

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK rendelet, valamint a légifuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK rendelet módosításáról

(COM(2013) 130 final – 2013/0072 (COD))

(2013/C 327/20)

Előadó: **Milena ANGELOVA**

Társelőadó: **Raymond HENCKS**

2013. április 16-án az Európai Parlament, illetve 2013. július 16-án az Európai Unió Tanácsa az Európai Unió működéséről szóló szerződés 304. cikke alapján úgy határozott, hogy kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

A légi utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályai (gördülő program)

COM(2013) 130 final.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2013. június 20-án elfogadta véleményét.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a 2013. július 10–11-én tartott, 491. plenáris ülésén (a július 11-i ülésnapon) 136 szavazattal 6 ellenében, 7 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB üdvözli, hogy a rendeletben szereplő fogalmak pontosabb meghatározásával a jelenlegi javaslat nagyobb jogbiztonságot nyújt a légi fuvarozók és az utasok számára, figyelembe véve így az Európai Unió Bíróságának alapelveit és biztosítva a szilárd jogi keretet. Az EGSZB sajnálattal jegyzi meg, hogy az Európai Bizottság javaslata nem biztosít magas szintű fogyasztóvédelmet.

1.2 Az EGSZB elvileg egyetért azokkal az intézkedésekkel, amelyeket különböző körülmények között a légi fuvarozóknak kell meghozniuk annak érdekében, hogy kártérítést nyújtsanak az utasoknak a jelentős késések, átfoglalások és menetrend-változtatások esetében, és hogy a járatok késése vagy lekésése esetében növeljék az utasok általános kényelmét. Az EGSZB egyet nem értést fejez ki különösen a késések, és konkrétan az átlagos és kis távolságú járatokat érintő jelentős késések esetén előírt kártérítéssel kapcsolatban, mely kérdésben a javaslat eltér az EUB ezzel kapcsolatban hozott ítéletétől.

1.3 Az EGSZB meglegedettséggel fogadja, hogy a javaslatot egy kiterjedt hatásvizsgálat előzte meg, és emlékeztet arra, hogy a SES II+ jogszabálycsomag hatékony és időben történő végrehajtása olyan fontos eszköz, amelynek csökkentenie kellene a légi fuvarozók költségeit.

1.4 Az EGSZB elutasítja az Európai Bizottság azon javaslatát, amely megemelné azt az időközszöveget, amely után kártérítésre való jog keletkezik, mivel ez ellentétes az Európai Bíróság három egymást követő ítéletével.

1.5 Az EGSZB megérti annak indokait, hogy jelentősen emelni kell a hosszú távú járatoknál a késésért járó kártérítések küszöbét, de fontosnak tartja, hogy az Európai Bizottság továbbra is törekedjen arra, hogy ösztönzők kidolgozásával olyan teljesítményre ösztökélje a légi fuvarozókat, amely jelentősen e küszöb alatt van. A fenti késési időket tovább kellene csökkenteni a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek esetében, hogy figyelembe lehessen venni e személyek specifikus költségeit a jelentős késéseknél.

1.6 Az EGSZB üdvözli a határidő bevezetését, és azt, hogy amennyiben a légi fuvarozó nem tudja saját járatainak egyikére átfoglalni az utast, akkor egy másik fuvarozó járatára való átfoglalásnak vagy egyéb közlekedési eszköz igénybevételének lehetőségét is számításba kell vennie. Úgy véli azonban, hogy egy másik szolgáltatás vagy légi fuvarozó igénybevételéig megállapított 12 órás várakozási idő túl hosszú. Ezen túlmenően az utasnak joga kellene, hogy legyen arra, hogy visszautasítsa az egyéb közlekedési eszközzel (pl. busszal, vonattal vagy hajóval) való utazást. Hogy fedezni lehessen egy másik fuvarozó járatára való minél gyorsabb átfoglalással járó többletköltségeket, az EGSZB hangsúlyozza azt a javaslatát, hogy hozzanak létre egy „megosztott felelősség” elvén működő alapot az utasok más légi fuvarozó közreműködésével való hazaszállítására vagy átfoglalására.

