2026/2202

2026.10.2.

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2026/2202 RENDELETE

(2026. szeptember 16.)

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

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus 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 az egyeztetőbizottság által 2026. június 15-én jóváhagyott közös szövegtervezet figyelembevételével ([2]),

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.

(2) Az uniós jogalkotó megerősíti a légi közlekedés területére vonatkozó uniós jogszabályok tekintetében a 261/2004/EK rendelet eredeti változatának (1) és (4) preambulumbekezdésében kifejezett célokat, nevezetesen az utasok magas szintű védelmének biztosítását, az Európai Unió Alapjogi Chartájának 38. cikkével összhangban általában a fogyasztóvédelem követelményeinek teljeskörű figyelembevételét és az említett rendeletben meghatározott védelmi normák szigorítását, mindeközben kiegyensúlyozott megközelítést biztosítva, amely előmozdítja az összekapcsoltságot és a légi fuvarozók versenyképességét. Az említett célok elérése érdekében e rendelet megerősíti a légi utasok jogait, javítja a jogbiztonságot a légi utasok és a légi fuvarozók számára egyaránt, figyelembe véve az Európai Unió Bíróságának (a továbbiakban: a Bíróság) a 261/2004/EK rendelet eredeti változatát értelmező kiterjedt ítélkezési gyakorlatát, valamint biztosítja, hogy a légi fuvarozók harmonizált feltételek mellett működjenek a liberalizált piacon. Ez azt is jelenti, hogy a védelem 261/2004/EK rendeletben meghatározott szintjét erősíteni kell. Ennek megfelelően érvényesíteni kell a légi utasok 261/2004/EK és 2027/97/EK rendelet értelmében védett jogait, és Unió-szerte biztosítani kell e jogok hatékonyabb, eredményesebb és következetesebb alkalmazását, figyelembe véve ugyanakkor a légi fuvarozók érdekeit, és továbbra is egyensúlyt biztosítva a légi utasok és a légi fuvarozók érdekei között.

([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 (HL C, C/2026/3701, 2026.8.5., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/3701/oj). Az Európai Parlament 2026. július 7-i jogalkotási állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2026. július 13-i határozata.

([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).

(3) 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.

(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 a légi utasok jogbiztonságának növelése érdekében meg kell határozni a „rendkívüli körülmények" fogalmát. Különösen – és a Bíróság állandó joggyakorlatának megfelelően – a „rendkívüli körülmények" fogalmának olyan eseményekre kell utalnia, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és amelyeket a légi fuvarozó ténylegesen nem tud befolyásolni. E két feltételnek együttesen kell teljesülnie. A további egyértelműség és kiszámíthatóság érdekében rendelkezni kell azon események nem kimerítő jegyzékéről is, amelyeket a Bíróság ítélkezési gyakorlatával összhangban úgy kell tekinteni, hogy megfelelnek ezeknek a feltételeknek. A Bizottságnak ötévente felül kell vizsgálnia a rendkívüli körülmények jegyzékét, és adott esetben javaslatot kell tennie az Európai Parlament és a Tanács részére az említett jegyzék naprakésszé tételére vonatkozóan. Ahhoz, hogy rendkívüli körülményként lehessen hivatkozni rá, az eseménynek meg kell felelnie a jegyzékben meghatározott valamennyi elemnek. Amennyiben a jegyzékben nem szereplő eseményre rendkívüli körülményként hivatkoznak, a fenti együttes feltételek teljesülését eseti alapon kell értékelni. A rendkívüli körülmény bekövetkezése és az, hogy a légi fuvarozó egy adott járatüzemeltetési rendellenesség miatt erre hivatkozik, nem elegendő indok arra, hogy a légi fuvarozó mentesüljön a 261/2004/EK rendelet 7. cikkében előírt kártalanítási kötelezettség alól. Ilyen mentesség csak akkor merülhet fel, ha a légi fuvarozó azt is bizonyítja, hogy a járatüzemeltetési rendellenességet a rendkívüli körülmények okozták, és hogy azt még akkor sem lehetett volna elkerülni, ha a légi fuvarozó minden észszerű intézkedést megtett volna.

(6) Amennyiben egy légi fuvarozó rendkívüli körülményekre hivatkozik, az utas számára egyértelmű és megalapozott magyarázatot kell adni a rendkívüli körülményekről. Ennek a magyarázatnak azt a célt kell szolgálnia, hogy egyértelmű és átlátható módon tájékoztassa az utast a járatüzemeltetési rendellenességet okozó körülményekről. A nyújtott tájékoztatásnak kifejezetten az utas légi járatában bekövetkezett konkrét járatüzemeltetési rendellenességre kell vonatkoznia. A légi fuvarozóknak ezeket az információkat tömören, közérthető nyelven, és az utas számára könnyen érthetően kell megadniuk, kerülve az ágazatspecifikus és jogi szakzsargont. Ennek a magyarázatnak kizárólag az utas tájékoztatására kell szolgálnia, és egyértelműen meg kell különböztetni azoktól az információktól, amelyeket a légi fuvarozóknak adott esetben a nemzeti végrehajtó szervek, egyéb szervek vagy bíróságok rendelkezésére kell bocsátaniuk.

(7) A 261/2004/EK rendelet értelmezéséről szóló, C-173/07. sz. (*Emirates Airlines – Direktion für Deutschland* kontra *Diether Schenkel*) ügyben hozott ítéletében ([5]) 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.

([5]) 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.

(8) A 261/2004/EK rendelet értelmezéséről szóló, C-537/17. sz. (*Claudia Wegener* kontra *Royal Air Maroc SA*) ügyben hozott ítéletében ([6]) a Bíróság megállapította, hogy a 261/2004/EK rendelet minden olyan részjáratra alkalmazandó, amely egy, az e rendelet hatálya alá tartozó utazás részét képezi, függetlenül attól, hogy a légi járatra hol került sor, beleértve a teljes mértékben az Unión kívül üzemeltetett légi járatokat is. 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.

(9) 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.

(10) Az utasok számára lehetővé kell tenni, hogy megalapozott döntéseket hozzanak a légi viteldíjakra vonatkozó ajánlatok megtekintésekor, és az utasoknak meg kell tudniuk bizonyosodni arról, hogy a 261/2004/EK rendelet által biztosított védelem teljes mértékben alkalmazandó-e az Unióba irányuló és onnan kiinduló oda-vissza utazás során. Ezért megfelelően rendelkezni kell egy önkéntes „uniós légiutas-jogi címke" létrehozásáról. Az említett címke használatának önkéntesnek kell maradnia a légi fuvarozók és a közvetítők számára a különböző repülési lehetőségek megjelenítésekor, kivéve, ha a légi fuvarozó vagy a közvetítő az üzemeltető légi fuvarozóval kötött kereskedelmi megállapodás feltételei szerint köteles azt használni.

(11) A 261/2004/EK rendelet értelmezéséről szóló, C-22/11 sz. (*Finnair Oyj* kontra *Timy Lassooy*) ügyben hozott ítéletében ([7]) 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.

(12) 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.

(13) A védelem szintjének javítása érdekében egy visszafelé tartó légi járaton nem utasítható vissza az utasok beszállása azon az alapon, hogy az ugyanazon légi személyszállítási szerződés hatálya alá tartozó, odafelé tartó valamely légi járatot vagy járatokat nem vették igénybe. Ezenkívül a légi fuvarozók nem számíthatnak fel díjat az utasoknak azon az alapon, hogy az odafelé tartó egy vagy több légi járatot nem vették igénybe.

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

([7]) 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.

(14) Jelenleg az utasoknak néha büntető jellegű adminisztrációs díjat kell fizetniük a nevükben előforduló elírások kijavításáért. A foglalási hibák észszerű kijavítását és az adminisztratív változtatásokat díjmentesen kell biztosítani, és a foglalásban szereplő név és az utas kijavított neve közötti eltérés nem képezhet alapot a beszállás visszautasítására, feltéve, hogy a kért javítás vagy változtatás nem járna a légi járat időpontjának, a dátumnak, az útvonalnak vagy az utas személyének megváltozásával.

(15) Járattörlés esetén a visszatérítés, az út átfoglalás utáni folytatása, vagy egy későbbi időpontban történő utazás közötti választás joga az utast és nem a légi fuvarozót kell, hogy megillesse. Bizonyos helyzetekben az utasok dönthetnek úgy, hogy a visszatérítést vagy a kártalanítást utalvány formájában kérik. A légi fuvarozók számára a rugalmasság növelése és az utasok számára a választási lehetőségek bővítése érdekében, amennyiben olyan járatüzemeltetési rendellenesség következik be, amely visszatérítéshez vagy kártalanításhoz való jogot keletkeztet az utas számára, az utas számára biztosítani kell a jogot arra, hogy tartós adathordozón történő kifejezett beleegyezését követően úgy döntsön, hogy legalább a fizetendő visszatérítés vagy kártalanítás összegének megfelelő értékű utalvány formájában fogadja el az ilyen visszatérítést vagy kártalanítást. Az utalvány lehetőségét egyértelműen és a visszatérítés és kártalanítás egyéb lehetőségeivel egyenrangúan kell megjeleníteni. Ha az utalványt annak érvényességi ideje lejártáig nem váltották be vagy nem teljes egészében váltották be, a légi fuvarozónak automatikusan vissza kell térítenie annak fennmaradó egyenlege teljes összegét.

(16) A legalább három egymást követő évben évente összesen több mint négymillió utast kiszolgáló repülőtereken a repülőtér-irányító szervezeteknek, valamint a repülőtéri alapvető szolgáltatóknak, különösen a légi fuvarozóknak és a földi kiszolgálást végző szolgáltatóknak együtt kell működniük annak érdekében, hogy a lehető legkisebbre csökkentsék a többszörös járatüzemeltetési rendellenesség utasokra gyakorolt hatását. E célból a repülőtér-irányító szervezeteknek az ilyen esetekre készenléti terveket kell készíteniük, és ezeket a készenléti terveket a repülőtér-használók bizottságával és más repülőtéri alapvető szolgáltatókkal, többek között a fogyatékossággal élő személyek vagy csökkent mozgásképességű személyek számára különleges segítséget nyújtó szolgáltatókkal együtt kell kidolgozniuk. A nemzeti végrehajtási szerveknek nyomon kell követniük, hogy a repülőtér-irányító szervezet betartja-e a készenléti terveket. A legalább három egymást követő évben évente összesen kevesebb mint négymillió utast kiszolgáló repülőtereken a repülőtér-irányító szervezetnek minden észszerű 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.

(17) A 261/2004/EK rendeletnek – összhangban 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*) egyesített ügyekben hozott ítéletével ([8]) – egyértelműen rendelkeznie kell a jelentős késéssel érintett utasok kártalanításhoz való jogáról, beleértve a valamennyi utasra vonatkozó háromórás küszöbértéket, valamint az Unión kívüli hosszú járatokra vonatkozó célzott rendelkezéseket annak érdekében, hogy ösztönözzék a légi fuvarozókat annak biztosítására, hogy az utasok időben elérjék végső célállomásukat.

(18) Az érkezési késéseket a végső célállomásra való érkezésnek az utas jegyén feltüntetett menetrend szerinti időpontjától kell számítani. Ez a helyzet áll fenn különösen akkor, ha például egy repülőgép felszállt, de később vissza kellett térnie az indulási repülőtérre, majd később újra felszállt. Más közlekedési módra történő átfoglalás esetén az utas végső célállomásra való megérkezésének tényleges időpontját kell figyelembe venni az érkezési késés kiszámításához, függetlenül az igénybe vett közlekedési eszköztől. A légi járat késése esetén vagy amennyiben a légi járat menetrendjének későbbre történő módosítása az utasnak a foglaláskor kiállított jegyén feltüntetett indulási időpont előtt kevesebb mint 14 naptári nappal történik, az érkezési késést az utasnak a foglaláskor kiállított jegyén feltüntetett menetrend szerinti érkezési időponttól kell számítani. Ha a légi járat menetrendjének módosítása legalább 14 naptári nappal az utasnak a foglaláskor kiállított jegyén feltüntetett indulási időpont előtt történik, vagy – ha a menetrend-módosítás ezen időpontot követően történik, amennyiben az utas egy olyan légi járatot vett igénybe, amely a módosított menetrend szerint az eredeti indulási időpontnál korábban indult – az érkezési késést az utasnak a menetrend-módosításkor kiállított jegyén feltüntetett menetrend szerinti érkezési időponttól kell számítani. Amennyiben az utasokat egy járatüzemeltetési rendellenességet követően foglalják át, az átfoglalt légi járat tekintetében az érkezési késést az átfoglalt járatra kiállított jegyen feltüntetett menetrend szerinti érkezési időponttól kell számítani.

