen magában kell foglalnia a jelentős késést szenvedő utasok kártérítéshez való jogát, az Európai Bíróság C-402/07 és C 432/07 sz.

¹⁷ HL L 158., 1990.6.23., 59. o.

(Sturgeon) egyesített ügyekben hozott ítéletének megfelelően. Ezzel párhuzamosan emelni kell azt az időtartamot, amelynek letelte után a késésből kártérítési jog keletkezik, hogy figyelembe lehessen venni az ágazatra gyakorolt pénzügyi hatást és el lehessen kerülni az ennek következtében esetleg bekövetkező gyakoribb járat törléseket is. Annak biztosítására, hogy az Unión belül utazók egyforma kártérítési jogokkal rendelkezzenek, célszerű, hogy a kártérítési jogot keletkeztető késési idő az EU-n belüli utazások esetében azonos legyen, a harmadik országokból érkező és oda induló járatoknál azonban a távolságtól függően, figyelembe véve a légi fuvarozók üzemeltetési problémáit, amikor távoli repülőtereken kell megoldást találniuk a késések okára.

- (12) A jogbiztonság érdekében a 261/2004/EK rendeletnek egyértelműen meg kell erősítenie, hogy a járatok menetrendjének megváltozása a hosszas késéshez hasonló hatást gyakorol az utasokra, és ezért hasonló jogokat kell keletkeztetnie.
- (13) A csatlakozó járatot lekéső utasokat az átfoglalásra való várakozás alatt megfelelő ellátásban kell részesíteni. Az egyenlő bánásmód elve alapján ezeknek az utasoknak lehetőséget kell biztosítani arra, hogy – az utazásuk végcéljának elérése tekintetében elszenvedett késedelemtől függően –, hasonló alapon tartsanak igényt kártérítésre, mint azok az utasok, akiknek járata késett vagy azt törölték.
- (14) Az utasvédelem javítása érdekében tisztázni kell, hogy a késést szenvedő utasoknak joga van ellátásra és kártérítésre, függetlenül attól, hogy a repülőtéren terminálon vagy már a repülőgép fedélzetén várakoznak. Mivel azonban az utóbbiak nem férnek hozzá a terminál szolgáltatásaihoz, alapvető szükségleteik és a repülőgép elhagyásához való jog tekintetében jogaikat meg kell erősíteni.
- (15) 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 utast attól a lehetőségtől, hogy másik szolgáltatást vehessen igénybe, amely az átfoglalást rövidebb időn belül biztosítaná. Meg kell állapítani, hogy egy bizonyos idő eltelte után a fuvarozónak fel kell ajánlania, hogy az utas egy másik fuvarozó szolgáltatását vagy más közlekedési módot vegyen igénybe, ha ez az utazás folytatását meggyorsíthatja. A más fuvarozó járatára való átfoglalás vagy az egyéb közlekedési eszközök igénybevétele a rendelkezésre álló helyek függvénye lehet.
- (16) A légi fuvarozókat jelenleg utasaik szállodai elhelyezése tekintetében korlátlan felelősség terheli hosszú ideig tartó rendkívüli körülmények esetén. Ez a bizonytalanság és az időtartam kiszámíthatatlansága kockázatot jelenthet a fuvarozók pénzügyi stabilitása szempontjából. A légi fuvarozóknak ezért lehetőséget kell adni arra, hogy egy bizonyos idő eltelte után az ellátást korlátozzák. Emellett a készenléti tervezés és a gyors átfoglalás is csökkentheti annak a kockázatát, hogy az utasok hosszú ideig vesztegetni kényszerüljenek a repülőtéren.
- (17) Egyes utasjogok, különösen a szálláshoz való jog érvényesítése a tapasztalatok szerint aránytalan költségekkel jár a légi fuvarozók egyes kisebb nagyságrendű műveleteiből származó bevételeihez képest. A rövid távon, kis repülőgépekkel működtetett járatok üzemeltetőit ezért mentesíteni kell a szállás biztosítása alól, ugyanakkor segíteniük kell az utasnak a szálláskeresésben.
- (18) A fogyatékkal élő, a csökkent mozgásképességű és más, különleges bánásmódot igénylő személyek – például a kíséret nélkül utazó gyermekek, a várandós nők és az orvosi ellátást igénylő személyek – számára nehezebb feladat szállást találni az utazás kénytelen megszakítása esetén. Ezért az ezekbe a kategóriákba tartozó utasokra a

szálláshoz való jog semmiféle korlátozása nem alkalmazandó sem rendkívüli körülmények, sem regionális járatok esetében.

- (19) Az Unióban a jelentős késések és járatotrlések jelenlegi magas száma nem kizárólag a légi fuvarozóknak tulajdonítható. Annak érdekében, hogy a légiközlekedési lánc összes szereplője hatékony és gyors megoldásokra, és így a hosszú késések és járatotrlések által az utasoknak okozott kellemetlenségek minimálisra csökkentésére törekedjen, a légi fuvarozók számára lehetővé kell tenni, hogy érvényesítsék követeléseiket azon harmadik felekkel szemben, amelyeknek szerepük volt a kártérítést vagy egyéb kötelezettségeket keletkeztető esemény bekövetkeztében.
- (20) Az utazás megszakadása esetén az utasokat nem csak az őket ilyenkor megillető jogaikról kell megfelelően tájékoztatni, hanem a megszakítás okáról is, amint az információk rendelkezésre állnak. Ezeket az információkat akkor is meg kell adni, ha az utas a jegyét egy az Unióban működő közvetítőnél vásárolta meg.
- (21) Az utasjogok jobb érvényesítése érdekében a nemzeti végrehajtási szervek szerepét pontosabban kell meghatározni, és világosan el kell különíteni az utasok egyéni panaszainak kezelésétől.
- (22) Az utasokat megfelelően tájékoztatni kell az igények és panaszok légi fuvarozókhoz való benyújtásával kapcsolatos eljárásokról, és biztosítani kell, hogy ésszerű határidőn belül választ kapjanak. Az utasoknak azt a lehetőséget is biztosítani kell, hogy a légi fuvarozókkal szemben peren kívüli eszközök útján emeljenek panaszt. Ugyanakkor mivel a bíróság előtti hatékony jogorvoslathoz való jog az Európai Unió Alapjogi Chartájának 47. cikkében elismert alapvető jog, ezek az intézkedések nem akadályozhatják és nem nehezíthetik meg azt, hogy az utasok bírósághoz forduljanak.
- (23) A C-139/11 sz. Moré kontra KLM ügyben az Európai Bíróság tisztázta, hogy azt a határidőt, amely alatt a kártérítés iránti kereseteket meg kell indítani, az egyes tagállamok nemzeti joga határozza meg.
- (24) A Bizottság és a végrehajtási testületek közötti folyamatos információáramlás lehetővé tenné a Bizottság számára, hogy hatékonyabban töltse be a nemzeti testületekre vonatkozó felügyeleti, összehangoló és támogató szerepét.
- (25) A 261/2004/EK rendelet egységes feltételek mellett történő végrehajtásának biztosítása érdekében a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni. Ezeket a hatásköröket a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EC európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹⁸ megfelelően kell gyakorolni.
- (26) A tagállamok által a Bizottsághoz benyújtott tevékenységi jelentések tartalmával kapcsolatos végrehajtási határozatok elfogadásakor a tanácsadó bizottsági eljárást kell alkalmazni.
- (27) Annak érdekében, hogy a mozgást segítő eszközöket ért kárért vagy azok elvesztéséért járó kártérítés az eszköz tényleges értékével egyezzen meg, a légitársaságoknak a csökkent mozgásképességű személyek számára díjmentesen fel kell ajánlaniuk azt a lehetőséget, hogy külön nyilatkozatot tegyenek, amely – a Montreali Egyezménynek megfelelően – lehetővé teszi számukra, hogy a veszteségért vagy kárért teljes körű kártérítést igényeljenek.

