Európai Parlament
2024-2029

ELFOGADOTT SZÖVEGEK

P10_TA(2026)0009

A légi utasok jogai

Az Európai Parlament 2026. január 21-i jogalkotási állásfoglalása a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK rendelet, valamint a légi fuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítása tekintetében fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadása céljából első olvasatban kialakított tanácsi álláspontról (10015/1/2025 – C10-0228/2025 – 2013/0072(COD))

(Rendes jogalkotási eljárás: második olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Tanács első olvasatbeli álláspontjára (10015/1/2025 – C10-0228/2025),
- tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2013. július 11-i véleményére[1],
- a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,
- tekintettel a Bizottság véleményére (COM(2025)0630),
- tekintettel a Bizottság Parlamenthez és Tanácshoz intézett javaslatával (COM(2013)0130) kapcsolatban az első olvasat során kialakított álláspontjára[2],
- tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságnak a 2025. október 13-i, az eljárási szabályzat 74. cikke szerinti iránymutatásaira,
- tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (7) bekezdésére,

---

1 HL C 327., 2013.11.12., 115. o.
2 HL C 93., 2017.3.24., 336. o.

- tekintettel eljárási szabályzata 68. cikkére,

- tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság második olvasatra adott ajánlására (A10-0001/2026),

1. elfogadja második olvasatban az alábbi álláspontot;

2. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

P10_TC2-COD(2013)0072

Az Európai Parlament álláspontja, amely második olvasatban 2026. január 21-én került elfogadásra a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK rendelet, valamint a légi fuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítása tekintetében fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK rendelet módosításáról szóló (EU) 2026/... európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására tekintettel

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére[1],

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében[2],

---

1 HL C 327., 2013.11.12., 115. o.

2 Az Európai Parlament 2014. február 5-i álláspontja (HL C 93., 2017.3.24., 336. o.) és a Tanács 2025. szeptember 29-i álláspontja első olvasatban (HL C, C/2025/5782, 2025.10.30., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Az Európai Parlament 2026. január 21-i álláspontja.

mivel:

(1) A 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet[3], valamint a 2027/97/EK tanácsi rendelet[4] jelentősen hozzájárult a légi utasok jogainak védelméhez azokban az esetekben, amikor utazási terveikben a visszautasított beszállás, a hosszú késések, a járattörlések vagy a poggyászuk elvesztése fennakadásokat okoznak.

(1a) Az uniós jogalkotó megerősíti a légi közlekedés területére vonatkozó uniós jogszabályok tekintetében az (1) és (4) preambulumbekezdésben kifejezett, az utasok magas szintű védelmének biztosítására, általában a fogyasztóvédelem követelményeinek teljes körű figyelembevételére és az e rendeletben meghatározott védelmi normák szigorítására irányuló célokat. Ennek érdekében meg kell erősíteni a légi utasok jogait, javítani kell a jogbiztonságot a légi utasok és a légi fuvarozók számára egyaránt, jogszabályba kell foglalni a 261/2004/EK rendelet értelmezésével kapcsolatban a Bíróság által hozott főbb ítéleteket, valamint biztosítani kell, hogy a légi fuvarozók harmonizált feltételek mellett működjenek a liberalizált piacon. Ez azt is jelenti, hogy a védelem 261/2004/EK rendeletben meghatározott szintje semmilyen módon nem csökkenthető. Ennek megfelelően teljes mértékben ki kell aknázni a légi utasok 261/2004/EK és 2027/97/EK rendelet értelmében védett jogaiban rejlő lehetőségeket, és Unió-szerte biztosítani kell e jogok hatékonyabb, eredményesebb és következetesebb alkalmazását, figyelembe véve ugyanakkor a légi fuvarozók érdekeit, és továbbra is egyensúlyt teremtve a légi utasok és a légi fuvarozók érdekei között, és Unió-szerte

---

3 Az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK rendelete (2004. február 11.) visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 46., 2004.2.17., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj).

4 A Tanács 2027/97/EK rendelete (1997. október 9.) a légifuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítása tekintetében fennálló felelősségéről (HL L 285., 1997.10.17., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj).

biztosítani kell e jogok hatékonyabb, eredményesebb és következetesebb alkalmazását, figyelembe véve ugyanakkor a légi fuvarozók érdekeit, és továbbra is egyensúlyt teremtve a légi utasok és a légi fuvarozók érdekei között. [Mód. 1]

(2) A 261/2004/EK és a 2027/97/EK rendelet szerinti jogok érvényesítése során azonban több olyan hiányosságra fény derült, amelyek miatt az említett jogokat nem lehetett teljes mértékben alkalmazni az utasok védelmében. A jelenlegi jogi keretet több ponton ki kell igazítani ahhoz, hogy a légi utasok jogait hatékonyabban, eredményesebben és következetesebben lehessen érvényesíteni az Unió egészében. Ezt hangsúlyozta a „2010. évi jelentés az uniós polgárságról – az uniós polgárok jogainak érvényesítése előtt álló akadályok lebontása” című, 2010. október 27-i bizottsági közlemény is, amely intézkedéseket jelentett be annak érdekében, hogy – különösen a légi utasok számára – egységes jogokat lehessen biztosítani, és ezek a jogok megfelelően érvényesüljenek.

(3) A légi utasok jogai Európai Unióban megvalósuló védelmének jelenlegi szintjéről szóló, a Bizottság által 2020-ban megrendelt és közzétett tanulmány (a továbbiakban: a ~~tanulmány~~***Steer-tanulmány***) ~~rámutatott, hogy~~***szerint*** az utasok számára a fő prioritás az, hogy amennyiben az utazásban fennakadás történik, segítséget kapjanak, és átfoglalást ajánljanak számukra, hogy a lehető leghamarabb megérkezzenek a célállomásukra. ***E célból a Steer-tanulmány azt mutatja***~~A tanulmányból kiderült~~, hogy a kártalanítás fizetése ***a három felkínált lehetőség közül*** a harmadik helyen szerepel az utasok prioritási sorrendjében. ~~A~~***E*** tanulmány ~~ugyanakkor arra is rámutatott, hogy 2011 óta jelentősen megnövekedtek~~ ***alapján azonban három okból sem lehet azt a következtetést levonni, hogy a kártalanítás kifizetése alacsony prioritású az utasok számára. Először is, már a kérdések kialakítása is jelentős mértékben elfogult, leszűkíti a lehetséges kimeneteleket, mivel a válaszadóknak adott három lehetőség jellegében nem hasonlítható össze. Míg két lehetőség (segítségnyújtás, átfoglalás) azonnali megoldást kínál egy sürgős problémára (***a légi ~~fuvarozóknak a 261/2004/EK~~***járat fennakadására), a harmadik lehetőség (kártalanítás) természeténél fogva kevésbé azonnali és kevésbé sürgető jellegű. Az e*** rendelet ~~végrehajtása során felmerülő abszolút és relatív költségei, ami azzal a kockázattal jár, hogy~~***szerinti kártalanítás célja a járatüzemeltetési rendellenesség következtében elszenvedett kár megtérítése olyan kifizetés révén, amely*** hosszú távon ~~korlátozódik a légi fuvarozók által üzemeltetett útvonalak száma vagy csökken a légi fuvarozók által az utasoknak kínált közlekedési összekapcsoltság~~***segíti az utast, de nem nyújt közvetlen megoldást a problémára (segítségnyújtás vagy átfoglalás révén). Természetes, hogy az átlagos válaszadó a három lehetőség közül a legkevésbé sürgős és azonnali megoldást (a kártalanítást) sorolja a harmadik helyre***.

Ebből a rangsorból ugyanakkor logikai és statisztikai szempontból érvénytelen lenne azt a következtetést levonni, hogy a kártalanítás lényegesen kisebb jelentőséggel bírna az utas számára. Másodszor, a tanulmány kérdéseinek megfogalmazása mesterségesen kötelezővé teszi a válaszadó számára, hogy válasszon a három lehetőség közül, és rangsorolja azokat, míg a valóságban a 261/2004/EK rendelet ~~felülvizsgálata során ezért különösen~~***értelmében jelenleg e három lehetőség egymás mellett létezik anélkül, hogy bármilyen módon kölcsönösen kizárnák egymást. Harmadszor, a Steer-tanulmány rangsorolása a fogyasztókat és az utasokat képviselő szervezetekkel való interakcióból és másodelemzésből ered, nem pedig*** az utasok ~~segítséghez és~~***körében végzett átfogó felmérésen alapul. Ezért a Steer-tanulmány kérdésfeltevésében és metodológiájában rejlő elfogultság elkerülése érdekében érdemes további reprezentatív közvélemény-kutatásokat tanulmányozni a légi utasok e rendelet szerinti kártalanítással kapcsolatos véleményével kapcsolatban. Egy, az Európai Számvevőszék által 2018-ban készített, tíz tagállamból véletlenszerűen kiválasztott 10 350 polgár körében végzett statisztikai felmérés[5] szerint – ahol az utasoknak tíz lehetőségből ki kellett választaniuk az általuk „legfontosabbnak” tartott három jogot – a „kártalanításhoz való jog hosszú késés, a járat törlése vagy a beszállás visszautasítása esetén” 39,6%-kal a második helyre került, míg az előnyben részesített lehetőség, azaz „alternatív személyszállítási szolgáltatáshoz való jog hosszú késés, járattörlés vagy a beszállás visszautasítása esetén” csak kis mértékben volt népszerűbb, 41,7%-kal.***

---

5 ***Vö.: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_HU.pdf, 22. oldal.***

Tekintettel erre az elhanyagolható különbségre, ebből a két szorosan rangsorolt lehetőségből nem lehet valódi preferencia-sorrendet levezetni. Egy követeléskezelő ügynökség által megrendelt, 2025 tavaszán Németországban, Spanyolországban és Dániában 3059 polgár részvételével végzett YouGov-felmérésben a válaszadók 70%-a ragaszkodott a jelenlegi kártalanítási szabály megtartásához, hangsúlyozva, hogy az utasoknak nem szabad elveszíteniük a marginális költségmegtakarításhoz való jogukat, míg mindössze 14%-uk részesítette előnyben a jegyárak tekintetében megvalósuló feltételezett 1 EUR-s megtakarítást. Még az Airlines for Europe (A4E) ágazati szövetség is megállapítja saját, öt tagállam több mint 6 000 fogyasztójának véleményét tükröző YouGov-felmérése alapján, hogy „az elmúlt 12 hónapban repült utasok 75%-a támogatja a jelenlegi kártalanítási szintek fenntartását”[6]. Ez a bizonyíték alátámasztja az uniós jogalkotónak a 261/2004/EK rendelet felülvizsgálatával összefüggésben hozott azon döntését, hogy nem rontja le az utasok kártalanításhoz fűződő meglévő jogait, valamint a segítségnyújtáshoz és az átfoglaláshoz való ~~jogára kell összpontosítani~~***további, hasonlóan fontos jogokat. A jogok fenti bizonyítékok között vizsgált mindkét kategóriáját, a „kártalanítást”, illetve a „segítségnyújtást és átfoglalást” teljes egészében kell szemlélni, és nem szabad mesterségesen szembeállítani egymással. Teljes mértékben*** figyelembe ~~vétve~~***lehet venni a légi fuvarozók gazdasági ösztönzőit és az összeköttetésre gyakorolt hatást,*** ugyanakkor ***meg kell őrizni*** a légi ~~fuvarozókat célzó gazdasági ösztönzőket és az összekapcsoltságra gyakorolt hatásokat is~~***utasok meglévő jogait és a magas szintű fogyasztóvédelmet. [Mód. 2]***

---

6 ***Vö.: Az A4E 2025. október 14-i sajtóközleménye: https://a4e.eu/publications/new-data-confirms-that-eu-passenger-rights-reform-is-out-of-sync-with-passenger-priorities/.***

(3a) A 261/2004/EK rendelet célkitűzéseivel összhangban egy 2023-as független, lektorált tanulmány[7] szilárd bizonyítékokkal szolgál arra vonatkozóan, hogy a rendelet jelenlegi formájában hatékonyan csökkenti a légi járatok átlagos késési időit. Megállapítja, hogy ez a hatás gazdasági szempontból egyértelműen jelentős és független a légi fuvarozóknak a járatok tervezett időtartamára vonatkozó döntéseitől. A tanulmány megerősíti, hogy a hatás hiányára vonatkozó feltételezés statisztikailag nagyon határozottan elutasítható. Kitart amellett, hogy eredményei a légi járatok pontosságának egyéb mérőszámai (az érkezési késés és az „időben érkező járatok" aránya) tekintetében is érvényesek, és a tanulmány az alternatív előírásokkal összevetve is megbízható. Megállapítja továbbá, hogy a jelenlegi rendelet azokon az útvonalakon a leghatékonyabb a késések csökkentése terén, ahol alacsony a verseny. Hangsúlyozza, hogy gazdasági szempontból a 261/2004/EK rendelet szerinti kártalanítási rendszer azt az elvet alkalmazza, hogy a felelősséget annak a félnek kell viselnie, aki a legjobb helyzetben van ahhoz, hogy a legalacsonyabb költséggel megelőzze és kezelje azt. Az ütemezés, a karbantartás-tervezés, a személyzet és a légi járművek rotációja, valamint a fennakadáselhárítási stratégiák révén a légi fuvarozók, nem pedig az utasok gyakorolnának ellenőrzést a pontosság felett.

---

[7] ***Vö. Gnutzmann és Spiewanowski in: Transport Policy 136 (2023) 155–168. o., vö.: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X23000768.***

A rendelet azáltal, hogy a felelősséget a végső célállomásra való érkezési késéshez köti, biztosítaná a légi fuvarozók számára a hosszú késések és járattörlések előfordulásának csökkentéséhez szükséges gazdasági ösztönzőket. E tanulmány megállapításai alátámasztják az uniós jogalkotó azon döntését, hogy fenntartja és egyértelművé teszi a járattörlés vagy hosszú késés esetén fizetendő kártalanítás általános, háromórás küszöbértékét, a jelenlegi kártalanítási szinteket és távolsági küszöbértékeket: annak biztosítása, hogy az utasjogok védelmének jelenlegi szintje ne csökkenjen, hatékonyan javítja a konnektivitást, és fenntartja a légi fuvarozók gazdasági ösztönzőit. [Mód. 3.]

(4) A 261/2004/EK rendelet szerinti ugyanazon jogoknak kell vonatkozniuk a közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartozó légi járatokon – akár teljes, akár csökkentett viteldíjjal – utazó utasokra is.

(5) A ~~légi fuvarozók és utasok jogbiztonságának növelése érdekében meg kell határozni a „~~rendkívüli körülmények~~” fogalmát, figyelembe véve a Bíróságnak a 261/2004/EK rendelet értelmezéséről szóló, C-549/07. sz. (Friederike Wallentin-Hermann kontra Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA)[8] ügyben hozott ítéletét (a továbbiakban: a C-549/07. sz. ügyben hozott ítélet). A „ ***fogalmáról a Bíróság kiterjedt ítélkezési gyakorlattal rendelkezik. A légi utasok jogainak hatékony és következetes érvényesítése érdekében egyértelműbbé kell tenni, hogy mi minősül*** rendkívüli ~~körülmények” fogalmát~~***körülménynek. Az ítélkezési gyakorlat fényében a „belső” eredetű eseményeket meg kell különböztetni azoktól az eseményektől, amelyek eredete kívül áll az üzemeltető légi fuvarozón. Az események akkor tekintendők „külsőnek”, ha a légi fuvarozó befolyásolási körén kívül eső körülményekből erednek, és természeti eseménynek vagy harmadik fél cselekményének következményei. Az ilyen külső események általában rendkívüli körülményeknek minősülnek. Azokat az eseményeket, amelyek nem felelnek meg e kritériumoknak, belsőnek kell minősíteni, és nem tekinthetők rendkívüli körülménynek. Ezt a különbségtételt még*** pontosabbá kell tenni azoknak a körülményeknek a ~~nem~~ kimerítő felsorolása révén, amelyek ~~rendkívüli körülménynek minősülnek, vagy~~***egyértelműen olyanként kerülnek meghatározásra, mint*** amelyek ~~nem minősülnek rendkívüli körülménynek. A Bizottságnak háromévente felül kell vizsgálnia~~***alkalmasak arra, hogy rendkívülinek minősüljenek.***

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

A rendkívüli körülmények ~~jegyzékét, és adott esetben javaslatot kell tennie~~***felsorolásának módosítása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően szükség esetén jogi aktusokat fogadhasson el az említett felsorolás kiegészítése érdekében. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban[9] megállapított elvekkel összhangban kerüljön sor. Így különösen a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében*** az Európai Parlament és a Tanács ~~részére az említett jegyzék naprakésszé tételére vonatkozóan~~***a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein***. ***[Mód. 4]***

9 ***Intézményközi megállapodás az Európai Parlament, az Európai Unió Tanácsa és az Európai Bizottság között a jogalkotás minőségének javításáról (HL L 123., 2016.5.12., 1. o.).***

(5a) A Montreali Egyezménynek megfelelően az üzemeltető légi fuvarozókra háruló kötelezettségeket korlátozni kell, vagy ki kell zárni azokban az esetekben, amikor egy eseményt olyan rendkívüli körülmények okoztak, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. A Bíróság ítélkezési gyakorlatában részletesebben megvizsgálta az „észszerű intézkedések” meghozatalára vonatkozó kötelezettség jelentését és korlátait. [Mód. 5]

~~(6) A C-549/07. sz. ügyben hozott ítéletében a Bíróság megállapította, hogy a váratlan műszaki hiba nem minősül rendkívüli körülménynek, kivéve, ha a váratlan műszaki probléma a légi jármű gyártója vagy az illetékes hatóság által feltárt rejtett gyártási hibából, vagy a légi járműben szabotázs- vagy terrorcselekmények által okozott kárból eredt. Tekintettel azonban a szerzett tapasztalatokra és annak kiemelkedő fontosságára, hogy az e rendelet alapján az utasoknak biztosított jogok ne veszélyeztessék a biztonságot, helyénvaló, hogy bizonyos feltételek mellett az egyes berendezésekkel kapcsolatos műszaki kérdések rendkívüli körülménynek minősüljenek.~~ ***[Mód. 6]***

(7) A 261/2004/EK rendelet értelmezéséről szóló, C-156/22., C-157/22. és C-158/22. sz. (TAP Portugal kontra flightright GmbH és Myflyright GmbH)[10] egyesített ügyekben hozott ítéletében a Bíróság megállapította, hogy nem minősül rendkívüli körülménynek a személyzet olyan tagjának röviddel a légi járat indulása előtti, betegség vagy akár váratlan elhalálozás miatti váratlan távolléte, akinek jelenléte a légi járat üzemeltetéséhez nélkülözhetetlen. Mindazonáltal, bár a légi fuvarozók kötelesek megtenni minden észszerű intézkedést a pilóta, a másodpilóta vagy a minimálisan szükséges kabinszemélyzet helyettesítésének biztosítása érdekében, a gyakorlatban jelentős időt vesz igénybe és nagy pénzügyi költségekkel jár e kötelezettségnek a légi fuvarozók bázishelyén kívüli teljesítése. Ezért helyénvaló úgy rendelkezni, hogy rendkívüli körülménynek minősüljön a személyzet valamely olyan tagjának váratlan betegsége vagy elhalálozása – például ha az a légi járat indulását megelőző napon, a légi fuvarozó bázishelyén kívül következik be –, akinek jelenléte a légi járat üzemeltetéséhez nélkülözhetetlen. ***[Mód. 7]***

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

~~(8) A Bíróság a 261/2004/EK rendelet értelmezéséről a C-28/20. sz. (Airhelp Ltd kontra Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden)[11], a C-195/17. sz. (Helga Krüsemann és társai kontra TUIfly GmbH)[12] és a C-613/20. sz. (CS kontra Eurowings GmbH)[13] ügyben hozott ítéletében, valamint a C-287/20. sz. (EL és CP kontra Ryanair DAC)[14] ügyben hozott végzésében megállapította, hogy a légi fuvarozó személyzetének sztrájkja nem minősült rendkívüli körülménynek. Mindazonáltal sztrájk esetén a légitársaság személyzetének bizonyos követelései nem tartoznak a légi fuvarozó hatáskörébe és annak befolyásán kívül esnek; ilyenek például a nyugdíjkorhatárt vagy a pénzügyi hozzájárulásokat érintő változások, amelyekre kizárólag a hatóságok találhatnak megoldást. Ezért helyénvaló úgy rendelkezni, hogy rendkívüli körülménynek minősüljenek a légitársaságok személyzetének bizonyos sztrájkjai.~~

[Mód. 8]

~~11 A Bíróság (nagytanács) C 28/20. sz., Airhelp Ltd kontra Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden ügyben 2021. március 23-án hozott ítélete, ECLI:EU:C:2021:226.~~

~~12 A Bíróság (harmadik tanács) C-195/17. sz., Helga Krüsemann és társai kontra TUIfly GmbH ügyben 2018. április 17-én hozott ítélete, ECLI:EU:C:2018:258.~~

~~13 A Bíróság (kilencedik tanács) C-613/20. sz., CS kontra Eurowings GmbH ügyben 2021. október 6-én hozott ítélete, ECLI:EU:C:2021:820.~~

~~14 A Bíróság (nyolcadik tanács) C-287/20., EL és CP kontra Ryanair DAC ügyben 2022. január 10-én hozott végzése, ECLI:EU:C:2022:1.~~

(9) A 261/2004/EK rendelet értelmezéséről szóló, C-173/07. sz. (Emirates Airlines - Direktion für Deutschland kontra Diether Schenkel)[15] ügyben hozott ítéletében a Bíróság megállapította, hogy a „légi járat” fogalma a 261/2004/EK rendelet értelmében nem került meghatározásra, de a Bíróság úgy értelmezte azt, hogy az lényegében egy légi fuvarozási műveletből áll, amely így bizonyos értelemben ezen – valamely légi fuvarozó által meghatározott útvonalon végrehajtott – fuvarozás „egysége”. A bizonytalanság elkerülése érdekében és a szerzett tapasztalatok fényében most egyértelműen meg kell határozni a „légi járat” fogalmát, valamint az ahhoz kapcsolódó „csatlakozó légi járat” és „utazás” fogalmát is.

(10) A 261/2004/EK rendelet értelmezéséről szóló, C-537/17. sz. (Claudia Wegener kontra Royal Air Maroc SA)[16] ügyben hozott ítéletében a Bíróság megállapította, hogy a 261/2004/EK rendelet minden olyan részjáratra alkalmazandó, amely egy utazás részét képezi, függetlenül attól, hogy a légi járatra hol került sor, beleértve a teljes mértékben az Unión kívül üzemeltetett légi járatokat is. ***Erre az ítéletre építve és az egyenlő versenyfeltételek megteremtése céljából,*** ha a kezdő indulási pont egy tagállam olyan területén található, amelyre a Szerződéseket alkalmazni kell, vagy ~~ha az üzemeltető légi fuvarozó uniós üzemeltető légi fuvarozó,~~ amennyiben az utazás végső célállomása egy tagállam olyan területén található, amelyre a Szerződéseket alkalmazni kell, e rendeletet alkalmazni kell. ***[Mód. 9]***

---

15 A Bíróság (negyedik tanács) C-173/07. sz., Emirates Airlines – Direktion für Deutschland kontra Diether Schenkel ügyben 2008. július 10-én hozott ítélete, ECLI:EU:C:2008:400.

16 A Bíróság (nyolcadik tanács) C-537/17., Claudia Wegener kontra Royal Air Maroc SA ügyben 2018. május 31-én hozott ítélete, ECLI:EU:C:2018:361.

(11) A tanulmány rámutatott, hogy a légi fuvarozók eltérő mértékben felelnek meg a 261/2004/EK rendeletnek, és az uniós légi fuvarozók általában magasabb szintű megfelelést mutatnak, mint a harmadik országbeli légi fuvarozók. Ezért az uniós és a harmadik országbeli légi fuvarozók közötti egyenlő versenyfeltételek helyreállítása és az uniós légi fuvarozók gazdasági fenntarthatóságának javítása támogatni fogja az Unió versenyképességét, és végső soron javítani fogja az utasok általános védelmét.

(11a) A tisztességes nemzetközi verseny, valamint annak biztosítása érdekében, hogy az utasokat a jogok egységes és koherens kerete védje, a 261/2004/EK rendeletet az Unión belüli, valamint az Unióból induló vagy oda érkező valamennyi utazásra alkalmazni kell. [Mód. 10]

~~(12) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 349. cikke elismeri a legkülső régióknak – különösen a távoli fekvésük következtében fennálló – sajátos jellemzőit. A 261/2004/EK rendelettel kapcsolatban szerzett tapasztalatok tükrében biztosítani kell a legkülső régiók tekintetében a területi összeköttetést, és Unió-szerte fokozni kell a kohéziót, ami végső soron az utasok javát szolgálná. A legkülső régiók és egy tagállam másik, a Szerződések hatálya alá tartozó területe közötti utazások sajátosságai miatt a kártalanítás összegét az utazások tényleges távolsága alapján kell meghatározni.~~ ***[Mód. 11]***

(13) A jegyeket az üzemeltető légi fuvarozó az utassal kötött légi személyszállítási szerződés megkötését követően állítja ki vagy engedélyezi. A jegyeknek egyedi jegyszámmal azonosíthatónak kell lenniük, és tartalmazniuk kell egy, a foglaláskor kiállított egyetlen légi személyszállítási szerződésre vonatkozó egyedi hivatkozást. A jegyeknek egy légi járatra vagy egy csatlakozó légi járatra kell vonatkozniuk, a műszaki és üzemeltetési célokból történő közbenső megállók figyelembevétele nélkül. A jegyeknek többféle információt kell tartalmazniuk az adott légi járatra vagy csatlakozó légi járatra vonatkozóan, például a légi járat dátumát, az indulási és érkezési repülőtereket, a menetrend szerinti indulási és érkezési időpontokat, az utas családi nevét és utónevét, a járatszámot és az üzemeltető légi fuvarozó nevét.

(14) A 261/2004/EK rendelet értelmezéséről szóló, C-22/11 sz. (Finnair Oyj kontra Timy Lassooy)[17] ügyben hozott ítéletében a Bíróság megállapította, hogy a „visszautasított beszállás” fogalmát akként kell értelmezni, hogy az nemcsak azokra az esetekre vonatkozik, amikor a beszállást túlfoglalás miatt utasítják vissza, hanem azokra is, amikor a beszállást más okból, például működési okokból utasítják vissza. Indokolatlan késedelem nélkül visszatérítést ***és kártalanítást*** kell nyújtani azoknak az utasoknak, akik beszállásra jelentkeztek, de a beszállásukat visszautasítják, vagy akiket előzetesen arról tájékoztattak, hogy akaratuk ellenére visszautasítják beszállásukat. ***[Mód. 12]***

~~(15) Az utasok beszállása ugyanakkor észszerű indokok, úgymint egészség, biztonság vagy védelem, illetve nem megfelelő utazási okmányok miatt visszautasítható. A légijárművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló, 1963. szeptember 14-én Tokióban aláírt, módosított egyezményben említetteknek megfelelően a légi fuvarozók észszerű indokok alapján visszautasíthatják azon utasok beszállását is, akik a légi járat biztonságát vagy védelmét fenyegető erőszakos magatartást tanúsítanak. Az említett esetekben a bizonyítási terhet az üzemeltető légi fuvarozónak kell viselnie.~~ ***[Mód. 13]***

---

17 A Bíróság (harmadik tanács) C-22/11. sz., Finnair Oyj kontra Timy Lassooy ügyben 2012. október 4-én hozott ítélete, ECLI:EU:C:2012:604.

(16) A védelem szintjének javítása érdekében a visszafelé tartó légi járaton nem utasítható vissza az utasok beszállása azon az alapon, hogy az ugyanazon légi személyszállítási szerződés hatálya alá tartozó, odafelé tartó légi járatot nem vették igénybe.

(17) Jelenleg az utasoknak néha büntető jellegű adminisztrációs díjat kell fizetniük a nevükben előforduló elírások kijavításáért. A foglaláskor történt esetleges elírások miatt vagy adminisztratív változások esetén szükséges, észszerű mértékű javításokat ingyenesen kell végrehajtani, feltéve, hogy a kért javítás vagy változtatás nem járna a légi járat időpontjának, a dátumnak, az útvonalnak vagy az utas személyének megváltozásával.