([8]) 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.

(19) A szállítási szolgáltatások környezeti teljesítményével kapcsolatos nagyobb átláthatóság biztosítása több információt nyújthat a fogyasztók számára saját döntéseik meghozatala során. Az (EU) 2023/2405 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([9]) 14. cikke alapján létrehozott légijárat-kibocsátási címke a légi fuvarozók rendelkezésére áll, hogy honlapjukon és jegyeiken könnyen hozzáférhető formátumban és összehasonlítható módon, pontos és objektív információkat jeleníthessenek meg az általuk működtetett légi járatokhoz kapcsolódó üvegházhatásúgáz-kibocsátásról.

(20) A jogbiztonság érdekében a 261/2004/EK rendeletben egyértelműen meg kell erősíteni, hogy a légi járatok menetrendjének megváltozása a járattörléshez és járatkéséshez hasonló hatást gyakorol az utasokra, és ezért annak ugyanazokat a jogokat kell keletkeztetnie.

(21) Megfelelő segítséget kell nyújtani az átfoglalásra való várakozás során azoknak az utasoknak, akik egy korábbi légi járatot érintő járatüzemeltetési rendellenesség 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 ([10]) összhangban az utasoknak ilyen esetekben 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.

(22) 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.

(23) 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.

(24) A járatüzemeltetési rendellenességet követő kártalanítási kérelmek benyújtásának és kezdeményezésének megkönnyítése érdekében a légi fuvarozóknak automatikusan és elektronikusan az utasok rendelkezésére kell bocsátaniuk az utasok kártalanítási jogára vonatkozó információkat és a kérelem benyújtására vonatkozó egyértelmű előírásokat.

(25) Ha egy utas a mielőbbi átfoglalás mellett dönt, a légi fuvarozó gyakran a saját járatain rendelkezésre álló szabad helyektől teszi függővé az átfoglalást, és ezzel megfosztja az utasait attól a lehetőségtől, hogy egy olyan másik szolgáltatást vehessenek igénybe, amely az átfoglalást rövidebb időn belül biztosítaná. Ezért a légi fuvarozónak javaslatot kell tennie az átfoglalás más lehetőségeire is, beleértve egy alternatív repülőtérre történő átfoglalást, egy eltérő útvonalat, egy másik légi fuvarozó szolgáltatásait vagy más közlekedési módokat, amennyiben ez felgyorsíthatja az átfoglalást. Az alternatív átfoglalás a rendelkezésre álló helyek függvénye kell, hogy legyen. Az említett átfoglalást – bizonyos feltételek mellett – a légi fuvarozó költségére és hasonló szállítási feltételek mellett kell biztosítani.

(26) 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 okoznának az átfoglalásra váró utasoknak.

([9]) 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).

([10]) A Bíróság (nagytanács) C-11/11. sz., *Air France* kontra *Heinz-Gerke Folkerts és Luz-Tereza Folkerts* ügyben 2013. február 26-án hozott ítélete, ECLI:EU:C:2013:106.

(27) 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 jegyen megjelölthöz képest alacsonyabb szállítási 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 módon, vagy magasabb szállítási osztályon, vagy az eredeti szolgáltatásért fizetettnél magasabb viteldíjért kerül sor. Észszerű erőfeszítéseket kell tenni a további csatlakozások elkerülése érdekében. A fogyatékossággal élő személyeket vagy csökkent mozgásképességű személyeket átfoglaláskor nem lehet arra kötelezni, hogy további csatlakozó légi járatot vegyenek igénybe, kivéve, ha az utas ehhez hozzájárul. Az utasok járatának átfoglalása esetén a teljes utazási időnek az észszerűen lehetséges legközelebb kell lennie az eredeti légi járat menetrend szerinti utazási idejéhez, figyelembe véve a járatüzemeltetési rendellenesség bekövetkezésének helye szerinti repülőtéren rendelkezésre álló lehetőségeket, és az átfoglalást ugyanolyan vagy szükség esetén magasabb szállítási osztályra kell biztosítani. 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 ([11]) összhangban az alternatív útvonalon is rendelkezésre kell állnia ennek a segítségnek.

(28) Járatüzemeltetési rendellenesség esetén, és amennyiben az üzemeltető légi fuvarozók nem teljesítik segítségnyújtási kötelezettségeiket, az utasokat fel kell jogosítani arra, hogy saját maguk intézkedjenek. Ilyen esetekben az üzemeltető légi fuvarozóknak meg kell téríteniük az utasok számára a szükséges, észszerű és a várakozási idővel arányos költségeket. Figyelembe kell venni különösen a frissítők és ételek konkrét költségét a repülőtér helyén. Ami a szállást illeti, annak értékelésekor, hogy a költségek szükségesek, észszerűek és arányosak-e, figyelembe kell venni a helyet, ahol az utasok rekednek, azt, hogy a járatüzemeltetési rendellenesség csúcsidőszakban következik-e be, valamint az utolsó pillanatban történő foglalások miatti áremelkedést.

(29) Amennyiben az utas tájékoztatta az üzemeltető légi fuvarozót arról a döntéséről, hogy folytatja az utazást, és ha az üzemeltető légi fuvarozó három órán belül nem ajánlott fel összehasonlítható szállítási feltételek mellett átfoglalást, az utasnak jogosultnak kell lennie arra, hogy intézkedjen saját átfoglalásáról 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.

(30) Az üzemeltető légi fuvarozó számára lehetővé kell tenni, hogy korlátozza vagy megtagadja a segítségnyújtást, ha annak biztosítása önmagában további késedelmet okozna a késéssel érintett légi 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 átszállítása és az éjszaka közepén a repülőtérre való visszaszállítása sokkal hosszabb késéshez vezethet, az üzemeltető 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 az üzemeltető légi fuvarozó csak nagyon kivételes esetekben korlátozhatja vagy tagadhatja meg a segítségnyújtást, mivel minden erőfeszítést meg kell tenni az utasok által elszenvedett kényelmetlenségek csökkentése érdekében.

([11]) 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).

(31) 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 előrelátható időbeli korlátozás hiányával kapcsolatos – bizonytalanság kockázatot jelenthet a légi 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 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.

(32) Az üzemeltető légi fuvarozó részéről különleges figyelmet igényelhetnek a különleges bánásmódot igénylő utasok, például a fogyatékossággal élő személyek, a csökkent mozgásképességű személyek, a kíséret nélkül utazó kiskorúak, a csecsemők, a várandós nők és az orvosi dokumentumokkal igazoltan különleges orvosi segítséget igénylő személyek, kivéve, ha az említett személyek beszállását biztonsági okokból utasítják vissza. Így különösen nehezebbnek bizonyulhat az ezekbe a kategóriákba tartozó utasok számára szálláshelyet szervezni járatüzemeltetési rendellenességek esetén. Ezért az ezekbe a kategóriákba tartozó utasok tekintetében a szálláshoz való jog nem korlátozható rendkívüli körülmények esetén, feltéve, hogy az üzemeltető légi fuvarozót tájékoztatták helyzetükről. Bár a légi fuvarozóknak tisztában kell lenniük azzal, hogy ezen utasok jelen vannak valamely légi járaton vagy csatlakozó légi járaton, a szükségtelen vagy aránytalan értesítési követelmények bevezetését el kell kerülni. Csecsemők esetében a légi fuvarozó a foglaláskor szisztematikusan tudomást szerez a fedélzeten való jelenlétükről, mivel születési idejüket a foglalás időpontjában közölni kell. Kísérő nélküli kiskorúak esetében a légi fuvarozó és a kiskorú gondviselője közötti gondozási megállapodás megkötésekor a légi fuvarozó szükségszerűen tudomást szerez a fedélzeten való jelenlétükről. A fogyatékossággal élő személyek és a csökkent mozgásképességű személyek esetében a légi fuvarozó szükségszerűen tudomást szerez a fedélzeten való jelenlétükről az 1107/2006/EK rendelet 6. cikke szerinti bejelentés eredményeképpen. Ilyen bejelentés hiányában, valamint várandós nők esetében a légi fuvarozó tájékoztatásának módja és időpontja tekintetében figyelembe kell venni az utas sajátos helyzetét, amelyet az utas legkésőbb akkor közölhet, amikor tájékoztatják őt a járatüzemeltetési rendellenességről. A különleges orvosi segítséget igénylő utasok esetében, ha ezek az utasok a repülés előtt közölték egészségügyi állapotukat a légi fuvarozóval, hogy orvosi engedélyt kapjanak a repüléshez, a légi fuvarozó szükségszerűen tudomást szerez a helyzetükről, amikor elfogadja e személyek szállítását. A légi fuvarozóknak biztosítaniuk kell, hogy az utasok az ilyen, az 1107/2006/EK rendelet 6. cikke szerinti bejelentésekhez szükséges valamennyi információt könnyen továbbíthassanak.

(33) 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 ([12]) 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 hogy adott esetben mindkét jogi aktus alapján kártérítést igényeljenek. Az az utas, aki utazási csomag részeként foglalta le a légi személyszállítást, mindkét jogi aktus alapján igényt nyújthat be, ha például az utas a légi fuvarozótól kártalanítást kapott a késéssel érintett járatért, de jogosult az utazásszervező által meghatározott szolgáltatásokért – például szállodai elhelyezésért, étkezésekért, szervezett kirándulásért vagy más, a késéssel érintett járat következtében elmulasztott eseményekért – nyújtandó árcsökkentésre vagy kártérítésre. Az utasok számára azonban nem szabad lehetővé tenni, hogy jogaikat többféle jogalapon érvényesítsék, amennyiben a két jogi aktus alapján nyújtott megfelelő kártalanítás/kártérítés 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 nyújtanak be igényt, a légi fuvarozó által fizetett kártalanítást le kell vonni az (EU) 2015/2302 irányelv alapján fizetendő kifizetésekből, amennyiben az alapul szolgáló jogok ugyanazt az érdeket védik, vagy ugyanazt a célt szolgálják.

([12]) 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).

(34) 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.

(35) A 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([13]) előírja a szerződő légi fuvarozó számára, hogy tájékoztassa az utast az üzemeltető légi fuvarozó kilétéről, a 93/13/EGK tanácsi irányelv ([14]) 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 vagy a közvetítőnek legalább hozzáférhető formátumban, továbbá adott esetben mobilalkalmazások útján küldött, úgynevezett „push” értesítések útján vagy más digitális módon kell rendelkezésre bocsátania. Ezeket az információkat az üzemeltető légi fuvarozónak is rendelkezésre kell bocsátania.

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

(37) 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.

(38) 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.

(39) 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 rendelettel összhangban kijelölt, megfelelő szervekhez.

(40) Tekintettel a fogyatékossággal élő személyek jogairól szóló ENSZ-egyezményre ([15]), 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 a rendeltetési helyen történő kiszolgáltatásra vonatkozó külön érdekbevallást (a továbbiakban: külön érdekbevallás) tegyenek, amely a Montreali Egyezmény értelmében lehetővé teszi számukra, hogy teljes kártérítést igényeljenek. A légi fuvarozóknak a foglaláskor tájékoztatniuk kell az utasokat az ilyen érdekbevallás megtételének lehetőségéről és a kapcsolódó jogokról.

([13]) 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).

([14]) 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).

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

(41) 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.