¹⁸ HL L 55., 2011.2.28., 13. o.

- (28) Az utasok olykor nincsenek tisztában azzal, milyen méretű, súlyú vagy számú poggyászt vihetnek magukkal az utastérbe. Annak érdekében, hogy az utasok teljes mértékben tudatában legyenek a kézipoggyászra, illetve a feladott poggyászra vonatkozó előírásoknak, a légi fuvarozóknak a jegyvásárláskor és a repülőtéren is egyértelmű információt kell adniuk ezekről az előírásokról.
- (29) A hangszereket – lehetőség szerint – kézipoggyászként kell elfogadni, és ha erre nincs lehetőség, mindent meg kell tenni azért, hogy azokat megfelelő feltételekkel szállítsák a repülőgép rakterében. Ezért a 2027/97/EK rendeletet ennek megfelelően módosítani kell.
- (30) A 2027/97/EK rendelettel az utasoknak biztosított jogok helyes és következetes alkalmazása érdekében a 261/2004/EK rendelet szerint kijelölt nemzeti végrehajtási szerveknek nyomon kell követniük és érvényesíteniük kell a 2027/97/EK rendelet szerinti jogokat is.
- (31) Tekintettel az elveszett, megrongálódott vagy késve érkező poggyással kapcsolatos panaszok beterjesztésére kiszabott rövid határidőkre, a légi fuvarozóknak lehetőséget kell nyújtaniuk arra, hogy az utasok panaszaikat már a repülőtéren benyújthassák, és e célból formanyomtatványt kell számukra biztosítani. Ez a szokásos poggyászejegyzőkönyv (Property Irregularity Report vagy PIR) is lehet.
- (32) A 2027/97/EK rendelet¹⁹ 3. cikkének (2) bekezdése elavult, mert a biztosítással kapcsolatos ügyeket ma már a 785/2004/EK rendelet szabályozza. A bekezdést ezért törölni kell.
- (33) A gazdasági fejlődés figyelembevétele érdekében a 2027/97/EK rendeletben megállapított pénzügyi korlátozásokat a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által a Montreali Egyezmény 24. cikkének (2) bekezdése alapján 2009-ben végzett felülvizsgálatnak megfelelően módosítani kell.
- (34) A 2027/97/EK rendelet és a Montreali Egyezmény közötti folyamatos megfelelés érdekében fel kell hatalmazni a Bizottságot arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el. Ez a felhatalmazás lehetővé tenné, hogy a Bizottság is módosítsa a 2027/97/EK rendeletben megszabott pénzügyi korlátozásokat, amennyiben azokat a Montreali Egyezmény 24. cikkének (2) bekezdése alapján a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) módosítja.
- (35) E rendeletnek tiszteletben kell tartania az alapvető jogokat és be kell tartania a különösen az Európai Unió Alapjogi Chartájában elismert elveket, nevezetesen a fogyasztók védelmét, a személyes adatok védelméhez való jogot, a megkülönböztetés valamennyi formájának tilalmát és a fogyatékkal élő személyek beilleszkedését, valamint a hatékony jogorvoslathoz és a tisztességes eljáráshoz való jogot,

ELFOGADTÁK EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 261/2004/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következőképpen módosul:

¹⁹ A 2002. május 13-i 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 140., 2002.5.30., 2. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 6. kötet, 246. o.) módosított, a légi fuvarozók utasok és poggyászaik légi szállítása tekintetében fennálló felelősségéről szóló, 1997. október 9-i 2027/97/EK tanácsi rendelet (HL L 285., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 3. kötet, 489. o.).

- (a) A c) pontban található meghatározás helyébe a következő szöveg lép:
„»közösségi légi fuvarozó«: egy tagállam által a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK rendelet²⁰ rendelkezéseivel összhangban megadott érvényes működési engedéllyel rendelkező légi fuvarozó”;
- (b) A d) pontban szereplő meghatározás helyébe a következő szöveg lép:
„»utazásszervező«: a szervezett utazási formákról szóló, 1990. június 13-i 90/314/EGK tanácsi irányelv²¹ 2. cikkének (2) bekezdése szerinti személy”;
- (c) Az i) pontban szereplő meghatározás helyébe a következő szöveg lép:
„»csökkent mozgásképességű személy«: a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól szóló 1107/2006/EK rendelet²² szerinti bármely személy”;
- (d) Az l) pontban szereplő „járat törlése” meghatározás a következő mondattal egészül ki:
„Törölt járatnak kell tekinteni a járatot abban az esetben is, ha a repülőgép felszállt, de ezt követően valamilyen okból egy, az érkezési repülőtértől eltérő repülőtérre le kellett szállnia, vagy vissza kellett térnie az indulási repülőtérre.”
- (e) A rendelet a következő meghatározásokkal egészül ki:
- „m) »rendkívüli körülmények«: olyan körülmények, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és amelyeket a légi fuvarozó ténylegesen nem tud befolyásolni. E rendelet alkalmazásában a rendkívüli körülmények magukban foglalják a mellékletben felsorolt körülményeket;
 - n) »járat«: két repülőtér közötti légi szállítási művelet; a műszaki vagy üzemeltetési célokból történő közbelső leszállásokat nem kell figyelembe venni;
 - o) »csatlakozó járat«: olyan járat, amely egyetlen szállítási szerződés keretében eljuttatja az utast egy átszállási helyre, ahonnan az egy másik járatral utazik tovább, illetve adott esetben a másik járat, amely az átszállási helyről indul.
 - p) »utazás«: azon egyetlen vagy több egymást követő csatlakozó járat, amellyel vagy amelyekkel az utas a szállítási szerződés szerint az indulási repülőtérrel végső célállomására jut;
 - q) »repülőtér«: minden olyan terület, amelyet kifejezetten légi járművek leszállásához, felszállásához és földi mozgásához alakítottak ki, beleértve azon kapcsolódó létesítményeket, amelyekre a fenti műveleteknél a légi járművek forgalma és kiszolgálása során szükség lehet, valamint a kereskedelmi légi közlekedés kiszolgálásához szükséges létesítményeket is;
 - r) »repülőtér-irányító szervezet«: olyan szervezet, amelynek a nemzeti jogszabályok, szabályzatok és szerződések értelmében a feladata – más tevékenységekkel együtt vagy kizárólag – a repülőterek vagy repülőtér-hálózatok infrastruktúrájának igazgatása és kezelése, valamint az adott

²⁰ HL L 16., 31.10.2008, 3. o.

²¹ HL L158, 23.06.1990, 59. o.

²² HL L 223., 26.07.2006, 1. o.

repülőtereken vagy repülőtér-hálózatokon jelen lévő, különböző szereplők tevékenységének összehangolása és felügyelete;

- s) »jegyár«: egy jegyért fizetett teljes ár, amely magában foglalja a légi viteldíjat, valamint a jegy árában foglalt opcionális és nem opcionális szolgáltatásokért fizetendő minden vonatkozó adót, díjat, felárat és illetéket;
- t) »a járat ára«: egy adott járat repülési távolságának és a jeggyel megváltott teljes utazás összes járata által megtett össztávolságnak a hányada, szorozva a jegy árával;
- u) »indulási idő«: az az időpont, amikor a légi jármű külső vagy saját erőből elmozdul, és elhagyja az indulási állóhelyet (fékoldási idő);
- v) »érkezési idő«: az időpont, amikor a repülőgép eléri az érkezési állóhelyet és a rögzítő fékek működésbe lépnek (befékezési idő);
- w) »a kifutópályán való várakozás«: induláskor az az idő, amelyet a repülőgép az utasok beszállításának kezdetétől a felszállásig a földön tölt, érkezéskor pedig az az idő, amely a repülőgép földet érése és az utasok kiszállításának kezdete között telik el;
- x) »éjszaka«: az éjféltől reggel 6 óráig tartó időszak;
- y) »kíséret nélkül utazó gyermek«: kísérő szülő vagy gondviselő nélkül utazó gyermek, akiért a légi fuvarozó közzétett szabályzata szerint felelősséget vállal.”