1.7 A „rendkívüli körülmények” meghatározását tekintve az EGSZB szerint világosan ki kellene jelenteni, hogy késések, menetrendi változások vagy járateltörések csak akkor számítanak rendkívüli körülménynek, ha

1. jellegüknél és eredetüknel fogva nem tartoznak a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe;

2. kívül esnek a légi fuvarozó tényleges befolyásán;

3. akkor sem lehetett volna elkerülni őket, ha valamennyi ésszerű intézkedésre sor kerül.

Ezért mindig egyedi alapon kell majd megvizsgálni, hogy rendkívüli körülményekre történő hivatkozás esetén azok valóban megfelelnek-e e három feltétel együttesének, ami a rendeletjavaslat 1. mellékletében felsorolt néhány körülmény esetében (pl. egészségügyi vagy biztonsági kockázatok, időjárási körülmények vagy munkahelyi konfliktusok) nem fog mindig feltétlenül teljesülni.

1.8 Az EGSZB arra kéri az Európai Bizottságot, hogy a többi közlekedési mód szempontjából semleges hatású szabályozást készítsen, hogy ne sérüljön az egyenlő bánásmód elve, és az ágazat ne kerüljön előnyös helyzetbe a többi közlekedési mód kárára.

2. Bevezetés

2.1 Az elmúlt években az európai légi közlekedés fejlesztése továbbra is az Európai Bizottság menetrendjének kiemelt helyén szerepelt. A légi közlekedés biztonságára, hatékonyságára és környezeti hatásaira vonatkozó egyre szigorúbb közösségi szabályoknak az egységes európai égbolt keretében történő betartásával⁽¹⁾ javult a légi szolgáltatások működése és megerősödtek a légi közlekedésben részt vevő utasok hatályos jogai. Az EGSZB valamennyi vonatkozó szöveg⁽²⁾ vonatkozásában véleményeket dolgozott ki, és arra biztatta az Európai Bizottságot, hogy az eddigieknek megfelelően folytassa erőfeszítéseit, tudomásul véve, hogy még több munkára lesz szükség.

2.2 Annak fényében, hogy a légi közlekedés többé már nem luxus, hanem szükséglet, amely lehetővé teszi az üzleti igények kielégítését és az európai polgárok szabad mozgásra vonatkozó, magától értetődő jogának gyakorlását, az EGSZB úgy véli, hogy még mindig vannak olyan területek, amelyeket tovább kell vizsgálni annak érdekében, hogy biztosítsák az utasok jogait, és hogy a légi fuvarozóknak szilárd jogi és üzleti környezetet nyújtsanak, amelynek köszönhetően sikeresek lehetnek az erős verseny uralta piacon. A légi utasok kártalanítására és segítésére vonatkozó szabályok azokhoz a területekhez tartoznak, ahol szükségesnek bizonyul a jogi keret fejlesztése és a meglévő joganyag hatékonyabb alkalmazása.

3. Az Európai Bizottság javaslatának összefoglalása

3.1 E javaslat módosítja a jelenlegi jogszabályt, vagyis a 261/2004/EK rendeletet, és több fejleménnyel is indokolható:

— a légitársaságok gyakran nem adják meg az utasoknak azokat a jogokat, amelyek megtagadott beszállás, légi járatok törlése vagy jelentős késése, illetve csomagkezelési probléma esetén járnak nekik;

— 2011-ben az Európai Bizottság megállapította, hogy a jelenlegi rendelkezésekben előforduló nem kellően egyértelmű megfogalmazások és hiányosságok miatt a tagállamok és a különböző légiközlekedési szereplők nem egységesen hajtják végre azokat;

— meghatározó szerepet játszott az Európai Bíróság esetjoga, többek között a „rendkívüli körülmények” meghatározásában és a jelentős késések esetén keletkező kártérítési jogok meghatározásában.