(42) 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 az utasok teljes mértékben tudatában legyenek annak, hogy a jegyük milyen mennyiségű poggyászt foglal magában a fel nem adott, illetve a feladott poggyász tekintetében, a légi fuvarozóknak a foglaláskor és a repülőtéren is egyértelmű információt kell adniuk ezekről az engedélyezett poggyászmennyiségekről. A személyszállítás szükséges elemét képező személyes tárgyak alatt 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.

(43) A légi fuvarozók és a közvetítők azon lehetőségének sérelme nélkül, hogy kézipoggyász szállítását nem tartalmazó légi viteldíjakat kínáljanak, helyénvaló fokozni a fogyasztók tudatosságát és az árak átláthatóságát abból a célból, hogy Unió-szerte javuljanak az egyenlő versenyfeltételek. E tekintetben az utasok számára lehetővé kell tenni, hogy könnyebben összehasonlíthassák a kézipoggyász szállítását (gurulós bőrönd) tartalmazó légi viteldíjakat. Be kell vezetni a légi fuvarozók, a közvetítők és a meta-keresőmotorok számára azt a kötelezettséget, hogy a foglalási folyamat megkezdése előtt alapértelmezettként mindig a kézipoggyász szállítását tartalmazó légi viteldíjat tüntessék fel.

(44) Nagyobb egyértelműséget kell biztosítani azon kérelmek esetében, amikor személyes tárgyat vagy kézipoggyászt hagynak hátra vagy veszítenek el a légi jármű utasterében, az ilyen jellegű kérelmek kezelésének megkönnyítése, a folyamat észszerűsítése, valamint az utasokra háruló további terhek vagy az utasok félretájékoztatásának megelőzése érdekében.

(45) Az utasokat a foglaláskor tájékoztatni kell az általuk az utastérbe vihető poggyász maximális méretéről és súlyáról. A szabad árképzés elvének sérelme nélkül az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([16]) 22. cikke alapján a légi fuvarozóknak olyan észszerű szabályzatot kell meghatározniuk a kézipoggyász méretei tekintetében, amely a repülőgép utastere kapacitásának függvényében lehetővé teszi, hogy az utasok felvihessenek egy darab kézipoggyászt az utastérbe, feltéve, hogy a kézipoggyász megfelel az alkalmazandó üzemeltetési, biztonsági és védelmi követelményeknek. Tekintettel a légi fuvarozók szabályzatainak sokféleségére, az 1008/2008/EK rendelet felülvizsgálatának keretében helyénvaló értékelni a kézipoggyászra vonatkozó egységes minimumszabályok megállapításának a kivitelezhetőségét.

(46) Megfelelően rendelkezni kell azon utasok tekintetében, akik a digitálisan kiállított beszállókártya saját maguk által kinyomtatott verzióját kívánják használni, vagy akik az utasfelvétel után kinyomtatott példányt kérnek az üzemeltető légi fuvarozótól.

([16]) 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).

(47) 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. 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. Ilyen esetekben az utast és a hangszert egymás melletti üléseken, a hangszert pedig ablak melletti ülésen kell elhelyezni. 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.

(48) 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 honlapjain. A kereskedelmi utasforgalmat bonyolító repülőtereken a repülőtér-irányító szervezeteknek egységes formanyomtatványt is biztosítaniuk kell az utasok számára a repülőterek poggyászkiadó területein. A Bizottságnak végrehajtási jogi aktusokat kell elfogadnia az egységes formanyomtatvány mintájának meghatározása céljából, amelynek lehetővé kell tennie az utas számára, hogy haladéktalanul panaszt nyújthasson be a poggyász megrongálódása, késése vagy elvesztése miatt.

(49) A biztosítással kapcsolatos kérdéseket a 785/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet [17] és az 1008/2008/EK rendelet szabályozza.

(50) 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.

(51) 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 öt éven belül a Bizottságnak értékelnie kell, hogy kivitelezhető-e felülvizsgálni az említett rendelet hatályát az utasvédelem szintjének, valamint az uniós és a harmadik országbeli légi fuvarozók közötti egyenlő versenyfeltételeknek a további megerősítése érdekében.

(52) Az 1008/2008/EK rendelet felülvizsgálatának összefüggésében meg kell vizsgálni egy olyan mechanizmus kialakítását, amely a légi fuvarozó fizetésképtelensége esetén védelmet nyújt az utasok számára.

(53) Grönlandra különösen nehéz időjárási körülmények, nagyon alacsony népsűrűség és lakott területeinek távoli fekvése jellemző. Az összekapcsoltság biztosítása és a Grönlandon belül a légi járatok rendelkezésre állásának fenntartása érdekében a grönlandi pontok között üzemeltetett légi járatokra nem kell vonatkozniuk a kártalanítási kötelezettségeknek, beleértve azokat az eseteket is, amikor az ilyen légi járatok olyan utazásnak képezik a részét, amely egy tagállam olyan területére érkezik vagy egy tagállam olyan területéről indul, amely a Szerződések hatálya alá tartozik.

[17] 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).

(54) Ez a rendelet nem érinti a Spanyol Királyság álláspontját a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságával a gibraltári földnyelv – ahol a gibraltári repülőtér található – felett gyakorolt szuverenitással kapcsolatban folytatott jogvitában. E rendelet egyetlen rendelkezése sem zárja ki e rendelet jövőbeli alkalmazását az említett repülőtérre egy, az Európai Unió és az Egyesült Királyság között Gibraltár tekintetében a Spanyol Királyság előzetes beleegyezésével létrejött megállapodás feltételei alapján. Abban az esetben, ha a fent említett megállapodás megszűnik, ez a rendelet csak azt követően alkalmazható a gibraltári földnyelven található repülőtérre, hogy az említett jogvitát rendezték, és így a Spanyol Királyság olyan helyzetbe került, hogy biztosítani tudja e rendeletnek az adott repülőtérre történő alkalmazását.

(55) A 261/2004/EK rendeletnek az uniós légiutas-címke megjelenése, tartalma és mintája, valamint a repülőtér-irányító szervezet által az üzemeltető légi fuvarozó részére történő visszatérítés megfizetésének gyakorlati módozatai tekintetében történő végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ([18]) megfelelően kell gyakorolni.

(56) A 2027/97/EK rendeletnek az egységes formanyomtatvány és a külön érdekbevallás formanyomtatványa tekintetében történő végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU rendeletnek megfelelően kell gyakorolni.

(57) 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 szállítási osztályon helyezik el őket.”

([18]) Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

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 kötött légi személyszállítási szerződés alapján vagy az adott utassal szerződéses jogviszonyban álló más jogi vagy természetes személy nevében 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«: a 2009/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (**) 2. cikke 2. pontjában meghatározottak szerinti repülőtér-irányító szervezet;

d) »utazásszervező«: az (EU) 2015/2302 európai parlamenti és tanácsi irányelv (***) 3. cikke 8. pontjában meghatározottak szerinti utazásszervező;

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;

(*) 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 2009/12/EK irányelve (2009. március 11.) a repülőtéri díjakról (HL L 70., 2009.3.14., 11. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/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;

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« vagy »csökkent mozgásképességű személy«: bármely személy, akinek mozgásképessége a közlekedés során bármilyen fizikai (érzék- vagy mozgásszervi, állandó vagy időleges) fogyatékosság, értelmi fogyatékosság vagy sérülés, vagy más fogyatékossághoz vezető ok, illetve kor miatt korlátozott, és akinek helyzete kellő figyelmet igényel, és szükségessé teszi az összes utas rendelkezésére álló szolgáltatás hozzáigazítását az érintett személy egyéni igényeihez;

j) »visszautasított beszállás« egy légi járaton az utasok szállításának megtagadása annak ellenére, hogy a 4. cikk (1) bekezdésében meghatározott feltételekkel összhangban 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;

k) »önként jelentkező«: olyan utas, aki a 4. cikk (1) bekezdésében meghatározott feltételekkel összhangban beszállásra jelentkezett, és pozitívan válaszol a légi fuvarozó olyan személyeknek szóló felhívására, akik előnyökért cserébe hajlandók arra, hogy ne szálljanak be a légi járatokat 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 egy, a jegyen feltüntetett érkezési repülőtértől eltérő repülőtérre, vagy visszatért az indulási repülőtérre, és onnan nem tudott továbbhaladni a jegyen feltüntetett érkezési repülőtérre, vagy

ii. az utasnak kiadtak jegyet egy légi járatra, és az utas jegyén feltüntetett indulási időpontot több mint egy órával előrehozták;"

d) a cikk a következő pontokkal egészül ki:

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

n) »indulási késés«: az utasnak a foglaláskor kiállított jegyén feltüntetett, menetrend szerinti indulási idő és a légi járat tényleges indulási ideje közötti különbség, a következők kivételével:

i. ha a légi járat menetrendjét legalább 14 naptári nappal az utasnak a foglaláskor kiállított jegyén feltüntetett indulási nap előtt módosították, vagy ezen időszakot követően, menetrendjét egy korábbi időpontra módosították, amely esetben az indulási késés a légi járatnak az utas számára a menetrend módosításakor kiállított jegyen feltüntetett, menetrend szerinti indulási időpontja és a módosított menetrend szerinti légi járat tényleges indulási időpontja közötti különbséget jelenti;

ii. amennyiben járatüzemeltetési rendellenességet követően az utas járatát átfoglalják, amely esetben az indulási késés az átfoglalt járat tekintetében az átfoglalt járatra kiállított jegyen feltüntetett, menetrend szerinti indulási időpont és az átfoglalt járat tényleges indulási időpontja közötti különbséget jelenti;

o) »érkezési késés«: az utasnak a foglaláskor kiállított jegyén feltüntetett, menetrend szerinti érkezési idő és a légi járat tényleges érkezési ideje közötti különbség, a következők kivételével:

i. ha a légi járat menetrendjét legalább 14 naptári nappal az utasnak a foglaláskor kiállított jegyén feltüntetett indulási nap előtt módosították, vagy ezen időszakot követően, ha az utas egy olyan légi járatot vett igénybe, amelynek menetrendjét egy korábbi időpontra módosították, amely esetben az érkezési késés a légi járatnak az utas számára a menetrend módosításakor kiállított jegyen feltüntetett, menetrend szerinti érkezési időpontja és a módosított menetrend szerinti légi járat tényleges érkezési időpontja közötti különbséget jelenti;

ii. amennyiben járatüzemeltetési rendellenességet követően az utas járatát átfoglalják, amely esetben az érkezési késés az átfoglalt járat tekintetében az átfoglalt járatra kiállított jegyeken feltüntetett, menetrend szerinti érkezési időpont és az átfoglalt járat tényleges érkezési időpontja közötti különbséget jelenti;

p) »szállítási osztály«: a légi jármű utasterének valamely olyan része, amelyet vagy a légi személyszállítási szerződésben feltüntetett külön kód, vagy olyan elemek kombinációja jellemez, mint különböző ülések, az eltérő üléskonfiguráció, valamint az utasok számára nyújtott szolgáltatásban megnyilvánuló más különbségek – például külön étkezési ellátás –, amelyek eltérnek az utastér más részein az utasok számára biztosítottaktól;

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;

r) »rendkívüli körülmények«: olyan események, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és a légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esnek;

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 részeként egy olyan légi járat, 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;

u) »rövid útmegszakítás«: valamely egyetlen légi személyszállítási szerződés szerinti utazásnak – a légi fuvarozó vagy annak meghatalmazott közvetítője által előzetesen engedélyezett, a kezdő indulási pont és a végső célállomás közötti –, 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 az utas által, amely gyakran éjszakai tartózkodást is magában foglal;

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

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

ab) »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;

ac) »kísérő nélkül utazó kiskorú«: olyan személy, aki a légi személyszállítási szerződés szerinti légi járat vagy első csatlakozó légi járat indulásának napján még nem töltötte be a 18. életévét, és felnőtt felügyelete nélkül utazik, és akinek felügyeletéért a légi fuvarozó a közzétett szabályaival összhangban felelősséget vállalt;

ad) »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;

ae) »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;

af) »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;

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

ah) »személyes tárgy«: olyan 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;

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

(*) 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 olyan egyenértékű előnyökben, kártalanításban és segítségnyújtásban részesültek, amelyek megfelelnek e rendelet céljának, amennyiben az érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozója uniós légi fuvarozó.