2. A 3. cikk a következőképpen módosul:

(a) A (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Az (1) bekezdést azzal a feltétellel kell alkalmazni, hogy az utasok

a) megerősített helyfoglalással rendelkeznek az érintett légi járaton és – az 5. cikkben említett járatörülés, valamint a 6. cikkben említett menetrendváltás esetét kivéve – utasfelvételre jelentkeznak,

– a légi fuvarozó, az utazásszervező vagy egy meghatalmazott utazásközvetítő által előre és írásban (akár elektronikus formában) meghatározott módon és megjelölt időpontban,

vagy ha nincs megjelölve időpont,

– legalább 45 perccel a menetrend szerinti indulási időpont előtt; vagy

b) arról a légi járatról, amelyre helyfoglalásuk volt, egy légi fuvarozó vagy utazásszervező által – bármilyen okból – átirányításra kerültek egy másik járatra.”

(b) A (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A 8. cikk (6) bekezdésének sérelme nélkül e rendeletet kizárólag motoros merevszárnyú légi járműveken szállított utasokra kell alkalmazni. Amikor azonban az utazás egy részére a szállítási szerződésnek megfelelően más szállítási eszközön vagy helikopteren kerül sor, e rendeletet az egész utazásra alkalmazni kell, és az utazás más szállítási eszközzel végzett részét e rendelet alkalmazásában csatlakozó járatnak kell tekinteni.”

(c) A (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(6) E rendelet a szervezett utazási szerződések keretében szállított utasokra is alkalmazandó, de nem érinti az utasok 90/314/EGK tanácsi rendelet szerinti jogait. Az utas e rendelet és a 90/314/EGK tanácsi irányelv értelmében is jogosult kérelem benyújtására, de az ugyanazon tényekkel kapcsolatban nem halmozhatja a két jogi aktus alapján őt megillető jogokat, amennyiben a jogok ugyanazon érdekek védelmezésére vagy ugyanazon célra irányulnak. E rendelet nem alkalmazható olyan esetekben, amikor egy utazási csomagot a légi járat törlésén vagy késésén kívüli egyéb okokból törölnek.”

3. A 4. cikk a következőképpen módosul:

(a) A (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Amennyiben az utasok beszállását akarattuk ellenére visszautasították, akkor az üzemeltető légi fuvarozó azonnal kártalanítja őket a 7. cikkel összhangban és segítséget nyújt nekik a 8. cikkel összhangban. Ha az utas a 8. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerint a lehető legrövidebb időn belül történő átfoglalás mellett dönt, és az indulási idő legalább két órával későbbi, mint az eredeti indulási idő, az üzemeltető légi fuvarozó segítséget nyújt az utasnak a 9. cikkel összhangban.”

(b) A szöveg a következő két bekezdéssel egészül ki:

„(4) Az (1), (2) és (3) bekezdést a retúr jegyekre is alkalmazni kell, ha a visszaúton az utas beszállását azon az alapon utasítják vissza, hogy az odaútra szóló jegyet nem vette igénybe, vagy e célból nem fizetett további díjat.

(5) Ha az utas, vagy az utas nevében eljáró közvetítő egy vagy több, ugyanabba a szállítási szerződésbe tartozó utas családi vagy keresztnévben előforduló olyan elírást jelent be, amely a beszállás visszautasítását vonhatja maga után, a légi fuvarozónak azt legalább egyszer, az indulás előtt legfeljebb 48 órával, az utastól vagy a közvetítőtől kért kiegészítő díj nélkül ki kell javítania, kivéve, ha a nemzeti vagy a nemzetközi jogszabályok ezt nem teszik lehetővé.”

4. Az 5. cikk a következőképpen módosul:

(a) Az (1) bekezdés a) és b) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„a) az üzemeltető légi fuvarozó a 8. cikk szerint felajánlja a jegy visszatérítése, az utazás átfoglalással történő folytatása vagy a későbbi időpontban történő utazás közötti választás lehetőségét; és

b) az üzemeltető légi fuvarozó átfoglalás esetén, ha a járat indulásának ésszerűen várható időpontja legalább két órával későbbi, mint a törölt járat tervezett indulása, a 9. cikkben meghatározott ellátást ajánlja fel; és”

(b) A (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az üzemeltető légi fuvarozó nem köteles kártérítést fizetni a 7. cikk szerint, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését rendkívüli körülmények okozták, és a járat törlését minden ésszerű intézkedés megtételével sem lehetett volna elkerülni. Rendkívüli körülményekre csak akkor szabad hivatkozni, ha a szóban forgó járatot, vagy az ugyanazzal a légi járművel üzemeltetett előző járatot érintik.”

(c) A cikk a következő (5) bekezdéssel egészül ki:

„(5) Azokon a repülőtereken, amelyeknek éves utasforgalma legalább az előző három egymást követő évben elérte a hárommillió főt, a repülőtér-irányító szervezetnek gondoskodnia kell arról, hogy a repülőtér és a repülőtér használói –

különösen a légi fuvarozók és a földi kiszolgálást végző vállalatok – műveleteiket megfelelő készenléti terv révén összehangolják, így felkészülve a többszörös járatörléseket és/vagy késéseket előidéző olyan helyzetekre, amelyek miatt jelentős számú utas reked a repülőtéren, beleértve a légitársaságok csődje vagy a működési engedélyük visszavonása miatt bekövetkező eseteket is. A készenléti terv célja, hogy a repülőtéren rekedt utasok megfelelő tájékoztatást és segítséget kapjanak. A repülőtér-irányító szervezet a készenléti tervet és annak bármely módosítását közli a 16. cikk szerint kijelölt nemzeti végrehajtási szervvel. Azon repülőterek irányító szervezeteinek, amelyek utasforgalma nem éri el a fenti határt, minden ésszerű intézkedést meg kell tenniük a repülőtér-használók tevékenységének összehangolása, valamint a repülőtéren rekedt utasok ellátása és tájékoztatása érdekében.”

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

„6. cikk

Jelentős késés

(1) Amennyiben egy üzemeltető légi fuvarozó okkal feltételezi, hogy egy járat indulása késni fog, vagy ha a menetrend szerinti induláshoz képest elhalasztja az indulást, akkor az utasoknak:

- i. legalább két órás késés esetén felajánlja a 9. cikk (1) bekezdésének a) pontjában és (2) bekezdésében előírt segítséget; és
- ii. legalább öt órás késés esetén, ha a késés egy vagy több éjszakára is kiterjed, felajánlja a 9. cikk (1) bekezdésének b) pontjában és a 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjában előírt segítséget; és
- iii. legalább öt órás késés esetén felajánlja a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontjában előírt segítséget.