(18) Járattörlés esetén a visszatérítés, az út átfoglalás utáni folytatása, vagy ***az ugyanazon a napon később vagy egy másik napon*** ~~egy későbbi időpontban~~ történő utazás közötti választás joga az utast és nem a légi fuvarozót kell, hogy megillesse. ***[Mód. 14]***

(18a) Amennyiben az utas mondja le a repülőutat, a légi fuvarozóknak kötelesnek kell lenniük arra, hogy a már kifizetett adókat díjmentesen visszafizessék. [Mód. 15]

(19) ~~Az évente több mint ötmillió utast kiszolgáló repülőtereken a~~***Azon repülőterek*** repülőtér-irányító ~~szervezeteknek~~***szervezeteinek, amelyek legalább három egymást követő éven keresztül legalább négy millió fős éves utasforgalmat bonyolítanak***, valamint ~~a~~***az alapvető*** repülőtéri ~~alapvető~~ szolgáltatóknak, különösen a légi fuvarozóknak és a földi kiszolgálást végző szolgáltatóknak***, a navigációs szolgáltatóknak és a fogyatékossággal élő és csökkent mozgásképességű utasok számára segítséget nyújtó szolgáltatóknak megfelelő intézkedéseket kell tenniük a repülőtér-használók közötti koordináció és együttműködés biztosítása*** ~~együtt kell működniük annak~~ érdekében, hogy a lehető legkisebbre csökkentsék a ~~többszörös~~***többszöri*** járatüzemeltetési ~~rendellenesség~~***rendellenességek*** utasokra gyakorolt hatását. E célból a repülőtér-irányító szervezeteknek ***biztosítaniuk kell a megfelelő koordinációt*** az ilyen esetekre ~~vészhelyzeti terveket kell készíteniük és együtt kell működniük~~***szóló, megfelelő készenléti tervvel, és*** e tervek kidolgozása során ***együtt kell működniük a tagállami, regionális vagy helyi hatóságokkal.*** ~~. Az összes többi repülőtéren a repülőtér-irányító szervezetnek minden ésszerű erőfeszítést meg kell tennie a repülőtér-használók koordinálása és a velük való megállapodás érdekében olyan helyzetekben, amelyek jelentős számú utas repülőtéren való rekedéséhez vezethetnek, valamint a repülőtéren rekedt utasok folyamatos tájékoztatása érdekében.~~ ***Az ilyen terveket a nemzeti végrehajtási szerveknek kell értékelniük és szükség esetén kiigazítaniuk. [Mód. 16]***

(19a) A légi fuvarozóknak eljárásokat és koordinált intézkedéseket kell meghatározniuk annak érdekében, hogy megfelelő információkkal szolgáljanak a repülőtéren rekedt utasok részére. Ezen eljárásoknak egyértelműen jelezniük kell, hogy az egyes repülőtereken ki felelős az ellátás, a segítségnyújtás, az átfoglalás, illetve a visszatérítés megszervezéséért, valamint meg kell határozniuk az e szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos folyamatokat és feltételeket. [Mód. 17]

(19b) Az utazás megszakadása vagy késve érkező, megrongálódott vagy elveszett poggyász esetén az utasoknak való segítségnyújtás érdekében a légi fuvarozóknak olyan kapcsolattartó pontokat kell meghatározniuk a repülőtereken, amelyeken személyzetük vagy az általuk megbízott harmadik fél megadja az utasoknak a szükséges tájékoztatást jogaikról, többek között a panasztételi eljárásról, és segítséget nyújt nekik az azonnali intézkedéshez. [Mód. 18]

(19c) Tekintettel a késve érkező, megrongálódott vagy elveszett poggyásszal kapcsolatos panaszok beterjesztésére kiszabott rövid határidőkre, különleges poggyászszolgálatot kell létrehozni minden repülőtéren, ahol az utasoknak lehetőségük van arra, hogy panaszaikat már érkezéskor benyújtsák. E célból a légi fuvarozóknak az Unió valamennyi hivatalos nyelvén panaszbejelentő nyomtatványt kell biztosítaniuk az utasok számára. Ez a szokásos poggyászjegyzőkönyv (Property Irregularity Report vagy PIR) formájában is történhet. E rendelet végrehajtása egyéges feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni, hogy végrehajtási jogi aktusban meghatározza az egységesített igénybejelentő nyomtatvány formáját. [Mód. 19]

(20) A 261/2004/EK ~~rendeletnek egyértelműen magában kell foglalnia a jelentős késéssel érintett utasok kártalanításhoz való jogát,~~***rendelet célja a fogyasztók jogainak megerősítése azáltal, hogy az Alapjogi Charta 38. cikkével*** összhangban ***biztosítja a légi utasok magas szintű védelmét a belső piacon. A***~~a Bíróság~~ C-402/07. sz. (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon és Alana Sturgeon kontra Condor Flugdienst GmbH) és C-432/07. sz. (Stefan Böck és Cornelia Lepuschitz kontra Air France SA)[18] egyesített ügyekben ~~hozott ítéletével (a továbbiakban: ~~***(***a C-402/07. és C-432/07. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet) ***a Bíróság ezt a célt annak a felismerésnek a fényében vizsgálta meg, hogy a legalább három órányi késést elszenvedő utasok visszafordíthatatlan időveszteség formájában szenvednek kárt, amelyet azonnal és egységesített módon meg kell téríteni***.

---

18 A Bíróság (negyedik tanács) C-402/07. és C-432/07. sz., Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon és Alana Sturgeon kontra Condor Flugdienst GmbH (C-402/07. sz.), valamint Stefan Böck és Cornelia Lepuschitz kontra Air France SA (C-432/07. sz.), egyesített ügyekben 2009. november 19-én hozott ítélete, ECLI:EU:C:2009:716.

Az egyenlő ~~bánásmódnak a szóban forgó ítéletben említett~~***bánásmód elvére támaszkodva a Bíróság megerősítette, hogy az ilyen hosszú késések a törlésekhez hasonló kárt okoznak, és hogy az eltérő elbánás objektíve nem igazolható. Konkrétan, a Bíróság megállapította, hogy amennyiben a légi járat érkezésekor elszenvedett késés legalább három óra, az érintett utasok kártalanításra jogosultak, hasonlóan azokhoz az utasokhoz, akiknek az eredeti járatát törölték, és akiknek a légi fuvarozó nem tud a rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontjában előírt feltételek mellett átfoglalást ajánlani, azaz olyan légi járatra, amely legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt indul, és végső célállomását a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest kevesebb mint két órával később éri el. Az egyenlő bánásmód*** elvével összhangban~~, a visszatérítés, az átfoglalás és a kártalanítás vonatkozásában ugyanazokat a szabályokat kell~~ ***e kártalanítási jogokat azon utasok esetében is*** alkalmazni ***kell, akiknek a légi járatát nem törölték, de akik ezzel egyenértékű időveszteséget szenvednek amiatt, hogy a légi járatot az indulás előtt előrehozták, és az érkezéskor késéssel érkeznek meg. Ily módon, a Charta 38. cikkének megfelelően az utasokra vonatkozó szilárd biztosítékok fenntartása, továbbá a tagállamokban az egységes védelem, a jogbiztonság és a hatékony végrehajtás biztosítása érdekében a 261/2004/EK rendeletnek kifejezetten rögzítenie kell a kártalanításra vonatkozó közös háromórás küszöbértéket arra az esetre, ha az utasok a légi fuvarozó által eredetileg tervezett időtartamhoz képest visszafordíthatatlan, legalább háromórás időveszteséget szenvednek. [Mód. 20]***

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

~~(22) Az összekapcsoltság fenntartása érdekében emelni kell azon időbeli küszöbértékeket, amelyek letelte után a késésből kártalanításhoz való jog keletkezik, hogy figyelembe lehessen venni az ágazatra gyakorolt pénzügyi és versenyképességi hatást. Ilyen módon elkerülhető lesz annak ösztönzése, hogy növekedjen a járattörlések gyakorisága, korlátozódjon az üzemeltetett útvonalak száma, vagy hosszú távon csökkenjen az utasoknak kínált összekapcsoltság. Annak biztosítása érdekében, hogy az Unión belül utazókra egységes kártalanítási feltételek vonatkozzanak, célszerű, hogy az időbeli küszöbérték az Unión belüli összes utazás esetében azonos legyen.~~ ***[Mód. 22]***

(23) A 261/2004/EK rendeletben szereplő egységes kártalanítás az összes utas esetében fennálló időveszteséget hivatott kompenzálni. ~~A 261/2004/EK rendeletben rögzített összegek sok esetben meghaladhatják az utasok által elszenvedett kár gazdasági tanulmányok alapján megállapított értékét.~~ Helyénvaló ezért különböző kártalanítási ~~küszöbértékeket~~***szinteket*** meghatározni a járatüzemeltetési rendellenességgel érintett légi járat távolsága és az érkezési késés alapján. ***[Mód. 23]***

~~(24) A klímasemleges és környezetbarát mobilitás előmozdítására irányuló uniós erőfeszítésekkel összhangban helyénvaló továbbá biztosítani, hogy a közlekedési módokhoz kapcsolódó utasjogokra vonatkozó szabályozási keretek a lehető legnagyobb mértékben közelítsenek egymáshoz, és hogy a nyújtott kártalanítás kiegyenlített legyen a különböző közlekedési módok között.~~ ***[Mód. 24]***

(24a) Az (EU) 2023/2405 európai parlamenti és tanácsi rendelet[19] 14. cikke alapján létrehozott légijárat-kibocsátási címke a szolgáltatók rendelkezésére áll, amennyiben honlapjukon és jegyeiken könnyen hozzáférhető formátumban, pontos és objektív, összehasonlítható információkat kívánnak megjeleníteni utazásuk környezeti hatásairól. [Mód. 25]

---

19 ***Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/2405 rendelete (2023. október 18.) a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról (ReFuelEU Aviation) (HL L, 2023/2405, 2023.10.31., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).***

(25) A jogbiztonság érdekében a 261/2004/EK rendeletben egyértelműen meg kell erősíteni, hogy a légi járatok menetrendjének megváltozása a járattörléshez***, a*** ~~és~~ járatkéséshez ***vagy a visszautasított beszálláshoz*** hasonló hatást gyakorol az utasokra, és ezért ugyanazokat a jogokat kell keletkeztetnie. ***[Mód. 26]***

(26) Megfelelő segítséget kell nyújtani az átfoglalásra való várakozás során azoknak az utasoknak, akik egy korábbi légi járatot érintő járatüzemeltetési rendellenesség***, menetrendváltozás vagy járatkésés*** miatt lekésik az utazás részét képező csatlakozó légi járatot. Az egyenlő bánásmód elvével ***és a Bíróság C-11/11. sz. (Air France kontra Folkerts) ügyben hozott ítéletével***[20]összhangban az utasoknak ilyen esetekben ***– az utazásuk végső célállomásának elérése tekintetében elszenvedett késedelem fényében –*** jogosultnak kell lenniük kártalanításra az alternatív légi járatuk vagy közlekedési módjuk végső célállomásának elérésekor, hasonlóan azokhoz az utasokhoz, akik közvetlen légi járatokon szembesülnek járatüzemeltetési rendellenességgel. ***[Mód. 27]***

---

20 ***A Bíróság (nagytanács) 2013. február 26-i ítélete, Air France kontra Heinz-Gerke Folkerts és Luz-Tereza Folkerts, C-11/11, ECLI:EU:C:2021:106.***

(27) Foglaláskor és a jegyvásárlás előtt a légi fuvarozóknak vagy adott esetben a közvetítőknek egyértelműen tájékoztatniuk kell az utasokat arról, hogy utazási terveikre egyetlen légi személyszállítási szerződés vonatkozna-e, valamint a 261/2004/EK rendelet szerinti, különösen a lekésett csatlakozó légi járatokat illetően fennálló jogaikról.

(28) Az utasvédelem javítása érdekében egyértelművé kell tenni, hogy azon utasok számára, akiknek késett a légi járata, jogot kell biztosítani a segítségre és kártalanításra, függetlenül attól, hogy a repülőtéri terminálon vagy már a repülőgép fedélzetén várakoznak. Mivel azonban az utóbbiak nem férnek hozzá a terminálon rendelkezésre álló szolgáltatásokhoz, alapvető szükségleteik és a kiszálláshoz való jog tekintetében meg kell erősíteni jogaikat. A kiszálláshoz való jog csak biztonsági, bevándorlási, légiforgalmi irányítási vagy a védelemmel összefüggő okokból korlátozható. Ha egy légi fuvarozó az utasok kiszállítására készül, de a légiforgalmi irányító hatóságok arról tájékoztatják, hogy a légi járat hamarosan felszállhat, lehetővé kell tenni számára, hogy visszautasítsa az utasok kiszállítását.

(29) Ha egy utas a mielőbbi átfoglalás mellett dönt, a légi fuvarozók gyakran a saját járataikon rendelkezésre álló szabad helyektől teszik függővé az átfoglalást, és ezzel megfosztják az utasaikat attól a lehetőségtől, hogy egy olyan másik szolgáltatást vehessenek igénybe, amely az átfoglalást rövidebb időn belül biztosítaná. Ezért a fuvarozónak javaslatot kell tennie az átfoglalás más lehetőségeire is, beleértve az alternatív repülőtérre történő átfoglalást, az eltérő útvonalat, egy másik fuvarozó szolgáltatásait vagy más közlekedési módokat, amennyiben ez felgyorsíthatja az átfoglalást. Az alternatív átfoglalás a rendelkezésre álló helyek függvénye kell, hogy legyen. ~~Ha a légi fuvarozó nem ajánlott fel átfoglalást, és az összesített várakozási idő legalább három órával meghosszabbodik, az utas számára biztosítani kell a jogot arra, hogy saját maga szervezze meg az átfoglalást annak érdekében, hogy további késedelem nélkül érje el a végső célállomását.~~ Az említett átfoglalást – bizonyos feltételek mellett – a légi fuvarozó költségére és hasonló szállítási feltételek mellett kell biztosítani. ***[Mód. 28]***

(30) Az utasok átfoglalásakor a légi fuvarozóknak törekedniük kell annak biztosítására, hogy az utasok poggyászukkal együtt utazhassanak, feladott és fel nem adott poggyászukat is ideértve. Az utasnak lehetővé kell tennie a légi fuvarozó számára, hogy – a 2027/97/EK rendelet és a nemzetközi légiközlekedés egyes szabályainak egységesítéséről szóló, Montrealban 1999. május 28-án elfogadott egyezmény (a továbbiakban: a Montreali Egyezmény) által szabályozott, az utasok poggyászával kapcsolatos felelősségének sérelme nélkül – másként járjon el, ha a poggyász szállítására vonatkozó korlátozások további késést okozhatnának az átfoglalásra váró utasoknak.

(31) A szállítási feltételek összehasonlíthatósága több tényezőtől és az adott körülményektől is függhet. Lehetőség szerint és amennyiben ez nem okoz további késést, az utasok nem helyezhetők el a helyfoglaláshoz képest alacsonyabb osztályú közlekedési szolgáltatásokon. Az átfoglalást az utasra rótt további költségek nélkül kell felajánlani, még akkor is, ha az utasok átfoglalására másik légi fuvarozónál, vagy más közlekedési módra, vagy magasabb osztályra, vagy az eredeti szolgáltatásért fizetettnél magasabb viteldíjért kerül sor. Észszerű erőfeszítéseket kell tenni a további csatlakozások elkerülése érdekében. ~~Amennyiben más légi fuvarozót vagy alternatív közlekedési módot vesznek~~***A fogyatékossággal élő vagy csökkent mozgásképességű személyeket átfoglaláskor nem lehet arra kötelezni, hogy további csatlakozó légi járatot vegyenek*** igénybe***, kivéve, ha az utas ehhez hozzájárul.*** ~~az átfoglalásra,~~

A teljes utazási időnek az észszerűen lehetséges legközelebb kell lennie az eredeti légi járat menetrend szerinti utazási idejéhez***, figyelembe véve a fennakadás bekövetkezésének helye szerinti repülőtéren rendelkezésre álló lehetőségeket***, ugyanolyan vagy szükség esetén magasabb szállítási osztályon. Amennyiben több, hasonló menetrendű légi járat áll rendelkezésre, az átfoglalásra jogosult utasoknak el kell fogadniuk a légi fuvarozó által tett átfoglalási ajánlatot, azon légi fuvarozók légi járatain is, amelyek együttműködnek az üzemeltető légi fuvarozóval. ***Ha az üzemeltető légi fuvarozó összehasonlítható szállítási feltételek mellett biztosít átfoglalást az utas számára, az utasnak el kell fogadnia az ilyen átfoglalást. Ha az üzemeltető légi fuvarozó olyan átfoglalási lehetőségeket biztosít az utas számára, amelyek esetében a szállítási feltételek nem összehasonlíthatók, az utas megtagadhatja az ilyen átfoglalást. Fenn kell tartani az átfoglaláshoz való jogot, beleértve az utas által saját maga részére végzett átfoglalást is.*** Amennyiben az eredeti légi járatra fogyatékossággal élő személyek vagy csökkent mozgásképességű személyek számára segítségnyújtást foglaltak le, az 1107/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel[21] összhangban az alternatív útvonalon is rendelkezésre kell állnia ennek a segítségnek. ***[Mód. 29]***

---

21 Az Európai Parlament és a Tanács 1107/2006/EK rendelete (2006. július 5.) a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól (HL L 204., 2006.7.26., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

(31a) Amennyiben az utas tájékoztatta az üzemeltető légi fuvarozót arról a döntéséről, hogy folytatja útját, és ha az üzemeltető légi fuvarozó három órán belül nem ajánlott fel átfoglalást, az utasnak jogosultnak kell lennie arra, hogy összehasonlítható szállítási feltételek mellett megszervezze saját átfoglalását annak érdekében, hogy további késedelem nélkül elérje végső célállomását. Az utasnak azonban mindaddig jogosultnak kell maradnia az üzemeltető légi fuvarozó általi átfoglalásra, amíg az utas nem tájékoztatta az üzemeltető légi fuvarozót azon döntéséről, hogy megszervezi saját átfoglalását. Amennyiben az utasok maguk gondoskodnak az átfoglalásról, a költségeket a szükséges, észszerű és megfelelő költségekre kell korlátozniuk. [Mód. 30]

(31b) A segítségnyújtás korlátozható vagy megtagadható, ha annak biztosítása önmagában további késedelmet okozna a késéssel érintett járatra vagy az átfoglalásra várakozó utasok számára. Ha a járat késő este késik, de várhatóan rövid időn belül elindul, és ha az utasok szállodákba való kiszállítása és az éjszaka közepén a repülőtérre való visszaszállítása sokkal hosszabb késéshez vezethet, a légi fuvarozó számára lehetővé kell tenni, hogy megtagadja a szállodai elhelyezés és a kapcsolódó szállítások biztosítását. Ugyancsak visszautasíthatja az említett ellátás biztosítását a légi fuvarozó akkor, ha már éppen elkezdené étel és ital biztosítását, azonban tájékoztatást kap arról, hogy a járat készen áll a beszállításra. Ezeken az eseteken kívül ezt a korlátozást csak nagyon kivételes esetekben szabad alkalmazni, mivel minden erőfeszítést meg kell tenni az utasok által elszenvedett kényelmetlenségek csökkentése érdekében. [Mód. 31]

(32) A légi fuvarozóknak segítséget kell felajánlaniuk az utasok számára a menetrend szerinti indulási időponttól a légi járatuk ~~vagy az alternatív közlekedési módban felajánlott járat~~ indulásáig. A légi fuvarozókat jelenleg korlátlan felelősség terheli utasaik szálláshelyen történő elhelyezése tekintetében abban az esetben, ha a rendkívüli körülmények hosszú ideig fennállnak. ~~Ezen –az előreláthatható időbeli korlátozás hiányával kapcsolatos – bizonytalanság kockázatot jelenthet a fuvarozók pénzügyi stabilitása szempontjából, és ebből következően negatív hatással lehet az utasokra nézve az összekapcsoltság tekintetében.~~ A légi fuvarozók számára ezért lehetőséget kell biztosítani arra, hogy ***az ellátás nyújtását a szálláshelyen történő elhelyezés időtartama tekintetében, valamint – amennyiben az utasok maguk gondoskodnak a szállásról – a költségek és az ellátás tekintetében*** három éjszakára korlátozzák ~~a szálláshelyen történő elhelyezést~~. Emellett a vészhelyzeti tervezés és a gyors átfoglalás csökkentheti annak a kockázatát, hogy az utasok hosszú ideig vesztegelni kényszerüljenek. ***[Mód. 32]***

(33) Az üzemeltető légi fuvarozó részéről különleges figyelmet igényelhetnek a különleges bánásmódot igénylő utasok, például a fogyatékossággal élő személyek, a csökkent mozgásképességű személyek, a kísérő nélküli gyermekek, a csecsemők, a várandós nők és a különleges orvosi segítséget igénylő személyek, így a súlyos cukorbetegségben vagy epilepsziában szenvedő személyek. Különösen, nehezebb lehet szálláshelyet szervezni járatüzemeltetési rendellenességek esetén. Ezért az ezekbe a kategóriákba tartozó utasok tekintetében a szálláshoz való jog ***semmiképpen*** nem korlátozható rendkívüli körülmények esetén~~, feltéve, hogy ezek az utasok kellő időben tájékoztatták az üzemeltető légi fuvarozót.~~***. [Mód. 33]***

(33a) A szolgáltatóknak biztosítaniuk kell, hogy a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek mindig jogosultak legyenek biztonsági tanúsítással rendelkező légzőkészülékek díjmentes használatára a repülőgépen. A Bizottságnak – a biztonsági követelmények megfelelő figyelembevétele mellett – jegyzéket kell készítenie az elfogadott orvosioxigén-berendezésekről az iparággal és a csökkent mozgásképességű, illetve fogyatékossággal élő személyek képviseleti szervezeteivel együttműködésben. [Mód. 34]

(34) A 261/2004/EK rendeletet azokra az utasokra is alkalmazni kell, akik utazási csomag részeként foglalták le légi személyszállításukat. E módosító rendelet célja az (EU) 2015/2302 európai parlamenti és tanácsi irányelv[22] és a 261/2004/EK rendelet közötti koherencia további javítása. ***Az utasok számára jogot kell biztosítani annak eldöntésére, hogy e két jogi aktus közül melyik szerint nyújtsák be kérelmüket, és adott esetben mindkét jogi aktus alapján kártalanítást igényeljenek. Lehetővé kell tenni, hogy az az utas, aki utazási csomag részeként foglalta le a légi személyszállítást, mindkét jogi aktus alapján igényt nyújthasson be, ha például az utas a légi fuvarozótól kártalanítást kapott a késéssel érintett járatért, de jogosult az utazásszervező által meghatározott szolgáltatásokért – például szállodai éjszakáért, étkezésekért, szervezett kirándulásért vagy más, a késéssel érintett járat következtében elmulasztott eseményekért – nyújtandó árcsökkentésre vagy kártalanításra.***

---

22 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/2302 irányelve (2015. november 25.) az utazási csomagokról és az utazási szolgáltatásegyüttesekről, valamint a 2006/2004/EK rendelet és a 2011/83/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, továbbá a 90/314/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 326., 2015.12.11., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).

~~E tekintetben~~ Az utasok számára ***azonban*** nem szabad lehetővé tenni, hogy jogaikat többféle jogalapon ~~–különösen a fent megjelölt~~***érvényesítsék, amennyiben a*** két jogi aktus alapján – ~~érvényesítsék~~***nyújtott megfelelő kártalanítás vagy árcsökkentés ugyanazt az érdeket védi vagy ugyanazt a célt szolgálja***. ***Ha az utasok a légi fuvarozónál nyújtják be igényüket, a légi fuvarozónak a 261/2004/EK rendelet alapján járó kártalanítás teljes összegét ki kell fizetnie. Ha az utasok az (EU) 2015/2302 irányelv alapján igényt nyújtanak be, a légi fuvarozó által fizetett kártalanítást le kell vonni az (EU) 2015/2302 irányelv alapján esedékes kifizetésekből, amennyiben az alapul szolgáló jogok ugyanazt az érdeket védik vagy ugyanazt a célt szolgálják. [Mód. 35]***

(35) Az Unióban a késések és a törölt légi járatok jelenlegi magas száma nem kizárólag a légi fuvarozóknak tulajdonítható. Annak érdekében, hogy a légi közlekedési lánc valamennyi szereplőjét arra ösztönözzék, hogy hatékony és időszerű megoldásokat keressenek a késések és járattörlések által az utasoknak okozott kellemetlenségek minimálisra csökkentése érdekében, a 261/2004/EK rendelet nem korlátozhatja a légi fuvarozók azon jogát, hogy jogorvoslattal éljenek azon harmadik felek tekintetében, amelyeknek szerepük volt a kártalanítást vagy egyéb kötelezettségeket keletkeztető esemény bekövetkeztében.

(36) A 261/2004/EK rendelet értelmezéséről szóló, C-502/18. sz. ügyben (CS és társai kontra České aerolinie a.s.)[23] hozott ítéletében a Bíróság megállapította, hogy az említett rendelet hatálya alá tartozó csatlakozó légi járatok esetében minden olyan üzemeltető légi fuvarozó, amely részt vett e csatlakozó légi járatok legalább egyikének teljesítésében, az említett rendelet alapján köteles kártalanítást fizetni az utasnak, függetlenül attól, hogy az adott légi fuvarozó által üzemeltetett légi járat tekintetében volt-e járatüzemeltetési rendellenesség. Még ha a 261/2004/EK rendelet úgy is rendelkezik, hogy az említett rendelet szerinti kötelezettségeket teljesítő üzemeltető fuvarozók bármely harmadik féltől kártalanítást kérhetnek, a tanulmány rámutatott arra, hogy az említett rendeletben biztosított, megtérítési igényhez való jog alkalmazása nem túl hatékony. Ennek eredményeként az uniós légi fuvarozók aránytalan pénzügyi terhet viselnek a harmadik országbeli légi fuvarozókhoz képest. Az uniós légi fuvarozók versenyképességének „Az európai versenyképesség jövője” című, 2024 szeptemberében közzétett jelentés (a továbbiakban: a Draghi-jelentés) ajánlásaival összhangban történő helyreállítása, valamint az összekapcsoltság hosszú távú fenntartása érdekében a 261/2004/EK rendelet felülvizsgálata során ezért a légi fuvarozók felelősségét azokra a járatokra kell korlátozni, amelyeket üzemeltető légi fuvarozóként üzemeltetnek. ***[Mód.36]***

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

(37) A 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet[24] előírja a szerződő légi fuvarozó számára, hogy tájékoztassa az utast az üzemeltető légi fuvarozó kilétéről, a 93/13/EGK tanácsi irányelv[25] pedig előírja az eladó vagy szolgáltató számára, hogy tájékoztassa a fogyasztót a szerződéses feltételekkel kapcsolatban. Az utasokat részletesebben tájékoztatni kell a járatüzemeltetési rendellenesség esetén őket megillető jogokról, és amint az információk rendelkezésre állnak, megfelelő tájékoztatást kell kapniuk magának a járatüzemeltetési rendellenességnek az okáról is. Az említett információkat ***a légi fuvarozónak*** akkor is meg kell ~~adni~~***adnia***, ha az utas a jegyét egy, az Unióban letelepedett közvetítőn keresztül vásárolta meg. Az említett információkat a légi fuvarozónak vagy a közvetítőnek legalább hozzáférhető formátumban, továbbá adott esetben mobilalkalmazások útján küldött, úgynevezett „push” értesítések útján vagy más digitális módon kell rendelkezésre bocsátania. ***[Mód. 37]***

---

24 Az Európai Parlament és a Tanács 2111/2005/EK rendelete (2005. december 14.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről (HL L 344., 2005.12.27., 15. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj).

25 A Tanács 93/13/EGK irányelve (1993. április 5.) a fogyasztókkal kötött szerződésekben alkalmazott tisztességtelen feltételekről (HL L 95., 1993.4.21., 29. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj).