(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, kivéve:

a) azokat az utasokat, akiknek a jegyét egy légi fuvarozó vagy közvetítő törzsutasprogramja vagy más kereskedelmi programja keretében adták ki, akikre e rendelet teljes egészében alkalmazandó; valamint

b) azokat a csecsemőket, akik ingyenesen vagy a nyilvánosság számára közvetlenül vagy közvetve nem elérhető csökkentett viteldíjjal utaznak, és azokat a személyeket, akik a nyilvánosság számára közvetlenül vagy közvetve nem elérhető csökkentett viteldíjjal utaznak azért, mert fogyatékossággal élő személyt vagy csökkent mozgásképességű személyt kísérnek az 1107/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) 4. cikkének (2) bekezdésében említett feltételeknek megfelelően, akikre e rendelet az e rendelet 7. cikke kivételével alkalmazandó.

(4) A 8. cikk (2) bekezdése első albekezdése e) 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.

(*) 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).”

4. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„*3a. cikk*

Uniós légiutas-jogi címke

(1) Létrejön az önkéntes »uniós légiutas-jogi címke« (a továbbiakban: a címke).

(2) A címke lehetővé teszi az utasok számára, hogy gyorsan tájékoztatást kapjanak e rendelet egy adott utazásra vonatkozó alkalmazásáról annak érdekében, hogy könnyebbé váljon a jegyajánlatok közötti összehasonlítás és választás.

(3) A légi fuvarozók vagy közvetítők akkor használhatják a címkét, amikor uniós légi fuvarozók által teljesített, e rendelet hatálya alá tartozó utazásokra szóló jegyeket kínálnak az utasoknak.

(4) A címke légi fuvarozó vagy közvetítő általi használata önkéntes, kivéve, ha az üzemeltető légi fuvarozó kereskedelmi megállapodás alapján kötelezi a légi fuvarozót vagy a közvetítőt a címke használatára.

(5) A címke csak uniós légi fuvarozó által teljesített, e rendelet hatálya alá tartozó utazásra vonatkozó ajánlat mellett, vagy ahhoz közvetlenül kapcsolódó értékesítési és marketingtevékenységek során jeleníthető meg. Több utazásra vonatkozó ajánlat megjelenítésekor egyértelművé kell tenni, hogy a címke melyik utazásra vonatkozik.

(6) Tilos minden olyan valótlan tartalmú vagy megtévesztő reklámozás, vagy olyan címke vagy logó használata, amely a címkével való összetévesztéshez vezet.

(7) A Bizottság előmozdítja a címke légi fuvarozók vagy közvetítők általi használatát.

(8) E cikk egységes végrehajtásának biztosítása érdekében a Bizottság 2027. október 23-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletes rendelkezéseket állapít meg az e cikk alapján elérhetővé tett címke megjelenésére, tartalmára és mintájára vonatkozóan.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 16h. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

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

„*4. cikk*

Visszautasított beszállás

(1) Ezt a cikket azokra az utasokra kell alkalmazni, akik miután elvégezték az online utasfelvételt vagy a repülőtéri utasfelvételt, a 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 időpont előtt beszállásra jelentkeznek a beszállókapunál. 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 7. cikkben foglaltak szerinti kártalanításhoz való jog, a 8. cikk szerinti visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog, valamint a 9. cikk szerinti segítséghez való jog tekintetében.

Az üzemeltető légi fuvarozó önként jelentkezőket keres, akik az egyes önként jelentkezők és az üzemeltető légi fuvarozó által közösen megállapított feltételek szerinti előnyökért cserébe nem szállnak be a légi járműbe. Az üzemeltető 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 tartós adathordozón kifejezetten jóváhagyja. Ilyen jóváhagyás hiányában a beszállást visszautasító üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül, de legkésőbb a visszautasított beszállást követő hét naptári napon belül kártalanítja az önként jelentkezőt a 7. cikk (1) bekezdésének megfelelően.

(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 megadja az érintett utasok számára a 15a. cikk szerinti panaszkezelésre vonatkozó információkat.

A beszállást visszautasító üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül felajánlja a 8. cikkel összhangban az érintett utasoknak a visszatérítés és az átfoglalás közötti választást. A 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének 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 teljesíteni kell számukra.

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 kártalanítja az érintett utasokat a 7. cikk (1) bekezdésével összhangban.

(5) A visszaúton – beleértve a csatlakozó légi járatokból álló utazást is – az utas beszállása nem utasítható vissza, és az utasnak semmilyen díj nem számítható fel azon az alapon, hogy az utas az ugyanazon légi személyszállítási szerződés szerinti odautat nem vette igénybe.”

6. 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. cikk szerinti panaszkezelésre vonatkozó információkat.

Az üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül pontosan megjelöli az érintett utasok számára a járattörlés okát.

(2) A törölt légi járat üzemeltető légi fuvarozója indokolatlan késedelem nélkül 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 kérésre a törölt légi járat üzemeltető légi fuvarozójától a 7. cikkel összhangban kártalanítást kapjanak.

(5) 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, vagy ha az indulás menetrend szerinti időpontja előtt kevesebb mint 14 naptári nappal tájékoztatták őket a járat törléséről, és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt induljanak, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest kevesebb mint két órás késéssel érjék el. Az üzemeltető légi fuvarozóra hárul az azzal kapcsolatos bizonyítási teher, hogy az utast tájékoztatták-e, és ha igen, mikor tájékoztatták a légi járat törléséről.

(6) A (2) bekezdésben meghatározottak szerinti visszatérítéshez és átfoglaláshoz, valamint a (4) bekezdésben meghatározottak szerinti kártalanításhoz való jog nem alkalmazandó, ha a légi jármű felszállt, de a jegyen feltüntetett érkezési repülőtértől eltérő repülőtérre irányították át, amennyiben a tényleges érkezési repülőtér és a jegyen feltüntetett érkezési repülőtér ugyanazt a várost vagy régiót szolgálja ki, és a légi fuvarozó biztosította az utasnak a jegyen feltüntetett érkezési repülőtérre történő átszállítását, feltéve, hogy a jegyen feltüntetett érkezési repülőtérre való érkezési késés nem haladja meg a három órát. E célból a menetjegyen feltüntetett érkezési repülőtérre az alternatív közlekedési eszközzel történő megérkezés időpontjával kapcsolatos bizonyítási teher az üzemeltető légi fuvarozóra hárul.

E bekezdés első albekezdése nem alkalmazandó azokban az esetekben, amikor a 11. cikk (3) bekezdésében említett, különleges bánásmódot igénylő utasoktól vagy az őket kísérő személytől valamely alkalmazandó biztonsági követelményre vagy a beszállás fizikai lehetetlenségére hivatkozva visszautasítják az alternatív közlekedési eszközre vonatkozó jegykiadást vagy beszállást, vagy amikor az említett személyek a segítség elérhetetlensége miatt nem tudják igénybe venni az említett személyszállítási szolgáltatást. Az üzemeltető légi fuvarozó észszerű erőfeszítéseket tesz annak érdekében, hogy az ilyen utasok számára lehetővé tegye az alternatív közlekedési eszközökhöz való hozzáférést. A menetjegyen feltüntetett érkezési repülőtérre való érkezési késést az üzemeltető légi fuvarozó által biztosított azon személyszállítási szolgáltatás érkezési időpontja alapján kell kiszámítani, amelyet a különleges bánásmódot igénylő utasok vagy adott esetben az őket kísérő személyek ténylegesen igénybe vettek vagy igénybe vehettek annak érdekében, hogy elérjék az említett repülőteret.”

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

„*6. cikk*

Késés

(1) Amennyiben egy üzemeltető légi fuvarozó egy légi járat indulási vagy érkezési 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 tekintetében, továbbá tájékoztatást nyújt a 7. cikkben meghatározott kártalanítás kérelmezésére irányuló eljárásra, valamint a 15a. cikk szerinti panaszkezelésre vonatkozóan.

Az üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül tájékoztatja az érintett utasokat a légi járat indulási vagy érkezési késésének okairól.

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

(3) Amennyiben az indulási késés eléri az öt órát, az üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül felajánlja az érintett utasoknak a visszatérítést a 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének a) pontjával összhangban.

(4) Az utasoknak jogukban áll, hogy kérésre a késésben lévő légi járat üzemeltető légi fuvarozójától a 7. cikkel összhangban kártalanítást kapjanak, amennyiben a végső célállomásukat három órát meghaladó érkezési késéssel érik el.”

8. 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 rendszeres 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 és díjmentes hozzáférést biztosít a fedélzeti mosdóhelyiségekhez, továbbá gondoskodik arról, hogy a 11. cikkben említett utasok megkapják a szükséges figyelmet. Az üzemeltető légi fuvarozó díjmentesen ivóvizet biztosít 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 két órát, a légi járműnek el kell indulnia a beszállókapuhoz 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.

(4) E cikk (3) bekezdésével 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 egy utas a megelőző légi járatot érintő járatüzemeltetési rendellenesség miatt lekésik egy csatlakozó légi járatot, a megelőző légi járat üzemeltető légi fuvarozójának a feladata, hogy az utas számára a 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének b) pontjával összhangban átfoglalást és a 9. cikkel összhangban segítséget biztosítson.

(2) Amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó az utasnak a lekésett csatlakozó járatra vonatkozó jegyén feltüntetett indulási időtől számított öt órán belül nem tud átfoglalást biztosítani, az üzemeltető légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül, egyértelmű módon felajánlja az érintett utasok számára a 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének a) pontja szerinti visszatérítést is.

(3) Az utasoknak jogukban áll továbbá, hogy kérésre a járatüzemeltetési rendellenességben érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozójától a 7. cikkel összhangban kártalanítást kapjanak, ha az utasok a végső célállomásukat három órát meghaladó érkezési késéssel érik el.

Az érkezési késés fogalommeghatározásától eltérve, lekésett csatlakozó járatok esetében az érkezési késést a végső célállomásra való érkezésnek az utas jegyén a csatlakozó járat lekésése előtt feltüntetett időpontjától kell számítani.

6c. cikk

Rendkívüli körülmények

(1) E rendelet alkalmazásában a rendkívüli körülmények magukban foglalják többek között a rendkívüli körülmények mellékletben foglalt jegyzékében szereplő eseményeket.

(2) Az üzemeltető légi fuvarozó köteles a 7. cikkel összhangban kártalanítás megfizetésére, hacsak nem tudja bizonyítani, hogy a járattörlést, a késést vagy a csatlakozó járat lekésését rendkívüli körülmények okozták, és a járattörlést, a késést vagy a csatlakozó járat lekésését még akkor sem lehetett volna elkerülni, ha a légi fuvarozó minden észszerű intézkedést megtett volna. Rendkívüli körülményekre csak akkor lehet hivatkozni, ha közvetlen ok-okozati kapcsolat áll fenn e körülmény bekövetkezése és járatüzemeltetési rendellenesség között. Az üzemeltető légi fuvarozóra hárul az azzal kapcsolatos bizonyítási teher, hogy fennáll-e a közvetlen ok-okozati kapcsolat, és hogy a légi fuvarozó megtett-e minden észszerű intézkedést a járatüzemeltetési rendellenesség elkerülése érdekében.”

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

„*7. cikk*

Kártalanításhoz való jog

(1) E cikkre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártalanítást kapják:

a) 250 EUR-t minden 1 500 kilométeres vagy rövidebb utazásra;

b) 400 EUR-t minden 1 500 kilométernél hosszabb Unión belüli repülőútra és minden egyéb, 1 500 és 3 500 kilométer közötti repülőútra;

c) 600 EUR-t minden, az a) vagy b) pontba nem sorolható utazásra.