(2) A 7. cikk szerint az utasoknak kártérítéshez van joguk az üzemeltető légi fuvarozó részéről, ha végső célállomásukra:

- a) EU-n belüli utazások és harmadik országból induló/oda érkező, 3500 km-nél rövidebb utazások esetében a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest öt órás vagy annál hosszabb késéssel érkeznek meg;
- b) harmadik országból induló/oda érkező, 3500 km-től 6000 km-ig terjedő utazások esetében a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest kilenc órás vagy annál hosszabb késéssel érkeznek meg;
- b) harmadik országokból induló/oda érkező, 6000 km-nél hosszabb utazások esetében a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest tizenkét órás vagy annál hosszabb késéssel érkeznek meg.

(3) A (2) bekezdést akkor is alkalmazni kell, ha az üzemeltető légi fuvarozó a menetrendszerű indulási és érkezési időt úgy módosítja, hogy azzal az eredeti menetrend szerinti érkezéshez képest késést idéz elő, kivéve ha az utasok a menetrendváltozásról az eredetileg tervezett indulási idő előtt több mint tizenöt nappal tájékoztatást kaptak.

(4) Az üzemeltető légi fuvarozó nem köteles kártérítést fizetni a 7. cikk szerint, ha bizonyítani tudja, hogy a járat késését vagy a menetrend módosítását rendkívüli körülmények okozták, és a késést vagy módosítást minden ésszerű intézkedés megtételével sem lehetett volna elkerülni. A rendkívüli körülményekre csak az

érintett járatral, vagy az ugyanazzal a légi járművel üzemeltetett előző járatral összefüggésben lehet hivatkozni.”

(5) Ha a biztonsági szempontok lehetővé teszik, több mint egy órás kifutópályán való várakozás esetén az üzemeltető légi fuvarozó díjtalan hozzáférést enged a mosdóhelyiségekhez, díjtalanul ivóvizet biztosít, és az utastérben megfelelő fűtésről vagy hűtésről, és szükség esetén megfelelő orvosi ellátásról gondoskodik. Ha a kifutópályán való várakozás eléri az öt órát, a repülőgép visszatér a kapuhoz vagy más megfelelő kiszállóhelyhez, ahol az utasok kiszállhatnak és az (1) bekezdésben meghatározott segítségben részesülhetnek, kivéve ha a biztonsággal és a védelemmel összefüggő okokból a repülőgép nem hagyhatja el helyét a kifutópályán.”

6. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„6a. cikk

Lekésés a csatlakozó járatról

(1) Ha az utas azért kési le a csatlakozó járatot, mert előző járata késett vagy annak időpontját megváltoztatták, a csatlakozó járatot üzemeltető közösségi légi fuvarozó az utasnak felajánlja:

i. a 9. cikk (1) bekezdésének a) pontjában és a 9. cikk (2) bekezdésében meghatározott segítséget, amennyiben legalább két órával többet kell várnia a csatlakozásra; és

ii. a 8. cikk (1) bekezdésének b) pontjában meghatározott átfoglalást; és

iii. a 9. cikk (1) bekezdésének b) pontjában és a 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjában meghatározott segítséget, ha az alternatív járat vagy a 8. cikk szerint ajánlott egyéb szállítási eszköz indulásának menetrend szerinti időpontja legalább öt órával meghaladja a lekésett járat menetrendszerű indulását, és a késés egy vagy több éjszakára is kiterjed.

(2) Ha az utas egy előző csatlakozó járat késése miatt kési le a csatlakozó járatot, kárpótláshoz van joga az előző járatot üzemeltető közösségi légi fuvarozó részéről a 6. cikk (2) bekezdésével összhangban. E célból a késést a végső célállomásra való menetrendszerű érkezés időpontjához viszonyítva kell számítani.

(3) A (2) bekezdés a szóban forgó légi fuvarozók közötti kártérítési megállapodásokat nem érinti.

(4) Az (1) és a (2) bekezdés olyan harmadik országbeli légi fuvarozókra is alkalmazandó, amelyek egy uniós repülőtérre vagy repülőtérrel csatlakozó járatot üzemeltetnek.”

7. A 7. cikk a következőképpen módosul:

(a) Az (1) bekezdésben a „repülőútra” szó helyébe az „utazásra” szó lép.

(b) A (2), (3) és (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Ha az utas a 8. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerint utazásának folytatása mellett döntött, a végső célállomásig vezető útja során csak egyszer keletkezhet kártérítéshez való joga, még akkor is, ha az átfoglalás után újabb járatotrlésre vagy lekésett csatlakozásra kerül sor.

(3) Az (1) bekezdésben említett kártérítés kifizetése készpénzben, elektronikus banki átutalással, banki megbízással vagy csekkel történik.

(4) Az (1) bekezdésben említett távolságokat a gömbi főkörön mért távolság módszerével kell mérni.

(5) A légi fuvarozó az utassal önkéntes megállapodásra juthat, amely az (1) bekezdésben említett kártérítési rendelkezések helyébe lép, feltéve, hogy a megállapodást az utas egy olyan dokumentum aláírásával erősíti meg, amely felhívja az utas figyelmét az e rendelet szerinti kártérítéshez való jogára.”

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

„8. cikk

Visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog

(1) Az e cikkre történő hivatkozás esetén az utasoknak díjmentesen a következők közötti választást kell felajánlani:

a) - a járat árának visszatérítése az utas kérésétől számított hét napon belül a 7. cikk (3) bekezdésében meghatározott módon, az utazás meg nem tett szakaszára vagy szakaszaira, továbbá a már megtett szakaszra vagy szakaszokra, amennyiben a repülőút az utas eredeti utazási tervéhez viszonyítva már nem szolgál semmilyen célt, adott esetben a következővel együtt:

- a lehető legkorábbi járat vissza az első indulási pontra;

b) az utazás folytatása átfoglalással, az eredetihez hasonló szállítási feltételek mellett, az utas végső célállomására a lehető leghamarabb; vagy

c) átfoglalás az eredetihez hasonló szállítási feltételek mellett, az utas végső célállomására egy későbbi időpontban, amikor az utasnak megfelel, az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően.

(2) Az (1) bekezdés a) pontját azokra az utasokra is alkalmazni kell, akiknek légi járata szervezett utazási csomag részét képezi, kivéve a visszatérítés jogát, amennyiben a 90/314/EGK irányelv szerint ilyen jog keletkezik.

(3) Ha egy üzemeltető légi fuvarozó az utasnak a helyfoglalásától eltérő repülőtérről vagy repülőtérről induló légi járatot ajánl, az üzemeltető légi fuvarozót terheli az utas átszállításának költsége arról a repülőtérről arra a repülőtérré, amelyre a jegyet váltották, vagy az utassal történő megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra.

(4) Az utassal történő megállapodás alapján az (1) bekezdés a) pontjában említett visszainduló járat, illetve járatok, vagy az (1) bekezdés b) vagy c) pontjában említett átfoglalás történhet más légi fuvarozó által üzemeltetett járatra, más útvonalra vagy más szállítási mód igénybevételével is.

(5) Ha az utas az (1) bekezdés b) pontjában említett lehetőséget választja, és az üzemeltető légi fuvarozó nem tudja az utast saját járatainak egyikén, kellő időben szállítani ahhoz, hogy az utas végső úticélját a menetrend szerinti érkezési időhöz viszonyítva 12 órán belül elérje, akkor az utas – a rendelkezésre állástól függően – jogosult más légi fuvarozó járatára vagy eltérő szállítási módra való átfoglalásra. Az 1008/2008/EK rendelet²³ 22. cikkének (1) bekezdése ellenére a másik légi fuvarozó vagy más fuvarozó a szerződő fuvarozónak nem szabhat olyan árat, amely meghaladja a saját utasai által az elmúlt három hónapban ugyanilyen szolgáltatásokért fizetett átlagos árat.