~~(38) Az utasjogok jobb érvényesítésének biztosítása érdekében a nemzeti végrehajtási szerveknek nyomon kell követniük a 261/2004/EK rendelet végrehajtását, és megfelelő szankciókat kell alkalmazniuk annak érdekében, hogy ösztönözzék az említett rendeletnek való megfelelést.~~ ***[Mód. 38]***

(38a) Az Európai Számvevőszék 15/2021. sz. különjelentése arra a következtetésre jutott, hogy a nemzeti végrehajtási szervek nem rendelkeznek megfelelő áttekintéssel arról, hogy a szolgáltatók megfelelnek-e az utasjogoknak. A Bizottság az értékelésekben azt is megállapította, hogy a nemzeti végrehajtási szerveknek a rendeletek végrehajtásának nyomon követésével kapcsolatos általános megközelítése jelentősen eltérő: míg egyes nemzeti végrehajtási szervek rendszerint nagyon proaktívak, mások csak a hozzájuk beérkezett panaszokra reagálnak. E hiányosságok kezelése és az utasjogok jobb érvényesítése érdekében meg kell erősíteni a végrehajtási mechanizmusokat a nemzeti végrehajtási szervek függetlenségének biztosításával, egy határokon átnyúló együttműködési mechanizmus létrehozásával, a fuvarozóktól való információszerzésre vonatkozó hatáskörük megerősítésével, valamint egy hatékonyabb szankciórendszer alkalmazásával. [Mód. 39]

(39) Az utasjogok jobb érvényesítésének biztosítása érdekében a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a fogyasztók hozzáférjenek a viták peren kívüli rendezésére szolgáló mechanizmusokhoz azt követően, hogy az említett fogyasztók sikertelenül nyújtottak be panaszt vagy kérelmet a légi fuvarozóhoz vagy a közvetítőhöz. Az ~~említett mechanizmusok nem sérthetik a tagállamok azon jogát, hogy meghatározzák, hogy a~***e rendelet hatálya alá tartozó*** légi fuvarozók ~~vagy~~***és*** közvetítők ***alternatív vitarendezési eljárásokban való*** részvételét kötelezővé ~~kell-e~~***kell*** tenni***, az annak során hozott döntéseknek pedig kötelező erejűnek kell lenniük***. ***[Mód. 40]***

(39a) Mivel a kereskedelmi célú légi közlekedés integrált uniós piac, hatékonyabb, ha a rendelet végrehajtását uniós szinten garantáló intézkedések a Bizottság fokozott bevonásával történnek. A Bizottságnak kifejezetten tudatosítania kell a nyilvánosság körében, hogy a légi fuvarozók mennyiben felelnek meg az utasjogoknak, azáltal, hogy közzéteszi azon fuvarozók listáját, amelyek rendszeresen nem felelnek meg e rendeletnek. [Mód. 41]

(40) Amennyiben az utasok úgy döntenek, hogy az átfoglalás helyett visszatérítést kérnek, kellő időben, automatikusan visszatérítést kell biztosítani számukra anélkül, hogy külön kérelmet kellene benyújtaniuk.

(41) A légi fuvarozónak vagy a közvetítőnek megfelelően tájékoztatnia kell az utasokat a kártalanítás iránti kérelmeknek és a panaszoknak a légi fuvarozók vagy a közvetítők részére történő benyújtására vonatkozó eljárásokról, és az utasoknak kellő időben választ kell kapniuk a légi fuvarozóktól vagy a közvetítőktől. Amennyiben a repülőtér-irányító szervezet aktiválja repülőtéri készenléti tervét, a válaszadási határidők meghosszabbíthatók.

(42) Az utasok számára lehetőséget kell biztosítani arra is, hogy egyéni jogvitáikat a légi fuvarozóhoz benyújtott panaszokat követően a jogviták peren kívüli rendezéséért felelős szervhez vagy szervekhez nyújtsák be. Ugyanakkor mivel a bíróság előtti hatékony jogorvoslathoz való jog az Európai Unió Alapjogi Chartájának 47. cikkében elismert alapvető jog, az említett intézkedések nem akadályozhatják és nem nehezíthetik meg azt, hogy az utasok bírósághoz forduljanak.

(43) Annak érdekében, hogy az utasok gyakorolhassák a kérelmekkel, panaszokkal és egyéni jogvitákkal kapcsolatos jogaikat, lehetővé kell tenni az utasok számára, hogy közvetlenül és személyesen, egyértelmű és hozzáférhető módon kérvényt nyújtsanak be a légi fuvarozókhoz, a közvetítőkhöz vagy a 261/2004/EK rendelet szerinti megfelelő szervekhez.

(44) Tekintettel a fogyatékossággal élő személyek jogairól szóló ENSZ-egyezményre[26], valamint annak biztosítása érdekében, hogy a mozgást segítő eszköz megrongálódását, megsemmisülését vagy elvesztését, illetve egy tanúsított segítő kutya sérülését vagy elpusztulását követően a teljes pótlási költségük erejéig kártérítést nyújtsanak, a légi fuvarozóknak fel kell ajánlaniuk az 1107/2006/EK rendeletben meghatározott, fogyatékossággal élő személyek és csökkent mozgásképességű személyek számára azt a lehetőséget, hogy díjmentesen külön érdekbevallást tegyenek, amely a Montreali Egyezmény értelmében lehetővé teszi számukra, hogy teljes ~~kártérítést~~***kártalanítást*** igényeljenek ***az elszenvedett veszteségekért és károkért***. ***A légi fuvarozóknak a repülőjegy foglalásakor minden esetben tájékoztatniuk kell az utasokat az említett bevallásról és az ahhoz kapcsolódó jogokról. [Mód. 42]***

(45) A fogyatékossággal élő személyek és a csökkent mozgásképességű személyek számára biztosítani kell az arra vonatkozó jogot, hogy a feladott mozgást segítő eszköz elvesztése, megsemmisülése vagy megrongálódása esetén a légi fuvarozótól azonnal egy, a mozgást segítő eszközt ideiglenesen pótló eszközt kapjanak a feladott mozgást segítő eszköz pótlása céljából. Mivel a tanúsított segítő kutyákat nem lehet egyszerűen pótolni, más átmeneti megoldásokat kell biztosítani arra az esetre, ha egy tanúsított segítő kutya elveszik, elpusztul vagy megsérül.

---

26 HL L 23., 2010.1.27., 37. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj.

(46) ~~Az utasok számára nem mindig egyértelmű, hogy milyen poggyászt vihetnek fel a repülőgép fedélzetére az engedélyezett méretek, súly vagy darabszám tekintetében. Annak biztosítása érdekében, hogy~~***A 261/2004/EK rendeletnek biztosítania kell azt a célját, hogy szigorítsa*** az utasok ~~teljes mértékben tudatában legyenek annak, hogy a jegyük milyen mennyiségű poggyászt foglal magában a fel nem adott, illetve a feladott poggyász tekintetében,~~***védelmére és tájékoztatására vonatkozó előírásokat, megerősítse jogaikat és biztosítsa*** a légi ~~fuvarozóknak a foglaláskor és a repülőtéren is egyértelmű információt kell adniuk ezekről az engedélyezett poggyászmennyiségekről. Az utasok utazás közbeni megfelelő személyes kényelmének biztosítása érdekében – és amint azt~~***fuvarozók harmonizált – beleértve a kézipoggyász méretére is vonatkozó – feltételek szerinti működését.*** A Bíróság ~~a~~ C-487/12***.*** sz. (Vueling Airlines SA kontra Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia ***Vueling***)[27] ügyben hozott ~~ítéletében elismerte – az utasok számára lehetővé kell tenni, hogy a szállításuk szükséges elemét képező személyes tárgyaikat díjmentesen magukkal vihessék az utastérbe, feltéve, hogy a személyes tárgyak megfelelnek az alkalmazandó biztonsági és védelmi~~***ítéletével összhangban a kézipoggyászt (azaz a nem feladott poggyászt) az utasszállítás „elengedhetetlen elemének” kell tekinteni, azzal a feltétellel, hogy az ilyen poggyász súly és méret tekintetében „észszerű*** követelményeknek~~,~~ ~~a súlyuk és a méretük pedig teljesít bizonyos észszerű követelményeket. A személyszállítás szükséges elemét képező személyes tárgyaknak azok a tárgyak értendők, amelyek elengedhetetlenül szükségesek az utazás időtartama alatt, és azok magukban foglalhatják az útleveleket és egyéb úti okmányokat, az alapvető gyógyszereket, a személyes eszközöket és az olvasnivalót, valamint a légi járat időtartamának megfelelő ételt és italt.~~” ***felel meg, és ezért szállításáért nem számítható fel felár. A***

---

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

légitársaságoknak egyértelműen tájékoztatniuk kell az utasokat a kézipoggyász méreteiről is. [Mód. 43]

(46a) Nagyobb egyértelműséget kell biztosítani azokban az esetekben, amikor személyes tárgyat vagy kézipoggyászt hagynak hátra vagy veszítenek el a légi jármű utasterében, az ilyen jellegű kérések kezelésének megkönnyítése, a folyamat észszerűsítése, valamint az utasokra háruló további terhek vagy a félretájékoztatás megelőzése érdekében. [Mód. 44]

~~(47) Az utasokat a foglaláskor egyértelmű és hozzáférhető formátumban tájékoztatni kell az általuk az utastérbe vihető poggyász maximális méretéről és súlyáról. A szabad árképzés elvének sérelme nélkül a légi fuvarozóknak olyan észszerű szabályzatot kell meghatározniuk a kézipoggyász méretei tekintetében, amely lehetővé teszi, hogy az utasok felvihessenek egy kézipoggyászt az utastérbe, feltéve, hogy a kézipoggyász megfelel az alkalmazandó biztonsági és védelmi követelményeknek. Tekintettel a légi fuvarozók szabályzatainak sokféleségére, az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet[28] felülvizsgálatának keretében helyénvaló értékelni a kézipoggyászra vonatkozó egységes minimumszabályok megállapításának a kivitelezhetőségét.~~ ***[Mód. 45]***

~~[28] Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (HL L 293., 2008.10.31., 3. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).~~

(48) A hangszerek pénzben kifejezett értéke hatalmas lehet, ahogyan a művészeti és a történelmi értékük is. Ezen túlmenően a hangszerek a zenészek munkaeszközét jelentik, amelyeket rendszeresen használnak a próbákhoz és az előadásokhoz, és amelyeket nem lehet könnyen pótolni. Ezért az utasokat fel kell jogosítani arra, hogy saját felelősségükre hangszereket vigyenek az utastérbe, feltéve, hogy ezen hangszerek tekintetében tiszteletben tartják a kapacitásra vonatkozó, valamint a biztonsági és védelmi szabályokat, továbbá a légi fuvarozónak az engedélyezett maximális poggyászmennyiségre vonatkozó szabályzatát. ***Annak érdekében, hogy az érintett utasok meg tudják ítélni, hogy a hangszerük szállítható-e kézipoggyászként, a légi fuvarozóknak tájékoztatniuk kell őket a tárolóhelyek méretéről.*** A kapacitásra vonatkozó, valamint a biztonsági és védelmi követelmények teljesülése esetén a légi fuvarozónak törekednie kell arra, hogy lehetővé tegye az utasok számára, hogy a hangszereket további ülőhelyeken szállítsák, feltéve, hogy kifizették a megfelelő viteldíjakat. Amennyiben ez nem lehetséges, a hangszereket lehetőség szerint a légi jármű rakterében a megfelelő feltételek mellett kell szállítani. Ezért a 2027/97/EK rendeletet ennek megfelelően módosítani kell. ***[Mód. 46]***

(49) Tekintettel arra, hogy a 2027/97/EK rendelet szerinti jogokkal és kötelezettségekkel kapcsolatos panaszok benyújtására rövid határidők állnak rendelkezésre, a légi fuvarozóknak lehetővé kell tenniük az utasok számára, hogy panaszt nyújtsanak be azáltal, hogy – a fogyatékossággal élő személyek és a digitális eszközöket nem használó személyek számára hozzáférhető formátumban – panaszbejelentő formanyomtatványt biztosítanak számukra. A légi fuvarozóknak a panaszbejelentő formanyomtatványt elérhetővé kell tenniük legalább a légi fuvarozók mobilalkalmazásain és weboldalain. Az említett panaszbejelentő formanyomtatványnak lehetővé kell tennie az utas számára, hogy haladéktalanul panaszt nyújtson be megrongálódott, késedelmes vagy elveszett poggyász miatt.

(50) A 2027/97/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése elavult, mivel a biztosítással kapcsolatos ügyeket ma már a 785/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet[29] szabályozza. Ezért az említett bekezdést el kell hagyni.

---

29 Az Európai Parlament és a Tanács 785/2004/EK rendelete (2004. április 21.) a légifuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről (HL L 138., 2004.4.30., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj).

~~(51) A gazdasági fejlődés figyelembevétele érdekében a légi fuvarozóknak rendszeresen módosítaniuk kell a 2027/97/EK rendelet mellékletében említett pénzügyi határokat a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által a Montreali Egyezmény 24. cikkének (2) bekezdése alapján végzett felülvizsgálatnak megfelelően.~~ ***[Mód. 47]***

(52) A Draghi-jelentés hangsúlyozta a közlekedés kritikus szerepét az Unió versenyképessége szempontjából. Felvázolta továbbá, hogy az aszimmetrikus szabályozásokból fakadóan fennáll annak a kockázata, hogy a vállalkozások áttelepülnek az uniós közlekedési csomópontokból az Unió szomszédságában lévő csomópontokba. A 261/2004/EK rendeletet csak akkor kell alkalmazni azon utasokra, akik harmadik országban lévő repülőtérről utaznak egy tagállam Szerződések hatálya alá tartozó területén található repülőtérre, ha az érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozója uniós légi fuvarozó. ~~A 261/2004/EK rendelet alkalmazásának kezdőnapját követő három éven belül a Bizottságnak értékelnie kell, hogy kivitelezhető-e felülvizsgálni az említett~~***Ezek a megállapítások alátámasztják az uniós jogalkotó azon döntését, hogy felülvizsgálja e*** rendelet hatályát az utasvédelem szintjének, valamint az uniós és a harmadik országbeli légi fuvarozók közötti egyenlő versenyfeltételeknek a további megerősítése érdekében. ***[Mód. 48]***

(53) Az ~~1008/2008/EK rendelet felülvizsgálatának összefüggésében meg kell vizsgálni egy olyan mechanizmus kialakítását, amely~~***utasoknak a valamely légitársaság fizetésképtelensége esetén történő pénzügyi védelme az utasok jogaival kapcsolatos hatékony rendszer kulcsfontosságú eleme. A légi utasok védelmének a valamely járatnak*** a légi fuvarozó fizetésképtelensége ***miatti törlése vagy a légi fuvarozó járatainak a légi fuvarozó működési engedélyének visszavonása miatti felfüggesztése*** esetén ~~védelmet nyújt~~***történő megerősítése érdekében a légi fuvarozóknak kötelesnek kell lenniük arra, hogy igazolással szolgáljanak arra, hogy kellő biztosíték áll rendelkezésre*** az utasok ~~számára~~***által befizetett összegek visszatérítésére, illetve hazaszállításukra***. ***[Mód. 49]***

(53a) Például egy garanciaalap vagy egy kötelező biztosítási rendszer létrehozása lehetővé tenné a légi fuvarozó számára annak biztosítását, hogy csődje vagy tevékenységének működési engedélye bevonásából következő felfüggesztése miatti járattörlés esetén az utasoknak visszatérítsék a jegy árát, vagy hazaszállítsák őket. [Mód. 50]

(54) ~~Grönlandra különösen nehéz időjárási körülmények, nagyon alacsony népsűrűség és lakott területeinek távoli fekvése jellemző. Az összekapcsoltság biztosítása és a Grönlandon belüli légi járatok rendelkezésre állásának fenntartása érdekében a Grönlandon belüli légi járatokra nem kell vonatkozniuk a kártalanítási kötelezettségeknek, beleértve azokat az eseteket is, amikor ezek a légi járatok olyan csatlakozó légi járatok, amelyek egy tagállam olyan területére érkeznek vagy egy tagállam olyan területéről indulnak, amely a Szerződések hatálya alá tartozik.~~ ***[Mód. 51]***

(55) ~~A 261/2004/EK rendelet nem sértheti a gibraltári földnyelv – ahol a gibraltári repülőtér található – jogállását és a felette gyakorolt szuverenitást, valamint a Spanyol Királyság e tekintetben fennálló jogi álláspontját. A jelenlegi körülmények figyelembevételével és a jogbiztonság garantálása érdekében pontosítani kell, hogy a 261/2004/EK rendeletben foglalt szabályok csak abban az esetben alkalmazandók a gibraltári repülőtérre, ha a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság között fennálló vita rendezését követően a Spanyol Királyság képes tényleges ellenőrzést gyakorolni a gibraltári repülőtér felett, és biztosítani a 261/2004/EK rendeletben meghatározott szabályok alkalmazását az említett repülőtérre, továbbá a vita rendezéséről szóló értesítést közzétették az Európai Unió Hivatalos Lapjában.~~ ***[Mód. 25]***

(55a) 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 fogyatékossággal élő személyek beilleszkedését, valamint a hatékony jogorvoslathoz és a tisztességes eljáráshoz való jogot. [Mód. 53]

(55b) A légi utasok védelmének az Unió határain kívüli javítása érdekében az ilyen jogokkal kapcsolatos kérdésekkel kétoldalú és nemzetközi megállapodások keretében kell foglalkozni. [Mód. 54]

(55c) A súlyos fogyatékossággal élő utasok számára speciális szolgáltatásokat, például ingyenes öltözőt és mosdóhelyiséget kell biztosítani minden olyan uniós repülőtéren, ahol az éves utasforgalom meghaladja az egymillió főt. [Mód. 55]

(56) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen a légi utasok jogainak méltányos és kiegyensúlyozott védelmét, az uniós légi közlekedési ágazat versenyképességének biztosítását és az utasok számára az összekapcsoltság hosszú távú fenntartását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az intézkedés terjedelme miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 261/2004/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet az itt meghatározott feltételek szerint megállapítja a légi utasokat abban az esetben megillető minimális jogokat, ha:

a) a beszállásukat visszautasítják;

b) a légi járatukat törlik, illetve az késik vagy módosítják annak menetrendjét;

c) lekésnek egy csatlakozó légi járatot;

d) magasabb vagy alacsonyabb osztályon helyezik el őket.”

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) a b)–f) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) »üzemeltető légi fuvarozó«”: olyan légi fuvarozó, amely egy utassal vagy az adott utassal szerződéses jogviszonyban álló más jogi vagy természetes személlyel kötött légi személyszállítási szerződés szerint légi járatot üzemeltet vagy tervez üzemeltetni, ideértve az olyan légi fuvarozót is, amely a légi járatai üzemeltetésére egy másik légi fuvarozó légi járművét használja, ezen másik légi fuvarozó személyzetével együtt vagy anélkül;

c) »uniós légi fuvarozó«: olyan légi fuvarozó, amely az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet* rendelkezéseivel összhangban valamely tagállam által megadott érvényes működési engedéllyel rendelkezik;

ca) »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 repülőtereken vagy repülőtér-hálózatokon jelen lévő, különböző szereplők tevékenységének összehangolása és ellenőrzése; [Mód. 56]

d) »utazásszervező«: az (EU) 2015/2302 európai parlamenti és tanácsi irányelv** 3. cikke 8. pontjának értelmében vett személy;

e) »utazási csomag«: utazási szolgáltatásoknak az (EU) 2015/2302 irányelv 3. cikkének 2. pontjában meghatározottak szerinti kombinációja;

f) »jegy«: egy légi személyszállítási szerződés érvényes bizonyítéka, formájától függetlenül;

fa) »a repülőjegy ára«: a helyfoglalási folyamat végén fizetendő végleges ár, amely magában foglalja a légi viteldíjat, valamint a jegyben foglalt valamennyi – választható és nem választható – szolgáltatásért fizetett minden alkalmazandó adót, díjat, felárat és illetéket a közvetítési díjak kivételével, függetlenül attól, hogy ezeket a többletköltségeket és díjakat a szállítási szolgáltatás viteldíjaival együtt, vagy egy későbbi szakaszban külön-külön fizették-e ki; [Mód. 57]

fb) »helyfoglalás«: az a tény, hogy az utasnak jegye vagy más olyan igazolása van, amely jelzi, hogy a helyfoglalást a légi fuvarozó vagy a szervező elfogadta és nyilvántartásba vette; [Mód. 58]

---

* Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (HL L 293., 2008.10.31., 3. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/2302 irányelve (2015. november 25.) az utazási csomagokról és az utazási szolgáltatásegyüttesekről, valamint a 2006/2004/EK rendelet és a 2011/83/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, továbbá a 90/314/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 326., 2015.12.11., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).”;

~~b)~~ ~~a g) pontot el kell hagyni;~~ ***[Mód. 59]***

c) a h)–l) pont helyébe a következő szöveg lép:

„h) »végső célállomás«: a légi járat célállomása vagy az utazás utolsó csatlakozó légi járatának a célállomása;

i) »fogyatékossággal élő személy« és »csökkent mozgásképességű személy«: olyan személy, ~~aki tartós vagy ideiglenes fizikai, mentális, értelmi vagy érzékszervi sérüléssel él, amely miatt akadályoztatva lehet abban, hogy más utasokkal azonos módon teljes körűen és hatékonyan vegye igénybe a szállítást, vagy~~ akinek ~~a~~ mozgásképessége a szállítás igénybevétele során ~~az~~***bármely fizikai (érzék- vagy mozgásszervi, állandó vagy időleges) fogyatékosság, értelmi fogyatékosság vagy sérülés, vagy más fogyatékossághoz vezető ok, illetve*** életkor miatt korlátozott***, és akinek helyzete kellő figyelmet igényel, és szükségessé teszi a valamennyi utas rendelkezésére álló szolgáltatásnak az érintett személy egyéni igényeihez való hozzáigazítását***; ***[Mód. 60]***

j) »visszautasított beszállás« egy légi járaton az utasok szállításának megtagadása annak ellenére, hogy a 4. cikk (1) bekezdésében meghatározott feltételek szerint beszállásra jelentkeztek, vagy abban az esetben, ha előzetesen tájékoztatták őket arról, hogy a beszállásukat az akaratuk ellenére vissza fogják utasítani~~, kivéve, ha beszállásukat észszerű indokok, például egészség, biztonság, védelem vagy nem megfelelő utazási okmányok miatt utasítják vissza~~; ***[Mód. 61]***

k) »önként jelentkező«: olyan utas, aki a 4. cikk (1) bekezdésében meghatározott feltételek szerint beszállásra jelentkezett, és pozitívan válaszol a légi fuvarozó olyan személyeknek szóló felhívására, akik előnyökért cserébe hajlandók arra, hogy ne szálljanak be a légi járatukat teljesítő légi járműbe;

l) »járattörlés«: egy eredetileg tervezett olyan légi járat indításának elmaradása, amelyre vonatkozóan légi személyszállítási szerződést kötöttek; ez magában foglalja azokat a helyzeteket, ahol:

i. a légi jármű felszállt, de bármilyen okból vagy átirányították azt egy, a jegyen feltüntetett érkezési repülőtértől eltérő repülőtérre, vagy az visszatért az indulási repülőtérre, és onnan nem tudott továbbhaladni a jegyen feltüntetett érkezési repülőtérre~~, kivéve, ha a tényleges érkezési repülőtér és a jegyen feltüntetett érkezési repülőtér ugyanazt a települést, várost vagy régiót szolgálja ki, és a légi fuvarozó gondoskodott az utasnak a jegyen feltüntetett érkezési repülőtérre történő szállításáról, vagy~~***; vagy [Mód. 62]***

ii. az utasnak kiadtak jegyet egy légi járatra, és az utas jegyén feltüntetett indulási időt több mint egy órával előrehozták~~, kivéve, ha az utasfelvétel és a beszállás időpontja változatlan marad, vagy ha az utas beszállt a módosított menetrend szerinti légi járatra;~~***;" [Mód. 63]***

d) a cikk a következő pontokkal egészül ki:

„m) »harmadik ország«: olyan ország, illetve valamely tagállam területének olyan része, amely nem tartozik a Szerződések hatálya alá;

n) »indulási késés«: az utas jegyén feltüntetett indulási idő és a légi járat tényleges indulási ideje közötti különbség;

o) »érkezési késés«: az utas jegyén feltüntetett érkezési idő és a légi járat tényleges érkezési ideje közötti különbség; ***érkezési késésnek minősül az is, ha a repülőgép felszállt, de ezt követően vissza kellett térnie az indulási repülőtérre, ahonnan később újra felszállt; [Mód. 64]***

p) »szállítási osztály«: a légi jármű utasterének valamely olyan része, amelyet ***vagy a légi személyszállítási szerződésben feltüntetett külön kód, vagy*** az utastér más részeivel összehasonlítva eltérő ülések ***kombinációja***, eltérő üléskonfiguráció, vagy az utasoknak nyújtott szolgáltatás tekintetében ~~bármely más eltérés~~***más eltérések, például külön étkezési ellátás*** jellemez; ***[Mód. 65]***

q) »légi személyszállítási szerződés«: egy légi fuvarozó vagy annak meghatalmazott közvetítője és egy utas ***vagy utasok*** között egy vagy több légi járatra kötött szállítási szerződés; ***[Mód. 66]***

~~r)~~ ~~»rendkívüli körülmények«: olyan körülmények, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek, mint például a rendkívüli körülményeknek a melléklet 1. pontjában foglalt, nem kimerítő felsorolásában szereplő körülmények, de nem tartoznak ide a körülményeknek a melléklet 2. pontjában foglalt, nem kimerítő felsorolásában szereplő körülmények;~~ ***[Mód. 67]***

s) „légi járat”: olyan légi szállítási művelet, amelyet egyetlen légi jármű hajt végre két repülőtér között, a jegyen meghatározottak szerint, egy előre meghatározott útvonalon, menetrend szerint és egyetlen azonosító számon, függetlenül attól, hogy vannak-e közbenső megállók kizárólag műszaki és üzemeltetési célokból;

t) »csatlakozó légi járat«: ~~egy utazás~~***egyetlen szállítási szerződés*** részeként egy olyan légi járat ***vagy egyetlen olyan foglalási szám, vagy mindkettő***, amelynek célja, hogy lehetővé tegye az utas számára a kezdő indulási pontról való indulást és egy átszállási pontra való megérkezést egy másik légi járattal való indulás céljából, vagy amelynek célja, hogy lehetővé tegye az utas számára egy átszállási pontról való indulást annak érdekében, hogy az utas eljuthasson egy másik átszállási pontra vagy az utas végső célállomására; ***[Mód. 68]***

u) „rövid útmegszakítás”: valamely egyetlen légi személyszállítási szerződés szerinti utazásnak a közvetlen átszálláshoz szükséges időtartamot, vagy egy másik légi járatra történő átszállás esetén a következő csatlakozó légi járat indulási időpontjáig szokásosan terjedő időtartamot meghaladó szándékos megszakítása, amely kivételes esetekben éjszakai tartózkodást is magában foglalhat;

v) »utazás«: azon légi járat vagy csatlakozó légi járatok, amely vagy amelyek az utast egyetlen légi személyszállítási szerződés keretében a kezdő indulási pontról az utas végső célállomására szállítják, ahol az odafelé és a visszafelé tartó légi járatok külön utazásnak minősülnek;

w) »indulási időpont«: az az időpont, amikor a légi jármű hátratolással vagy saját erőből elhagyja az indulási állóhelyet (fékoldási idő);

x) »érkezési időpont«: az az időpont, amikor a légi jármű eléri az érkezési állóhelyet, és a rögzítő fékei működésbe lépnek (befékezési idő);

y) »a futópályán való várakozás«: induláskor az a 30 percet meghaladó időtartam, amelyet a légi jármű az ajtajainak bezárásától a felszállásig a földön tölt, érkezéskor pedig az a 30 percet meghaladó időtartam, amely a légi jármű földet érése és az ajtajainak nyitása között telik el;

z) »éjszaka«: az éjféltől 6.00-ig tartó időszak;

za) »gyermek«: olyan személy, aki a légi személyszállítási szerződés szerinti légi járat vagy első csatlakozó légi járat indulásának napján még nem töltötte be a 14. életévét;

zaa) »kíséret nélkül utazó gyermek«: felnőtt gondviselő nélkül utazó gyermek, akiért a légi fuvarozó közzétett szabályzata szerint felelősséget vállalt; [Mód. 69]

zb) »csecsemő«: olyan személy, aki a légi személyszállítási szerződés szerinti légi járat vagy első csatlakozó légi járat indulásának napján még nem töltötte be a 2. életévét;

zc) „tartós adathordozó”: olyan eszköz, amely az utas számára lehetővé teszi az adatoknak a jövőben is hozzáférhető módon és az adat céljainak megfelelő ideig történő tárolását, valamint a tárolt adatok változatlan formában történő megjelenítését;

zd) »hozzáférhető formátum«: olyan formátum, amely hozzáférést biztosít a fogyatékossággal élő személy vagy a csökkent mozgásképességű személy számára minden releváns információhoz, beleértve azt is, hogy az ilyen személy a lehető legmegfelelőbb és legkényelmesebb módon férhessen hozzá az információkhoz, ugyanúgy, mint egy egészségromlással vagy fogyatékossággal nem élő személy, és amely megfelel az alkalmazandó jogszabályokkal, különösen az (EU) 2019/882 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel* összhangban meghatározott akadálymentességi követelményeknek;

ze) »járatüzemeltetési rendellenesség«: visszautasított beszállás, járattörlés, indulási késés, érkezési késés vagy futópályán való várakozás;

zf) »kezdő indulási pont«: a légi járat indulási helye vagy az utazás első csatlakozó légi járatának az indulási helye***;***

zfa) »személyes tárgy«: fel nem adott poggyász, amely megfelel a biztonsági és védelmi követelményeknek, továbbá vagy legfeljebb 40x30x15 cm méretű, vagy pedig teljesíti azt a feltételt, hogy elhelyezhető az utas ülőhelye előtti ülés alá; [Mód. 70]

zfb) »kézipoggyász«: olyan fel nem adott poggyász, amely nem személyes tárgy, és amely megfelel a biztonsági és védelmi követelményeknek. [Mód. 71]

---

* Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/882 irányelve (2019. április 17.) a termékekre és a szolgáltatásokra vonatkozó akadálymentességi követelményekről (HL L 151., 2019.6.7., 70. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).”