(2) Az üzemeltető légi fuvarozók 50 %-kal csökkenthetik az (1) bekezdés c) pontjában előírt kártalanítást, ha az érkezési időpont nem haladja meg négy órával az eredetileg foglalt utazás menetrend szerinti érkezési idejét és amennyiben:

a) az utasoknak a 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének b) pontja szerint egy későbbi időpontra átfoglalást ajánlanak végső célállomásukra egy alternatív légi járatra; vagy

b) az eredetileg foglalt utazás érkezése késik.

(3) A 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének b) pontja szerinti átfoglalás esetén egy légi járat törlését követően, amennyiben az átfoglalt utazás menetrend szerint több mint egy órával az eredeti utazás vagy légi járat menetrend szerinti indulási időpontja előtt indul, az üzemeltető légi fuvarozó csökkentheti az 5. cikkben előírt kártalanítást:

a) 50 %-kal, ha a menetrend szerinti indulási időpontot kevesebb mint két órával előbbre hozzák, és az utas felszállt a légi járatra;

b) 25 %-kal, ha a menetrend szerinti indulási időpontot kevesebb mint három órával előbbre hozzák, és az utas felszállt a légi járatra.

(4) Amennyiben az utas az 5. cikk (4) bekezdésével, a 6. cikk (4) bekezdésével vagy a 6b. cikk (3) bekezdésével összhangban kártalanításra lehet jogosult, az üzemeltető légi fuvarozó az utazás befejezését követő 96 órán belül tartós adathordozón elektronikus úton tájékoztatja az utast az utas kártalanításra vonatkozó jogáról, és a kártalanítás iránti kérelem benyújtására vonatkozó egyértelmű előírásokról.

(5) A távolságok e rendelet alkalmazásában történő meghatározásakor a számítás alapja a kezdő indulási pont és a végső célállomás közötti távolság. Csatlakozó légi járat esetén csak a kezdő indulási pontot és a végső célállomást kell figyelembe venni. E távolságokat a gömbi főkörön mért távolság módszerével kell mérni.

(6) Amennyiben az utas a 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének a), b) vagy c) pontja alapján úgy döntött, hogy folytatja utazását, és az átfoglalás során további járatüzemeltetési rendellenesség történik, az utas bármely további kártalanításhoz való jogát fenn kell tartani a kezdő indulási pontra vagy a végső célállomásra történő átfoglalás ideje alatt.

(7) A kártalanítást elektronikus banki átutalással, vagy ha az utas ehhez tartós adathordozón kifejezetten hozzájárul, más módon kell megfizetni.

(8) Az üzemeltető légi fuvarozót terheli annak bizonyítása, hogy az utas mikor és hogyan fogadta el a kártalanítás kifizetésének formájára vonatkozó, a (7) bekezdés szerinti megállapodást.

(9) Az e cikk szerinti kártalanítás iránti kérelmeket az utasnak a jegyén feltüntetett tényleges indulási időtől számított kilenc hónapon belül kell benyújtania. Ha az utasok nevében harmadik személy nyújtja be a kérelmet, az üzemeltető légi fuvarozó kérheti az érvényes megbízás bizonyítékát. Az üzemeltető légi fuvarozók tartós adathordozón haladéktalanul visszaigazolják a kérelem kézhezvételét. Az üzemeltető légi fuvarozó a kérelem kézhezvételétől számított 30 naptári napon belül vagy megfizeti a kártalanítást, vagy megindokolja az utasnak, hogy miért nem fizet kártalanítást, amely esetben információt kell nyújtani a panaszok 15a. cikk szerinti kezeléséről. Ha a 6c. cikk (2) bekezdésében meghatározott feltételek mellett az üzemeltető légi fuvarozó rendkívüli körülményre hivatkozik, meg kell jelölnie, hogy a mellékletben felsorolt mely rendkívüli körülményre hivatkozik, és ha olyan eseményre hivatkozik, amely nem szerepel az említett jegyzékben, meg kell határoznia, hogy mely eseményre hivatkozik, és az okokat, amelyek miatt azt rendkívüli körülménynek kellene tekinteni. Amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó rendkívüli körülményre hivatkozik, egyértelmű és megalapozott magyarázatot kell adnia, beleértve annak tömör magyarázatát is, hogy a hivatkozott rendkívüli körülmény hogyan felel meg a 6c. cikk (2) bekezdésében meghatározott közvetlen ok-okozati összefüggésre, valamint a valamennyi észszerű intézkedésre vonatkozó feltételeknek.

Amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó nem fizeti meg a kért kártalanítást, az utas a 15a. cikkel összhangban panaszt nyújthat be.”

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

„*8. cikk*

Visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog

(1) Járatüzemeltetési rendellenesség esetén az üzemeltető légi fuvarozónak – indokolatlan késedelem nélkül és a 4., az 5., a 6. vagy a 6b. cikkben, valamint az e cikkben meghatározott feltételek mellett – díjmentesen fel kell ajánlania az utasok számára a következő lehetőségek közötti választást:

a) a jegyek teljes árának és az esetlegesen felszámított közvetítői díjaknak az automatikus visszatérítése az utas választásától számított hét naptári napon belül, elektronikus banki átutalással vagy – amennyiben az utas tartós adathordozón kifejezetten hozzájárult – más módon az utazás vagy az utazások meg nem tett szakaszára vagy szakaszaira, valamint az utazás vagy az utazások már megtett szakaszára vagy szakaszaira, amennyiben a légi járat az utas eredeti utazási tervéhez képest már nem szolgál semmilyen célt, és szükség szerint az utas visszaszállítását a kezdő indulási pontra, az utas jegyén feltüntetett indulási időpontot követően a lehető leghamarabb vagy az utas beleegyezésével ezen időpontot megelőzően;

b) az utas utazásának folytatása az utas végső célállomására való, hasonló szállítási feltételek mellett történő átfoglalással, az utas jegyén feltüntetett indulási idő után a lehető leghamarabb, vagy – az utas beleegyezésével – ezen időpontot megelőzően; vagy

c) az utas átfoglalása hasonló szállítási feltételek mellett az utas végső célállomására egy, az utasnak megfelelő későbbi időpontban, az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően.

Amennyiben a repülőtér-irányító szervezet a 10a. cikkel összhangban aktiválja a készenléti tervét, az e bekezdés első albekezdésének a) pontjában említett határidő 30 naptári napra meghosszabbítható.

(2) Annak érdekében, hogy az utas a lehető leghamarabb és az eredeti légi járat menetrend szerinti teljes utazási idejéhez észszerűen lehető legközelebb eső teljes utazási idő alatt elérhesse az (1) bekezdés első albekezdésének b) pontja szerint meghatározott célállomását, az üzemeltető légi fuvarozó – a rendelkezésre állás függvényében – az utas számára megfontolás és egy tartós adathordozón való kifejezett hozzájárulás céljából felajánlja legalább az egyik alábbi alternatív lehetőséget:

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

b) más útvonal a légi személyszállítási szerződésben megjelölt ugyanazon indulási repülőtér és érkezési repülőtér között;

c) átfoglalás a légi személyszállítási szerződésben megjelölt repülőtérhez képest alternatív repülőtérre vagy repülőtérről, amely esetben az üzemeltető légi fuvarozó viseli az utasnak a légi személyszállítási szerződésben megjelölt repülőtérről az alternatív repülőtérre történő átszállításának költségeit;

d) másik légi fuvarozó által üzemeltetett szolgáltatások igénybevétele; vagy

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

Egy másik légi fuvarozóra vagy más közlekedési eszközre történő átfoglalás esetén az üzemeltető légi fuvarozó csak azon járat indulási idejéig felel a tájékoztatás, a segítségnyújtás és az átfoglalás biztosításáért, amelyre az utast átfoglalták. Az üzemeltető légi fuvarozó továbbra is felelős a végső célállomásra való megérkezéskor bekövetkező késésért járó kártalanításért a 7. cikkel összhangban. Azon járat üzemeltetője felelős az adott átfoglaláshoz kapcsolódó valamennyi egyéb jog biztosításáért, az adott szállítási eszközre vonatkozó utasjogokról szóló, alkalmazandó uniós joggal összhangban, amelyre az utast átfoglalták.

(3) Amennyiben az utas arról tájékoztatta az üzemeltető légi fuvarozót, hogy az e cikk (1) bekezdésének b) pontjával és (5) bekezdésével összhangban azt választja, hogy folytatja az utazását, és ha az üzemeltető légi fuvarozó három órán belül nem ajánlott fel hasonló szállítási feltételek mellett történő átfoglalást, az utas – e cikk (2) bekezdésével összhangban – maga intézheti az átfoglalást. Ha az utas úgy dönt, hogy saját maga szervezi meg az átfoglalást, erről megfelelően 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 fennmarad a 9. cikkben meghatározott segítséghez való joga.

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

Amennyiben az utasok maguk intézik az átfoglalást, a költségeket a szükséges, észszerű és megfelelő költségekre kell korlátozniuk. Az üzemeltető légi fuvarozó a kérelem benyújtásától számított 14 naptári napon belül visszatéríti az utas által viselt költségeket, a jegy vagy a jegyek teljes költségének és az esetlegesen felszámított közvetítői díjaknak 400 %-át meg nem haladó mértékben. Amennyiben a repülőtér-irányító szervezet aktiválja a készenléti tervét, az üzemeltető légi fuvarozó ezt a határidőt 30 naptári napra meghosszabbíthatja.

(4) E cikk egyéb rendelkezéseinek sérelme nélkül, amennyiben az utas rövid útmegszakítást szervezett, joga van továbbá megtagadni az átfoglalási lehetőségeket, ha ezek az átfoglalási lehetőségek nem foglalják magukban a rövid útmegszakítást.

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

Az utasnak tájékoztatnia kell az üzemeltető légi fuvarozót a választásáról.

(6) Az üzemeltető légi fuvarozó az utas kérésére papíralapon rendelkezésre bocsátja az e cikkben meghatározott információkat. Az üzemeltető légi fuvarozó biztosítja, hogy az utas e cikk szerinti választását egy tartós adathordozón kifejezetten megerősítsék.

(7) Az (1) bekezdésben foglalt lehetőségeket egyértelműen fel kell tüntetni, anélkül, hogy az egyik lehetőséget előnyben részesítő előzetes kiválasztás, alapértelmezett beállítás vagy további eljárási terhek vonatkoznának rájuk.”

11. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„*8a. cikk*

Utalványok

(1) Amennyiben az utas a 7. cikk szerinti kártalanításra, vagy a 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének a) pontjával vagy a 10. cikk (2) bekezdésével összhangban visszatérítésre jogosult, a légi fuvarozó felajánlhatja az utasnak, hogy legalább a visszatérítés vagy a fizetendő kártalanítás összegének megfelelő értékű utalványt válasszon.

(2) Az utas nem kötelezhető arra, hogy fizetés helyett utalványt fogadjon el. Az elfogadás csak akkor érvényes, ha az utas tartós adathordozón kifejezett hozzájárulását adta. A 7. cikk (7) bekezdésében és a 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének a) pontjában előírt valamennyi lehetőséget egyértelműen fel kell tüntetni, anélkül, hogy az egyik lehetőséget előnyben részesítő előzetes kiválasztás, alapértelmezett beállítás vagy további eljárási terhek vonatkoznának rájuk.

(3) A légi fuvarozó tartós adathordozón egyértelműen tájékoztatja az utast a (2), a (4), az (5) és a (6) bekezdésben meghatározott információkról, mielőtt az utas él az (1) bekezdésben említett választási lehetőséggel.

(4) Az utalvány:

a) érvényességi ideje az utalvány utas általi elfogadásának időpontjától számított legfeljebb 12 hónap; ez az érvényességi időszak csak egyszer, legfeljebb további 12 hónappal hosszabbítható meg, feltéve, hogy mind az utas, mind a légi fuvarozó tartós adathordozón kifejezetten hozzájárul az említett meghosszabbításhoz;

b) teljes egészében vagy részben felhasználható a légi fuvarozó bármely szolgáltatására az utalvány érvényességi ideje alatt, beleértve az utalvány érvényességi ideje alatt lefoglalt, de annak lejárati ideje után teljesített szolgáltatásokat is;

c) tartós adathordozón kerül kibocsátásra, egyértelműen feltüntetve az utalvány értékét, érvényességi idejét és használati feltételeit; ha az érték magasabb, mint az a kifizetés, amelyre az utas a 7. cikk, a 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének a) pontja vagy a 10. cikk (2) bekezdése alapján jogosult, az utalványon ezt fel kell tüntetni.