²³

HL L 293., 2008.10.31., 3. o.

(6) Amikor az utasnak az (1) bekezdés szerint az út más szállítási mód igénybevételével történő teljes vagy részleges folytatását ajánlják fel, e rendelet a más szállítási módon végzett szállításra ugyanúgy alkalmazandó, mintha azt merevszárnyú légi járművön végezték volna.”

9. A 9. cikk a következőképpen módosul:

(a) Az (1) bekezdés c) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) szállítást a repülőtér és a szálláshely (hotel, az utas lakóhelye vagy egyéb) között.”

(b) A cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(4) Ha az üzemeltető légi fuvarozó bizonyítani tudja, hogy a járat törlését, késését vagy a menetrend megváltoztatását rendkívüli körülmények okozták, és a járat törlését, késését vagy menetrendje megváltoztatását minden ésszerű intézkedés megtételével sem lehetett volna elkerülni, az (1) bekezdés b) pontja szerinti szállásköltséget éjszakánként és utasonként 100 EUR-ra és legfeljebb három éjszakára korlátozhatja. Ha az üzemeltető légi fuvarozó e korlátozás alkalmazása mellett dönt, az utasokat ekkor is köteles tájékoztatni a három éjszaka letelte után rendelkezésre álló szálláslehetőségekről, és a 14. cikkben meghatározott kötelezettségei továbbra is fennállnak.

(5) Az (1) bekezdés b) pontja szerinti szállásbiztosítási kötelezettség nem áll fenn, ha az érintett járat 250 km-es vagy ennél kevesebb távolságot tenne meg és legfeljebb 80 hellyel rendelkező repülőgéppel üzemel, kivéve, ha csatlakozó járatról van szó. Ha az üzemeltető légi fuvarozó ezt a mentességet választja, az utasokat akkor is tájékoztatni köteles az elérhető szálláslehetőségekről.

(6) Ha az utas az indulási repülőtéren a 8. cikk (1) bekezdése a) pontja szerinti visszatérítés mellett dönt, vagy ha a későbbi időpontban történő utazást választja a 8. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerint, az érintett járatral kapcsolatosan megszűnik a 9. cikk (1) bekezdése szerinti ellátáshoz való joga.”

10. A 10. cikk (2) bekezdésének a), b) és c) pontjában a „jegy ára” kifejezés helyébe a „járat ára” kifejezés lép.

11. A 11. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(3) Az üzemeltető légi fuvarozó a 9. cikk (4) és (5) bekezdésében megállapított korlátozásokat nem alkalmazhatja a csökkent mozgásképességű utasokra, az őket kísérő személyekre, a kíséret nélkül utazó gyermekekre, a várandós nőkre vagy az orvosi ellátást igénylő személyekre, feltéve, hogy az utas különleges segítségnyújtási igényeiről a menetrendszerű járat indulása előtt legalább 48 órával tájékoztatta a légi fuvarozót, annak ügynökét vagy az utazásszervezőt. Ha a szerződés mindkét utazásra ugyanazzal a légi fuvarozóval jött létre, akkor a tájékoztatást érvényesnek kell tekinteni az egész utazásra, valamint a visszaútra is.”

12. A 13. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„13. cikk

Kártérítéshez való jog

Olyan esetekben, amikor egy üzemeltető légi fuvarozó kártérítést fizet vagy más, e rendelet szerint rá háruló kötelezettséget teljesít, sem e rendelet rendelkezései, sem a nemzeti jogszabályok rendelkezései nem értelmezhetők a fuvarozó azon jogának

korlátozásaként, hogy az e rendelet szerint felmerült költségeiért kártérítést kérjen bármely olyan harmadik féltől, amelynek szerepe volt a kártérítést vagy egyéb kötelezettségeket keletkeztető esemény bekövetkezésében.”

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

„14. cikk

Az utasoknak nyújtandó tájékoztatás kötelezettsége

(1) A repülőtér-irányító szervezet és az üzemeltető légi fuvarozó biztosítja, hogy az utasfelvételi pultnál (az önkiszolgáló utasfelvételi automatákat is beleértve) és a beszállókapunál jól olvasható, az alábbi szöveget tartalmazó tájékoztatás legyen elhelyezve az utasok számára: »A beszállás visszautasítása, illetve a járat törlése vagy két órát elérő késése esetén az utasfelvételi pultnál vagy a beszálló kapunál kérje a – különösen a segítségnyújtáshoz és az esetleges kártérítéshez kapcsolódó – jogait ismertető dokumentumot.«

(2) A beszállást visszautasító vagy egy járatát törölő üzemeltető légi fuvarozó minden érintett utasnak átad egy írásbeli tájékoztatót, amely e rendelettel összhangban meghatározza a kártérítés és segítségnyújtás szabályait, beleértve a 9. cikk (4) és (5) bekezdése szerinti korlátozásokra vonatkozó információkat is. A légi fuvarozó továbbá hasonló tájékoztatót ad át minden, legalább két órás késés vagy menetrendbeli változtatás által érintett utasnak. Az utas írott formában megkapja továbbá a 16a. cikk szerint kijelölt illetékes panaszkezelő testületek kapcsolattartási adatait.

(3) Vak vagy gyengén látó személyek tekintetében e cikk rendelkezéseinek megfelelő alkalmazását alternatív eszközök használatával kell biztosítani.

(4) A repülőtér-irányító szervezet gondoskodik arról, hogy az utasok jogairól szóló általános tájékoztatást a repülőtér utasok által használt területein jól láthatóan és olvashatóan el legyen helyezve. Emellett biztosítja, hogy a repülőtéren tartózkodó utasokat értesüljenek járatuk törléséről és a jogaikról olyan esetekben, amikor a légitársaság váratlanul szünetelteti műveleteit, például fizetéseképtelensége vagy a működési engedélyének visszavonása miatt.

(5) A járat törlése vagy késése esetén az üzemeltető légi fuvarozó a lehető leghamarabb – és legkésőbb a menetrend szerinti indulási idő után 30 perccel – értesíti az utasokat a helyzetről, valamint a becsült indulási időről, amint ez az információ rendelkezésre áll; a (6) és (7) bekezdés szerint közvetítón keresztül megvásárolt jeggyel rendelkező utasokat pedig abban az esetben, ha megkapta azok elérhetőségeit.

(6) Ha az utas a jegyét nem közvetlenül az üzemeltető légi fuvarozótól vásárolja, hanem egy az Unióban működő közvetítón keresztül, a közvetítő megadja a légi fuvarozónak az utas elérhetőségeit, feltéve, hogy az utas erre kifejezett és írásos felhatalmazást adott. Ilyen felhatalmazást csak önkéntes beleegyezés alapján lehet adni. A légi fuvarozó az elérhetőségi adatokat kizárólag az e cikk szerinti tájékoztatási kötelezettségének teljesítéséhez használhatja fel, marketing céljából nem, és azokat a szállítási szerződés végrehajtása után 72 órán belül meg kell semmisítenie. Az adatok tárolása, feldolgozása, és az azokhoz való hozzáférés során be kell tartani a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének

védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet²⁴.

(7) A közvetítő mentesül a (6) bekezdés rendelkezéseinek betartása alól, ha bizonyítani tudja egy olyan rendszer létezését, amely biztosítja, hogy az utas akkor is megkapja a tájékoztatást, ha elérhetőségeit nem közlik.