3.2 A javaslat fő célja a légi közlekedésben részt vevő utasok alapvető jogainak biztosítása – legfőbbképpen az információhoz, a visszatérítéshez, az átfoglaláshoz, az utazásra való várakozás közbeni segítséghez és a bizonyos körülmények⁽³⁾ közötti kártérítésre való jog –, ugyanakkor figyelembe veszi a légi közlekedés ágazata számára jelentkező pénzügyi következményeket, és biztosítja, hogy a liberalizált piacon a légi fuvarozók harmonizált körülmények között működjenek.

3.3 A javaslat azzal a három fő területtel foglalkozik, ahol az Európai Bizottság szerint további intézkedésekkel még javítani kell a rendelet alkalmazását, vagyis az uniós jogok hatékonyan harmonizált végrehajtásával, gyakorlati érvényesítésüknek az elősegítésével, valamint e jogok nyilvánosság körében való ismertségének növelésével. A javaslat az EP következő ajánlásának is megfelel: „fokozott jogbiztonságra, világosabb értelmezésre és a rendeletek egységes alkalmazására van szükség Unió-szerte”⁽⁴⁾.

3.4 A 261/2004/EK rendelet Európai Bizottság által javasolt jogalkotási reformja így:

— magában foglalja az Európai Bíróság által lefektetett esetjog elveit;

— meghatározza azoknak a „rendkívüli körülményeknek” a hatályát és pontos jelentését, amelyek esetében a járat törlése, a jelentős késés vagy a lekéselt csatlakozás esetében a légi fuvarozó nem köteles kártérítést fizetni;

— meghatározza az utas jogait abban az esetben, ha az utas azért kesi le a csatlakozó járatot, mert előző járata késést vagy annak időpontját megváltoztatták;

— egységes időkorlátot állapít meg a késések esetében, amelyen túl az utasok frissítőkre és étkezésre jogosultak;

— egyéb szempontokra is kitér, ilyen például az utasok tájékoztatása, a helyesírási hibák kijavításához való jog, elismerve ugyanakkor a légi fuvarozók jogát arra, hogy a szolgáltatások megszakadásáért felelős harmadik felekkel szemben kártérítést követeljenek.

⁽¹⁾ COM(2012) 573 final.

⁽²⁾ HL C 24., 2012.1.28., 125–130. o., HL C 376., 2011.12.22., 38–43. o., HL C 198., 2013.7.10., 9–13. o.

⁽³⁾ COM(2011) 174 final.

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament 2012. március 29-i állásfoglalása a légi utasok szerzett jogairól és azok érvényesüléséről (2011/2150(INI))

4. Általános megjegyzések

4.1 Az EGSZB sajnálja, hogy a javaslat nem követi teljesen az EUB joggyakorlatát, és eltávolodik attól az utasok jogaival kapcsolatban legfontosabb szempontokból. Elismeri azonban, hogy azokon a területeken, ahol a Bizottság beépítette a bírósági joggyakorlatot, a javaslat javítja a jelenlegi rendeletet.

4.2 Az EGSZB meglelégedéssel fogadja, hogy a jelen javaslat, úgy tűnik, kijavította a korábbi változatnak mind az ágazat, mind az utasok ⁽⁵⁾ által azonosított legtöbb hiányosságát, egyidejűleg pedig egy sor meghatározást is pontosított.