(5) Az utas és a légi fuvarozó az utalvány beváltása vagy lejárata előtt bármikor megállapodhat a teljes vagy részleges kifizetésről annak ellenére, hogy az utas eredetileg az utalványt választotta.

(6) A légi fuvarozó indokolatlan késedelem nélkül, de legkésőbb hét naptári napon belül automatikusan visszatéríti az érintett utalvány fennmaradó összegét:

a) az utas számára az utalvány érvényességi idejének lejárta után, ha az utalványt nem váltották be; ez korábbi részleges beváltás esetén az érintett utalvány fennmaradó összegére is vonatkozik;

b) az utas számára, ha az utalvány érvényességi idejének lejárta előtt az utas és a légi fuvarozó megállapodik egy ilyen visszatérítésben; vagy

c) az érintett utas halála esetén az elhunyt utas ügyeit kezelő személy számára, az említett személy kérésére, a megfelelő igazoló dokumentumok tartós adathordozón történő bemutatása mellett.”

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

„*9. cikk*

A segítséghez való jog

(1) E cikkre való hivatkozáskor az utasok számára díjmentesen a következőket kell felajánlani:

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) internet-hozzáférés és két telefonhívás.

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 utasok számára díjmentesen fel kell ajánlani az alábbi lehetőségeket:

a) szállodai elhelyezés;

b) szállítás a repülőtérről a szállodába és vissza.

(3) Az üzemeltető légi fuvarozó utalványok használatával is teljesítheti az (1) bekezdés első albekezdésének 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 szállodai elhelyezésre nyújtott utalvány csak akkor bocsátható ki, ha az üzemeltető légi fuvarozó előzetesen szobát foglalt az érintett utas számára.

(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 frissítők és ételek költségei tekintetében, ahol az utasok rekednek. Amennyiben a repülőtér-irányító szervezet aktiválja a készenléti tervét, a járatüzemeltetési rendellenességben érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozója ezt a határidőt 30 naptári napra meghosszabbíthatja.

(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.

(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 szállodai elhelyezést.

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

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

„*10. cikk*

Magasabb vagy alacsonyabb szállítási 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, az alacsonyabb osztályon történő elhelyezéstől számított 14 naptári napon belül legalább az alábbiaknak megfelelő automatikus visszatérítést biztosít az utasnak:

a) legfeljebb 1 500 kilométeres repülőutak esetében a légi járat árának 30 %-a;

b) valamennyi 1 500 kilométert meghaladó, Unión belüli repülőút, kivéve a tagállamok európai területe és Franciaország legkülső régiói közötti légi járatokat, és minden egyéb, 1 500 és 3 500 kilométer közötti repülőút esetében a légi járat árának 50 %-a; vagy

c) az a) vagy b) pontba nem sorolható összes légi járat esetében a légi járat árának 75 %-a, beleértve a tagállamok európai területe és Franciaország legkülső régiói közötti légi járatokat is.

(3) Amennyiben a légi járat ára nincs feltüntetve a jegyen, az e cikk (2) bekezdésében említett visszatérítés összegét a légi járat hosszának a légi személyszállítási szerződés hatálya alá tartozó teljes távolsághoz viszonyított, a 7. cikk (5) 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 a kiegészítő szolgáltatásokra, például a külön ülőhelyekre vagy ellátásra, amelyek függetlenek a szállítási osztálytól, és amelyeket külön értékesítenek.”

14. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„*10a. cikk*

Repülőtéri készenléti tervek

(1) Az olyan uniós repülőtéren, amelynek teljes éves utasforgalma legalább három egymást követő évben több mint négymillió fő, 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 vállalkozások – 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 és segítséget kapjanak, a készenléti tervnek továbbá intézkedéseket kell tartalmaznia az említett utasok várakozási idejének és kényelmetlenségének minimalizálása érdekében.

(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 vállalkozásoknak és egyéb repülőtéri alapvető szolgáltatóknak, köztük a fogyatékossággal élő személyek vagy a csökkent mozgásképességű személyek számára különleges segítséget nyújtó szolgáltatóknak a részvételével kell elkészíteni. A készenléti tervet szükség szerint az érintett hatóságok 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.

(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. cikke alapján kijelölt nemzeti végrehajtási szerv részére. A nemzeti végrehajtási szerv nyomon követi, hogy a repülőtér-irányító szervezet megfelel-e e cikk követelményeinek.

(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 teljes éves utasforgalma nem éri el az (1) bekezdésben meghatározott küszöbértéket, vagy amelyekre nem vonatkozik 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).”

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

„*11. cikk*

Különleges bánásmódot igénylő utasok

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

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

(3) E rendelet alkalmazásában az utasok alábbi kategóriái minősülnek »különleges bánásmódot igénylő utasoknak«:

a) a fogyatékossággal élő személyek, a csökkent mozgásképességű személyek és a várandós nők, feltéve, hogy az üzemeltető légi fuvarozót lehetőség szerint a foglaláskor vagy az utasfelvételkor, de legkésőbb akkor tájékoztatták a segítségnyújtás iránti sajátos igényükről, amikor az utast tájékoztatják a 4. cikk (2) bekezdése, az 5. cikk (1) bekezdése vagy a 6. cikk (1) bekezdése szerinti járatüzemeltetési rendellenességről, vagy amikor az utas a 6b. cikk (1) bekezdése értelmében lekési a csatlakozó légi járatot;

b) a csecsemők és a kísérő nélkül utazó kiskorúak; és

c) azok a személyek, akiknek orvosi dokumentumokkal igazoltan különleges orvosi segítségre van szükségük, kivéve, ha beszállásukat biztonsági okokból utasítják vissza.

A légi fuvarozó első albekezdésben említett körülmények tekintetében történő értesítését úgy kell tekinteni, hogy az a légi személyszállítási szerződés keretében tett valamennyi utazásra kiterjed.

(4) A légi fuvarozónak a (3) bekezdésben említett személyeket kísérő vagy 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 foglaljanak helyet. Ha szomszédos ülések nem állnak rendelkezésre, a légi fuvarozónak törekednie kell arra, hogy segítse a kísérő személyt vagy személyeket szomszédos ülések megtalálásában.

(5) Beszálláskor az üzemeltető légi fuvarozók elsőbbséget biztosítanak a (3) bekezdésben említett személyeknek, valamint az őket kísérő bármely személynek vagy tanúsított segítő kutyáknak, továbbá a babakocsiban utazó gyermekeknek és kísérőjüknek.

(6) Az üzemeltető légi fuvarozók többletköltségek nélkül biztosítják, hogy a babakocsit igénylő csecsemőket és gyermekeket a babakocsijukban lehessen szállítani a beszállókapuig vagy a légi jármű ajtajáig, és hogy az említett babakocsi a légi jármű ajtajában ismét a rendelkezésükre álljon, kivéve, ha biztonsági, védelmi, kapacitási vagy működési korlátok állnak fenn.

(7) Amennyiben a repülőtér-irányító szervezet nem teljesíti az 1107/2006/EK rendelet 7. és 8. cikke szerinti kötelezettségeit, és ennek következtében a fogyatékossággal élő személyek és a csökkent mozgásképességű személyek lekésik a légi járatukat, az üzemeltető légi fuvarozó felelős az ezen utasok számára e rendelet 7., 8. és 9. cikkével összhangban nyújtandó kártalanításért, átfoglalásért és segítségért. Az üzemeltető légi fuvarozó ezt az átfoglalást és segítséget az 1107/2006/EK rendelet 4. cikkének (2) bekezdésében említett feltételekkel összhangban az őket kísérő személyeknek is biztosítja.

A repülőtér-irányító szervezet az e bekezdés első albekezdésével összhangban megtéríti az üzemeltető légi fuvarozónak az említett üzemeltető légi fuvarozónál felmerült költségeket. A Bizottság 2027. október 23-ig a 16h. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében végrehajtási jogi aktust fogad el, amelyben meghatározza az említett visszatérítés gyakorlati módozatait. Az említett végrehajtási jogi aktus nem áshatja alá a légi fuvarozónak az utasok számára az e bekezdés szerint nyújtandó kártalanítással, átfoglalással és segítséggel kapcsolatos felelősségét.

(8) Amennyiben a légi fuvarozó vagy annak meghatalmazott képviselője szerződést köt egy, a kísérő nélkül utazó kiskorúak nevében eljáró személlyel annak érdekében, hogy az említett kiskorúaknak az utazásukhoz konkrét segítséget nyújtson, és a konkrét segítségnyújtás elmulasztása miatt ezek a kiskorúak lekésik a légi járatukat, az üzemeltető légi fuvarozók felelősek az említett kiskorúaknak a 7., 8. és 9. cikkel összhangban nyújtandó kártalanításért, átfoglalásért és segítségért.

(9) Az átfoglalás és segítség 8. és 9. cikkel összhangban való biztosítása során az üzemeltető légi fuvarozó különös figyelmet fordít az e cikk (3) bekezdésében 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.

(10) A 9. cikk (6) bekezdése nem alkalmazandó az e cikk (3) bekezdésében említett utasokra, sem pedig az őket kísérő személyekre vagy tanúsított segítő kutyákra.”

16. A rendelet a következő cikkekkel egészül ki:

„*11a. cikk*

Személyes tárgy és kézipoggyász

(1) Az 1107/2006/EK rendelet sérelme nélkül az üzemeltető légi fuvarozók többletdíj felszámítása nélkül engedélyezik az utasok számára, hogy az utastérbe személyes tárgyat vigyenek magukkal.

Az 1107/2006/EK rendelet sérelme nélkül az üzemeltető légi fuvarozók a légi jármű utasterének kapacitásától függően engedélyezik az utasok számára, hogy kézipoggyászt szállítsanak az utastérben.

Légi viteldíjak kínálásakor vagy közzétételekor a foglalási folyamat megkezdése előtt alapértelmezés szerint a kézipoggyász szállítását is tartalmazó viteldíjakat kell feltüntetni.

Ez a bekezdés nem akadályozza meg a légi fuvarozókat vagy közvetítőket abban, hogy kereskedelmileg differenciált ajánlatokat kínáljanak azoknak az utasoknak, akik önként úgy döntenek, hogy kézipoggyász nélkül utaznak.

(2) Azokban az esetekben, amikor bizonyos konkrét okokból, például biztonsági vagy kapacitásbeli okokból vagy a légi jármű típusának a helyfoglalás után történt megváltoztatása miatt a (1) bekezdésben említett személyes tárgyat vagy kézipoggyászt nem lehet az utastérben szállítani, az üzemeltető légi fuvarozó – az utasra kirótt további díj felszámítása nélkül – az utasfelvételkor vagy adott esetben a beszállókapunál előírhatja, hogy a fel nem adott poggyászt a csomagtérben kell szállítani.

(3) 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 – vagy nemzetközi biztonsági és védelmi szabályokban meghatározott korlátozásokat.

11b. cikk

Beszállókártyák

Az utasok beszállása nem utasítható vissza azon az alapon, hogy a digitálisan kiállított beszállókártyájuk kinyomtatott változatát használják, feltéve, hogy azt egyértelműen és géppel olvasható módon nyomtatták ki. Az utasok beszállása nem utasítható vissza azon az alapon, hogy nem fizettek további díjat a digitálisan kiállított beszállókártya saját nyomtatott változatának használatáért.

Amennyiben a légi fuvarozók digitális beszállókártyát állítanak ki, az utasok számára lehetővé kell tenni, hogy az utasfelvételkor további kérés nélkül digitálisan megkaphassák beszállókártyájukat, és nem kötelezhetők arra, hogy felhasználói fiókkal vagy külön alkalmazással rendelkezzenek beszállókártyájuk megszerzéséhez és kinyomtatásához.