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

„16. cikk

Végrehajtás

(1) Minden tagállam kijelöl egy nemzeti végrehajtási szervet, amely a területén levő repülőterekről induló légi járatok, valamint harmadik országból e repülőterekre induló járatok tekintetében felel e rendelet végrehajtásáért. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot arról, hogy e bekezdéssel összhangban melyik szervet 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. E célból a légi fuvarozók és a repülőtér-irányító szervezetek a nemzeti végrehajtási szerv kérésére rendelkezésre bocsátják a megfelelő dokumentumokat. Feladatainak ellátása érdekében a nemzeti végrehajtási szerv figyelembe veszi a 16a. cikknek megfelelően kijelölt testület által hozzá benyújtott információkat is. A 16a. cikk alapján kijelölt testület által benyújtott egyéni panaszok alapján a nemzeti végrehajtási szerv végrehajtási intézkedések meghozataláról is dönthet.

(3) A tagállamok által az e rendelet megsértése esetére előírt szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

(4) Ha a 16. és a 16a. cikk alapján kijelölt szervezetek nem azonosak, jelentéstételi mechanizmusokat kell létrehozni a különböző testületek közötti információcsere érdekében, ezzel is segítve a nemzeti végrehajtási szerv nyomon követési és végrehajtási feladatai teljesítésében, a 16a. cikk alapján kinevezett testületet pedig abban, hogy az egyéni panaszok vizsgálatához szükséges információt összegyűjthesse.

(5) A nemzeti végrehajtási szerv legkésőbb a tárgyévet követő év április végéig minden évre közzéteszi a tevékenységére – többek között az alkalmazott szankciókra – vonatkozó statisztikákat.

(6) A légi fuvarozók az e rendelet hatálya alá eső ügyekben megadják elérhetőségeiket azon tagállamok nemzeti végrehajtási szerveinek, amelyekben működnek.”

15. A rendelet a következő cikkekkkel egészül ki:

„16a. cikk

Az utasok kérelmei és panaszai

(1) A jegyvétel időpontjában a légi fuvarozók tájékoztatják az utasokat az e rendeletben meghatározott jogokkal kapcsolatos kérelem- és panaszkezelési eljárásaikról és azokról a kapcsolattartási címekről, amelyeken az utasok kérelmeiket és panaszait – többek között elektronikus úton – benyújthatják. A légi fuvarozó az

²⁴

HL L 281, 1995.11.23., 31.o.

utasokat a panaszaik kezelésében illetékes testületről vagy testületekről is tájékoztatják.

(2) Ha az utas az e rendelet szerinti jogai tekintetében panaszt kíván benyújtani a légi fuvarozónak, a panaszt a járat indulásának napjától vagy tervezett napjától számított három hónapon belül kell benyújtania. A panasz beérkezésétől számított 7 napon belül a fuvarozónak vissza kell igazolnia az utas panaszának kézhezvételét. A panasz kézhezvételétől számított két hónapon belül a fuvarozó köteles kimerítő választ adni az utasnak.

(3) A vonatkozó uniós és tagállami jogszabályokkal összhangban minden tagállam kijelöli azt a nemzeti szervet vagy szerveket, amely(ek) a légi fuvarozók és az utasok között az e rendelet szerinti jogok tekintetében felmerülő viták peren kívüli rendezésével foglalkoznak.

(4) Minden utas panaszt emelhet bármely, a (3) bekezdés alapján kijelölt nemzeti szervnél, ha azt vélelmezi, hogy a tagállamok bármely repülőtérén, illetve egy harmadik országból a tagállamok egyikének repülőtérére irányuló bármely járat kapcsán sérülnek az e rendeletben foglalt rendelkezések. E panaszt legkorábban két hónappal az érintett légi fuvarozónak benyújtott panasz elküldése után lehet benyújtani, kivéve, ha a fuvarozó a panaszra már végleges választ adott.

(5) A panasz beérkezésétől számított 7 napon belül a kijelölt szervnek vissza kell igazolnia a panasz kézhezvételét, és annak másolatát meg kell küldenie a megfelelő nemzeti végrehajtási szervnek. A végleges választ legkésőbb a panasz kézhezvételétől számított három hónapon belül meg kell adni a panaszosnak. A végleges válasz másolatát szintén meg kell küldeni a nemzeti végrehajtási szervnek.

16b. cikk

A tagállamok és Bizottság közötti együttműködés

(1) A Bizottság a 16c. cikkben említett bizottság segítségével támogatja a tagállamok között a rendelet tagállami értelmezéséről és alkalmazásáról zajló párbeszédet.

(2) A tagállamok tevékenységükről évente jelentést küldenek a Bizottságnak legkésőbb a következő naptári év áprilisának végéig. A Bizottság végrehajtási jogi aktusokban határozhatja meg, hogy e jelentésekben mely kérdéseket kell tárgyalni. A végrehajtási jogi aktusokat a 16c. cikkben említett eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

(3) A tagállamok rendszeresen információt küldenek a Bizottság számára az e rendelet előírásainak az adott országban érvényes értelmezésével és alkalmazásával kapcsolatosan, a Bizottság pedig ezeket az információkat elektronikus úton a többi tagállam számára is elérhetővé teszi.

(4) Egy tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére a Bizottság megvizsgálja azokat az eseteket, amelyekben e rendelet bármely előírásának alkalmazásával és végrehajtásával kapcsolatban különbségek mutatkoznak, különösen a rendkívüli körülmények fogalmának értelmezését illetően; és a közös megközelítés elősegítése érdekében pontosítja a rendelet előírásait. A Bizottság e célból ajánlást fogadhat el a 16c. cikkben említett bizottsággal folytatott konzultációt követően.

(5) A Bizottság kérésére a nemzeti végrehajtási szervek vizsgálatot indítanak, ha kétely merül fel egy vagy több légi fuvarozó gyakorlatának szabályszerűségével kapcsolatban, és a vizsgálat eredményeit a kéréstől számított 4 hónapon belül jelentik a Bizottságnak.

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot munkájában az utasjogokkal foglalkozó bizottság segíti, amely minden tagállam két-két képviselőjéből áll, akiknek legalább egyike a nemzeti végrehajtási szerveket képviseli. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottság.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozások esetén a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni.

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

„17. cikk

Jelentés

A Bizottság 2017. január 1-jéig jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet működéséről és eredményeiről, különös tekintettel a jelentős késésekért járó kártérítés hatására és a hosszú ideig fennálló rendkívüli körülmények esetén történő szállodai elhelyezés korlátozására. A Bizottság emellett jelentést tesz a nem uniós fuvarozók által üzemeltetett, harmadik országokból érkező járatok utasainak fokozott védelméről a nemzetközi légiközlekedési megállapodások összefüggésében. A jelentéshez szükség szerint jogalkotási javaslatokat kell mellékelni.”

17. A 261/2004/EK rendelet e rendelet 1. mellékletével, mint 1. melléklettel egészül ki.

2. cikk

A 2027/97/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 3. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A közösségi légi fuvarozó a repülőtéren panaszbejelentő nyomtatványt bocsát rendelkezésre, amely lehetővé teszi, hogy az utas azonnal panaszt nyújthasson be megrongálódott vagy késve érkező poggyászára vonatkozóan. A panaszbejelentő nyomtatványt, amely a szokásos poggyászejegyzőkönyv (PIR) is lehet, a légi fuvarozó a repülőtéren a Montreali Egyezmény 31. cikkének (2) bekezdése szerinti panaszként fogadja el. Ez a lehetőség nem sérti az utas azon jogát, hogy panaszát a Montreali Egyezményben megadott határidőn belül más eszközök útján is benyújtsa.”