4.2.1 A meglévő szabályokkal összehasonlítva, a javaslat a következő hozzáadott értéket jelenti az ágazatnak:

- korlátozza a segítségnyújtási kötelezettséget azoknak a rendkívüli körülményeknek az esetében, amelyek nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe;
- nem kimerítő módon felsorolja a „rendkívüli körülményeknek” minősülő eseteket;
- pontosítja annak lehetőségét, hogy a felelős harmadik féllel szemben költség-visszatérítést lehet követelni, és be lehet vezetni a megosztott felelősséget;
- kiterjeszti azt a hosszabb késési időt, amelyet követően a légi fuvarozónak kártérítést kell fizetnie;
- „rendkívüli körülmények” esetében utasonként legfeljebb három éjszakára és 100 euróra korlátozza az utasok elszállásolásának kötelezettségét. Ez a korlátozás nem vonatkozik a csökkent mozgásképességű személyekre, a kíséret nélkül utazó gyerekekre, a várandós nőkre vagy a speciális orvosi ellátást igénylő személyekre;
- a légi fuvarozók nem kötelesek szálláshelyet biztosítani azon járatok utasainak, amelyeket 250 km-nél rövidebb távolságon és legfeljebb 80 személyes repülőgépekkel működtetnek, a csatlakozó járatokat kivéve.

4.2.2 Az utasok számára a javaslat a következő hozzáadott értéket jelentheti:

- tisztázza a rendelet alkalmazásának feltételeit;
- pontosítja, hogy hogyan kell kezelni a visszautasított beszélgetést, a járatotlét és a hosszú késés, valamint a csatlakozó járat lekésésének esetét, és világosabb megfogalmazást ad a kártérítési, jegyár-visszatérítési, átfoglalási és segítségnyújtási jogra vonatkozó szabályokra;
- részletezi a végrehajtást;

— bevezeti a hosszú késésekre vonatkozó kártérítést;

— egységes két órás határidőt állapít meg, amelyen túl a légi fuvarozónak frissítőket és étkezést kell biztosítania;

— jelentősen megszigorítja a légi fuvarozó azon kötelezettségét, hogy tájékoztatást kell nyújtania az utasoknak jogaikról, az utasok kártérítéséről és a panaszkezelési eljárásokról, illetve szigorítja a hatóságok általi ellenőrzést is annak biztosítása érdekében, hogy a szabályokat megfelelően érvényesítsék.

4.2.3 Az EGSZB elismeri, hogy nagy kihívást jelent valamennyi érdekelt fél igényeinek egyidejű kielégítése úgy, hogy az egyik félnek biztosított hozzáadott érték kevesebb elégedettségre adhat okot a másik fél esetében.

4.3 Az EGSZB a helyes irányba tett lépésnek tartja az Európai Bizottság azon intézkedéseit, amelyek a légitársaság csődje esetében ⁽⁶⁾ javítani kívánják az utasok védelmét, hangsúlyozza azonban, hogy ezek az intézkedések nem elégségesek ahhoz, hogy az említett esetben hatékony és átfogó védelmet nyújtsanak az utasok számára; úgy véli, hogy olyan mechanizmust kellene létrehozni, amely szavatolja, hogy a légitársaságok csőd esetén is eleget tegyenek a javasolt rendelet rendelkezéseinek.

4.4 A javaslat választóvonalat von önmaga és a 90/314/EGK tanácsi irányelv közé, biztosítva az utasoknak azon jog megválasztásának lehetőségét, amelynek alapján panaszt kívánnak emelni, anélkül azonban, hogy jogosulttá tenné őket arra, hogy mindkét jogszabály alapján kártérítést követeljenek ugyanarra a problémára.

4.5 A légi utasok jogairól szóló korábbi véleményeiben az EGSZB számos olyan javaslatot fogalmazott meg, amelyek megerősítenék ezeket a jogokat ⁽⁷⁾, és amely javaslatok közül többet e rendelettervezetbe is belefoglaltak. Sajnálatos állapot az azonban meg, hogy a következő javaslatokat nem vették figyelembe:

- a jövőbeni szabályozásba be kell venni az Európai Bíróság ítéleteiben szereplő minden megoldást;
- bizonyos kivételes esetekre meg kell szabni a segítségnyújtáshoz való jog érvényességét és határait, alternatív mechanizmusok által meghatározva az utasok jogai védelmének eszközeit a felek számára kötelező érvényű, ésszerű határidőn belül hozott határozatok segítségével;
- szabályozni kell azokat a helyzeteket, amelyek jelenleg a repülőutak átirányításából adódnak;
- szabályozni kell a kötelező segítségnyújtást átszállások esetén;

⁽⁶⁾ COM (2013) 129 final.