A légi fuvarozók nem számíthatnak fel további díjat azért, hogy az utas rendelkezésére bocsássák a beszállókártya kinyomtatott változatát, ha az utasfelvétel már megtörtént.

(*) 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).”

17. 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 alapján nyújtott kártalanítást vagy 10. cikkének (2) bekezdése alapján nyújtott visszafizetést 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 alapján nyújtott kártalanításból vagy 10. cikkének (2) bekezdése alapján nyújtott visszafizetésből, 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 e rendelet 8. cikke (1) bekezdése első albekezdésének 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) A nemzeti jog vonatkozó alapelveinek és szabályainak – az esetjogot is beleértve – sérelme nélkül e cikk (1) bekezdése nem alkalmazandó a 4. cikk (2) bekezdésében meghatározott feltételek szerint önként jelentkezőkre.

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

18. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„*12a. cikk*

A nevek 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 térítésmentesen kell elvégezni, és az nem szolgálhat a beszállás 4. cikk szerinti visszautasításának alapjául.

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

a) az utas a saját nevével vagy bármely olyan utas nevével kapcsolatban, 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 a foglalást végezte.

(3) Az (1) bekezdés alapján végzett javítás vagy frissítés nem jelentheti a jegy egy utasról egy másik személyre történő átruházását."

19. 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. Különösen, e rendelet semmilyen módon nem korlátozza az üzemeltető légi fuvarozó azon jogát, hogy költségeiért kártérítést vagy visszatérítést kérjen a repülőtértől vagy bármely más, az üzemeltető légi fuvarozóval szerződéses jogviszonyban álló harmadik féltől."

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

„*14. cikk*

Az utasok részére nyújtandó tájékoztatás kötelezettsége

(1) Az üzemeltető légi fuvarozó és a közvetítő a honlapján és a mobilalkalmazásában tájékoztatót helyez el, amelyben megjelöli az e rendelet szerinti jogokat, beleértve a panaszkezelési eljárásra vonatkozó információkat is. E követelménynek való megfelelés érdekében az üzemeltető 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.

(2) Valamely légi járatra vagy csatlakozó légi járatra szóló jegyek felkínálásakor és az ezekre a járatokra történő jegyvásárlást 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 panaszkezelési és visszatérítési eljárásokra vonatkozó tájékoztatást is;

c) az a határidő és eljárás, amellyel az utas a 12a. cikkben meghatározottak szerint kérheti egy név javítását;

d) a légi személyszállítási szerződés feltételei;

e) az utastérben felejtett személyes tárgyak vagy kézipoggyász visszaszerzésére vonatkozó eljárás; az említett tájékoztatásnak magában kell foglalnia az elektronikus kapcsolattartási adatokat, az alkalmazandó formanyomtatványokat és minden egyéb olyan vonatkozó adatot, amelyre az utasnak a kérelem benyújtásához szüksége van; és

f) kapcsolattartási adatok, ahol járatüzemeltetési rendellenesség esetén támogatás és segítség kérhető.

(3) Az a közvetítő vagy légi fuvarozó, amely ugyanazon repülőjegyben különálló légi személyszállítási szerződéseket értékesít, a vásárlást megelőzően tájékoztatja az utast arról, hogy a jegyek különálló 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 különálló légi személyszállítási szerződés alapján abban az esetben, ha az utas lekési a közvetítő vagy légi fuvarozó által így kiállított jegyben szereplő második vagy további járatot. Ezt a tájékoztatást a jegyek értékesítésekor egyértelműen fel kell tüntetni és tartós adathordozón rendelkezésre kell bocsátani.

(4) A repülőtér-irányító szervezetnek vagy adott esetben az üzemeltető légi fuvarozónak biztosítania kell, hogy az utasfelvételi pultoknál (az önkiszolgáló utasfelvételi automatákat is ideértve) és a beszállókapunál jól láthatóan elhelyezésre kerüljön az alábbi szöveg: »Visszautasított beszállás, járattörlés vagy induláskor legalább kétórás, vagy a végső célállomásra való érkezéskor legalább háromórás 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 biztosítania kell továbbá, hogy az utasfelvételi pultoknál az említett szöveg mellett a Bizottság utasjogokra vonatkozó, e rendelet összefoglalóját tartalmazó mobilalkalmazásához hozzáférést biztosító QR-kód vagy bármely más digitális eszköz kerüljön elhelyezésre. E célból a repülőtér-irányító szervezeteknek együtt kell működniük az üzemeltető légi fuvarozókkal.

(5) A jegyek megvásárlását követően az üzemeltető légi fuvarozók indokolatlan késedelem nélkül tartós adathordozón az utasok rendelkezésére bocsátják a (2) bekezdésben meghatározott információkat.

(6) A légi fuvarozók és a közvetítők adott esetben az e cikk szerinti tájékoztatást a légi személyszállítási szerződés nyelvén és egy nemzetközileg használt nyelven biztosítják.

(7) Az utasok számára történő tájékoztatásnak, valamint az e rendelet szerint velük folytatott levelezésnek vagy formanyomtatványok és dokumentumok cseréjének – így a 7. cikk (4) bekezdésében említett kommunikációnak és a 4., 5., 6b., 7., 8. vagy 8a. cikk szerinti választási lehetőségekre vonatkozó ajánlatoknak vagy megállapodásoknak – könnyen elérhetőnek kell lenniük, és azt/azokat világosan és egyértelműen kell rendelkezésre bocsátani. Amennyiben az információkat, levelezést, formanyomtatványokat vagy dokumentumokat elektronikus úton bocsátják rendelkezésre, a légi fuvarozóknak és a közvetítőknek tartós adathordozón kell rendelkezésre bocsátaniuk azokat, és fel kell tüntetniük a dátumot és az időpontot is.

E célból a légi fuvarozók és a közvetítők biztosítják, hogy az utas ne legyen köteles felhasználói fiókkal vagy külön alkalmazással rendelkezni az e rendelet szerinti információkhoz, levelezéshez, formanyomtatványokhoz vagy dokumentumokhoz – többek között a beszállókártyákhoz – való hozzáférés vagy azok kézhezvételének előfeltételeként, kivéve azonban az olyan kérdésekkel kapcsolatos információkat és dokumentumokat, mint a légi fuvarozó vagy a közvetítő által kínált törzsutasprogramok vagy egyéb kereskedelmi programok.

A légi fuvarozókra és a közvetítőkre hárul a bizonyítási teher arra vonatkozóan, hogy az utasok rendelkezésére bocsátották-e a szükséges információkat, levelezést, formanyomtatványokat vagy dokumentumokat, beleértve a 7. cikk (4) bekezdésében említett kommunikáció tekintetében, és a beszállókártyákat vagy a 4., 5., 6b., 7., 8. vagy 8a. cikk szerinti választási lehetőségekre vagy megállapodásokra vonatkozó ajánlatokat, és ezt mikor tették.

E rendelet alkalmazásában minden kommunikációs eszköznek lehetővé kell tennie az utas számára a légi fuvarozókkal és a közvetítőkkel való gyors és ingyenes kapcsolatfelvételt és a hatékony kommunikációt.”

21. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„*15a. cikk*

A légi fuvarozóhoz vagy a közvetítőhöz benyújtott panasz

(1) Minden légi fuvarozó és közvetítő létrehoz egy panaszkezelési mechanizmust az e rendelet hatálya alá tartozó, a saját felelősségi körébe eső jogok és kötelezettségek vonatkozásában.

(2) Az (1) bekezdésben említett mechanizmusok révén az utasok bármely légi fuvarozóhoz vagy közvetítőhöz benyújthatnak az említettek felelősségi körébe tartozó panaszt. Az ilyen panaszt a légi járat teljesítésének vagy tervezett teljesítésének időpontjától számított 12 hónapon belül, vagy a kártalanítás iránti kérelem benyújtásától számított három hónapon belül kell benyújtani, attól függően, hogy melyik a későbbi időpont.

A címzettnek a panasz beérkezésétől számított hét munkanapon belül vissza kell igazolnia az utas panaszának kézhezvételét. A címzettnek a panasz kézhezvételétől számított egy hónapon belül indokolással ellátott választ kell adnia, vagy – kellően indokolt esetben – tájékoztatnia kell az utast arról, hogy a panasz kézhezvételének időpontjától számított két hónapnál rövidebb időn belül végleges választ fog kapni.

A végleges válasznak tartalmaznia kell az e rendelet szerint a panaszok kezeléséért felelős szerv vagy szervek releváns elérhetőségeit is. Ez a kötelezettség úgy is teljesíthető, hogy az utast a panaszkezelő szerveknek a Bizottság által rendelkezésre bocsátott listájához irányítják.

(3) A szükséges információknak az utasok részére történő biztosításával kapcsolatos bizonyítási terhet a légi fuvarozó és a közvetítő viseli.”

22. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„*16h. cikk*

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) értelmében vett bizottságnak minősül.

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

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).”

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

„*17. cikk*

Felülvizsgálat és jelentéstétel

(1) A Bizottság 2031. október 23-ig, majd azt követően ötévente 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.

(2) A Bizottság 2031. október 23-ig, majd azt követően ötévente jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet működéséről, végrehajtásáról és eredményeiről. A Bizottság a 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 az e rendeletben meghatározott küszöbértékek és összegek 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 szállítási osztályon történő elhelyezésre vonatkozó statisztikákat.

Az első albekezdés szerinti 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;

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

(3) Az említett jelentéseket szükség esetén jogalkotási javaslat kíséri.”

24. A 261/2004/EK rendelet az ezen rendelethez csatolt I. mellékletben foglalt szöveggel egészül ki mellékletként.

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, fogyatékossággal 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 légi fuvarozótól eltérő valamely természetes vagy jogi személy, aki vagy amely kereskedelmi, üzleti vagy szakmai tevékenységével összefüggő célból egy légi fuvarozó vagy egy utas nevében jár el egy személyszállítási szerződés megkötése érdekében.

(*) 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 helyébe a következő szöveg lép:

„*3. cikk*

(1) 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.

(2) A 785/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) 6. cikkében és az 1008/2008/EK rendelet 11. cikkében meghatározottak szerinti biztosítási kötelezettséget az utasokkal kapcsolatos felelősség tekintetében úgy kell értelmezni, hogy az megköveteli, hogy az uniós légi fuvarozó olyan szintű biztosítással rendelkezzen, amely megfelelő annak biztosításához, hogy minden kártérítésre jogosult személy megkapja azt a teljes kártérítési összeget, amelyre e rendelettel összhangban jogosult.

(*) 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).”

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

„*3a. cikk*

Annak a kiegészítő összegnek, amelyet a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdésével összhangban és e cikk 6a. cikkének sérelme nélkül valamely uniós légi fuvarozó abban az esetben számíthat fel, ha egy utas a poggyászának a rendeltetési helyen történő kiszolgáltatására vonatkozó külön érdekbevallást (a továbbiakban: a külön érdekbevallás) tesz, az uniós légi fuvarozók esetében 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.”

4. 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 15 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) E cikk (1) bekezdésének 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 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.”

5. 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, egyértelmű és hozzáférhető módon átfogó tájékoztatást nyújt az utasoknak az elveszett, késve érkezett vagy megrongálódott poggyász esetén követendő, alkalmazandó 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 rendelkezései értelmezésének.”;

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 révén. 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 mobilalkalmazásán és honlapján, valamint a repülőtér-irányító szervezetek minden, kereskedelmi utasforgalmat bonyolító uniós repülőtér poggyászkiadó területén olyan formanyomtatványt bocsátanak rendelkezésre, amely lehetővé teszi az utasok számára, hogy haladéktalanul – online vagy nyomtatott változatban – panaszt nyújtsanak be a poggyász megrongálódása, késése vagy elvesztése miatt.