3. A 3. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„3. cikk
Hatály

(1) E rendeletet a következőkre kell alkalmazni:

a) egy tagállam Szerződések hatálya alá tartozó területén található repülőtérről induló utasok;

b) egy harmadik országban található repülőtérről egy tagállam Szerződések hatálya alá tartozó területén található repülőtérre induló utasok, kivéve, ha az említett utasok az adott harmadik országban ***egyenértékű*** előnyökben vagy kártalanításban, valamint segítségnyújtásban részesültek~~, amennyiben az érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozója uniós légi fuvarozó~~. ***[Mód. 72]***

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

a) rendelkeznek az érintett légi járatra szóló jeggyel; vagy

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

~~(3) E rendelet nem alkalmazandó a térítésmentesen, vagy a nyilvánosság számára közvetlenül vagy közvetve nem elérhető csökkentett viteldíjjal utazó utasokra. Alkalmazni kell azonban e rendeletet azokra az utasokra, akiknek a jegyét egy légi fuvarozó vagy közvetítő törzsutasprogramja vagy más kereskedelmi programja keretében adták ki.~~ ***[Mód. 73]***

(4) A 8. cikk (2) bekezdése d) pontjának sérelme nélkül e rendeletet kizárólag motoros merevszárnyú légi járműveken szállított utasokra kell alkalmazni.

(5) Eltérő rendelkezés hiányában az üzemeltető légi fuvarozó felel az e rendelet szerinti kötelezettségek teljesítéséért.

(6) E rendelet 12. cikkének sérelme nélkül, ezt a rendeletet az (EU) 2015/2302 irányelv 3. cikkének 3. pontjában meghatározottak szerinti, utazási csomagra vonatkozó szerződés hatálya alá tartozó légi járaton szállított utasokra is alkalmazni kell, kivéve abban az esetben, ha az említett, utazási csomagra vonatkozó szerződést felmondják, vagy annak teljesítését az említett légi járatot érintő járatüzemeltetési rendellenességtől eltérő okok befolyásolják.

~~(7) E rendelet 7. cikke nem alkalmazandó, ha a járatüzemeltetési rendellenesség olyan csatlakozó légi járatot érint, amely grönlandi repülőtérről indul, és grönlandi repülőtérre is érkezik.~~ ***[Mód. 74]***

~~(8) Ez a rendelet nem érinti a Spanyol Királyságnak Gibraltár területével, valamint a földnyelvvel, és az arra épített repülőtérrel kapcsolatos jogi álláspontját.~~ ***[Mód. 75]***

~~Ezt a rendeletet akkor kell alkalmazni a gibraltári repülőtérre, amikor a Spanyol Királyság – az Egyesült Királysággal folytatott vitájának rendezését követően – tényleges ellenőrzést képes gyakorolni az említett repülőtér felett, és biztosítani tudja e rendelet alkalmazását az említett repülőtérre. A Spanyol Királyság értesíti a Bizottságot, amikor ezek a feltételek teljesülnek, és a Bizottság értesítést tesz közzé az Európai Unió Hivatalos Lapjában a vita rendezéséről. Ezt a rendeletet az említett értesítés Európai Unió Hivatalos Lapjában történő közzétételének napját követő hónap első napjától kell alkalmazni az említett repülőtérre.~~” ***[Mód. 76]***

4. A 4. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„4. cikk

Visszautasított beszállás

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

(2) Amennyiben egy üzemeltető légi fuvarozó okkal számít arra, hogy vissza fogja utasítani a beszállást egy légi járatra, erről haladéktalanul tájékoztatja az érintett utasokat. Az üzemeltető légi fuvarozó ezzel egyidejűleg pontosan megjelöli az érintett utasok számára az e rendelet alapján az adott esetre alkalmazandó konkrét jogaikat, különösen ~~a 8. cikk~~***az e rendelet*** szerinti visszatérítéshez ~~vagy~~***,*** átfoglaláshoz ***és kártalanításhoz*** való jog, valamint a ~~9. cikk szerinti~~ segítséghez való jog tekintetében.

[Mód. 77]

Az üzemeltető légi fuvarozó önként jelentkezőket keres az egyes önként jelentkezők és az üzemeltető légi fuvarozó által közösen megállapított feltételek szerint. ~~Ez~~***A légi fuvarozó tájékoztatja az önként jelentkezőket az e rendelet szerinti jogaikról.*** Az előnyökre vonatkozóan az egyes önként jelentkezőkkel létrejövő megállapodás kizárólag abban az esetben lép az önként jelentkezőnek a 7. cikk (1) bekezdésében megállapítottak szerinti, kártalanításhoz való joga helyébe, ha azt az önként jelentkező egy aláírt dokumentum vagy tartós adathordozón lévő bármely más digitális eszköz útján kifejezetten jóváhagyja. Ilyen jóváhagyás hiányában a beszállást visszautasító üzemeltető légi fuvarozó ~~indokolatlan késedelem nélkül, de legkésőbb a visszautasított beszállást követő hét naptári napon belül~~***haladéktalanul*** kártalanítja az önként jelentkezőt a 7. cikk (1) bekezdésének megfelelően. ***[Mód. 78]***

(3) Amennyiben az önként jelentkezők száma nem elegendő ahhoz, hogy a jeggyel rendelkező többi utas beszálljon a légi járatra, az üzemeltető légi fuvarozó akaratuk ellenére visszautasíthatja az utasok beszállását, a 11. cikkben említett utasok kivételével.

(4) A beszállást visszautasító üzemeltető légi fuvarozó haladéktalanul pontosan megjelöli az érintett utasok számára a 15a. és 16a. cikk szerinti panaszkezelésére vonatkozó információkat.

A beszállást visszautasító üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül, egyértelmű módon felajánlja a 8. cikkel összhangban az érintett utasoknak a visszatérítés és az átfoglalás közötti választást. A 8. cikk (1) bekezdésének a) pontjától eltérve, amennyiben az utasok, akiknek a beszállását visszautasították jogosultak a visszatérítésre, azt ~~indokolatlan késedelem nélkül, de legkésőbb a visszautasított beszállást követő hét naptári napon belül~~***haladéktalanul*** teljesíteni kell számukra. ***[Mód. 79]***

A beszállást visszautasító üzemeltető légi fuvarozó a 9. cikkel összhangban segítséget ajánl fel az érintett utasok számára. A 9. cikk (1) bekezdésének a) pontjától eltérve azonnal frissítőket kell biztosítani az érintett utasok számára.

Azon üzemeltető légi fuvarozó, amely az utasok akarata ellenére visszautasította beszállásukat, ~~indokolatlan késedelem nélkül, de legkésőbb a visszautasított beszállást követő hét naptári napon belül~~***haladéktalanul*** kártalanítja az érintett utasokat a 7. cikk (1) bekezdésével összhangban. ***[Mód. 80]***

~~(5) A (3) és a (4) bekezdést a visszafelé tartó járatokra is alkalmazni kell, amennyiben az utas beszállását azon az alapon utasítják vissza, hogy az utas nem vette igénybe az ugyanazon légi személyszállítási szerződés hatálya alá tartozó valamely odafelé tartó légi járatot.~~ ***[Mód. 81]***

(5a) A visszaúton az utas – akár több járatból álló – visszaútra való beszállása nem utasítható vissza azon az alapon, hogy az utas a retúrjegyen szereplő, odaútra szóló jegyet nem vette igénybe, vagy e célból nem fizetett további díjat. Ha ilyen alapon akarata ellenére visszautasítják az utas beszállását, ezt a cikket kell alkalmazni. Ezen túlmenően, az üzemeltető légi fuvarozó haladéktalanul megtéríti az érintett utasok kárát a 7. cikkel összhangban, valamint a 8. és 9. cikkel összhangban segítséget nyújt számukra. [Mód. 82]

~~(6) Amennyiben az utas vagy a közvetítő kéri egy vagy több utas vezeték- vagy utónevében előforduló elírás javítását, illetve az említett nevekben bekövetkezett adminisztratív változások esetén az üzemeltető légi fuvarozó legalább egyszer, az indulás előtt legfeljebb 48 órával, az utas vagy a közvetítő általi további díjfizetés nélkül elvégzi az említett javítást vagy változtatást.~~”

[Mód. 83]

5. Az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„5. cikk
Járattörlés

(1) Légi járat törlése esetén a törölt légi járat üzemeltető légi fuvarozója haladéktalanul tájékoztatja az érintett utasokat. Az üzemeltető légi fuvarozó ezzel egyidejűleg pontosan megjelöli az érintett utasok számára az e rendelet alapján az adott esetre alkalmazandó konkrét jogaikat, különösen a 8. cikk szerinti visszatérítés vagy átfoglalás, és a 9. cikk szerinti segítségnyújtás tekintetében, továbbá a 7. cikkben meghatározott kártalanítás kérelmezésére irányuló eljárásra, valamint a 15a. és a 16a. cikk szerinti panaszkezelésre vonatkozó információkat.

Az üzemeltető légi fuvarozó ~~indokolatlan késedelem nélkül pontosan megjelöli~~***, amint ez az információ rendelkezésre áll, de legkésőbb 30 perccel a menetrend szerinti indulási időpont után elektronikus úton tájékoztatást ad*** az érintett utasok számára a járattörlés ~~okait. Az utasok jogosultak arra, hogy kérésre írásban tájékoztassák őket a járattörlés~~ okairól. ~~Az üzemeltető légi fuvarozó ezeket az információkat a kérelem benyújtásától számított hét naptári napon belül, egyértelmű módon adja meg.~~***[Mód. 84]***

(2) A törölt légi járat üzemeltető légi fuvarozója indokolatlan késedelem nélkül, egyértelmű módon felajánlja a 8. cikkel összhangban az érintett utasoknak a visszatérítés és az átfoglalás közötti választást.

(3) Az üzemeltető légi fuvarozó a 9. cikkel összhangban segítséget ajánl fel az érintett utasok számára.

(4) Az utasoknak joguk van ahhoz, hogy a törölt légi járat üzemeltető légi fuvarozójától a 7. cikk (1) és (3) bekezdésével összhangban kártalanítást kapjanak, amennyiben a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontjával összhangban visszatérítést vagy a 8. cikk (1) bekezdésének c) pontjával összhangban átfoglalást választanak, ~~vagy~~***és/vagy*** amennyiben végső célállomásukat a 7. cikk (2) bekezdésében meghatározott ~~küszöbértékeket~~***küszöbértéket*** meghaladó érkezési késéssel érik el azt követően, hogy a 8. cikk (1) bekezdésének b) pontjával összhangban átfoglalást választottak. E célból a légi fuvarozó ***az utasjogok Unión belüli érvényesítéséről szóló [2023/0437(COD)] rendelet 16aa. cikkével összhangban*** szisztematikusan az utasok rendelkezésére bocsát egy előre kitöltött formanyomtatványt hozzáférhető formátumban és tartós adathordozón. A légi fuvarozó a 7. cikk (5) bekezdésében meghatározott határidőn belül választ ad. ***[Mód. 85]***

(5) Az üzemeltető légi fuvarozó nem köteles a 7. cikkel összhangban kártalanítás megfizetésére, ha bizonyítani tudja, hogy a járattörlést rendkívüli körülmények okozták, és a járattörlést még akkor sem lehetett volna elkerülni, ha a légi fuvarozó minden észszerű intézkedés megtett volna. Ilyen rendkívüli körülményekre csak akkor lehet hivatkozni, amennyiben azok hatással vannak az érintett légi járatra vagy ~~a tervek szerint~~***az*** ugyanazon légi járművel az érintett légi járatot megelőzően ~~teljesítendő három légi járat legalább egyikére~~***teljesített járatra***, és feltéve, hogy közvetlen ok-okozati kapcsolat áll fenn e körülmény bekövetkezése és a légi járat törlése között. E közvetlen ok-okozati összefüggés fennállásával kapcsolatos bizonyítási teher az üzemeltető légi fuvarozóra hárul. ***Amennyiben a légi fuvarozó nem szolgáltat írásban bizonyítékot a rendkívüli körülmények fennállására, a légi fuvarozó köteles megfizetni a 7. cikkben említett kártalanítást. [Mód. 86]***

(6) A (3) bekezdés szerinti segítségnyújtásban és a (4) bekezdés szerinti kártalanításban való részesülésre vonatkozó jog nem alkalmazandó, ha az utast a jegyén feltüntetett indulási idő előtt legalább 14 naptári nappal tájékoztatták a járattörlésről. Az üzemeltető légi fuvarozóra hárul az azzal kapcsolatos bizonyítási teher, hogy az utast tájékoztatták-e, és ha igen, mikor tájékoztatták a légi járat törléséről.

(6a) A légi fuvarozó fizetésképtelensége, csődje, tevékenységének felfüggesztése vagy beszüntetése miatti járattörlés esetén a törölt járat utasai az e rendelet 8. és 9. cikke szerinti visszatérítésre, az indulási pontra visszainduló járatra vagy átfoglalásra, valamint ellátásra jogosultak. Az utazást még meg nem kezdő légi utasok szintén jogosultak a visszatérítésre. A légi fuvarozóknak bizonyítaniuk kell, hogy megtették a szükséges intézkedéseket – például biztosítást kötöttek vagy garanciaalapot hoztak létre – annak érdekében, hogy adott esetben a törölt járatok utasai számára biztosítani tudják az ellátást, a visszatérítést vagy az átfoglalást. Az érintett utasokat a lakóhelyüktől, az indulás helyétől és a jegy értékesítésének helyétől függetlenül megilletik e jogok.” [Mód. 87]

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

„6. cikk
Késés

(1) Amennyiben egy üzemeltető légi fuvarozó egy légi járat késésére számít, erről lehetőség szerint haladéktalanul – de legkésőbb az utas jegyén feltüntetett indulási időpontig – tájékoztatja az érintett utasokat. Az utasoknak lehetőség szerint rendszeresen frissülő, valós idejű tájékoztatást kell adni. Az üzemeltető légi fuvarozó ezzel egyidejűleg tájékoztatja az érintett utasokat az e rendelet alapján az adott esetre alkalmazandó konkrét jogaikról, különösen a 9. cikk szerinti segítségnyújtás, továbbá a 7. cikkben meghatározott kártalanítás kérelmezésére irányuló eljárásra, valamint a 15a. és a 16a. cikk szerinti panaszkezelésre vonatkozó információk tekintetében.

Az üzemeltető légi fuvarozó ~~indokolatlan késedelem nélkül~~***, amint ez az információ rendelkezésre áll, de legkésőbb a menetrend szerinti indulási időpont után 30 perccel*** pontosan megjelöli az érintett utasok számára a légi járat késésének okait. Az utasok jogosultak arra, hogy kérésre írásban tájékoztassák őket az érkezési késés okairól. A késésben ~~lévő~~***levő*** légi járat üzemeltető légi fuvarozója ~~ezeket az információkat a kérelem benyújtásától számított hét naptári napon~~***az utazásban történt fennakadást követő 48 órán*** belül~~, egyértelmű módon adja meg~~ ***megküldi az utasoknak az előre kitöltött közös formanyomtatványt a 6c. cikk szerinti visszatérítés és kártalanítás céljából. [Mód. 88]***

(2) Az üzemeltető légi fuvarozó a 9. cikkel összhangban segítséget ajánl fel az érintett utasok számára.

(3) Amennyiben a késés eléri a 7. cikk (2) bekezdésében meghatározott, az utas jegyén feltüntetett indulási időponttól számított ~~küszöbértékeket~~***küszöbértéket***, az üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül felajánlja a 8. cikkel összhangban az érintett utasoknak a visszatérítés és az átfoglalás közötti választást. ***[Mód. 89]***

(3a) Az utasoknak joguk van az üzemeltető fuvarozó általi, 7. cikk szerinti kártalanításhoz, amennyiben legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt indulnak, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legalább 2 órás késéssel érik el, feltéve, hogy az utas által az indulást megelőzően és az érkezési késést követően elszenvedett teljes időveszteség eléri vagy meghaladja a 7. cikk (2) bekezdésében meghatározott küszöbértéket. [Mód. 90]

(4) Az utasoknak jogukban áll, hogy ~~kérésre~~ a késésben lévő légi járat üzemeltető légi fuvarozójától a 7. cikk (1) és (3) bekezdésével összhangban kártalanítást kapjanak, amennyiben a végső célállomásukat a 7. cikk (2) bekezdésében meghatározott ~~küszöbértékeket~~***küszöbértéket*** meghaladó érkezési késéssel érik el. ***E célból az üzemeltető légi fuvarozó az [utasjogok Unión belüli érvényesítéséről szóló [2023/0437(COD)]] rendelet 16aa. cikkével összhangban a késést követő 48 órán belül rendszeresített jelleggel az utasok rendelkezésére bocsát egy előre kitöltött formanyomtatványt. [Mód. 91]***

Az utasoknak jogukban áll, hogy ~~kérésre~~ a késésben lévő légi járat üzemeltető légi fuvarozójától a 7. cikk (1) és (3) bekezdésével összhangban kártalanítást kapjanak, amennyiben a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontjával összhangban visszatérítést vagy a 8. cikk (1) bekezdésének c) pontjával összhangban átfoglalást választanak, vagy amennyiben végső célállomásukat a 7. cikk (2) bekezdésében meghatározott ~~küszöbértékeket~~***küszöbértéket*** meghaladó érkezési késéssel érik el azt követően, hogy a 8. cikk (1) bekezdésének b) pontjával összhangban átfoglalást választottak. ***[Mód. 92]***

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

Az (2) bekezdés szerinti segítségnyújtásban és a (4) bekezdés szerinti kártalanításban való részesülésre vonatkozó jog nem alkalmazandó, ha az utast a jegyén feltüntetett indulási idő előtt legalább 14 naptári nappal tájékoztatták a szóban forgó változásról. Az üzemeltető légi fuvarozóra hárul az azzal kapcsolatos bizonyítási teher, hogy az utast tájékoztatták-e, és ha igen, mikor tájékoztatták az időpont megváltozásáról.

(6) Az üzemeltető légi fuvarozó nem köteles a 7. cikkel összhangban kártalanítás megfizetésére, ha bizonyítani tudja, hogy az érkezési késést rendkívüli körülmények okozták, és a késést még akkor sem lehetett volna elkerülni, ha a légi fuvarozó minden észszerű intézkedést megtett volna. Ilyen rendkívüli körülményekre csak akkor lehet hivatkozni, amennyiben azok hatással vannak az érintett légi járatra vagy ~~a tervek szerint~~***legalább az*** ugyanazon légi járművel az érintett légi járatot megelőzően teljesítendő ~~három légi járat legalább egyikére~~***légi járatra***, és feltéve, hogy közvetlen ok-okozati kapcsolat áll fenn e körülmény bekövetkezése és a következő légi járat indulási késése között. E közvetlen ok-okozati összefüggés fennállásával kapcsolatos bizonyítási teher az üzemeltető légi fuvarozóra hárul. ***Amennyiben a légi fuvarozó nem szolgáltat írásban bizonyítékot a rendkívüli körülmények fennállására, a légi fuvarozó köteles megfizetni a 7. cikkben említett kártalanítást. A fentiek nem mentesítik a légi fuvarozókat az e rendelet 9. cikkében meghatározott, az utasoknak való segítségnyújtás kötelezettsége alól.” [Mód. 93]***

7. A rendelet a következő cikkekkel egészül ki:

„6a. cikk

A futópályán való várakozás

(1) A futópályán való várakozás esetén az üzemeltető légi fuvarozó lehetőség szerint rendszeresen frissülő és valós idejű tájékoztatást ad az utasok számára.

(2) A biztonsági és védelmi szempontokra is figyelemmel, a futópályán való várakozás esetén az üzemeltető légi fuvarozó gondoskodik az utastér megfelelő fűtéséről vagy hűtéséről, díjmentes hozzáférést biztosít a fedélzeti mosdóhelyiségekhez, és gondoskodik arról, hogy a 11. cikkben említett utasok megkapják a szükséges figyelmet. Az üzemeltető légi fuvarozó díjmentesen biztosít ivóvizet a fedélzeten, kivéve, ha ez meghosszabbítaná a futópályán való várakozás időtartamát, vagy ha ez nem egyeztethető össze a légi közlekedés biztonságára vagy a légi közlekedés védelmére vonatkozó követelményekkel.

(3) Amennyiben egy tagállam Szerződések hatálya alá tartozó területén található***, kereskedelmi utasforgalmat bonyolító*** repülőtéren a futópályán való várakozás eléri a ~~három~~***két*** órát, a légi járműnek el kell indulnia a kapuhoz vagy más megfelelő kiszállóhelyhez, ahol az utasok számára lehetővé kell tenni a kiszállást. E határidőn túl a futópályán való várakozás csak akkor hosszabbítható meg, ha biztonsági, bevándorlási, légiforgalmi irányítási vagy a védelemmel összefüggő okokból a légi jármű nem hagyhatja el helyét a futópályán. ***[Mód. 94]***

(4) A (3) bekezdéssel összhangban kiszállt utasok jogosultak a 6. cikkben és adott esetben a 11. cikkben előírt jogokra, a futópályán való várakozás és az utas jegyén feltüntetett indulási idő figyelembevétele mellett.

6b. cikk

Lekésett csatlakozó légi járat egyetlen légi személyszállítási szerződés keretében megvalósuló utazások során

(1) Amennyiben utazása során valamely utas a megelőző légi járatot érintő járatüzemeltetési rendellenesség miatt lekésik egy csatlakozó légi járatot, a megelőző légi járatot üzemeltető légi fuvarozó feladata, hogy az utas számára a 8. cikk (1) bekezdésének b) pontjával összhangban átfoglalást és a 9. cikkel összhangban segítséget biztosítson.

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

(3) Az utasoknak jogukban áll továbbá, hogy ~~kérésre~~ a járatüzemeltetési rendellenességben érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozójától a 7. cikk (1) és (3) bekezdésével összhangban kártalanítást kapjanak, ha az utasok a végső célállomásukat a 7. cikk (2) bekezdésében meghatározott ~~küszöbértékeket~~***küszöbértéket*** meghaladó érkezési késéssel érik el. ***[Mód. 95]***

Az utasoknak jogukban áll, hogy ~~kérésre~~ a járatüzemeltetési rendellenességben érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozójától a 7. cikk (1) és (3) bekezdésével összhangban kártalanítást kapjanak, amennyiben a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontjával összhangban visszatérítést vagy a 8. cikk (1) bekezdésének c) pontjával összhangban átfoglalást választanak, vagy amennyiben végső célállomásukat a 7. cikk (2) bekezdésében meghatározott ~~küszöbértékeket~~***küszöbértéket*** meghaladó érkezési késéssel érik el azt követően, hogy a 8. cikk (1) bekezdésének b) pontjával összhangban átfoglalást választottak. ***[Mód. 96]***

Amennyiben e cikk (2) és (3) bekezdését kell alkalmazni, az üzemeltető légi fuvarozó az utasjogok Unión belüli érvényesítéséről szóló [2023/0437(COD)] rendelet 16aa. cikkével összhangban a csatlakozó járat lekésését követő 48 órán belül rendszeresített jelleggel az utasok rendelkezésére bocsát egy előre kitöltött formanyomtatványt. [Mód. 97]

(4) ~~Amennyiben az utas rövid útmegszakítást tervez és tesz, azt a repülőteret kell az utas végső célállomásának tekinteni, ahol a rövid útmegszakításra sor kerül.~~ ***[Mód. 98]***

6c. cikk
Rendkívüli körülmények

(1) Rendkívüli körülménynek minősülnek azok az eseményeknek, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és a légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esnek. E rendelet alkalmazásában a rendkívüli körülmények a mellékletben felsorolt körülményekre korlátozódnak.

(2) Amennyiben az utas a 4., 5. és 6. cikkel összhangban a légi fuvarozótól kártalanításra jogosult, a légi fuvarozó 48 órán belül írásban tájékoztatja az utast a rendkívüli körülmények fennállásáról vagy hiányáról, és [az utasjogok Unión belüli érvényesítéséről szóló [2023/...] rendelet16aa. cikkével] összhangban hozzáférést biztosít egy előre kitöltött közös formanyomtatványhoz.

(3) Amennyiben olyan szokatlan, egy vagy több tagállam által nem befolyásolható esemény következik be, amely jelentős hatással van a légi közlekedésre, és amely jelentős negatív következményekkel jár a légi közlekedési ágazatra nézve, és amely nem tartozik e rendelet mellékletének hatálya alá, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 16h. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogadjon el az említett mellékletben foglalt kimerítő felsorolásnak a releváns rendkívüli körülmény hozzáadásával történő módosítása céljából, feltéve, hogy ez feltétlenül szükséges az ilyen szokatlan eseményre való reagáláshoz.” [Mód. 99]

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

„7. cikk
Kártalanításhoz való jog

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

a) 300 EUR ~~az Unión belüli~~ valamennyi ~~utazás és a legfeljebb 3 500~~***, 1 500*** kilométeres ~~utazások~~***vagy rövidebb utazás*** esetében; ***[Mód. 100]***

b) ~~500 EUR a~~***400 EUR valamennyi, 1 500 és*** 3 500 ~~kilométert meghaladó utazások~~***kilométer közötti utazás*** esetében***; [Mód. 101]***

ba) 600 EUR valamennyi, 3 500 kilométert meghaladó utazás esetében. [Mód. 102]

~~Az a) ponttól eltérve, a legkülső régiók és egy tagállam másik olyan területe közötti utazások esetében, amely a Szerződések hatálya alá tartozik, a kártalanítási összegeket az utazások tényleges távolsága alapján kell meghatározni.~~ ***[Mód. 103]***

(1a) A Bizottság háromévente felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogad el, amelyben az Eurostat által az (EU) 2016/792 rendelet* szerint közzétett európai fogyasztói árindex alapján automatikusan kiigazítja az e bekezdésben említett kártalanítási összegeket az előző három év összesített teljes inflációs rátájával. [Mód. 104]

(2) Egy 5. cikk szerinti járattörlést követő átfoglalás utáni érkezési késés, a 6. cikk szerinti érkezési késés vagy a 6b. cikk szerinti, lekésett csatlakozó járat utáni érkezési késés esetén a kártalanításhoz való jog az ~~alábbiaknál nagyobb érkezési késések esetén~~***utazás távolságától függetlenül akkor*** keletkezik~~:~~***, ha az érkezési késés vagy a 6. cikk (3a) bekezdése szerinti időveszteség háromórás vagy annál hosszabb. [Mód. 105]***

~~a)~~ ~~négy óra az Unión belüli valamennyi utazás és a legfeljebb 3 500 kilométeres utazások esetében;~~ ***[Mód. 106]***

~~b)~~ ~~hat óra a 3 500 kilométert meghaladó utazások esetében.~~ ***[Mód. 107]***

(3) E rendelet alkalmazásában a távolságok meghatározásakor a kezdő indulási pont és a végső célállomás közötti távolságot kell alapul venni. Csatlakozó légi járat esetén csak a kezdő indulási pontot és a végső célállomás repülőterét kell figyelembe venni. E távolságokat a gömbi főkörön mért távolság módszerével kell mérni.