⁽⁷⁾ HL C 24., 2012.1.28., 125–130. o. és HL C 229., 2012.7.31., 122–125. o.

- az átszállások során dolgozó segítőket, akik a légitársaságoknak dolgoznak, szolgáltatóként be kell vonni a vizsgált szabályozási keretbe;
- meg kell határozni a felhasználók panaszainak kezelésében illetékes hatóságot és ügyelni kellene a szabályzat tiszteletben tartására;
- ellenőrizni kell, valamint EU-s és tagállami szinten nyilvánosságra kell hozni a szabályzat megszegésével kapcsolatos panaszokat légitársaságokként és típusonként; lehetővé kell tenni, hogy a légi szállítói jogosítvánnyal (COA) rendelkező légitársaságok audit keretében vizsgálhatóak legyenek valamennyi tagállamban;
- javítani kell a rendelet 14. cikke 1. és 2. pontjának megfogalmazása közötti ellentmondást;
- kötelezővé kell tenni az utasok kártalanítását, ha a légitársaság csődöt jelent be, és alkalmazni kell a „megosztott felelősség” elvét az utasok más, szabad helyekkel rendelkező légitársasággal való hazaszállításakor, hasonlóképpen alapot kell felállítani az utasok kártalanítására „a piaci szereplő fizet” elv alkalmazásával;
- lehetővé kell tenni, hogy az utazási szerződés átadható legyen harmadik félnek;
- meg kell tiltani a légitársaságok jelenlegi gyakorlatát, mely szerint törlik a visszaútat, amennyiben az utas nem vette igénybe az ugyanazon a jegyen szereplő odaútat.

4.6 Az EGSZB üdvözli a fogyatékos-sággal élő és csökkent mozgásképességű utasok jogainak érvényesítését célzó valamennyi javítást, mivel lehetővé teszi a fogyatékkal élő személyek jogairól szóló egyezmény rendelkezéseire való igazodást. Ennek keretében az EGSZB az alábbi módosításokat javasolja:

4.6.1 A légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól szóló 1107/2006/EK rendeletben alkalmazott „fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek” fogalomnak fel kell váltania a javaslat szövegében szereplő „csökkent mozgásképességű személy” általános fogalmat.

4.6.2 A 6b. cikkben szereplő „mozgást segítő eszköz” fogalmat a „mozgást segítő eszköz vagy segédeszköz” fogalommal kell helyettesíteni.

4.6.2.1 Az EGSZB nagyon ajánlatosnak tartja a mozgást segítő és egyéb segédeszközök szakszerűbb kezelését a légi közlekedés során. Ennek érdekében az ezeket az eszközöket kezelő személyzetet további tájékoztatásban és képzésben kell részesíteni. A fogyatékos-sággal élő utasok jogairól szóló uniós szabályozást ennek megfelelően kellene módosítani. A nagyobb szakértelem mind a földi szolgáltatást nyújtó vállalatok, mind a légitársaságok, mind a repülőterek, mind pedig az utasok javára válik.

4.6.3 Tisztázni kell a javaslat új 6. cikkében, hogy a bármely ok miatt bekövetkezett jelentős késés esetében a fogyatékos-sággal élő és a csökkent mozgásképességű utasoknak az 1107/2006/EK rendelet I. és II. mellékletében ismertetett segítséget kell biztosítani.