A repülőtér-irányító szervezetek által az utasok rendelkezésére bocsátandó formanyomtatvány az egységes formanyomtatvány. Az utasoknak jogukban áll, hogy panaszukat ezen egységes formanyomtatványon nyújtsák be a légi fuvarozókhoz. A légi fuvarozók honlapjukon, mobilalkalmazásukon vagy papíron az utasok rendelkezésére bocsáthatják saját formanyomtatványukat, feltéve, hogy ez a formanyomtatvány hozzáférhető formátumban biztosítja az egységes formanyomtatványban meghatározott választási lehetőséget és információkat, és az legalább a foglalás nyelvén rendelkezésre áll.

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) E cikk (4) bekezdése egységes alkalmazásának biztosítása érdekében a Bizottság végrehajtási jogi aktust fogad el az egységes formanyomtatvány létrehozásáról. Ezt az egységes formanyomtatványt hozzáférhető formátumban kell létrehozni. A Bizottság a honlapján az Unió valamennyi hivatalos nyelvén elérhetővé teszi az egységes formanyomtatványt. Az említett végrehajtási jogi aktust a 6d. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(6) 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.

(7) 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.”

6. A rendelet a következő cikkekkel egészül ki:

„*6a. cikk*

(1) Az uniós légi fuvarozó biztosítja, hogy amennyiben fogyatékossággal élő személyek és csökkent mozgásképességű személyek feladott, mozgást segítő eszközt vagy tanúsított segítő kutyát szállítanak magukkal, felhívják az említett személyek figyelmét a jogaikra és felajánlják számukra 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 külön érdekbevallást tegyenek a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdése szerint. Az említett esetben az uniós légi fuvarozó nem számíthat fel kiegészítő díjat az érintett utasoknak. 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.

(2) E cikk (1) bekezdése egységes alkalmazásának biztosítása érdekében a Bizottság végrehajtási jogi aktust fogad el, amelyben meghatározza a külön érdekbevallás formanyomtatványát. Az említett formanyomtatványt olyan formátumban kell létrehozni, hogy az a fogyatékossággal élő személyek és a csökkent mozgásképességű személyek számára is elérhető legyen. Az említett végrehajtási jogi aktust az 6d. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

Az utasoknak jogukban áll, hogy külön érdekbevallásukat az említett formanyomtatványon nyújtsák be a légi fuvarozókhoz. A légi fuvarozók honlapjukon, mobilalkalmazásukon vagy papíron az utasok rendelkezésére bocsáthatják saját formanyomtatványukat, feltéve, hogy ez a formanyomtatvány hozzáférhető formátumban biztosítja a Bizottság által létrehozott egységes formanyomtatványban meghatározott választási lehetőséget és információkat, és az legalább a foglalás nyelvén rendelkezésre áll.

Amikor a közvetítők az uniós légi fuvarozó nevében légi fuvarozást értékesítenek, az érintett utasokat tájékoztatniuk kell a jogaikról és fel kell ajánlaniuk számukra 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. Az említett külön érdekbevallást az e bekezdés első albekezdésében meghatározott feltételekkel azonos feltételek mellett kell benyújtani. A közvetítő a lehető leghamarabb továbbítja a bevallást az uniós légi fuvarozónak.

(3) 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.

(4) E cikk (3) bekezdésének 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 (3) 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.

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

6b. cikk

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 feladott és fel nem adott poggyászok – többek között a 6c. cikkben említett hangszerek – szállításáért felszámított esetleges kiegészítő díjak;

— azok a konkrét okok, amelyek miatt nem vihető fel az utastérbe a fel nem adott poggyász.

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. A hangszerek beleszámítanak az utas által szállítható fel nem adott poggyász megengedett keretébe. A légi fuvarozó lehetőséget biztosíthat az utasoknak arra, hogy e kereten felül egy másik kézipoggyászt is magukkal vigyenek, esetleges további díjak felszámítása mellett.

(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 egy második ülésen szállítja. Az ilyen második viteldíj után nem kell megfizetni az 1008/2008/EK rendelet 23. cikke (1) bekezdésének b), c) és d) pontjában említett adókat. Az utast és a hangszert egymás melletti üléseken, a hangszert pedig ablak melletti ülésen kell elhelyezni. 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.

6d. cikk

(1) A Bizottságot egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) értelmében vett bizottságnak minősül.

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

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).”

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

„*7. cikk*

A Bizottság 2031. október 23-ig jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet működéséről és eredményeiről.

A jelentéshez szükség szerint jogalkotási javaslatot kell mellékelni.”

8. A 2027/97/EK rendelet melléklete helyébe e rendelet II. mellékletének szövege lép.

3. cikk

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

Ezt a rendeletet 2027. október 23-tól kell alkalmazni.

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

Kelt Strasbourgban, 2026. szeptember 16-án.

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*
R. METSOLA	T. BYRNE

I. MELLÉKLET

„MELLÉKLET

A rendkívüli körülménynek minősülő körülmények nem kimerítő felsorolása

Rendkívülinek tekintendők a következő körülmények:

1. a nem a légi jármű üzemeltetéséből eredő körülmények:

   a) természeti katasztrófák, amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével;

   b) olyan környezeti katasztrófák, amelyek nem az üzemeltető légi fuvarozótól erednek, és amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével;

   c) olyan időjárási körülmények vagy a légi járművön keletkezett, időjárási jelenségek által okozott károk, amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével;

   d) háború vagy felkelés, amely összeegyeztethetetlen a légi járat biztonságos üzemeltetésével;

   e) az (EU) 2022/2371 európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) 2. cikke (1) vagy (4) bekezdésének hatálya alá tartozó, határokon át terjedő súlyos egészségügyi veszélyek, amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével;

2. a valamely utassal összefüggő események:

   a) erőszakos magatartást tanúsító utasokkal kapcsolatos események a 2014. évi montreali jegyzőkönyv értelmében, amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével, vagy a légi járat megszakítását vagy más útvonalra terelését teszik szükségessé, vagy amelyek késleltetik a légi járat indulását, kivéve, ha az említett magatartást az üzemeltető légi fuvarozó okozta;

   b) egészségügyi kockázatok vagy egészségügyi vészhelyzetek, amelyeket röviddel a légi járat indulása előtt fedeznek fel, vagy amelyek a légi járat megszakítását vagy más útvonalra terelését teszik szükségessé;

3. egyéb események:

   a) szabotázs- vagy terrorcselekmények által okozott károk, amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével;

   b) biztonsági kockázatok vagy egyéb jogellenes cselekmények által okozott károk, amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével, feltéve, hogy a helyzet az üzemeltető légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik;

   c) a gyártó vagy egy illetékes hatóság által feltárt rejtett gyártási vagy tervezési hibák, amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével;

   d) a légiforgalmi irányítással vagy a repülőtéri kapacitással kapcsolatos korlátozások vagy a légtér lezárása, beleértve a futópálya hatóságok általi lezárását is, feltéve, hogy az esemény az üzemeltető légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül eső döntés eredménye;

   e) egy repülőtér részleges vagy teljes, előre nem tervezett lezárása, beleértve a repülőtérrendszer általános meghibásodását, az áramkimaradást, az elektronikus hírközlési rendszer összeomlását, vagy a készenléti tervnek a repülőtér-irányító szervezet általi aktiválását, ami összeegyeztethetetlen a légi járat menetrend szerinti és biztonságos üzemeltetésével;

   f) az üzemanyag-feltöltő rendszer általános meghibásodása, feltéve, hogy a helyzet nem kapcsolódik szervesen a légi jármű üzemeltetéséhez, és kívül esik az üzemeltető légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén;

g) sztrájk az olyan alapvető szolgáltatóknál – például a repülőtér-irányító szervezetnél, a léginavigációs szolgáltatóknál vagy a földi kiszolgálóknál –, amelyeket a 96/67/EK irányelv értelmében ténylegesen nem a légi fuvarozók választanak, feltéve, hogy e sztrájkok kívül esnek az üzemeltető légi fuvarozó vagy azon vállalatcsoport tényleges befolyásolási körén, amelyhez e légi fuvarozó tartozik;

h) sztrájk az üzemeltető légi fuvarozónál, feltéve, hogy e sztrájkok olyan követelésekből erednek, amelyeket csak az állami hatóságok tudnak kielégíteni, és amelyek ezért kívül esnek az üzemeltető légi fuvarozó vagy azon vállalatcsoport tényleges befolyásolási körén, amelyhez az említett légi fuvarozó tartozik;

i) a légi járműben a földön vagy a levegőben olyan harmadik felek által okozott károk, amelyekért a légi fuvarozó nem felelős, állatok vagy idegen tárgyak által okozott károk, és amelyek összeegyeztethetetlenek a légi járat biztonságos üzemeltetésével;

j) a repülőtéri futópálya szennyezettsége, amely összeegyeztethetetlen a légi járat biztonságos üzemeltetésével, feltéve, hogy a szennyeződés nem a légi fuvarozótól származik;

k) a felszállást követően a személyzet egy tagjánál felmerülő olyan súlyos egészségügyi kockázat vagy egészségügyi vészhelyzet, amely a légi járat megszakítását vagy más útvonalra terelését teszi szükségessé;

l) az olyan alapvető repülőtéri szolgáltatók működési hiányosságai, mint a repülőtér-irányító szervezet, a léginavigációs szolgáltatók és a földi kiszolgálók, amelyeket a 96/67/EK irányelv értelmében ténylegesen nem a légi fuvarozók választanak, feltéve, hogy az üzemeltető légi fuvarozó nem tudott tényleges ellenőrzést gyakorolni az említett alapvető szolgáltatók felett.

(*) 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).”

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 ([1]) terjedő károk esetében 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. cikkében megállapított felső összeghatár ([2]) 16 %-a.

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) bekezdésében megállapított felső összeghatárra ([3]) korlátozódik.

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) bekezdésében megállapított felső összeghatárig ([4]) felelős a kárért; a kártérítési összeg felső határa utasonként és nem a feladott poggyász elemeiként 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.

([1]) A légi fuvarozó zárójelben feltünteti az említett határértéknek a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összegét.
([2]) A légi fuvarozó zárójelben feltünteti az előleg helyi pénznemben kifejezett megközelítő összegét.
([3]) A légi fuvarozó zárójelben feltünteti az említett határértéknek a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összegét.
([4]) A légi fuvarozó zárójelben feltünteti az említett határértéknek a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összegét.

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) bekezdésében megállapított felső összeghatárig ([5]) felelős a kárért; a kártérítési összeg felső határa utasonként és nem a poggyász egyes elemeiként 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.

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) bekezdésében megállapított felső összeghatárral ([6]) megegyező felelősségi összeghatárt meghaladó további költségek függvényében állapítottak meg. A díjszabást kérésre az utasok rendelkezésére kell bocsátani.

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 a mozgást segítő 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 légi 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 légi 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

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 hét 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 kereskedelmi utasforgalmat bonyolító valamennyi uniós repülőtér poggyászkiadó területén, valamint a légi fuvarozók honlapjain és online alkalmazásaiban külön formanyomtatványt lehet elérhetővé tenni az utasok számára, amelyet papíron vagy online is be lehet nyújtani. 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 tenni vagy kártérítési igényt benyújtani. Ez azokra az esetekre is vonatkozik, amikor az utas külön érdekbevallást tett a két fuvarozó közül az egyik számára.

([5]) A légi fuvarozó zárójelben feltünteti az említett határértéknek a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összegét.
([6]) A légi fuvarozó zárójelben feltünteti az említett határértéknek a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összegét.

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) bekezdésében megállapított felső összeghatárig ([7]) felelős a mozgást segítő eszköz megsemmisülése, elvesztése, megrongálódása vagy késése tekintetében; a kártérítési összeg felső határa utasonként és nem a poggyász egyes elemeiként 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) 2026/2202 rendelettel módosított) 2027/97/EK rendelet, a tagállamokban pedig nemzeti jogszabályaik hajtanak végre.”

([7]) A légi fuvarozó zárójelben feltünteti az említett határértéknek a helyi pénznemben kifejezett megközelítő összegét.