(4) Amennyiben az utasok a 8. cikk (1) bekezdésének ***a), b) vagy c)*** ~~b)~~ pontja alapján úgy döntöttek, hogy folytatják ~~az utazást~~***utazásukat***, és az átfoglalás során további járatüzemeltetési rendellenesség történik, ~~a végső célállomásig tartó utazás során az utasnak csak egyszer keletkezhet~~***az utas*** kártalanításhoz való ~~joga~~***jogát fenn kell tartani a kezdő indulási pontra vagy a végső célállomásra történő átfoglalás ideje alatt***. ***[Mód. 108]***

(4a) Az (1) bekezdésben említett kártalanítást elektronikus banki átutalással kell kifizetni a kérelmet benyújtó utas által megjelölt számlára. Az üzemeltető légi fuvarozó és a kérelmet benyújtó utas tartós adathordozón megállapodhat abban, hogy a kártalanítást csak hitelkártyával vagy készpénzzel fizetik ki. [Mód. 109]

(4b) Az üzemeltető légi fuvarozót terheli annak bizonyítása, hogy az utas mikor és hogyan fogadta el a kártalanítás kifizetésének formájára vonatkozó, e cikk (4a) bekezdésében foglalt megállapodást. [Mód. 110]

(5) Az e cikk szerinti kártalanítás iránti kérelmeket az utasnak ~~a jegyén feltüntetett tényleges indulási időtől számított hat hónapon belül~~***az üzemeltető légi fuvarozó által megküldött, előre kitöltött egységes formanyomtatványon*** kell benyújtania ***a járat teljesítésének vagy tervezett teljesítésének napjától számított egy éven belül***. Az üzemeltető légi fuvarozó a kérelem benyújtásától számított ~~14 naptári napon~~***hét munkanapon*** belül vagy megfizeti a kártalanítást, vagy az 5. cikk (5) bekezdésével vagy a 6. cikk (6) bekezdésével ***és a 6c. cikkel*** összhangban megindokolja az utasnak, hogy miért nem fizet kártalanítást, beleértve adott esetben a rendkívüli körülményekre vonatkozó egyértelmű és megindokolt magyarázatot is. ~~Amennyiben a repülőtér-irányító szervezet aktiválja a készenléti tervét, ez a határidő 30 naptári napra meghosszabbítható.~~***[Mód. 111]***

Amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó nem fizeti meg a kért kártalanítást, az utas a 16a. cikkel összhangban panaszt nyújthat be.

(6) ~~A kártalanítást készpénzben, vagy ha az utas egy aláírt dokumentumban vagy tartós adathordozón lévő bármely digitális eszközön ehhez hozzájárul, más módon kell megfizetni.~~ ***[Mód. 112]***

---

* ***Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/792 rendelete (2016. május 11.) a harmonizált fogyasztói árindexekről és a lakásárindexről, valamint a 2494/95/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 135., 2016.5.24., 11. o.).”***

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

„8. cikk

Visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog

(1) Járatüzemeltetési rendellenesség esetén ***az üzemeltető légi fuvarozónak*** – ***minden további mérlegelés nélkül és*** a 4., az 5., a 6. vagy a 6b. cikkben, valamint az e cikkben meghatározott feltételek mellett – ~~az utasoknak~~ díjmentesen fel kell ~~ajánlani~~***ajánlania az utasoknak*** a következő lehetőségek közötti választást: ***[Mód. 113]***

a) ***az előre kitöltött egységes formanyomtatvány kitöltését követően*** a jegyek teljes árának ~~készpénzben, vagy ha az utas egy aláírt dokumentumban vagy tartós adathordozón lévő bármely más digitális eszközön ehhez hozzájárul, más módon~~***kizárólag elektronikus banki átutalás, hitelkártyán való jóváírás vagy az erre felhatalmazott utas által megadott számlára való banki megbízás útján*** történő automatikus visszatérítése ~~a~~***az utas jegyén feltüntetett,*** járatüzemeltetési rendellenességben érintett légi ~~járatnak~~***járat tekintetében*** az utas ~~jegyén feltüntetett indulási idejétől~~***által benyújtott kérelemtől*** számított ~~14 naptári napon~~***hét munkanapon*** belül, az utazás vagy utazások meg nem tett szakaszára vagy szakaszaira vonatkozóan, valamint az utazás vagy utazások már megtett szakaszára vagy szakaszaira vonatkozóan, ha a légi járat igénybevétele az utas eredeti utazási terveihez viszonyítva már nem szolgál semmilyen célt, adott esetben a kezdő indulási pontra visszafelé tartó légi járattal együtt, az utas jegyén feltüntetett indulási idő után a lehető leghamarabb, vagy – az utas beleegyezésével – ezen időpontot megelőzően***; [Mód. 114]***

b) az utas utazásának folytatása az utas végső célállomására való átfoglalással***, az eredetihez hasonló szállítási feltételek mellett***, az utas jegyén feltüntetett indulási idő után a lehető leghamarabb, vagy – az utas beleegyezésével – ezen időpontot megelőzően; vagy ***[Mód. 115]***

c) átfoglalás ***az eredetihez hasonló szállítási feltételek mellett,*** az utas végső célállomására egy későbbi időpontban, amikor az utasnak megfelel, az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően. ***[Mód. 116]***

Az üzemeltető légi fuvarozó az e cikk szerinti tájékoztatást egyértelmű és félreérthetetlen módon, elektronikus úton, az utas kérésére pedig más módokon, például nyomtatott formában bocsátja az utasok rendelkezésére. [Mód. 117]

~~Amennyiben a repülőtér-irányító szervezet a 10a. cikkel összhangban aktiválja a készenléti tervét, az e bekezdés a) pontjában említett határidő 30 naptári napra meghosszabbítható.~~ ***[Mód. 118]***

(2) Annak érdekében, hogy az utas az (1) bekezdésben meghatározottak szerint a lehető leghamarabb ***és az eredeti légi járat menetrend szerinti teljes utazási idejéhez észszerűen lehető legközelebb eső teljes utazási idő alatt*** elérhesse célállomását, az üzemeltető légi fuvarozó a rendelkezésre állás függvényében és feltéve, hogy azokra a légi személyszállítási szerződésben foglalthoz hasonló szállítási feltételek vonatkoznak, az utas számára megfontolás és egy aláírt dokumentumban vagy tartós adathordozón lévő bármely más digitális eszközön való hozzájárulás céljából felajánlja legalább az egyik alábbi alternatív lehetőséget: ***[Mód. 119]***

a) a légi személyszállítási szerződésben foglalt útvonallal megegyező útvonalon közlekedő légi járat vagy csatlakozó légi járatok igénybevétele;

b) más útvonal~~, beleértve a légi személyszállítási szerződésben megjelölt repülőtérhez képest alternatív repülőterekre való eljutást, illetve alternatív repülőterekről való indulást is, amely esetben az üzemeltető légi fuvarozó viseli az utasnak a légi személyszállítási szerződésben megjelölt repülőtérről az alternatív repülőtérre vagy~~ a légi személyszállítási szerződésben meghatározott***,*** ~~repülőtérre az alternatív repülőtérről történő átszállításának költségeit;~~***ugyanazon indulási és érkezési repülőterek között; [Mód. 120]***

ba) átfoglalás a légi személyszállítási szerződésben megjelölt repülőterekhez képest alternatív repülőterekre vagy repülőterekről, amely esetben az üzemeltető légi fuvarozó viseli az utasnak a légi személyszállítási szerződésben megjelölt repülőtérről az alternatív repülőtérre történő átszállításának költségeit; [Mód. 121]

c) másik légi fuvarozó által üzemeltetett szolgáltatások igénybevétele; vagy

d) amennyiben a megteendő távolság tekintetében megfelelő, más közlekedési mód használata.

Más közlekedési eszközre vagy másik légi fuvarozóra történő átfoglalás esetén az üzemeltető légi fuvarozó csak az átfoglalási szolgáltatás indulásáig felel a tájékoztatásért, a segítségnyújtásért és az átfoglalásért. Az üzemeltető légi fuvarozó továbbra is felelős a végső célállomásra való megérkezéskor bekövetkező késésért járó kártalanításért a 7. cikkel összhangban. Az átfoglalási szolgáltatást üzemeltető fuvarozó felelős az adott szolgáltatáshoz kapcsolódó valamennyi egyéb jog biztosításáért, az adott szállítási eszközre vonatkozó utasjogokról szóló, alkalmazandó uniós joggal összhangban. [Mód. 122]

(3) Amennyiben az utas arról tájékoztatta az üzemeltető légi fuvarozót, hogy az (1) bekezdés b) pontjával és a (4) bekezdéssel összhangban azt választja, hogy folytatja az utazását, és ha az üzemeltető légi fuvarozó három órán belül nem ajánlott fel ***az eredeti szállítási feltételekhez hasonló feltételekkel történő*** átfoglalást, az utas – a (2) bekezdéssel összhangban – maga intézheti az átfoglalást. ***Ha az utas úgy dönt, hogy saját maga szervezi meg az átfoglalást, erről tájékoztatnia kell az üzemeltető légi fuvarozót. Az utas jogosult visszautasítani az átfoglalási lehetőségeket, ha ezen átfoglalási lehetőségek esetében a szállítási feltételek az eredeti szállítási feltételekhez nem hasonlók, és ebben az esetben az átfoglalásra várva fennmaradnak a 9. cikkben meghatározott segítséghez való jogai. [Mód. 123]***

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

Amennyiben az utasok maguk intézik az átfoglalást, a költségeket a szükséges, ésszerű és megfelelő költségekre kell korlátozniuk. Az üzemeltető légi fuvarozó a kérelem benyújtásától számított ~~14 naptári napon~~***hét munkanapon*** belül visszatéríti az utas által viselt költségeket, a jegy vagy a jegyek teljes költségének 400 %-át meg nem haladó mértékben. ~~Amennyiben a repülőtér-irányító szervezet aktiválja a készenléti tervét, ez a határidő 30 naptári napra meghosszabbítható.~~***[Mód. 124]***

(4) Az utas – amíg el nem fogadta az üzemeltető légi fuvarozó által a lehető legkorábbi időpontra felajánlott, az (1) bekezdés b) pontja szerinti átfoglalást, vagy nem döntött a (3) bekezdés szerinti, saját maga által intézett átfoglalás mellett – választhat az (1) bekezdés a) pontja szerinti visszatérítés és az (1) bekezdés c) pontja szerinti, későbbi időpontban való átfoglalás között.

Az utasnak tájékoztatnia kell az üzemeltető légi fuvarozót a választásáról.

(4a) Az üzemeltető légi fuvarozó az e cikk szerinti tájékoztatást egyértelmű és félreérthetetlen módon, elektronikus úton, az utas kérésére pedig más módokon, például nyomtatott formában bocsátja az utasok rendelkezésére. Az utas döntésével kapcsolatos bizonyítási teher az üzemeltető légi fuvarozóra hárul. E célból az üzemeltető légi fuvarozó azt is biztosítja, hogy az utas e cikk szerinti választását aláírt dokumentummal vagy tartós adathordozón található bármely digitális eszközzel megerősítsék.” [Mód. 125]

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

„9. cikk
A segítséghez való jog

(1) ~~Járatüzemeltetési rendellenesség esetén, továbbá a 4., az 5., a 6., a 6a. és a 6b. cikkben, valamint az e cikkben említett feltételek szerint, és amennyiben a légi járatukra vagy az az alternatív közlekedési módban felajánlott járatra való várakozási idő legalább két órával meghosszabbodik,~~***E cikkre való hivatkozáskor*** az utasoknak díjmentesen fel kell ajánlani az alábbi lehetőségeket: ***[Mód. 126]***

a) frissítők kétóránként a várakozási idő alatt;

b) étkezés három óra elteltével, majd azt követően ötóránként a várakozási idő alatt, naponta legfeljebb három étkezéssel;

c) ~~szöveges üzenetek,~~ internet-hozzáférés és két telefonhívás.
[Mód. 127]

Az üzemeltető légi fuvarozó korlátozhatja vagy megtagadhatja az első albekezdés alapján nyújtott segítséget, ha annak nyújtása tovább késleltetné a késésben lévő légi járat indulását vagy az átfoglalást, beleértve az alternatív közlekedési módban felajánlott járat indulását is.

(2) Ezen túlmenően, amennyiben a légi járatra vagy az alternatív közlekedési módban felajánlott járatra való várakozás során egy- vagy többéjszakás tartózkodás válik szükségessé, az utasoknak díjmentesen fel kell ajánlani az alábbi lehetőségeket:

a) szállodai elhelyezés;

b) szállítás a repülőtérről a szállodai elhelyezésre és vissza.

(3) Az üzemeltető légi fuvarozó utalványok használatával is teljesítheti az (1) bekezdés a) és b) pontja, valamint a (2) bekezdés szerinti kötelezettségeit. Az (1) bekezdéssel összhangban rendelkezésre bocsátott utalványoknak felhasználhatóknak kell lenniük minden olyan üzletben, amely élelmiszert és frissítőket biztosít azon a repülőtéren, ahol az érintett utasok rekednek, a légi járatuk fedélzetén, valamint – adott esetben – a (2) bekezdés a) pontja szerint biztosított szálláshelyen. ***A (2) bekezdés a) pontjával összhangban nyújtott utalvány csak akkor bocsátható ki, ha az üzemeltető légi fuvarozó előzetesen szobát foglalt az érintett utas számára. [Mód. 128]***

(4) Amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó nem teljesíti az (1), a (2) és a (3) bekezdés szerinti kötelezettségeit, az érintett utasok saját maguk is intézkedhetnek. A járatüzemeltetési rendellenességben érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozója a visszatérítés iránti kérelem benyújtásától számított 14 naptári napon belül visszatéríti az utasok által viselt költségeket, olyan mértékben, amennyiben ezek a költségek szükségesek, észszerűek és arányosak a várakozás időtartama, valamint az azon a repülőtéren vagy azon szálláshelyen elérhető ***szállás,*** frissítők és ételek költségei tekintetében, ahol az utasok rekednek***. Amennyiben a légi fuvarozó három órán belül nem biztosít szállodai elhelyezést, az utasnak joga van saját szállást keresni, és azt a légi fuvarozó a megfelelő nyugta bemutatása ellenében hét munkanapon belül megtéríti***. Amennyiben a repülőtér-irányító szervezet aktiválja a készenléti tervét, ez a határidő ~~30~~***[...]*** naptári napra meghosszabbítható. ***A visszatéríthető összeg nem haladhatja meg a Bizottság által közzétett, a tagállami árakat tükröző indexben szereplő szállodai felső határt, összhangban a 2-es együtthatóval megszorzott Eurostat-adatokkal, hogy figyelembe vegyék a korlátozott rendelkezésre állást és a csúcsidőszaki árakat, és ösztönözzék a légi fuvarozók által a háromórás határidőn belül történő szállás biztosítását. Amennyiben az együtthatóval szorzott felső határ nem elegendő ahhoz, hogy az érintett utas megfelelő szállást találjon, az utasnak a szállással kapcsolatos önrendelkezési joga nem mentesíti az üzemeltető légi fuvarozót a szállás biztosítására vonatkozó kötelezettsége alól. [Mód. 129]***

(5) Minden ***kereskedelmi utasforgalmat bonyolító*** uniós repülőtéren a repülőtér-irányító szervezetnek intézkednie kell annak biztosítása érdekében, hogy ivóvíz és az elektronikus eszközök számára töltőállomások díjmentesen rendelkezésre álljanak, napszaktól, légi járattól vagy terminálától függetlenül. ***[Mód. 130]***

(6) Amennyiben a járatüzemeltetési rendellenességet rendkívüli körülmények okozták, és a járatüzemeltetési rendellenességet akkor sem lehetett volna elkerülni, ha a légi fuvarozó minden észszerű intézkedést megtett volna, a légi fuvarozó legfeljebb három éjszakára korlátozhatja a (2) bekezdés a) pontjával összhangban biztosítandó szállást.

(7) Amennyiben az utas még a kezdő indulási ponton a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontja szerinti visszatérítés mellett dönt, vagy ha a 8. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti, későbbi időpontban való átfoglalást választja, az érintett légi járattal kapcsolatban az utast nem illetik meg további jogok az (1) és a (2) bekezdés szerinti segítség tekintetében.”

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

„10. cikk

Magasabb vagy alacsonyabb osztályon történő elhelyezés

(1) Ha egy üzemeltető légi fuvarozó az utast magasabb szállítási osztályon helyezi el, mint amelyre az a jegyet váltotta, a légi fuvarozó nem kérheti a különbözet megfizetését.

(2) Ha az üzemeltető légi fuvarozó az utast alacsonyabb szállítási osztályon helyezi el, mint amelyre az a jegyet váltotta, kérés nélkül, az alacsonyabb osztályon történő elhelyezéstől számított ~~14 naptári napon~~***hét munkanapon*** belül, a 7. cikk (6) bekezdésében előírt módon ~~legalább az alábbiaknak megfelelő kártalanítást biztosít az utasnak:~~***visszatéríti: [Mód. 131]***

a) ***valamennyi*** legfeljebb ~~3 500~~***1 500*** kilométeres ~~repülőutak~~***repülőút*** esetében a járat árának ~~40 %-a; vagy~~***30 %-át; vagy [Mód. 132]***

b) ~~a 3 500~~***valamennyi 1 500*** kilométert meghaladó***, Unión belüli repülőút és minden egyéb, 1 500 és 3 500 kilométer közötti repülőút*** ~~repülőutak~~ esetében a járat árának ~~75 %-a~~***50 %-át; vagy [Mód. 133]***

ba) az a) vagy b) pontba nem sorolható valamennyi járat árának 75 %-át, beleértve a tagállamok európai területei és Franciaország legkülső régiói közötti járatokat is. [Mód. 134]

(3) Amennyiben a járat ára nincs feltüntetve a jegyen, a (2) bekezdésben említett kártalanítás összegét a légi járat hosszának a légi személyszállítási szerződés hatálya alá tartozó teljes távolsághoz viszonyított, a 7. cikk (3) bekezdésével összhangban meghatározott, megfelelő aránya alapján kell meghatározni.

(4) A légi járat e cikkben említett ára nem tartalmazza a jegyen feltüntetett adókat és díjakat, amennyiben ezen adók és díjak megfizetésének kötelezettsége és azok összege nem függ attól, hogy a jegyet milyen szállítási osztályra váltották.

(5) Ez a cikk nem alkalmazandó ~~az ugyanazon szállítási osztályon belül alkalmazott magasabb viteldíjban foglalt előnyökre~~***a kiegészítő szolgáltatásokra***, például a külön ülőhelyekre vagy ellátásra***, amelyek függetlenek a szállítási osztálytól, és amelyeket külön értékesítenek***.” ***[Mód. 135]***

12. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„10a. cikk
Repülőtéri készenléti tervek

(1) Az olyan uniós repülőtéren, amelynek éves utasforgalma ***legalább három egymást követő évben*** meghaladja ~~az ötmillió~~***a négymillió*** főt, a repülőtér-irányító szervezetnek gondoskodnia kell arról, hogy megfelelő készenléti terv révén összehangolják a repülőtér-irányító szervezet és a repülőtéri alapvető szolgáltatók – különösen a légi fuvarozók és a földi kiszolgálást végző vállalatok – tevékenységeit, tekintettel a többszörös járattörlések, többszörös járatkésések vagy mindkettő következtében kialakuló olyan lehetséges helyzetekre, amelyek miatt jelentős számú utas reked a repülőtéren. A készenléti tervet annak biztosítása érdekében kell készíteni, hogy a repülőtéren rekedt utasok megfelelő tájékoztatást kapjanak, a készenléti tervnek továbbá intézkedéseket kell tartalmaznia az említett utasok várakozási idejének és kényelmetlenségének minimalizálása érdekében. ***[Mód. 136]***

(2) A repülőtéri készenléti tervek keretében figyelembe kell venni a 11. cikkben említett utasok sajátos és egyéni szükségleteit.

(3) A készenléti tervet különösen a 96/67/EK tanácsi irányelvben* említett repülőtér-használók bizottságának, a földi kiszolgálást végző vállalatoknak és egyéb repülőtéri alapvető szolgáltatóknak***, köztük a fogyatékossággal élő vagy csökkent mozgásképességű utasok számára különleges segítséget nyújtó szolgáltatóknak a részvételével kell elkészíteni. A készenléti tervet adott esetben az érintett hatóságok*** ~~a~~ részvételével kell elkészíteni. A készenléti tervben szerepelnie kell azon személy vagy személyek elérhetőségeinek is, akit vagy akiket a repülőtér-használók bizottságában részt vevő légi fuvarozók jelöltek ki annak érdekében, hogy többszörös járattörlések, többszörös járatkésések vagy mindkettő esetén a helyszínen képviseljék őket. A légi fuvarozó gondoskodik arról, hogy minden kijelölt személy rendelkezzen az ahhoz szükséges eszközökkel, hogy járatüzemeltetési rendellenesség esetén az e rendeletből fakadó kötelezettségekkel összhangban segítséget nyújtson az utasoknak. ***[Mód. 137]***

(4) A repülőtér-irányító szervezetnek meg kell küldenie a készenléti tervet a 96/67/EK irányelvben említett repülőtér-használók bizottsága részére, valamint – kérésre – ~~az e rendelet 16. cikkének (1) bekezdése~~***a 16. cikk*** alapján ~~az e rendelet végrehajtásával megbízott~~***kijelölt*** nemzeti végrehajtási szerv részére. ***A nemzeti végrehajtási szerv nyomon követi, hogy a repülőtér-irányító szervezet megfelel-e e cikk követelményeinek. [Mód. 138]***

(5) Bármely tagállam dönthet úgy, hogy a területén található, az (1) bekezdés hatálya alá nem tartozó repülőtérnek is teljesítenie kell az (1)–(4) bekezdésben megállapított kötelezettségeket.

(6) Azokon az uniós repülőtereken, amelyek éves utasforgalma nem éri el az (1) bekezdésben meghatározott küszöbértéket, vagy amelyekre nem vonatkozik egy, az (5) bekezdés szerinti tagállami határozat, a repülőtér-irányító szervezet minden észszerű erőfeszítést megtesz a repülőtér-használók koordinálása és a repülőtér-használókkal való arra irányuló megállapodás érdekében, hogy tájékoztassák azon utasokat, akik a jelentős számú utas repülőtéren rekedéséhez vezető többszörös járattörlések, többszörös járatkésések vagy mindkettő következtében rekedtek a repülőtéren.

---

* A Tanács 96/67/EK irányelve (1996. október 15.) a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról (HL L 272., 1996.10.25., 36. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj).”

13. A 11. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„11. cikk
Különleges bánásmódot igénylő utasok

(-1) A fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek e cikkben megállapított jogai nem érintik az 1107/2006/EK rendelet alapján őket megillető jogokat. [Mód. 139]

(1) Az e rendelet alapján az utasoknak nyújtott minden információt hozzáférhető formátumban kell megadni.

(2) E cikket alkalmazni kell a fogyatékossággal élő személyekre, a csökkent mozgásképességű személyekre, a csecsemőkre, a kísérő nélküli gyermekekre és a várandós nőkre, feltéve, hogy az üzemeltető légi fuvarozót legkésőbb a járatüzemeltetési rendellenesség bejelentésének időpontjában értesítették arról, hogy különleges segítségre van szükségük. E cikk alkalmazandó a különleges orvosi segítséget igénylő személyekre is, feltéve, hogy az üzemeltető légi fuvarozót legkésőbb az utasfelvételnél értesítették arról, hogy e személyek különleges orvosi segítséget igényelnek. Az üzemeltető légi fuvarozók igazolást kérhetnek az ilyen szükségletekről.

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

(3) ~~Legkésőbb az utasfelvételkor, a rendelkezésre álló ülőhelyek függvényében~~***A légi fuvarozónak*** a (2) bekezdésben említett személyeket kísérő vagy ~~gyermekeket~~***gyermeket*** kísérő***, ugyanazon légi személyszállítási szerződés hatálya alá tartozó*** bármely személy számára díjmentesen fel kell ajánlani annak lehetőségét, hogy az adott személlyel vagy gyermekkel szomszédos ülésen ~~foglaljon~~***foglaljanak*** helyet. ***Ha szomszédos ülések nem állnak rendelkezésre, a légi fuvarozónak törekednie kell arra, hogy segítse a kísérő személy(eke)t szomszédos ülések megtalálásában. [Mód. 140]***

(4) Beszálláskor az üzemeltető légi fuvarozók elsőbbséget biztosítanak a (2) bekezdésben említett személyeknek, valamint az őket kísérő bármely személynek vagy tanúsított segítő kutyáknak***, valamint a babakocsiban utazó gyermekeknek és kísérőjüknek***. ***[Mód. 141]***

(4a) Az üzemeltető légi fuvarozók többletköltségek nélkül biztosítják, hogy a babakocsit igénylő csecsemőket és gyermekeket babakocsiban lehessen szállítani a beszállókapuig vagy a légi jármű ajtajáig, és hogy a babakocsi a légi jármű ajtajában rendelkezésre álljon, kivéve, ha biztonsági, védelmi, kapacitási vagy működési korlátok állnak fenn. [Mód. 142]

(4b) Amennyiben a repülőtér nem teljesíti az 1107/2006/EK rendelet 7. és 8. cikke szerinti kötelezettségeit, és ennek következtében a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek, illetve a kísérő nélküli kiskorúak lekésik járatukat, a légi fuvarozó felelős ezen utasok kártalanításáért, átfoglalásáért és támogatásáért e rendelet 7., 8. és 9. cikkével összhangban. ... [e módosító rendelet alkalmazásának kezdőnapja]-ig a Bizottság e rendelet 16bd. cikkével összhangban végrehajtási jogi aktus útján meghatározza a légi fuvarozó és a repülőtér-irányító szervezet felelősségi körének alkalmazására és a jogorvoslati eszközökre vonatkozó részletes szabályokat. Ez a végrehajtási jogi aktus nem áshatja alá a légi fuvarozónak az utasok e bekezdés szerinti kártalanításával, átfoglalásával és segítségnyújtásával kapcsolatos felelősségét. [Mód. 143]

(5) Az átfoglalás és segítség 8. és 9. cikkel összhangban való biztosítása során az üzemeltető légi fuvarozó különös figyelmet fordít a (2) bekezdésben említett személyek szükségleteire. A légi fuvarozók ezt az átfoglalást és segítséget a lehető leghamarabb biztosítják az említett személyeknek, az őket kísérő személyeket vagy tanúsított segítő kutyákat is beleértve.

(6) A 9. cikk (6) bekezdése nem alkalmazandó a (2) bekezdésben említett utasokra, sem pedig az őket kísérő személyekre vagy tanúsított segítő kutyákra.”

13a. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„11a. cikk
Személyes tárgyhoz és kézipoggyászhoz való jog

(1) Az utasok számára mindig biztosítani kell a jogot arra, hogy egy személyes tárgyat, például kisméretű táskát, kézitáskát, hátizsákot vagy laptoptáskát vigyenek magukkal a fedélzetre, feltéve, hogy az biztonságosan elhelyezhető az utas előtti ülés alatt. A légi fuvarozók az adott járatra szóló repülőjegy árán felül az ilyen személyes tárgyakért nem számíthatnak fel felárat vagy további díjat az utasnak. A fuvarozók kötelesek egyértelmű, átlátható és könnyen hozzáférhető tájékoztatást nyújtani a személyes tárgy tömegére és méretére vonatkozó követelményekről a foglaláskor és a foglalás befejezése után, biztosítva, hogy az utasok teljes körű tájékoztatást kapjanak az utazás előtt.