2. Az 5. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az (1) bekezdés sérelme nélkül halál esetén az utasonként kifizetett előleg nem lehet kevesebb 18 096 SDR (különleges lehívási jog) euróban kifejezett értékénél. A Bizottságot a 6c. cikkel összhangban elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktussal fel kell hatalmazni arra, hogy ezt az összeget a Montreali Egyezmény 24. cikkének (2) bekezdése alapján a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által hozott határozatra figyelemmel kiigazítsa. Az említett összeg kiigazítása nyomán a mellékletben szereplő megfelelő összeg is módosul.”

3. A 6. cikk (1) bekezdése a következő mondattal egészül ki:

„A Bizottságot a 6c. cikkel összhangban elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktussal fel kell hatalmazni arra, hogy a mellékletben szereplő összegeket – az 5. cikk (2) bekezdésében szereplő összeg kivételével – a Montreali Egyezmény 24.

cikkének (2) bekezdése alapján a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által hozott határozatra figyelemmel kiigazítsa.”

4. A rendelet a következő cikkekkkel egészül ki:

„6a. cikk

(1) Feladott kerekesszék, egyéb mozgást segítő eszköz vagy segédeszköz szállítása esetén a légi fuvarozó és alkalmazottai az 1107/2006/EK rendelet²⁵ 2. cikkének a) pontjában szereplő meghatározás szerinti csökkent mozgásképességű személyeknek felajánlják azt a lehetőséget, hogy – a helyfoglaláskor vagy legkésőbb akkor, amikor az eszközt átadják a fuvarozónak – díjtalanul külön nyilatkozatot tegyenek a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdése alapján.

(2) A mozgást segítő eszköz megsemmisülése, elvesztése vagy megrongálódása esetén a légi fuvarozó felelőssége arra az összegre korlátozódik, amelyet az érintett személy a feladott eszköz átadásakor a közösségi légi fuvarozónak bejelentett.

(3) A feladott kerekesszék, egyéb mozgást segítő eszköz vagy segédeszköz megsemmisülése, elvesztése, károsodása vagy késése esetén a közösségi légi fuvarozó felelős a bejelentett összeget meg nem haladó összeg kifizetéséért, kivéve, ha bizonyítja, hogy az összeg meghaladja az utasnak a rendeltetési helyen történő kézbesítéshez fűződő tényleges érdekét.

6b. cikk

(1) A 261/2004/EK rendelet 16. cikke alapján kijelölt nemzeti végrehajtási szerv biztosítja e rendelet betartását. Ennek érdekében felügyeli:

- a légiközlekedési szerződések feltételeit;
- azt, hogy utasok részére a légi fuvarozók rendszeresen felajánlják a feladott mozgást segítő eszközökre vonatkozó külön nyilatkozat megtételét, és hogy az ilyen eszközök megrongálódása esetén megfelelő kártérítést nyújtanak;
- az 5. cikk (1) bekezdése szerinti előleg kifizetését, amikor ilyen kifizetés esedékes;
- a 6. cikk alkalmazását.

(2) A csökkent mozgásképességű és a fogyatékossággal élő személyek mozgást segítő eszközeik károsodása esetén történő védelmének felügyelete céljából a nemzeti végrehajtási szervek megvizsgálják és figyelembe veszik a mozgást segítő eszközöket érintő panaszokkal kapcsolatban a 261/2004/EK rendelet 16a. cikke szerint kijelölt testületeknek benyújtott információkat is.

(3) A tagállamok által e rendelet megsértése esetére előírt szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

(4) A 261/2004/EK rendelet 16. cikkének (6) bekezdése alapján készített éves jelentéseikben a nemzeti végrehajtási szervek statisztikákat is közzétesznek tevékenységükről és az e rendelet alkalmazása kapcsán kiszabott szankciókról.

6c. cikk

(1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek szerint felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.

²⁵

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.).

(2) A Bizottságnak a 6. cikk (1) bekezdésében említett felhatalmazása e rendelet hatálybalépésétől kezdve meghatározatlan időre szól.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 6. cikk (1) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A visszavonás a határozatnak az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a határozatban megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően arról haladéktalanul és egyidejűleg értesíti az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(5) A 6. cikk (1) bekezdésében említett felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek vagy a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt kifogást a felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen, vagy ha az Európai Parlament és a Tanács az időtartam leteltét megelőzően egyaránt arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem emel kifogást. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.”

6d. cikk

(1) Noha a légi fuvarozók teljes mértékű kereskedelmi szabadságot élveznek a poggyász-szállítás feltételeinek megszabásában, világosan jelezniük kell a helyfoglaláskor és az utasfelvételi pultnál (az önkiszolgáló utasfelvételi automatákat is beleértve) egyaránt, hogy az utasok a jegyükön szereplő egyes járatok esetében mennyi és milyen poggyászt vihetnek fel a repülőgépre és mennyit adhatnak fel, valamint tájékoztatniuk kell őket arról, hogy milyen korlátozások érvényesek a poggyászok száma tekintetében az adott maximális engedélyezett poggyázmennyiségén belül. Ha a poggyász szállítására további díjakat szabnak ki, a légi fuvarozóknak egyértelműen meg kell jelölniük e díjak minden részletét mind a helyfoglaláskor, mind pedig, kérésre, a repülőtéren.

(2) Amikor rendkívüli körülményekből kifolyólag, például biztonsági okokból vagy a repülőgép típusának a helyfoglalás után bekövetkezett megváltozása miatt az engedélyezett poggyász részét képező tárgyakat nem lehet az utastérben szállítani, a légi fuvarozó – az utasra kirótt további díj alkalmazása nélkül – azokat a raktérben szállíthatja.

(3) Ezek a jogok nem érintik a kézipoggyászra vonatkozóan az uniós és nemzetközi biztonsági szabályokban – köztük a 300/2008/EK és a 820/2008/EK rendeletben – előírt korlátozásokat.

6e. cikk

(1) Az alkalmazandó biztonsági előírásoktól, valamint az érintett repülőgépre vonatkozó műszaki előírásoktól és korlátozásoktól függően a közösségi légi fuvarozók lehetővé teszik, hogy az utasok hangszert vigyenek magukkal az utastérbe. A hangszereket az utastérben történő szállításra akkor lehet elfogadni, ha azokat a poggyásztartóban vagy az ülés alatt biztonságosan lehet tárolni. A légi fuvarozó dönthet úgy, hogy egy hangszer beleszámít az utas által szállítható kézipoggyász-keretbe, és nem adódik hozzá a kézipoggyász-kerethez.

(2) Ha egy hangszer túlságosan nagy ahhoz, hogy az utastérben a poggyásztartóban vagy az ülés alatt biztonságosan lehessen tárolni, a légi fuvarozó második viteldíj

megfizetését kérheti, amennyiben az ilyen hangszert az utas kézipoggyászként egy másik ülésen szállítja. Ha második viteldíj megfizetésére kerül sor, a légi fuvarozónak a lehetőségek szerint mindent meg kell tennie azért, hogy az utas és a hangszer egymás melletti üléseket foglaljon el. Ha erre megvan a lehetőség és az utas kéri, a hangszereket a raktér egy fűtött részében kell szállítani az alkalmazandó biztonsági szabályoktól, a rendelkezésre álló helytől és az érintett repülőgép műszaki előírásaitól függően. A légi fuvarozónak egyértelműen meg kell jelölnie feltételei között azt, hogy a hangszereket milyen szabályok szerint és milyen díjért szállítja.”

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

„7. cikk

A Bizottság 2017. január 1-ig jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet működéséről és eredményeiről. A jelentéshez szükség szerint jogalkotási javaslatokat kell mellékelni.”