(2) Az utasok számára mindig biztosítani kell a jogot arra, hogy egy kézipoggyászt vigyenek magukkal a fedélzetre. A kézipoggyászra nem vonatkozik a repülőjegy árán felül felár, legfeljebb 100 cm méretig (a hosszúság, a szélesség és a magasság összege) és legfeljebb 7 kg súlyig. A légi fuvarozók különböző rendelkezéseket alkalmazhatnak a további vagy nagyobb kézipoggyászokra vonatkozóan.

A kézipoggyászt a légi jármű utasterében (kézipoggyászként) vagy a légi jármű rakterében lehet tárolni. A fuvarozó csak a légi jármű jellemzőivel összefüggő, a kézipoggyász tömegével vagy méretével kapcsolatos biztonsági okokból utasíthatja el a kézipoggyász fedélzetre való felvitelét.

A fuvarozóknak egyértelmű, átlátható és könnyen hozzáférhető tájékoztatást kell nyújtaniuk a kézipoggyász tömegére és méretére vonatkozó követelményekről a foglaláskor és a foglalás befejezése után, biztosítva, hogy az utasok teljes körű tájékoztatást kapjanak az utazás előtt.

(3) Abban az esetben, ha személyes tárgyat vagy kézipoggyászt hagynak hátra a légi jármű utasterében, az üzemeltető és a szerződő légi fuvarozók előre meghatározzák, hogy melyik fél felelős az ezt követő kérelmek kezeléséért. A kijelölt felelős légi fuvarozó a foglalás befejezésekor automatikusan tájékoztatja az utasokat az elfelejtett személyes tárgyak vagy kézipoggyász visszaszerzésére vonatkozó eljárásról. Ezt a tájékoztatást egyértelmű és átfogó módon kell megadni, és annak tartalmaznia kell az elektronikus kapcsolattartási adatokat, az alkalmazandó formanyomtatványokat és minden egyéb olyan vonatkozó adatot, amelyre az utasnak a kérelem benyújtásához szüksége van.” [Mód. 144]

13b. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„11aa. cikk

A menetjegy átruházásához való jog az érintett utas vagy közeli családtagja halála esetén

(1) Az érintett utas vagy közeli családtagja halála esetén megengedett a menetjegy más személyre történő átruházása. A haláleset által érintett utas vagy az elhunyt utas ügyeit intéző személy a megfelelő igazoló dokumentumok tartós adathordozón történő bemutatása esetén kérheti a jegy átruházását.

(2) A légi fuvarozók, üzemeltetők vagy közvetítők kötelesek az ilyen kérelmeket átlátható és tisztességes feltételek mellett feldolgozni.

(3) Amennyiben az ilyen kérelmet legalább 72 órával a repülés előtt és a megfelelő igazoló dokumentumok tartós adathordozón történő bemutatását követően nyújtják be, az minden esetben észszerűnek tekintendő, és nem vethető ki rá további díj.

(4) Amennyiben a légi járat indulását megelőző 72 órán belül ilyen kérelmet nyújtanak be, és a megfelelő igazoló dokumentumokat tartós adathordozón bemutatják, a légi fuvarozó vagy a közvetítő tájékoztatja az átadót az esetlegesen felmerülő díjakról. E díjaknak észszerűnek kell lenniük, és nem haladhatják meg a fuvarozó vagy a közvetítő által a menetjegy átruházásáért viselt tényleges költségeket.” [Mód. 145]

13c. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„11b. cikk
Utasfelvétel

(1) Az utasok jogosultak az online vagy repülőtéren történő, további díjak felszámítása nélküli utasfelvételre. E célból a légi fuvarozók önkiszolgáló utasfelvételi állomásokat állíthatnak fel a repülőtéren az utasfelvételi folyamat megkönnyítésére.

(2) Az utasok saját belátásuk szerint jogosultak választani, hogy papíralapú vagy digitális formátumú beszállókártyát használnak-e.” [Mód. 146]

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

„12. cikk
További jogok

(1) Ez a rendelet nem érinti az utasoknak az egyéb jogi aktusok – többek között az (EU) 2015/2302 irányelv – alapján biztosított jogait, kivéve, ha e cikk másként rendelkezik.

Az e rendelet 7. cikke vagy 10. cikkének (2) bekezdése alapján nyújtott kártalanítást le kell vonni az egyéb jogi aktusok, például az (EU) 2015/2302 irányelv alapján nyújtott kártérítésből vagy árengedményből, ha azok a jogok, amelyekért a kártérítést vagy árengedményt nyújtják, ugyanazt az érdeket védik, vagy ugyanazt a célt szolgálják. Hasonlóképpen, az egyéb jogi aktusok, például az (EU) 2015/2302 irányelv alapján nyújtott kártérítést vagy árengedményt le kell vonni az e rendelet 7. cikke vagy 10. cikkének (2) bekezdése alapján nyújtott kártalanításból, ha azok a jogok, amelyekért a kártérítést vagy árengedményt nyújtják, ugyanazt az érdeket védik, vagy ugyanazt a célt szolgálják.

Az utazási csomagok szervezőinek azon jogától eltérően, hogy az (EU) 2015/2302 irányelv 22. cikkével összhangban megtérítési vagy visszatérítési igénnyel lépjenek fel, e rendelet 13. cikkének sérelme nélkül, valamint a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontjától eltérve, ha a légi járat az (EU) 2015/2302 irányelv 3. cikkének 3. pontjában meghatározottak szerinti utazási csomagra vonatkozó szerződés részét képezi, az utasok e rendelet alapján nem jogosultak visszatérítésre, amennyiben az (EU) 2015/2302 irányelvből ennek megfelelő jog keletkezik.

(2) Az esetjogot is beleértve a nemzeti jog vonatkozó alapelveinek és szabályainak sérelme nélkül az (1) bekezdés nem alkalmazandó az önként jelentkezőkre a 4. cikk (2) bekezdésében meghatározott feltételek szerint.

(3) Amennyiben valamely harmadik ország jogszabályai alapján az utas részére kártérítést/kártalanítást vagy visszatérítést fizettek, e kártérítés/kártalanítás vagy visszatérítés összegét le kell vonni az e rendelet alapján nyújtott kártalanítás vagy visszatérítés összegéből.”

14a. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„12a. cikk
Elírások javítása

(1) Az üzemeltető légi fuvarozó a menetrend szerinti indulás időpontja előtt legalább 48 órával benyújtott kérelem kézhezvételét követően kijavítja az utas nevében előforduló elírásokat, vagy adminisztratív változás esetén frissíti az utas nevét. Az ilyen javítást vagy frissítést legalább egyszer díjmentesen kell elvégezni.

2. Az (1) bekezdésben említett kérelmet a következők nyújthatják be:

a) az utas az utas neve vagy bármely olyan utas neve tekintetében, akinek a jegye ugyanazon légi személyszállítási szerződés részét képezi, mint a kérelmet benyújtó utas jegye;

b) a közvetítő azon utas nevével kapcsolatban, akire vonatkozóan a közvetítő foglalást végzett.

Az (1) bekezdés alapján végzett javítás vagy frissítés nem minősül a jegy utasról másik személyre történő átruházásának.” [Mód. 147]

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

„13. cikk
Megtérítési igényhez való jog

Olyan esetekben, amikor egy üzemeltető légi fuvarozó kártalanítást fizet vagy az e rendelet szerint rá háruló egyéb kötelezettségeket teljesít, e rendelet vagy a nemzeti jog egyetlen rendelkezése sem értelmezhető azon jogának korlátozásaként, hogy kártérítést kérjen bármely személytől – így többek között harmadik felektől –, az alkalmazandó uniós vagy nemzeti joggal összhangban. ***E rendelet nem korlátozza az üzemeltető légi fuvarozók azon jogát, hogy költségeiért kártérítést vagy visszatérítést kérjen a repülőtértől vagy bármely más, az üzemeltető légi fuvarozóval szerződéses jogviszonyban álló harmadik féltől.” [Mód. 148]***

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

„14. cikk
Az utasoknak nyújtandó tájékoztatás kötelezettsége

(1) Az üzemeltető légi fuvarozó ***és a közvetítő*** a honlapján és a mobilalkalmazásában ***világos, hozzáférhető és egyértelmű módon*** tájékoztatót helyez el, amelyben pontosan megjelöli az e rendelet szerinti jogokat, beleértve a panaszkezelési ~~eljárást is.~~***eljárásra vonatkozó információkat is. E követelménynek való megfelelés érdekében az üzemeltető légi fuvarozó használhatja e rendelet rendelkezéseinek a Bizottság által az Unió valamennyi hivatalos nyelvén elkészített és a nyilvánosság számára elérhetővé tett összefoglalóját. [Mód. 149]***

(2) Valamely légi járatra vagy csatlakozó légi járatra szóló jegyek felkínálásakor és ***az ezekre a járatokra történő jegyvásárlást*** ~~a vásárlást~~ megelőzően a légi fuvarozók és a közvetítők tájékoztatják az utast a következőkről:

a) az ajánlat tárgyát képező jegy vagy jegyek típusa, különös tekintettel arra, hogy a jegyre vagy a jegyekre egyetlen légi személyszállítási szerződés vagy különálló légi személyszállítási szerződések kombinációja vonatkozik-e;

b) az utas, az üzemeltető légi fuvarozó és a közvetítő e rendelet szerinti, a légi személyszállítási szerződéshez kapcsolódó jogai és kötelezettségei, beleértve a visszatérítési eljárásra vonatkozó tájékoztatást is;

ba) és az alapvető utazási szolgáltatásokról és a választható felárakról szóló tájékoztatást;

c) az a határidő és eljárás, amellyel az utas a 4. cikk (6) bekezdésében meghatározottak szerint, további díjfizetés nélkül névváltoztatást kérhet; valamint

d) a légi személyszállítási szerződés feltételei.

~~Az első albekezdés b) pontjában meghatározott tájékoztatási követelménynek való megfelelés érdekében a légi fuvarozó és a közvetítő használhatja e rendelet rendelkezéseinek a Bizottság által az Unió valamennyi hivatalos nyelvén elkészített és a nyilvánosság számára elérhetővé tett összefoglalóját.~~ ***[Mód. 150]***

~~(3) Az a közvetítő vagy légi fuvarozó, amely légi személyszállítási szerződések kombinációjának hatálya alá tartozó jegyeket értékesít, a vásárlást megelőzően tájékoztatja az utast arról, hogy a jegyek külön légi személyszállítási szerződések hatálya alá tartoznak, és hogy a kártalanításra, visszatérítésre, átfoglalásra vagy segítségre vonatkozó, a 7., 8. és 9. cikk szerinti jogok nem alkalmazandók a külön légi személyszállítási szerződés alapján abban az esetben, ha az utas lekési a következő légi járatot. Ezt a tájékoztatást a jegyek értékesítésekor egyértelmű módon kell megadni.~~

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

[Mód. 151]

(4) A repülőtér-irányító szervezetnek ***és az üzemeltető légi fuvarozónak*** biztosítania kell, hogy az utasfelvételi pultoknál (az önkiszolgáló utasfelvételi automatákat is ideértve)***, a honlapon*** és a beszállókapunál ***az utasok számára*** jól láthatóan elhelyezésre kerüljön az alábbi szöveg: »Visszautasított beszállás, járattörlés vagy ***induláskor*** legalább kétórás***, illetve a végső célállomásra való érkezéskor legalább 3 órás*** járatkésés esetén kérje az utasfelvételi pultnál vagy a beszállókapunál a jogait ismertető tájékoztatót, különösen a visszatérítés vagy az átfoglalás, valamint a segítségnyújtás és az esetleges kártalanítás tekintetében.« Ezt a szöveget legalább a repülőtér helye szerinti nyelven vagy nyelveken és egy nemzetközileg használt nyelven kell elhelyezni. ***A repülőtér-irányító szervezetnek és az üzemeltető légi fuvarozónak biztosítania kell továbbá, hogy az utasfelvételi pultoknál a szöveg mellett a Bizottság utasjogokra vonatkozó, e rendelet összefoglalóját tartalmazó mobilalkalmazásához hozzáférést biztosító QR-kód vagy bármely más technikai eszköz kerüljön elhelyezésre.*** E célból a repülőtér-irányító szervezeteknek együtt kell működniük az üzemeltető légi fuvarozókkal. ***[Mód. 152]***

(4a) A foglalás időpontjában az üzemeltető légi fuvarozók tájékoztatják az utasokat a panaszkezelési eljárásokról és a 15aa. cikk szerinti releváns határidőkről. A panaszkezeléssel kapcsolatos információkat a légi fuvarozók és a közvetítők honlapján és alkalmazásaiban is hozzáférhetővé kell tenni, és abban az e-mailben is közölni kell azokat, amely az e rendeletben foglalt jogokat keletkeztethető valamennyi eseményről értesíti az utasokat. [Mód. 153]

(4b) A légi fuvarozók kapcsolattartó pontokat létesítenek minden általuk üzemeltetett repülőtéren, és e kapcsolattartó pontoknál biztosítják a kapcsolattartó személyzet vagy az érintett légi fuvarozó által megbízott harmadik személy jelenlétét, akinek az a feladata, hogy az utasok számára biztosítsa a szükséges információkat a jogaikkal – köztük a panasztételi eljárásokkal – kapcsolatban, segítséget nyújtson, valamint hogy azonnal cselekedjen a járatok törlése vagy késése, visszautasított beszállás, valamint elveszett vagy késve érkező poggyász esetén. A légi fuvarozó munkaideje alatt, és amíg az utolsó utas el nem hagyja az utolsó repülőgépet, valamint azon időtartam alatt, amely észszerűen elvárható az útlevél- és vámalakiságok elvégzéséhez, a feladott poggyászok átvételéhez és a kijelölt kapcsolattartó pontra való nyugodt tempóban való odaérkezéshez, a kapcsolattartó pontok elérhetőek az utasok számára történő segítségnyújtás céljából, többek között a visszatérítéssel, átirányítással, átfoglalással és a panaszok benyújtásának elfogadásával kapcsolatban. [Mód. 154]

(4c) Az üzemeltető légi fuvarozó egyértelműen olvasható és átlátható tájékoztatást ad az utasjogokról, valamint a segítség és támogatás igénybevételével kapcsolatos kapcsolattartási adatokról az elektronikus jegyen, valamint a beszállókártya elektronikus és nyomtatott változatán. [Mód. 155]

(4d) Közlekedési fennakadás esetén, amely az e rendeletben meghatározott jogokat keletkeztetné, az üzemeltető légi fuvarozó a lehető leghamarabb teljes körűen tájékoztatja az érintett utasokat, és értesítést küld számukra, amelyben meghatározza a visszatérítés, az átfoglalás, a kártalanítás és a segítségnyújtás szabályait e rendelettel összhangban, beleértve adott esetben a 9. cikk (4) bekezdése szerinti lehetséges korlátozásokra vonatkozó információkat is, továbbá adott esetben az üzemeltető légi fuvarozó a 15a. cikk szerinti, előre kitöltött közös formanyomtatványt is megküldi az utasoknak. A nemzeti végrehajtó szerv vagy a 16. cikk szerint kijelölt más nemzeti szerv kapcsolattartási adatait az utas írásban szintén megkapja. [Mód. 156]

(4e) A légi fuvarozók és a közvetítők adott esetben az e cikk szerinti tájékoztatást a légi személyszállítási szerződés nyelvén és egy nemzetközileg használt nyelven, tartós adathordozón biztosítják. [Mód. 157]

(4f) Az utasok e rendelet szerinti tájékoztatását és a velük való levelezést elektronikus úton kell biztosítani, amennyiben ez technikailag lehetséges. Amennyiben ilyen módon nyújtják a tájékoztatást, a légifuvarozók és a közvetítők gondoskodnak arról, hogy az írásbeli levelezést – ideértve a levélváltás napját és időpontját is – meg lehessen őrizni a későbbi hivatkozás céljára. A légi fuvarozókat és a közvetítőket terheli az azon kérdésekkel kapcsolatos bizonyítási teher, hogy az utasok részére biztosították-e a szükséges tájékoztatást, illetve ha igen, mikor. Minden kommunikációs eszköznek lehetővé kell tennie az utas számára a légi fuvarozókkal és a közvetítőkkel való gyors és ingyenes kapcsolatfelvételt és a hatékony kommunikációt. [Mód. 158]

(4g) Vak vagy gyengén látó személyek, a kognitív vagy értelmi fogyatékossággal élő személyek és a csökkent mozgásképességű személyek tekintetében e cikk rendelkezéseinek megfelelő alkalmazását alternatív és hozzáférhető eszközök használatával kell biztosítani. [Mód. 159]

(4h) A repülőtér-irányító szervezet gondoskodik arról, hogy az utasok jogairól szóló általános tájékoztatás a repülőtér utasok által használt területein jól láthatóan és olvashatóan el legyen helyezve. A kapott információ alapján biztosítja továbbá, hogy késések és járatüzemeltetési rendellenességek – például járatuk törlése – esetén a repülőtéren tartózkodó utasok értesüljenek ezek okairól és e késésekkel és járatüzemeltetési rendellenességekkel kapcsolatos jogaikról, valamint jogaikról olyan esetekben, amikor a légitársaság – például fizetésképtelensége vagy működési engedélyének visszavonása miatt – váratlanul beszünteti működését. [Mód. 160]

(4i) A járat törlése vagy indulási késése esetén az üzemeltető légi fuvarozó – amint ez az információ rendelkezésére áll, és legkésőbb a menetrend szerinti indulási idő után 30 perccel – értesíti az utasokat a helyzetről, többek között a járatüzemeltetési rendellenesség okáról, valamint a becsült indulási időről; a (6) és (7) bekezdés szerint közvetítőn keresztül megvásárolt jeggyel rendelkező utasokat pedig abban az esetben, ha [*a végrehajtási rendelettel] összhangban megkapta azok elérhetőségeit. [Mód. 161]

(4j) Az utazás lefoglalását követően a légi fuvarozó és a közvetítő az összes utas számára elérhető és hatékony telefonos segítségnyújtást biztosít; ez a telefonos segítségnyújtás a járatok fennakadása esetén információkat és alternatív javaslatokat szolgáltat, és ennek költsége semmilyen körülmények között sem haladhatja meg egy helyi beszélgetés költségét. [Mód. 162]

(4k) Az utas részére a járat törléséről, jelentős késéséről vagy menetrendváltozásáról küldött elektronikus értesítésben jól láthatóan fel kell tüntetni, hogy az utas e rendelet alapján jogosult lehet kártérítésre és/vagy segítségnyújtásra.” [Mód. 163]

17. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„15a. cikk

A légi fuvarozóhoz vagy a közvetítőhöz benyújtott panasz

(1) Minden légi fuvarozó és ~~minden~~ közvetítő létrehoz egy panaszkezelési mechanizmust az e rendelet hatálya alá tartozó, a saját felelősségi körébe eső jogok és kötelezettségek vonatkozásában. ~~A légi fuvarozók és a közvetítők elérhetőségeiket hozzáférhetővé teszik a légi személyszállítási szerződés nyelvén és egy nemzetközileg használt nyelven. A panaszkezelési eljárás részleteit nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni, többek között a fogyatékossággal élő személyek és a csökkent mozgásképességű személyek számára is hozzáférhető formátumban. A légi fuvarozók és a közvetítők emellett egyértelmű módon tájékoztatják az utasokat a tagállamok által a 16. cikk alapján kijelölt szerv vagy szervek elérhetőségeiről, valamint a 16a. cikk szerinti, peren kívüli vitarendezésért felelős szerv vagy szervek elérhetőségeiről, továbbá adott esetben ezek felelősségi köréről. Ezt a tájékoztatást elérhetővé kell tenni annak a tagállamnak a hivatalos nyelvén vagy nyelvein, amelyben a légi fuvarozó és a közvetítő tevékenykedik.~~ ***[Mód. 164]***

(2) ~~Amennyiben az utasok~~ Az (1) bekezdésben említett ~~mechanizmus igénybevételével~~***mechanizmusok keretében az utasok bármely légi fuvarozóhoz vagy közvetítőhöz benyújthatnak az említettek felelősségi körébe tartozó*** panaszt ~~nyújtanak be,~~***.*** Az ilyen panaszt ~~az érintett járatüzemeltetési rendellenességtől~~***a járat indulásának vagy tervezett indulásának időpontjától*** számított ~~hat hónapon~~***egy éven*** belül kell ~~benyújtaniuk. A panasz benyújtásától számított 30 naptári napon belül az a légi fuvarozó vagy közvetítő, amelyhez a panaszt intézték, indokolással ellátott választ ad, vagy – kellően indokolt kivételes esetekben – tájékoztatja az utast arról, hogy a panasz benyújtásától számított kevesebb, mint két hónapon belül az utas végleges választ fog kapni. Amennyiben a vita nem rendezhető, a válasznak tartalmaznia kell továbbá a 16. cikk alapján kijelölt szerv vagy szervek, illetve a 16a. cikk szerinti, peren kívüli vitarendezésért felelős szerv vagy szervek elérhetőségeit, beleértve az ilyen szerv vagy szervek postacímét, honlapját és e-mail-címét is.~~***benyújtani. [Mód. 165]***

(2a) Amennyiben a légi fuvarozó válaszában rendkívüli körülményekre hivatkozik, tájékoztatnia kell az utast a járattörlést vagy a késést indokló konkrét körülményekről. A légi fuvarozó köteles továbbá bizonyítani, hogy a járattörlés vagy késés elkerülése érdekében minden ésszerű intézkedést megtett. [Mód. 166]

(2b) A szükséges információknak az utasok részére történő biztosítására vonatkozó bizonyítási terhet a légi fuvarozó és a közvetítő viseli. [Mód. 167]

(3) ~~Az utasok által az (1) bekezdésben~~***A címzettnek a panasz beérkezésétől számított hét munkanapon belül vissza kell igazolnia az utas panaszának kézhezvételét. A panasz kézhezvételétől számított két hónapon belül a címzett köteles indokolással ellátott választ adni az utasnak. Amennyiben a címzett nem ad választ az*** említett ~~mechanizmus igénybevételével benyújtott panaszok nem érintik azon jogukat, hogy a 16a. cikk szerinti, peren kívüli vitarendezést vegyenek igénybe, vagy bírósági eljárás útján jogorvoslatot kérjenek, a nemzeti jognak megfelelő elévülési időkre is figyelemmel.~~***két hónapos határidőn belül, úgy kell tekinteni, hogy elfogadta az utas igényeit. [Mód. 168]***

(3a) Az indokolással ellátott válasszal együtt a címzett egyértelmű módon tájékoztatja az utast a tagállamok által a 16. cikk alapján kijelölt szerv vagy szervek elérhetőségeiről, valamint a 16a. cikk szerinti, peren kívüli vitarendezésért felelős szerv vagy szervek elérhetőségeiről, továbbá adott esetben ezek felelősségi köréről. [Mód. 169]

(3b) Amennyiben a légi fuvarozó válaszában rendkívüli körülményekre hivatkozik, tájékoztatnia kell az utast a járattörléshez vagy a késéshez vezető konkrét körülményekről. A légi fuvarozónak ezenkívül igazolnia kell, hogy a járattörlés vagy késés elkerülése érdekében minden észszerű intézkedést megtett. [Mód. 170]

(3c) A szükséges információknak az utasok részére történő biztosítására vonatkozó bizonyítási terhet a légi fuvarozó és a közvetítő viseli.” [Mód. 171]

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

„16. cikk

~~Végrehajtás~~ ***Nemzeti végrehajtási szervek kijelölése [Mód. 172]***

(1) Minden tagállam ~~kijelöl egy vagy több nemzeti végrehajtási szervet, amely(ek) e rendelet~~***kijelöli az e rendeletben meghatározott kötelezettségek*** végrehajtásáért ~~felel(nek) a területükön található repülőterekről induló és az oda irányuló utazások tekintetében. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot arról, hogy e bekezdéssel összhangban melyik~~***felelős*** szervet vagy szerveket ~~jelölték ki~~***. [Mód. 173]***

(2) ***Minden egyes szervnek szervezetileg, a finanszírozásra vonatkozó döntések, a jogi struktúra és a döntéshozatal tekintetében függetlennek kell lennie bármely légi fuvarozótól, repülőtér-irányító szervezettől és közvetítőtől vagy egyéb kereskedelmi érdektől***~~A nemzeti végrehajtási szerv szigorúan felügyeli az e rendelet követelményeinek való megfelelést, és megteszi a szükséges intézkedéseket az utasjogok tiszteletben tartásának biztosítására~~. ***[Mód. 174]***

(2a) A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az e cikkel összhangban kijelölt szervről vagy szervekről, valamint azok felelősségi köréről, ideértve azok bármely változását is. A Bizottság és a kijelölt szerv vagy szervek a honlapjukon közzéteszik ezt a tájékoztatást. [Mód. 175]

~~(3) Az utasok bejelenthetik a nemzeti végrehajtási szervnek e rendelet állítólagos megsértését. A nemzeti végrehajtási szerv megvizsgálhatja a bejelentett állítólagos jogsértéseket, és az említett bejelentésekben foglalt információk alapján határozhat végrehajtási intézkedések meghozataláról.~~ ***[Mód. 176]***

~~(4) A tagállamok által e rendelet megsértése esetére előírt szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. Az ilyen szankcióknak mindenekelőtt elégségesnek kell lenniük ahhoz, hogy pénzügyi ösztönzőt jelentsenek a légi fuvarozók és a közvetítők számára ahhoz, hogy következetesen megfeleljenek e rendeletnek.~~ ***[Mód. 177]***

~~(5) A nemzeti végrehajtási szervek ... [6 évvel e módosító rendelet hatálybalépésének napját követően]-ig, majd azt követően ötévente a honlapjukon jelentést tesznek közzé tevékenységükről, valamint a végrehajtási intézkedésekről és azok eredményéről, többek között az alkalmazott szankciókról is. Ezeket a jelentéseket a Bizottság számára is be kell nyújtani.~~ ***[Mód. 178]***

(6) Az üzemeltető légi fuvarozók és a közvetítők közlik a nemzeti végrehajtási szervekkel azon személynek vagy személyeknek, vagy szervnek az előírt kapcsolattartási adatait, aki(ke)t vagy amelyet kijelöltek arra, hogy a működésük helye szerinti tagállamban az e rendelet hatálya alá tartozó kérdések tekintetében a nevükben állandó jelleggel eljárjon (eljárjanak) és a nemzeti végrehajtási szerv vagy szervek által kiadott dokumentumokat kézhez vegye (vegyék). A nemzeti végrehajtási szervek e rendelet végrehajtása céljából megoszthatják egymással ezeket az információkat.”

18a. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„16-a. cikk
Végrehajtási feladatok

(1) A nemzeti végrehajtási szerv szorosan figyelemmel kíséri az e rendeletnek való megfelelést, és minden szükséges intézkedést meghoz az utasok jogainak érvényesítése érdekében.

(2) A nemzeti végrehajtási szervek felkérhetik a légifuvarozókat, a repülőtér-üzembentartókat, illetve a közvetítőket arra, hogy bocsássák rendelkezésükre az (1) bekezdésben említett feladataik ellátásához szükséges dokumentumokat és információkat. Az ilyen dokumentumokat és információkat a kérelem kézhezvételétől számított egy hónapon belül rendelkezésre kell bocsátani, kivéve, ha a nemzeti végrehajtási szerv másként rendelkezik.

(3) Feladataik ellátása során a nemzeti végrehajtási szervek adott esetben figyelembe veszik a panaszkezelésre kijelölt, a 16b. cikk (2) bekezdésében meghatározott egyéb szervtől kapott információkat.

(4) Két vagy több uniós tagállam közötti légi járatok esetében a nemzeti végrehajtási szervek közösen is végezhetnek nyomonkövetési tevékenységeket.

(5) A tagállamok biztosítják, hogy az illetékes nemzeti végrehajtási szerveik elegendő felhatalmazással rendelkezzenek a végrehajtási intézkedések lefolytatásához.

(6) Abban az esetben, ha a légi fuvarozó rendkívüli körülményekre hivatkozik az e rendelet szerinti kártalanítás megtagadásának indokaként, a légi fuvarozónak állítását 48 órán belül az említett körülményekre és a kapcsolódó műszaki problémákra vonatkozó megfelelő bizonyítékokkal kell alátámasztania a nemzeti végrehajtási szerv felé. A légi fuvarozónak továbbá bizonyítania kell, hogy minden észszerű intézkedést megtett a szóban forgó járat törlésének vagy késésének megakadályozására.

(7) A nemzeti végrehajtási szerv megosztja ezeket az információkat az alternatív vitarendezésre e rendelet szerint kijelölt szervekkel, amennyiben azok rendelkezésre állnak.

(8) A nemzeti végrehajtási szerveknek kétévente június 30-ig statisztikákat tartalmazó jelentést kell közzétenniük tevékenységükről, beleértve adott esetben az előző két naptári évben alkalmazott szankciókat is.

(9) A 15a. cikkben meghatározott szolgáltatásminőségi előírásokról a légi fuvarozók, a repülőtér-irányító szervezetek és a közvetítők által szolgáltatandó adatok alapján a nemzeti végrehajtási szerv statisztikákat tesz közzé a panaszok számáról és jellegéről, a járattörlések, a visszautasított beszállások és a késések számáról, azok időtartamáról, valamint az elveszett, késve érkező vagy megrongálódott poggyászra vonatkozó adatokról.

(10) A légi fuvarozóknak és a közvetítőknek meg kell adniuk elérhetőségeiket a működési helyük szerinti tagállamok nemzeti végrehajtási szervének vagy szerveinek.” [Mód. 179]

18b. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„16-aa. cikk

A nemzeti végrehajtási szervek és egyéb szervek általi panaszkezelés

(1) A fogyasztók azon jogának sérelme nélkül, hogy a 2013/11/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv [*] ***értelmében alternatív jogorvoslatért folyamodjanak, ha egy utas a 13a. cikknek megfelelően panaszt tett a légi fuvarozónál vagy a közvetítőnél, és a panasztétel eredménytelen volt, panaszt tehet az eredeti panasznak a légi fuvarozó vagy a közvetítő általi elutasítására vonatkozó értesítés kézhezvételét követő legfeljebb egy éven belül a nemzeti végrehajtási szervnél vagy az e cikk (2) bekezdése szerint kijelölt bármely egyéb szervnél.***

(2) E rendeletnek a tagállam területén található bármelyik repülőtéren történt állítólagos megsértése miatt vagy a tagállam területen található bármelyik repülőtérről vagy harmadik országból ilyen repülőtérre induló járattal kapcsolatban bármely utas panaszt tehet a nemzeti végrehajtási szervnél vagy egy tagállam által e célból kijelölt más megfelelő szervnél.

(3) A nemzeti végrehajtási szerveknek vagy a (2) bekezdés értelmében kijelölt bármely egyéb szervnek a panasz kézhezvételétől számított két héten belül vissza kell igazolnia a kézhezvételt. A panaszkezelési eljárás legfeljebb három hónapot vehet igénybe a panaszkezelési eljárás megnyitásától számítva. A panaszkezelési eljárást hozzáférhető formátumban akadálymentessé kell tenni a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára is.

(4) Amennyiben egy panasz olyan feltételezett jogsértésre vonatkozik, amelyet egy repülőtér-irányító szervezet követett el, a panaszt azon tagállam nemzeti végrehajtási szervének vagy a (2) bekezdés értelmében kijelölt bármely egyéb szervének kell kezelnie, amelynek területén az esemény bekövetkezett.

(5) A nemzeti végrehajtási szerveknek vagy az e cikk (2) bekezdése értelmében kijelölt bármely egyéb szerveknek képesnek kell lenniük az utasok egyéni panaszainak kezelésére, és legalább az (EU) 2017/2394 európai parlamenti és tanácsi rendelet** 9. cikkében meghatározott minimális vizsgálati és végrehajtási hatáskörökkel kell rendelkezniük.

(6) A nemzeti végrehajtási szervek vagy a (2) bekezdés értelmében kijelölt bármely egyéb szerv határozatai mindkét félre nézve kötelezőek és végrehajthatók, a felek igazságszolgáltatási rendszerhez való hozzáféréshez való jogának sérelme nélkül.

---

* ***Az Európai Parlament és a Tanács 2013/11/EU irányelve (2013. május 21.) a fogyasztói jogviták alternatív rendezéséről, valamint a 2006/2004/EK rendelet és a 2009/22/EK irányelv módosításáról (fogyasztói alternatív vitarendezési irányelv) (HL L 165., 2013.6.18., 63. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj).***

** ***Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/2394 rendelete (2017. december 12.) a fogyasztóvédelmi jogszabályok végrehajtásáért felelős nemzeti hatóságok közötti együttműködésről és a 2006/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 345., 2017.12.27., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj).”***
[Mód. 180]

18c. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„16-ab. cikk

(1) Amennyiben egy tagállam e rendelet 16. és a 16b. cikke alapján eltérő szerveket jelöl ki, e szervek az (EU) 2016/679 rendelettel összhangban biztosítják a releváns információk egymás közötti cseréjét annak elősegítése érdekében, hogy a nemzeti végrehajtó szerv el tudja látni felügyeleti és végrehajtó feladatait, és hogy a 16b. cikk alapján kijelölt panaszkezelő szerv beszerezhesse az egyéni panaszok kivizsgálásához szükséges információkat.

(2) A különböző tagállamok nemzeti végrehajtási szervei a határokon átnyúló koordinálás céljából megosztják egymással a munkájukkal, valamint a döntéshozatali elveikkel és gyakorlatukkal kapcsolatos információkat. A Bizottság támogatja őket e feladatuk végrehajtásában.” [Mód. 181]

18d. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„16-ac. cikk

A nemzeti végrehajtási szerveknél végzett vizsgálatok

(1) A Bizottság vizsgálatokat végezhet a nemzeti végrehajtási szerveknél annak érdekében, hogy nyomon kövesse a rendelet tagállamok általi alkalmazását, és ajánlásokat tegyen a rendelet végrehajtásának javítására.

(2) A Bizottság a vizsgálat előtt időben tájékoztatja arról az érintett tagállamot.

(3) Minden bizottsági vizsgálati jelentést meg kell küldeni az érintett tagállam nemzeti végrehajtási hatóságának, amely válaszában meghatározza az azonosított meg nem felelések orvoslása és az ajánlások kezelése érdekében hozott intézkedéseket.

(4) A jelentést a nemzeti végrehajtási szerv válaszával együtt adott esetben közölni kell a többi tagállam nemzeti végrehajtási szervével.” [Mód. 182]

18e. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„16-ad. cikk
Szankciók

(1) A tagállamok megállapítják az e rendelet megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és meghoznak minden szükséges intézkedést ezek végrehajtására. Az előírt szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. A tagállamok e szabályokról és intézkedésekről tájékoztatják a Bizottságot, és haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot az e szabályokat érintő minden későbbi módosításról.

(2) A 16c. cikkben említett együttműködés keretében a 16b. cikk (4) és (5) bekezdése alkalmazásában illetékes nemzeti végrehajtási szerv a panaszt kezelő nemzeti végrehajtási szerv kérésére kivizsgálja e rendeletnek az utóbbi szerv által azonosított megsértését, és szükség esetén szankciókat szab ki.” [Mód. 183]

18f. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„16-ae. cikk

A tagállamok és a Bizottság közötti együttműködés

(1) A tagállamok rendszeresen információt küldenek a Bizottság számára e rendelet alkalmazásával kapcsolatosan, aminek köszönhetően ez az információ elektronikus úton elérhetővé válik a többi tagállam számára is.

(2) A Bizottság kérésére a nemzeti végrehajtási szervek kivizsgálják azokat a konkrét feltételezett gyakorlatokat, amelyek alapján egy vagy több légi fuvarozó vagy repülőtér-irányító szervezet nem felel meg az e rendeletben meghatározott kötelezettségeknek, és megállapításaikról a kéréstől számított négy hónapon belül jelentést tesznek a Bizottságnak.

(3) A Bizottság a [végrehajtási rendelet] 16a. cikkben említett bizottság segítségével támogatja a tagállamok között a rendelet tagállami értelmezéséről és alkalmazásáról zajló párbeszédet, és előmozdítja együttműködésüket.

(4) Egy tagállam vagy egy nemzeti végrehajtási szerv kérésére vagy saját kezdeményezésére a Bizottság megvizsgálja azokat az eseteket, amelyekben e rendelet bármely előírásának alkalmazásával és végrehajtásával kapcsolatban különbségek mutatkoznak.

(5) A Bizottság adott esetben iránymutatásokat fogadhat el e rendelet egységes alkalmazásának előmozdítása céljából.” [Mód. 184]

19. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„16a. cikk
Peren kívüli vitarendezés

A tagállamok biztosítják, hogy a légi utasok az e rendelet szerinti panaszok vagy kérelmek nyomán kialakult egyéni jogvitákat a peren kívüli vitarendezésért felelős szerv vagy szervek elé terjeszthessék. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az e cikk értelmében a vitarendezésért felelős szervről vagy szervekről. ~~A tagállamok dönthetnek úgy, hogy e cikket csak egyrészről a~~***Az e rendelet hatálya alá tartozó*** légi fuvarozók ~~vagy a~~***és*** közvetítők ***alternatív vitarendezési eljárásokban való részvétele kötelező, határozataik pedig kötelező erejűek, a felek igazságszolgáltatási rendszerhez való hozzáférési jogának sérelme nélkül***~~, és másrészről a fogyasztók közötti jogvitákra alkalmazzák~~.” ***[Mód. 185]***

19a. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„16aa. cikk
Megfelelőségi dokumentumok

(1) Az uniós légi fuvarozók [xxxx. január 1-jéig] elkészítenek és benyújtanak a működési engedélyüket az 1008/2008/EK rendelet alapján kiadó tagállam nemzeti végrehajtási szervének és a Bizottságnak egy dokumentumot, amely észszerű részletességgel bizonyítja, hogy működési eljárásaik elegendőek annak biztosításához, hogy megfeleljenek a rendelet minden releváns cikkének.

(2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, amelyek rögzítik a megfelelőségi dokumentumok minimum tartalmát. A minimum tartalom legalább magában foglal egy nagyobb járatüzemeltetési rendellenességekre vonatkozó készenléti tervet, továbbá meghatározza a segítségnyújtásért és más jogokért felelős személyeket, a panaszok kezelésére, valamint a segítségnyújtás és a kártalanítás biztosítására vonatkozó gyakorlati intézkedéseket és eljárásokat és az utasokkal folytatott kommunikáció eljárásait és sablonjait. Az említett végrehajtási jogi aktusokat a 16c. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(3) Valamely uniós repülőtérről szolgáltatást nyújtó minden más légi fuvarozónak megfelelőségi dokumentumot kell benyújtania a működésük által érintett tagállam nemzeti végrehajtási szervéhez és a Bizottsághoz.

(4) A légi fuvarozók [xxxx. január 1-jétől] kezdődően háromévente felülvizsgálják megfelelőségi dokumentumaikat, és a frissített változatot megküldik a megfelelő nemzeti végrehajtási szerv(ek)nek és a Bizottságnak.

(5) A nemzeti végrehajtási szerv figyelembe veszi a légi fuvarozó által benyújtott megfelelőségi dokumentumokat, és lehetőség szerint a panaszokkal kapcsolatos információk alapján ellenőrzi a megfelelőségi dokumentumok érvényességét.” [Mód. 186]

19b. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„16ab. cikk
A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottságnak a 6c. és a 7. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól ... [e módosító rendelet hatálybalépésének napja] -tól/-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 6c. és a 7. cikk szerinti felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban megállapított elvekkel összhangban konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

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

(6) A 6c. és a 7. cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.” [Mód. 187]

19c. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„16ac. cikk

A bizottsági eljárás

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

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni.” [Mód. 188]

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

„17. cikk

Felülvizsgálat és jelentéstétel

~~(1) A Bizottság ... [e módosító rendelet hatálybalépésének napjától számított 5 év]-ig, majd azt követően háromévente jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a rendkívüli körülmények mellékletben foglalt jegyzékéről, a légi járatok időben történő és hatékony üzemeltetését befolyásoló, az egyes jelentéseket megelőző két évben bekövetkezett események fényében.~~

~~A jelentéshez szükség szerint jogalkotási javaslatot kell mellékelni.~~ ***[Mód. 189]***

(2) A Bizottság ... [e módosító rendelet hatálybalépésének napjától számított 5 év]-ig, majd azt követően ötévente jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet működéséről, végrehajtásáról és eredményeiről. A Bizottság az említett jelentésben információt szolgáltat a harmadik országbeli légi fuvarozók által üzemeltetett, harmadik országokba tartó és onnan érkező légi járatok utasainak fokozott védeleméről.

~~Az említett jelentésnek tartalmaznia kell továbbá a 7. cikk (1) bekezdésében meghatározott összegek és a 10. cikk (2) bekezdésében meghatározott százalékos arányok felülvizsgálatát, figyelembe véve többek között a megelőző öt év viszonylatában a légi viteldíjak alakulását, az inflációs rátát, valamint a légi fuvarozóknak betudható visszautasított beszállásra, járattörlésekre, késésekre és lekésett csatlakozó légi járatokra vonatkozó statisztikákat, valamint az alacsonyabb osztályon történő elhelyezésre vonatkozó statisztikákat.~~ ***[Mód. 190]***

Az első albekezdés alapján ... [e módosító rendelet hatálybalépésének napjától számított 5 év]-ig benyújtandó jelentésben a Bizottság a következőket is értékeli:

~~a)~~ ~~szükséges-e és kivitelezhető-e felülvizsgálni e rendelet hatályát az utasok védelmének, és az uniós és a harmadik országbeli légi fuvarozók közötti egyenlő versenyfeltételek, valamint az összekapcsoltsági szempontok további megerősítése érdekében. A Bizottság értékeli különösen a joghatósági összeütközések kockázatát és a végrehajtással kapcsolatos nehézségeket, továbbá ajánlásokat tesz az említett kockázatok csökkentésére, illetve az említett nehézségek kezelésére;~~ ***[Mód. 191]***

~~b)~~ ~~szükséges-e a késéseknek és a járattörléseknek a Bizottság értékelését megelőző öt évben és ... [az e módosító rendelet hatálybalépésének napjától számított 2 évvel]-tól/-től kezdődően minden egyes évben való alakulására vonatkozó statisztikák alapján a 7. cikk (2) bekezdésében meghatározott küszöbértékek kiigazítása;~~ ***[Mód. 192]***

c) kivitelezhető-e a késésekkel kapcsolatos kártalanítási kérelmek vagy kártalanítási kifizetések további automatizálása.

A jelentéshez szükség szerint jogalkotási javaslatokat kell mellékelni.”

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

2. cikk

A 2027/97/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk (1) bekezdése a következőképpen módosul:

a) a b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) »uniós légi fuvarozó«: olyan légi fuvarozó, amely az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet* rendelkezéseivel összhangban valamely tagállam által megadott érvényes működési engedéllyel rendelkezik;

_____

* Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (HL L 293., 2008.10.31., 3. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).”;

b) a bekezdés az alábbi pontokkal egészül ki:

„h) »mozgást segítő eszköz«: minden olyan eszköz, amelynek rendeltetése, hogy az 1107/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet* 2. cikkének a) pontja értelmében vett, fogyatékkal élő személyek vagy csökkent mozgásképességű személyek mozgását segítse;

i) »tanúsított segítő kutya«: a fogyatékossággal élő személyek függetlenségének és önrendelkezésének növelése érdekében speciálisan kiképzett kutya, amelyet az alkalmazandó nemzeti szabályok – amennyiben vannak ilyenek – hivatalosan ilyenként tanúsítanak;

j) »hozzáférhető formátum«: olyan formátum, amely hozzáférést biztosít a fogyatékossággal élő személy vagy a csökkent mozgásképességű személy számára minden releváns információhoz, beleértve azt is, hogy az ilyen személy a lehető legmegfelelőbb és legkényelmesebb módon férhessen hozzá az információkhoz, ugyanúgy, mint egy egészségromlással vagy fogyatékossággal nem élő személy, és amely megfelel az alkalmazandó jogszabályokkal, különösen az (EU) 2019/882 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel** összhangban meghatározott akadálymentességi követelményeknek;

k) »közvetítő«: a fuvarozótól eltérő valamely természetes vagy jogi személy, aki vagy amely kereskedelmi, üzleti vagy szakmai tevékenységével összefüggő célból egy fuvarozó vagy egy utas nevében jár el egy személyszállítási szerződés megkötése érdekében;

l) »személyes tárgy«: ~~a személyszállítás szükséges elemét képező,~~ fel nem adott poggyász, amely megfelel a biztonsági és védelmi követelményeknek, továbbá vagy legfeljebb 40x30x15 cm méretű, vagy pedig teljesíti azt a feltételt, hogy elhelyezhető az utas ülőhelye előtti ülés alá; ***[Mód. 193]***

m) »kézipoggyász«: olyan fel nem adott poggyász, amely nem személyes tárgy, és amely megfelel a biztonsági és védelmi követelményeknek.

_____

* Az Európai Parlament és a Tanács 1107/2006/EK rendelete (2006. július 5.) a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól (HL L 204., 2006.7.26., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/882 irányelve (2019. április 17.) a termékekre és a szolgáltatásokra vonatkozó akadálymentességi követelményekről (HL L 151., 2019.6.7., 70. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).”

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

„Az utasok és poggyászuk tekintetében az uniós légi fuvarozó felelősségét a Montreali Egyezménynek az ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése szabályozza. Ideértendő az uniós légi fuvarozónak az utasok vagy a poggyász késésével kapcsolatos felelőssége is.”

3. A 3. cikk (2) ~~bekezdését el kell hagyni.~~***bekezdése helyébe a következő szöveg lép:***

„(2) A közösségi légi fuvarozó vagy a nevében eljáró földi kiszolgáló az Unió valamennyi repülőterén létrehoz egy olyan szolgáltatást, amely panaszbejelentő formanyomtatványt biztosít az utasoknak, amely lehetővé teszi számukra, hogy megérkezésükkor azonnal panaszt nyújthassanak be megrongálódott vagy késve érkező poggyászukra vonatkozóan. Hasonlóképpen, az uniós légi fuvarozó biztosítja, hogy az utasok QR-kódok használatával könnyen és felhasználóbarát módon hozzáférést kapjanak az e bekezdésben említett panaszbejelentő formanyomtatványhoz. Ezeket a QR-kódokat egyértelmű és látható módon kell közzétenni és elhelyezni, többek között az utasfelvételi pultoknál, a repülőtéri ügyfélszolgálati pultoknál, a beszállókapuknál, valamint a légi fuvarozó honlapján vagy az azzal egyenértékű online platformon annak érdekében, hogy az utasok gyorsan és indokolatlan nehézségek nélkül hozzáférhessenek a panaszbejelentő formanyomtatványhoz. A panaszbejelentő formanyomtatványt, amely a szokásos poggyászjegyzőkönyv (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 a Montreali Egyezményben megadott határidőkön belül más módon is panaszt nyújtson be. [Mód. 194]

(2a) A Bizottság végrehajtási aktusokat fogadhat el, amelyek rögzítik az egységesített igénybejelentő formanyomtatvány formáját. Ezeket a végrehajtási aktusokat a 6f. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó-bizottsági/vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.” [Mód. 195]

4. A 3a. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„3a. cikk

Annak a kiegészítő összegnek, amelyet a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdésével összhangban és a 6a. cikk sérelme nélkül valamely uniós légi fuvarozó abban az esetben számíthat fel, ha egy utas a poggyászának a rendeltetési helyen történő kiszolgáltatásra vonatkozó külön érdekbevallást tesz, olyan díjszabáson kell alapulnia, amely tükrözi a felelősségi határösszeget meghaladó értékű poggyász szállításának és biztosításának többletköltségeit. A díjszabást kérés alapján az utasok rendelkezésére kell bocsátani.”

5. Az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„5. cikk

(1) Az utasok halála vagy sérülése esetén az uniós légi fuvarozó késedelem nélkül, de minden esetben legkésőbb tizenöt nappal a kártérítésre jogosult természetes személy azonosítását követően köteles olyan előleget fizetni, amelyre az elszenvedett nehézségekkel arányos alapon szükség lehet a közvetlen anyagi szükségletek kielégítése érdekében.

(2) Az (1) bekezdés sérelme nélkül, az utasok halála esetén utasonként fizetendő előleg nem lehet kevesebb, mint a Montreali Egyezmény 21. cikkének (1) bekezdése szerint, valamint a Montreali Egyezmény 24. cikkének (2) bekezdése szerint a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által meghatározott minimális felelősségi összeg 16 %-a.

(3) Az előleg kifizetése nem jelenti a felelősség elismerését, és az uniós légi fuvarozó felelőssége alapján kifizetett minden további összeggel ellentételezhető, de nem követelhető vissza, kivéve a Montreali Egyezmény 20. cikkében előírt esetekben vagy ha az a személy, aki az előleget megkapta, nem a kártérítésre jogosult személy volt.

(3a) Poggyász elvesztése, késve érkezése vagy megrongálódása esetén a légi fuvarozók elsőként kártalanítják azokat utasokat, akikkel szerződést kötöttek, mielőtt keresetet indíthatnak a repülőterek vagy a szolgáltatók ellen azon károk miatt, amelyekért nem feltétlenül ők a felelősek.” [Mód. 196]’

6. A 6. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Minden légi fuvarozó, amennyiben légi fuvarozást értékesít az Unióban, ~~biztosítja~~***egyértelmű és hozzáférhető módon átfogó tájékoztatást nyújt az utasoknak az elveszett, késve érkezett vagy megrongálódott poggyász esetén követendő eljárásokról. A légi fuvarozók biztosítják***, hogy valamennyi értékesítési helyen – a telefonon és interneten keresztüli értékesítést is ideértve – az utasok rendelkezésére bocsássák az utasokért és poggyászaikért való felelősséget szabályozó fő rendelkezések összefoglalását, beleértve a kártérítési per indításának határidőit és a poggyászra vonatkozó külön érdekbevallás tételének lehetőségét is. E tájékoztatási követelménynek való megfelelés céljából az uniós légi fuvarozók a mellékletben foglalt tájékoztatót használják. Ilyen tájékoztató nem használható kártérítési igény alapjaként, és nem tekinthető e rendelet vagy a Montreali Egyezmény értelmezésének.”;
[Mód. 197]

aa) a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„(1a) Minden légi fuvarozó, amennyiben légi fuvarozást értékesít az Unióban, biztosítja, hogy valamennyi értékesítési helyen – a telefonon és interneten keresztüli értékesítést is ideértve – az utasok rendelkezésére bocsássák az utasokért és poggyászaikért való felelősséget szabályozó fő rendelkezések összefoglalását, beleértve a kártérítési per indításának határidőit és a poggyászra vonatkozó külön érdekbevallás tételének lehetőségét is. E tájékoztatási követelménynek való megfelelés céljából az uniós légi fuvarozók a mellékletben foglalt tájékoztatót használják. Ilyen tájékoztató nem használható kártérítési igény alapjaként, és nem tekinthető e rendelet vagy a Montreali Egyezmény értelmezésének. A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 6d. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktussokat fogadjon el annak érdekében, 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.”; [Mód. 198]

b) a (2) bekezdés a következő franciabekezdéssel egészül ki:

„– azon jogról, hogy amennyiben az utas fogyatékossággal élő személy vagy csökkent mozgásképességű személy, a mozgást segítő eszköze értékéről díjmentesen külön érdekbevallást tegyen.”;

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

„(3) Minden olyan fuvarozás esetében, amelyet az uniós légi fuvarozók teljesítenek, az (1) és (2) bekezdés tájékoztatási követelményeivel összhangban jelzett felelősségi összeghatárok az e rendelettel megállapított felelősségi összeghatárokkal megegyeznek, kivéve, ha az uniós légi fuvarozó magasabb felelősségi összeghatárokat alkalmaz önkéntes kötelezettségvállalás végett. A harmadik országbeli légi fuvarozók által teljesített valamennyi fuvarozás esetében az (1) és (2) bekezdés csak az Unióba irányuló, az Unióból kiinduló vagy az Unión belüli fuvarozással kapcsolatban alkalmazandó.”;

d) a cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(4) Minden légi fuvarozó olyan formanyomtatványt bocsát rendelkezésre a mobilalkalmazásában és a honlapján, amely lehetővé teszi az utasok számára, hogy haladéktalanul – online vagy nyomtatott változatban – panaszt nyújtsanak be a poggyász megrongálódása, késése vagy elvesztése miatt. A légi fuvarozónak a formanyomtatvány benyújtásának az időpontját kell a Montreali Egyezmény 31. cikkének (2) és (3) bekezdése szerinti panaszbenyújtási időpontnak tekintenie, még abban az esetben is, ha a légi fuvarozó a későbbiek során további információkat kér. Ez a bekezdés nem sérti az utas azon jogát, hogy a Montreali Egyezményben megadott határidőkön belül más módon panaszt nyújtson be.

(5) Az e cikk alapján nyújtott minden tájékoztatást, valamint a panaszbejelentő formanyomtatványt hozzáférhető formátumban kell megadni és elérhetővé kell tenni a digitális eszközöket nem használó személyek számára is.

(6) Az e cikk szerinti összes tájékoztatási kötelezettség alkalmazandó azokra a közvetítőkre is, akik az Unióba irányuló, az Unióból kiinduló vagy az Unión belüli légi fuvarozást értékesítenek.”

7. A rendelet a következő cikkekkel egészül ki:

„6a. cikk

(1) Az uniós légi fuvarozó ***tájékoztatja utasait jogaikról, és*** biztosítja, hogy amennyiben egy fogyatékossággal élő személy vagy egy csökkent mozgásképességű személy feladott mozgást segítő eszközt vagy tanúsított segítő kutyát szállít magával, minden ilyen személy számára felajánlják azt a lehetőséget, hogy – a foglaláskor vagy az 1107/2006/EK rendelet 6. cikke szerinti bejelentéssel egyidejűleg, de legkésőbb akkor, amikor az eszközt átadják a légi fuvarozónak, illetve tanúsított segítő kutyák esetében a beszálláskor – hozzáférhető formátumban a rendeltetési helyen történő kiszolgáltatásra vonatkozó külön érdekbevallást tegyen a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdése szerint. Az említett esetben az uniós légi fuvarozó nem számíthat fel kiegészítő díjat az érintett utasoknak. ***A Bizottság végrehajtási aktusokat fogad el, amelyek rögzítik a külön érdekbevallás formájára vonatkozó mintát. Ezeket a végrehajtási aktusokat a [6f. cikk (2)] bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.*** Az eszköz megsemmisülése, elvesztése, megrongálódása vagy késése, illetve egy tanúsított segítő kutya elpusztulása vagy sérülése esetén az uniós légi fuvarozó megkövetelheti a fogyatékossággal élő személytől vagy a csökkent mozgásképességű személytől, hogy a külön érdekbevallásban szereplő összeg alátámasztásaként igazolja a mozgást segítő eszköz, illetve a tanúsított segítő kutya pótlásának – ideértve az ideiglenes pótlást is – költségét. ***[Mód. 199]***

Amikor egy közvetítő az uniós légi fuvarozó nevében légi fuvarozást értékesít, ***tájékoztatnia kell utasait jogaikról, és*** az érintett utasok számára fel kell ajánlania azt a lehetőséget, hogy – a foglaláskor vagy az 1107/2006/EK rendelet 6. cikke szerinti bejelentéssel egyidejűleg – hozzáférhető formátumban külön érdekbevallást tegyenek a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdése szerint. Ezt a külön érdekbevallást az első albekezdésben meghatározott feltételekkel azonos feltételek mellett kell benyújtani. A közvetítő a lehető leghamarabb továbbítja a bevallást az uniós légi fuvarozónak. ***[Mód. 200]***

(2) A feladott mozgást segítő eszköz megsemmisülése, elvesztése, megrongálódása vagy késése, illetve a tanúsított segítő kutya elpusztulása vagy sérülése esetén az uniós légi fuvarozó felelősséget visel az utas által bejelentett összeget meg nem haladó összeg kifizetéséért, kivéve, ha bizonyítja, hogy az igényelt összeg meghaladja az utasnak a rendeltetési helyen történő kiszolgáltatáshoz fűződő tényleges érdekét.