6. A 2027/97/EK rendelet mellékletének helyébe e rendelet 2. melléklete lép.

3. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

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

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

1. melléklet

„Melléklet: az e rendelet alkalmazásában rendkívülinek tekintett körülmények nem kimerítő jellegű felsorolása

1. Rendkívülinek tekintendők a következő körülmények:

- i. a járat biztonságos üzemeltetését lehetetlenné tevő természeti katasztrófák;
- ii. a légi jármű szokásos üzemeltetésével együtt nem járó műszaki problémák, például az érintett járatüzemeltetés során feltárt meghibásodás, amely megakadályozza az üzemeltetés zavartalan folytatását; vagy rejtett, a gyártó vagy egy illetékes hatóság által jelzett gyártási hiba, amely a repülés biztonságát befolyásolja;
- iii. biztonsági kockázatok, szabotázs- vagy terrorcselekmények, amelyek lehetetlenné teszik a járat biztonságos üzemeltetését;
- iv. életveszélyes egészségügyi kockázatok vagy egészségügyi vészhelyzetek, amelyek az érintett járat megszakítását vagy elterelését teszik szükségessé;
- v. a légiforgalmi szolgáltatás korlátozásai vagy egy repülőtér légterének lezárása;
- vi. a járatbiztonsággal összeegyeztethetetlen időjárási körülmények; és
- vii. az üzemeltető légi fuvarozót, illetve alapvető szolgáltatókat, például repülőtereket vagy léginavigációs szolgáltatókat érintő munkahelyi konfliktusok.

2. A következő körülmények nem tekintendők rendkívülinek:

- i. a repülőgép rendes üzemeltetésével járó műszaki problémák, köztük a szokásos karbantartás folyamán vagy a gép repülés előtti ellenőrzése során feltárt problémák, valamint a karbantartás vagy a repülés előtti ellenőrzés helyes végrehajtásának hiányában keletkezett problémák; és
- ii. a repülőszemélyzet vagy az utaskabin személyzetének hiányzása (kivéve ha munkahelyi konfliktusok okozzák).

2. melléklet

"MELLÉKLET"

A LÉGI FUVAROZÓ UTASOK ÉS POGGYÁSZUK TEKINTETÉBEN FENNÁLLÓ FELELŐSSÉGE

Ez a tájékoztató összefoglalja a közösségi légi fuvarozók által alkalmazott, az uniós jogalkotás és a Montreali Egyezmény által megkövetelt felelősség szabályait.

KÁRTÉRÍTÉS HALÁL VAGY SÉRÜLÉS ESETÉN

A felelősségnek nincs összecszerően kifejezhető határa, ha egy utas sérülését vagy halálát a repülőgép fedélzetén vagy a beszállás, illetve a kiszállás alatti bármely művelet során történt baleset okozta. 113 100 SDR (helyi pénznemben kifejezett, megközelítő) összegig terjedő károk esetén a légi fuvarozó nem zárhatja ki és nem korlátozhatja felelősségét. Ezen összeg felett a légi fuvarozót nem terheli felelősség, amennyiben bizonyítja, hogy nem járt el gondatlanul vagy más vétkes módon, vagy hogy a kár kizárólag egy harmadik fél gondatlanságából vagy egyéb hibájából keletkezett.

ELŐLEGFIZETÉS

Amennyiben egy utas meghalt vagy megsérült, 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 18 096 SDR (helyi pénznemben kifejezett megközelítő összege).

AZ UTAS KÉSÉSE

Az utas késése esetén a légi fuvarozó felelős a kárért, kivéve, ha minden ésszerű intézkedést megtett a kár elkerülése érdekében, vagy lehetetlen volt ilyen intézkedések meghozatala. Az utas késéséért a felelősség 4 694 SDR-re (helyi pénznemben kifejezett megközelítő összegére) korlátozódik.

A POGGYÁSZ ELVESZTÉSE, KÁROSODÁSA VAGY KÉSÉSE

A légi fuvarozó legfeljebb 1 113 SDR-ig (helyi pénznemben kifejezett megközelítő összeg) felelős a poggyász elvesztéséért, károsodásáért vagy késéséért. A kártérítés határát utasonként és nem feladott poggyásonként kell alkalmazni, kivéve ha a fuvarozó és az utas külön nyilatkozat formájában magasabb határban állapodott meg. A légi fuvarozó nem felelős a károsodott vagy elvesztett poggyászért, amennyiben a kár vagy az elvesztés a poggyász rossz minősége vagy állapota miatt következik be. A poggyász késése esetén a légi fuvarozó nem felelős a kárért, ha minden ésszerű intézkedést megtett a poggyász késéséből eredő kár elkerülése érdekében, vagy lehetetlen volt ilyen intézkedések meghozatala. Kézipoggyász esetében – a személyes tárgyakat is beleértve –, a légitársaság csak akkor felelős, ha a kár az ő hibájából következett be.

MAGASABB HATÁROK POGGYÁSZRA

Az utasra magasabb felelősséghatár is vonatkozhat, amennyiben legkésőbb az utasfelvételnél külön nyilatkozatot tesz, és ha szükséges, kiegészítő díjat fizet. A kiegészítő díjak olyan díjszabáson alapulnak, amely az érintett poggyásznak az 1 131 SDR felelősségi határt meghaladó szállítására és biztosítására vonatkozó további költségekhez kapcsolódik. A díjszabást kérésre az utasok rendelkezésére kell bocsátani. A fogyatékossgal élő vagy

csökkent mozgásképeségű utasoknak szisztematikusan és díjtalanul fel kell ajánlani a lehetőséget, hogy mozgást segítő felszereléseik szállításával kapcsolatban külön nyilatkozatot tegyenek.

A POGGYÁSSZAL KAPCSOLATOS PANASZOK BENYÚJTÁSÁNAK HATÁRIDEJE

Amennyiben a poggyász károsodott, késett, elveszett vagy megsemmisült, az utasnak minden esetben a lehető leghamarabb írott panaszlevélben kell tájékoztatnia erről a légi fuvarozót. Ha a poggyász megrongálódott, a panasztétel határideje 7 nap, ha késve érkezett, akkor 21 nap, mindkét esetben a poggyász kézhezvételétől számítva. E határidők könnyebb betartása érdekében a légi fuvarozónak fel kell ajánlania, hogy az utas már a repülőtéren panaszbejelentő nyomtatványt töltsön ki. Az ilyen panaszbejelentő nyomtatványt, amely a szokásos poggyászejegyzőkönyv (PIR) is lehet, a légi fuvarozónak a repülőtéren panaszként el kell fogadnia.

A SZERZŐDÉSES ÉS A TÉNYLEGES FUVARÓZÓK FELELŐSSÉGE

Amennyiben a repülést ténylegesen végrehajtó légi fuvarozó nem azonos a szerződő légi fuvarozóval, az utasnak joga van bármelyikükkel szemben panaszt emelni vagy kártérítési igényt benyújtani. Ez érvényes azokban az esetekben is, amikor az utas a rendeltetési helyen történő kézbesítéshez fűződő külön nyilatkozatot tett a tényleges fuvarozónak.

PERINDÍTÁSI HATÁRIDŐ

Kártérítési igények érvényesítéséhez minden peres eljárást a légi jármű megérkezésének napjától vagy attól a naptól számított két éven belül kell indítani, amikor a légi járműnek meg kellett volna érkeznie.

A TÁJÉKOZTATÁS ALAPJA

A fenti szabályok az 1999. május 28-i Montreali Egyezményen alapulnak, amelyet (a 889/2002/EK rendelettel módosított) 2027/97/EK rendelet, a/....../EU rendelet és a tagállamok nemzeti jogszabályai hajtanak végre.