(3) A (2) bekezdés alkalmazása esetén, az 1107/2006/EK rendelet 7. és 8. cikkének, valamint I. melléklete negyedik albekezdésének sérelme nélkül az uniós légi fuvarozónak haladéktalanul meg kell tennie minden észszerű erőfeszítést annak érdekében, hogy biztosítsa a feladott mozgást segítő eszköz azonnal szükségessé vált ideiglenes pótlását, illetve gondoskodjon ideiglenes megoldásról a tanúsított segítő kutya helyettesítése céljából. A fogyatékossággal élő személy vagy a csökkent mozgásképességű személy számára engedélyezni kell, hogy az ideiglenes pótlásként kapott eszközt vagy tanúsított segítő kutyát mindaddig díjmentesen magánál tartsa, amíg a (2) bekezdésben említett kártérítést ki nem fizették vagy amíg az uniós légi fuvarozó meg nem téríti a jogi vagy természetes személyek részére a mozgást segítő eszköz szükségessé vált ideiglenes pótlásával vagy a tanúsított segítő kutya szükségessé vált ideiglenes helyettesítésével kapcsolatban felmerülő költségeket.

(4) A (3) bekezdésnek való megfelelés nem minősül az uniós légi fuvarozó felelőssége elismerésének.

6aa. cikk

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

a) a légi személyszállítási szerződések feltételeit;

b) azt, hogy utasok részére a légi fuvarozók rendszeresen felajánlják a feladott mozgást segítő eszközökre vonatkozó külön érdekbevallás megtételét, és hogy az ilyen eszközök megrongálódása esetén megfelelő kártalanítást nyújtanak;

c) az 5. cikk (1) bekezdése szerinti előleg kifizetését, amikor ilyen kifizetés esedékes;

d) a 6. cikk alkalmazását.

(2) A csökkent mozgásképességű és a fogyatékossággal élő személyek mozgást segítő eszközeik vagy segédeszközeik 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 hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek 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. [Mód. 201]

6b. cikk

(1) Az 1008/2008/EK rendelet sérelme nélkül, az Unióba irányuló, az Unióból kiinduló vagy az Unión belüli légi fuvarozás értékesítésekor minden légi fuvarozó és közvetítő köteles – foglaláskor, valamint a mobilalkalmazásukban és a honlapjukon – az alább felsorolt információkat egyértelműen, hozzáférhető formátumban feltüntetni, továbbá a légi fuvarozóknak ezeket kérésre a repülőtéren (többek közt az önkiszolgáló utasfelvételi automatákon) is rendelkezésre kell bocsátaniuk:

– méretben és súlyban megadva azon engedélyezett maximális poggyászmennyiség, amelyet az utasok felvihetnek az utastérbe, valamint feladhatnak a légi jármű csomagterébe, és amely megfelel az utas helyfoglalásában benne foglalt minden egyes légi járat tekintetében a szállítási osztályra vonatkozó viteldíjnak,

– az engedélyezett maximális poggyászmennyiségen belül darabszám szerint alkalmazott esetleges korlátozások,

– a törékeny vagy értékes tárgyak – például hangszerek, sportfelszerelések, babakocsik és gyermekülések – utastérben vagy a légi jármű csomagterében történő szállításának a feltételei,

– a (2) bekezdés sérelme nélkül, a feladott és fel nem adott poggyászok – többek között a 6c. cikkben említett hangszerek – szállításáért felszámított esetleges kiegészítő díjak,

– azok a konkrét okok, amelyek miatt a (3) bekezdés értelmében nem vihető fel az utastérbe a fel nem adott poggyász.

Az alapvető szállítási szolgáltatásoknak és a további díjaknak világosan azonosíthatónak és egymástól függetlenül külön megvásárolhatónak kell lenniük. [Mód. 202]

Ha a kézipoggyászt a repülőgépbe való beszállás vagy a repülőgép indulása előtt a repülőgép utasteréből a csomagtérbe rakják át, akkor ezt a poggyászt a repülőgép elhagyásakor kézipoggyászként át kell adni az utasnak. [Mód. 203]

(2) Az 1107/2006/EK rendelet sérelme nélkül a légi fuvarozók többletdíj felszámítása nélkül engedélyezik az utasok számára, hogy ***a 261/2004/EK rendeletnek megfelelően*** az utastérbe személyes tárgyat ***és kézipoggyászt*** vigyenek magukkal ***legfeljebb 100 cm méretig (a hosszúság, a szélesség és a magasság összege)***. ***Az engedélyezett kézipoggyászt az utasonként engedélyezett összes kézipoggyász maximális méretében vagy maximális tömegében, vagy mindkét értékben adják meg, azonban a szállított tárgyak számának bármilyen korlátozása nélkül. [Mód. 204]***

(3) Amikor bizonyos konkrét okokból kifolyólag, például biztonsági vagy kapacitásbeli okokból vagy a légi jármű típusának a helyfoglalás után történt megváltoztatása miatt a (2) bekezdésben említett személyes tárgyat vagy a kézipoggyászt nem lehet az utastérben szállítani, a légi fuvarozó – az utasra kirótt további díj felszámítása nélkül – az említett fel nem adott poggyászt a csomagtérben szállíthatja.

(4) A (2) és a (3) bekezdést alkalmazni kell valamennyi, egy tagállam Szerződések hatálya alá tartozó területén található repülőtérről induló légi fuvarozóra, és egy tagállam Szerződések hatálya alá tartozó területére érkező valamennyi ~~uniós~~ légi fuvarozóra. ***[Mód. 205]***

(5) Ez a cikk nem érinti a fel nem adott poggyászra vonatkozóan az uniós szabályokban – például a 300/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben* és az (EU) 2015/1998 bizottsági végrehajtási rendeletben** megállapított szabályokban – és nemzetközi biztonsági és védelmi szabályokban előírt korlátozásokat.

6c. cikk

(1) Az alkalmazandó biztonsági és védelmi szabályok, valamint az érintett légi járműre vonatkozó műszaki előírások és korlátozások függvényében az uniós légi fuvarozók engedélyezik, hogy az utasok hangszert vigyenek magukkal az utastérbe. A hangszereket az utastérben történő szállításra akkor lehet elfogadni, ha az említett hangszereket az utastérben biztonságosan el lehet helyezni egy erre alkalmas poggyásztárolóban vagy egy megfelelő utasülés alatt. ***Ha a hangszereket az utastérben történő szállításra elfogadták, a***~~A légi fuvarozó dönthet úgy, hogy egy adott~~ hangszer beleszámít az utas által szállítható ~~fel nem adott poggyász megengedett keretébe, és nem szállítható a megengedett keretet meghaladva~~***kézipoggyász-keretbe. A légi fuvarozó dönthet úgy, hogy pótdíj vonatkozik a kézipoggyász-kereten felüli kézipoggyászra***. ***[Mód. 206]***

(2) ~~Az alkalmazandó biztonsági és védelmi szabályokra is figyelemmel,~~ Ha egy hangszer túlságosan nagy ahhoz, hogy az utastérben egy erre alkalmas poggyásztárolóban vagy egy megfelelő utasülés alatt biztonságosan el lehessen helyezni, a légi fuvarozó második viteldíj megfizetését kérheti, amennyiben az ilyen hangszert az ~~utas fel nem adott poggyászként~~***kézipoggyászként*** egy második ülésen szállítja. ***Ez a második viteldíj mentesül az alkalmazandó repülőtér-elhagyási adó megfizetése alól. Ha második viteldíj megfizetésére kerül sor, a légi fuvarozónak a lehetőségek szerint mindent meg kell tennie azért, hogy***~~Az utasok továbbá kötelezhetők arra, hogy mind~~ az utas~~, mind~~ ***és*** a hangszer ~~számára válasszanak és vásároljanak~~ egymás melletti ~~ülőhelyet, amelyek közül az egyiknek mindig ablak melletti ülésnek kell lennie a hangszer számára. Ha az utas kéri, és rendelkezésre áll ilyen, a hangszereket a légi jármű csomagterének fűtött részében kell szállítani, az alkalmazandó biztonsági szabályokra, a rendelkezésre álló helyre és az érintett légi jármű műszaki előírásaira is figyelemmel.~~***üléseket foglaljon el. [Mód. 207]***

(2a) 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 fuvarozó a hangszereken egyértelműen elhelyezendő különleges címkéket biztosít annak biztosítása érdekében, hogy azokat a szükséges körültekintéssel kezeljék. Kizárólag a kifejezetten az ilyen eszközökre tervezett merev és/vagy keményfalú hordozóban, megfelelően csomagolt hangszerek szállíthatók a raktérben. [Mód. 208]

(2b) A légi fuvarozó a jegyvásárláskor, valamint szerződési feltételeiben egyértelműen jelzi, hogy a hangszereket milyen szabályok szerint fogja szállítani, ideértve az alkalmazandó díjakat, valamint az érintett légi járművön rendelkezésre álló, a hangszerek szállítására szolgáló eszközöket és ezen eszközök méretét. Ha második viteldíjat kell vásárolni, az utasok számára fel kell kínálni az említett második viteldíj online megvásárlásának lehetőségét. [Mód. 209]

6d. cikk

(1) A Bizottságot az utasjogokkal foglalkozó bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni. [Mód. 210]

---

* Az Európai Parlament és a Tanács 300/2008/EK rendelete (2008. március 11.) a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 97., 2008.4.9., 72. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

** A Bizottság (EU) 2015/1998 végrehajtási rendelete (2015. november 5.) a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról (HL L 299., 2015.11.14., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).”

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

„7. cikk

A Bizottság … [e módosított rendelet hatálybalépésének napjától számított ~~5~~***3*** év]-ig jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet működéséről és eredményeiről. ***A jelentéshez szükség szerint jogalkotási javaslatokat kell mellékelni.” [Mód. 211]***

9. A 2027/97/EK rendelet mellékletének helyébe az e rendelet II. mellékletében foglalt szöveg lép.

3. cikk

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

~~Ezt a rendeletet … [e módosító rendelet hatálybalépésének napjától számított 2 év]-tól/-től kell alkalmazni.~~ ***[Mód. 212]***

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

Kelt …, …

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*

I. MELLÉKLET

„MELLÉKLET

Azon körülmények ~~nem~~ kimerítő felsorolása, amelyek e rendelet alkalmazásában rendkívüli körülményeknek ~~minősülnek~~ ***tekinthetők*** ~~, valamint azon körülmények nem kimerítő felsorolása, amelyek e rendelet alkalmazásában nem minősülnek rendkívüli körülményeknek~~ ***[Mód. 213]***

1. Rendkívülinek ~~tekintendők~~***tekinthetők*** a következő körülmények: ***[Mód. 214]***

~~a) a légi jármű üzemeltetésével nem összefüggő körülmények, például:~~ ***[Mód. 215]***

i. természeti ~~vagy környezeti~~ katasztrófák, amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével; ***[Mód. 216]***

ii. ~~olyan~~***a járatbiztonsággal összeegyeztethetetlen vagy a repülés során vagy az üzembe helyezés után a kifutópályán a repülőgépet megrongáló és az járat biztonságos üzemeltetését lehetetlenné tévő*** időjárási körülmények~~, valamint a légi járművön keletkezett, időjárási jelenségekkel (például villámcsapás, jégeső, zivatar, erős turbulencia vagy erős szél) összefüggő károk, amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével~~; ***[Mód. 217]***

iii. háború***, politikai zavargások, szabotázs- vagy terrorcselekmények*** ~~vagy felkelés~~, amelyek ~~összeegyeztethetetlenek~~***lehetetlenné teszik*** a légi járat biztonságos ~~üzemeltetésével~~***üzemeltetését***; ***[Mód. 218]***

iv. ~~az (EU) 2022/2371 európai parlamenti és tanácsi rendelet[1] 2. cikke (1) vagy (4) bekezdésének hatálya alá tartozó, határokon át terjedő~~***egészségügyi kockázatok vagy*** egészségügyi ~~veszélyek~~***vészhelyzetek***, amelyek ~~összeegyeztethetetlenek a~~***szükségessé teszik az érintett*** légi járat ~~biztonságos üzemeltetésével; valamint~~***megszakítását vagy elterelését; [Mód. 219]***

v. a ~~légi jármű madárral vagy más~~***repülőtéri kifutópályán fekvő*** idegen ~~tárggyal való ütközése, amely összeegyeztethetetlen~~***tárgy által*** a légi ~~járat biztonságos üzemeltetésével~~***járműben okozott kár***; ***[Mód. 220]***

~~b) az utasokkal összefüggő események, beleértve a következőket:~~ ***[Mód. 221]***

i. ~~a 2014. évi montreali jegyzőkönyv szerinti erőszakos magatartást tanúsító utasokkal kapcsolatos események, amelyek összeegyeztethetetlenek~~***a egy utas olyan rendellenes magatartása, amelynek következtében*** a légi ~~járat biztonságos üzemeltetésével, vagy amelyek késleltetik a légi járat indulását;~~***jármű parancsnoka az érintett járatot az érkezési repülőtértől eltérő repülőtérre irányítja át az utas vagy utasok és poggyászuk kiszállítása céljából; [Mód. 222]***

ii. ~~egészségügyi kockázatok vagy egészségügyi vészhelyzetek (például súlyos betegség), amelyeket röviddel a légi járat indulása előtt fedeznek fel, vagy amelyek a légi járat megszakítását vagy más útvonalra terelését teszik szükségessé;~~ ***[Mód. 223]***

~~c) más események, például:~~ ***[Mód. 224]***

~~i. a légi járat biztonságos üzemeltetésével összeegyeztethetetlen biztonsági kockázatok, valamint szabotázs- vagy terrorcselekmények által okozott károk, illetve jogellenes cselekmények;~~ ***[Mód. 225]***

ii. a gyártó vagy egy illetékes hatóság által feltárt rejtett gyártási vagy tervezési hibák, amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével; ***[Mód. 226 – a magyar változatot nem érinti]***

iii. a légiforgalmi szolgáltatással vagy a repülőtéri kapacitással kapcsolatos ***váratlan*** korlátozások vagy a légtér ***váratlan*** lezárása***, beleértve a futópálya hatóságok általi lezárását***; ***[Mód. 227]***

~~iv. egy repülőtér részleges vagy teljes, előre nem tervezett lezárása, beleértve a repülőtérrendszer általános meghibásodását, az áramkimaradást, illetve az elektronikus hírközlési rendszer összeomlását, vagy a készenléti tervnek a repülőtér-irányító hatóság általi aktiválását;~~ ***[Mód. 228]***

v. ~~sztrájk az alapvető szolgáltatóknál, például a repülőtér-irányító szervnél, a léginavigációs szolgáltatóknál, a földi kiszolgálóknál vagy~~***előre nem látható munkaügyi viták*** az üzemeltető légi fuvarozónál ***vagy olyan alapvető szolgáltatóknál, mint a repülőterek és a léginavigációs szolgáltatók, kivéve a légitársaságok személyzetének sztrájkjait, azon esetek kivételével, amikor azok olyan követelésekből erednek, amelyeket csak hatóságok tudnak kielégíteni***~~, amennyiben a sztrájk az üzemeltető légi fuvarozó hatáskörén kívül eső igényekhez kapcsolódik~~; ***[Mód. 229]***

vi. ~~a személyzet olyan tagjának váratlan távolléte betegség vagy elhalálozás okán, aki nélkülözhetetlen a légi járat üzemeltetéséhez, ha ez az üzemeltető légi fuvarozó hazai bázisán kívül vagy egy világjárvány miatt következik be;~~ ***[Mód. 230]***

vii. ~~a légi járműben a légi jármű földi tartózkodása alatt harmadik felek által okozott károk, amelyekért a légi fuvarozó nem felelős, és amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével;~~***állóhelyen álló légi járműnek egy másik légitársaság légi járművével való ütközése a másik légitársaság légi járművének mozgása miatt; [Mód. 231]***

viii. ~~a légi jármű gumiabroncsában idegen tárgy által okozott sérülés, amely összeegyeztethetetlen a légi járat biztonságos üzemeltetésével;~~ ***[Mód. 232]***

ix. ***benzin jelenléte a futópályán, ami a repülőtér lezárását és következésképpen az e repülőtérre irányuló vagy onnan induló járatok jelentős késését eredményezi, feltéve, hogy a benzin nem a járatot üzemeltető légi fuvarozó légi járműjéről származik***~~a repülőtéri futópálya szennyezettsége, amely összeegyeztethetetlen a légi járat biztonságos üzemeltetésével~~; ***[Mód. 233]***

~~x.~~ ~~a légi jármű felszereléseit érintő váratlan repülésbiztonsági hiányosságok, amelyek mértéke meghaladja a minimális alap felszerelésjegyzékben meghatározott elfogadható üzemeltetési szinteket, illetve az ott megállapított, a felszerelések üzemeltetésére vonatkozó minimumfeltételeket, és amelyeket a megelőző karbantartás során nem lehetett volna orvosolni (a 2. pont a) alpontjában előírtak szerint);~~ ~~valamint~~ ***[Mód. 234]***

~~xi.~~ ~~a felszállást követően a személyzet egy tagjánál felmerülő olyan egészségügyi kockázat vagy egészségügyi vészhelyzet (például súlyos betegség), amely a légi járat megszakítását vagy más útvonalra terelését teszi szükségessé.~~ ***[Mód. 235]***

xia. a légi jármű madárral történő ütközése és az ilyen ütközés által okozott kár; [Mód. 236]

xib. személyzethiány a poggyászberakodási szolgáltatásokat nyújtó repülőtéren; [Mód. 237]

xic. repülőtéri zsúfoltság időjárási körülmények miatt, ami arra kötelezi a légijármű-üzembentartót, hogy késleltesse vagy törölje a járatot; [Mód. 238]

xid. a légi járművek üzemanyagtöltő rendszerének általános meghibásodása, amennyiben a légi jármű üzemanyagtöltő rendszeréért az érintett légi járat vagy légi jármű kiindulási repülőtere felelős. [Mód. 239]

~~2. Az alábbiakban felsorolt körülmények nem tekintendők rendkívüli körülményeknek:~~

~~a) olyan műszaki problémák, amelyeket a légi járművek folyamatos légialkalmasság-irányítására vonatkozó uniós szabályokkal és eljárásokkal összhangban végzett megelőző karbantartás során orvosolni lehetett volna;~~

~~b) üzemeltetési döntések, valamint a személyzeti, utasfelvételi és beszállási eljárások késedelmes volta; és~~

~~c) az, ha nem áll rendelkezésre pilóta vagy kabinszemélyzet (kivéve, ha ennek oka az 1. pont c) alpontjának v. alpontjában említett sztrájk vagy az 1. pont c) alpontjának vi. alpontjában említett, betegség vagy elhalálozás miatti váratlan távollét).~~

~~[1] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/2371 rendelete (2022. november 23.) a határokon át terjedő súlyos egészségügyi veszélyekről és az 1082/2013/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 314., 2022.12.6., 26. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj).”~~ ***[Mód. 240]***

II. MELLÉKLET

„MELLÉKLET

A 6. cikkben említett tájékoztató

A LÉGI FUVAROZÓ UTASOKKAL ÉS POGGYÁSZUKKAL SZEMBENI FELELŐSSÉGÉRŐL SZÓLÓ TÁJÉKOZTATÓ

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

KÁRTÉRÍTÉS HALÁL VAGY SÉRÜLÉS ESETÉN

A felelősségnek nincs összegszerűen kifejezhető határa, ha egy utas sérülését vagy halálát a légi jármű fedélzetén vagy a beszállás, illetve a kiszállás alatti bármely művelet során történt baleset okozta.

A Montreali Egyezménynek a légi fuvarozó felmentéséről szóló 20. cikke sérelme nélkül, a Montreali Egyezmény 21. cikke szerinti, a Montreali Egyezmény 24. cikkének (2) bekezdése értelmében a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által aktualizált felső összeghatárig terjedő károk esetében [a légi fuvarozó zárójelben feltünteti a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összeget] a légi fuvarozó nem zárhatja ki és nem korlátozhatja felelősségét. Ezen összeg felett a légi fuvarozót nem terheli felelősség, ha bizonyítja, hogy:

– a kár nem a légi fuvarozó, annak alkalmazottai vagy képviselői gondatlanságából, egyéb jogtalan magatartásából vagy mulasztásából ered, vagy

– a kár kizárólag egy harmadik fél gondatlanságából, egyéb jogtalan magatartásából vagy mulasztásából ered.

ELŐLEG

Egy utas halála vagy sérülése esetén a légi fuvarozónak a kártérítésre jogosult személy azonosításától számított 15 napon belül kötelessége előleget fizetni a közvetlen anyagi szükségletek fedezésére. Halál esetén ez az előleg nem lehet kevesebb, mint a Montreali Egyezmény 24. cikkének (2) bekezdése értelmében a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által aktualizált, a Montreali Egyezmény 21. cikke szerint fizetendő felső összeghatár 16 %-a [a légi fuvarozó zárójelben feltünteti a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összeget].

AZ UTAS KÉSÉSE

Az utas késése esetén a légi fuvarozó felelős a kárért, kivéve, ha minden észszerű intézkedést megtett a kár elkerülése érdekében, vagy ha lehetetlen volt az ilyen intézkedések megtétele. Az utas késésével kapcsolatos felelősség a Montreali Egyezmény 24. cikkének (2) bekezdése értelmében a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által aktualizált, a Montreali Egyezmény 22. cikkének (1) bekezdése szerinti felső összeghatárra korlátozódik [a légi fuvarozó zárójelben feltünteti a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összeget].

A POGGYÁSZ KÉSÉSE

A poggyász késése esetén a légi fuvarozó a Montreali Egyezmény 24. cikkének (2) bekezdése értelmében a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által aktualizált, a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdése szerinti felső összeghatárig felelős a kárért [a légi fuvarozó zárójelben feltünteti a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összeget]; a kártérítési összeg felső határa utasonként és nem feladott poggyászonként alkalmazandó. A légi fuvarozó nem felelős a kárért, ha minden észszerű intézkedést megtett a késésből eredő kár elkerülése érdekében, vagy ha lehetetlen volt ilyen intézkedések megtétele.

A POGGYÁSZ MEGSEMMISÜLÉSE, ELVESZTÉSE VAGY MEGRONGÁLÓDÁSA

A légi fuvarozó a Montreali Egyezmény 24. cikkének (2) bekezdése értelmében a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által aktualizált, a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdése szerinti felső összeghatárig felelős a kárért [a légi fuvarozó zárójelben feltünteti a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összeget]; a kártérítési összeg felső határa utasonként és nem feladott poggyászonként alkalmazandó.

A feladott poggyász megrongálódása vagy elvesztése esetén a légi fuvarozó felelős a károkért, kivéve abban az esetben, ha azokat a poggyász eredendő hibája, minősége vagy hiányossága okozta.

Fel nem adott poggyász (kézipoggyász) esetén – a személyes tárgyakat is beleértve – a légi fuvarozó csak akkor felelős, ha a kár saját hibájából, illetve az alkalmazottai vagy képviselői hibájából következett be. ***[Mód. 241 – a magyar változatot nem érinti]***

A POGGYÁSZRA VONATKOZÓ MAGASABB ÖSSZEGHATÁROK

Az utasra magasabb felelősségi összeghatár is vonatkozhat, amennyiben legkésőbb az utasfelvételnél külön érdekbevallást tesz, és ha ez előírás, kiegészítő díjat fizet. Az említett kiegészítő díjnak olyan díjszabáson kell alapulnia, amelyet az érintett poggyász szállításával és biztosításával járó, a Montreali Egyezmény 24. cikkének (2) bekezdése értelmében a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által aktualizált, a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdése szerinti felső összeghatárral megegyező felelősségi összeghatárt meghaladó további költségek függvényében állapítottak meg ***[(***a légi fuvarozó zárójelben feltünteti a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összeget***])***. A díjszabást kérésre az utasok rendelkezésére kell bocsátani. ***[Mód. 242]***

A fogyatékossággal élő személyek és a csökkent mozgásképességű személyek számára szisztematikusan fel kell ajánlani azt a lehetőséget, hogy – a foglaláskor vagy az 1107/2006/EK rendelet 6. cikke szerinti bejelentéssel egyidejűleg, de legkésőbb akkor, amikor az eszközt átadják a légi fuvarozónak, illetve tanúsított segítő kutyák esetében a beszálláskor – hozzáférhető formátumban, díjmentesen külön érdekbevallást tegyenek a mozgást segítő eszközük vagy tanúsított segítő kutyájuk szállítására vonatkozóan.

MENTESÍTÉS

Amennyiben a fuvarozó bizonyítja, hogy az uniós légi fuvarozók által a 2027/97/EK rendelet és a Montreali Egyezmény előírásai alapján alkalmazott felelősségi szabályok hatálya alá tartozó kárt – a halált és a sérülést is beleértve – a kártérítést követelő személynek vagy annak a személynek a gondatlansága, egyéb jogtalan magatartása vagy mulasztása okozta, illetve ahhoz hozzájárult, akitől a kártérítést követelő személy jogai származnak, a fuvarozó teljes mértékben vagy részben mentesül az igénylővel szembeni felelőssége alól, annak megfelelő mértékben, hogy az említett gondatlanság, jogtalan magatartás vagy mulasztás milyen mértékben okozta a kárt vagy járult hozzá ahhoz.

A POGGYÁSSZAL KAPCSOLATOS PANASZOK BENYÚJTÁSÁNAK HATÁRIDEJE ***[Mód. 243 – a magyar változatot nem érinti]***

Amennyiben a poggyász megrongálódott, késett, elveszett vagy megsemmisült, az utasnak minden esetben a lehető leghamarabb panaszt kell tennie a légi fuvarozónál. Feladott poggyász megrongálódása esetén az utasnak 7 napon belül, a poggyász késése esetén pedig 21 napon belül kell panaszt tennie, mindkét esetben attól a naptól számítva, amikor a poggyászt az utas rendelkezésére bocsátották. E célból a légi fuvarozók honlapján vagy online alkalmazásában külön formanyomtatványt lehet elérhetővé tenni az utasok számára, amelyet papíron vagy online lehet benyújtani. Az említett panaszbejelentő formanyomtatványt a légi fuvarozónak a repülőtéren panaszként el kell fogadnia. A légi fuvarozónak e panasz benyújtásának az időpontját kell a Montreali Egyezmény 31. cikkének (2) és (3) bekezdése szerinti panaszbenyújtási időpontnak tekintenie, még abban az esetben is, ha a légi fuvarozó a későbbiek során további információkat kér.

A SZERZŐDŐ ÉS A TÉNYLEGES FUVAROZÓK FELELŐSSÉGE

Amennyiben a légi járatot ténylegesen teljesítő légi fuvarozó nem azonos a szerződő légi fuvarozóval, az utasnak joga van bármelyik fuvarozóval szemben panaszt emelni vagy kártérítési igényt benyújtani. Ez azokra az esetekre is vonatkozik, amikor az utas külön kiszolgáltatási érdekbevallást tett a két fuvarozó közül az egyik számára.

PERINDÍTÁSI HATÁRIDŐ

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

MOZGÁST SEGÍTŐ ESZKÖZ MEGSEMMISÜLÉSE, ELVESZTÉSE, MEGRONGÁLÓDÁSA VAGY KÉSÉSE

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

Az utasra – díjmentesen – magasabb felelősségi összeghatár is vonatkozhat, amennyiben legkésőbb az utasfelvételnél külön érdekbevallást tesz, amelyben megadja a mozgást segítő eszköz pótlásának költségét.

A mozgást segítő eszköz megsemmisülése, elvesztése, megrongálódása vagy késése esetén a légi fuvarozó a külön érdekbevallásban bejelentett összeghatárig kártérítést fizet.

E kártérítés kifizetése előtt a légi fuvarozó minden észszerű erőfeszítést megtesz annak érdekében, hogy biztosítsa a mozgást segítő eszköz azonnal szükségessé vált ideiglenes pótlását, az érintett utasok utazásának befejezését követően is.

A TÁJÉKOZTATÁS ALAPJA

A fenti szabályok az 1999. május 28-i Montreali Egyezményen alapulnak, amelyet az Unióban a (889/2002/EK rendelettel és az (EU) …/…[+] rendelettel módosított) 2027/97/EK rendelet, a tagállamokban pedig nemzeti jogszabályaik hajtanak végre.

_____

[+] HL: kérjük, illeszék be e módosító rendelet hivatkozási számát.”