4.6.4 Határozottan világossá kell tenni, hogy a fogyatékos-sággal élő személyek számára hozzáférhető kell, hogy legyen a rendelkezésre bocsátott elhelyezés, az odaszállítás, a megállapodásokra és az ezek terjesztésére szolgáló eszközökre (ideértve a honlapokat és más elektronikus eszközöket) vonatkozó információ, valamint adott esetben a panaszbenyújtási eljárások és a nyilatkozattétel, hasonlóképpen a vezető és a segítő kutyákra vonatkozó igényt is ki kell elégíteni. Ennek keretében a javasolt 14. cikkben szereplő, az utasok tájékoztatására vonatkozó kötelezettséget érintő rendelkezéseket a fogyatékos-sággal élő személyek minden kategóriájára ki kell terjeszteni, nem csupán a vak vagy gyengén látó utasokra (lásd 14. cikk (3) bekezdését).

4.6.5 A rendelet kimondja, hogy az utas fogyatékos-ságára vagy csökkent mozgásképességére hivatkozva nem tagadható meg a beszállítás, (4.) cikkében azonban kivételt állapít meg ez alól az elv alól arra az esetre, ha a biztonsági követelmények és a repülőgép, illetve ajtóinak mérete következtében a fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személy beszállítása vagy szállítása fizikailag lehetetlen.

Ezzel a kérdéssel kapcsolatban az volna a legkevesebb, hogy átláthatóan kezelik az egyes repülőgépek megközelíthetőségi lehetőségeit, és már a jegyvásárlásnál világos és átlátható tájékoztatást adnak erről. Jelenleg nem ez a gyakorlat.

5. A módosított szabályokra vonatkozó részletes megjegyzések

5.1 Az EGSZB egyetért azoknak az intézkedéseknek az elvével, amelyeket különböző körülmények között a légi fuvarozóknak kell meghozniuk annak érdekében, hogy a jelentős késések esetében kártérítést fizessenek az utasoknak, jobb segítséget nyújtsanak, átfoglalást biztosítsanak, megváltoztassák a menetrendet és növeljék az utasok általános kényelmét, ha a járatok késnek vagy az utasok lekésik azokat.

5.2 Az EGSZB szerint az Európai Bizottságnak az a javaslata, amely háromról öt órára emelné azt az időküszöböt, amely után kártérítésre való jog keletkezik minden EU-n belüli utazás esetében, elfogadhatatlan. Az EGSZB nem érti, hogy a kártérítési küszöb csökkentése miért csökkentené a törölt járatok számát, tekintve, hogy járatotrlés esetén a légitársaságoknak mindenképpen kártérítést kell fizetniük.

5.3 Érthető, hogy a harmadik országokba irányuló, vagy onnan induló utazásokra az utazás hosszától függően küszöböt kell megállapítani, figyelembe véve a légi fuvarozók azon gyakorlati problémáit, amelyekkel a késések okainak a távoli repülőtereken való megoldásakor szembesülnek. Az EGSZB azonban túl hosszúnak tartja a javasolt kilenc vagy tizenkét órát, és úgy véli, hogy az Európai Bizottságnak továbbra is törekednie kell arra, hogy ösztönzők kidolgozásával

jelentősen e küszöb alatti teljesítményre ösztökélje a légi fuvarozókat. A fenti késési időket tovább kellene csökkenteni a fogytékossággal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek esetében, hogy figyelembe lehessen venni e személyek specifikus költségeit a jelentős késések esetében. Az EGSZB úgy véli, hogy a SES II+ jogszabálycsomag hatékony és időben történő végrehajtása olyan fontos eszköz, amely csökkenti a légi fuvarozók költségeit, nagyobb rugalmasságot biztosítva számukra a küszöb csökkentésének finanszírozásában.

5.4 Az EGSZB üdvözli a határidő bevezetését, valamint azt, hogy ha a légi fuvarozó e határidőn belül nem tudja saját járatainak egyikére átfoglalni az utast, akkor – a rendelkezésre álló helyektől függően – egy másik fuvarozó járatára való átfoglalásnak vagy egyéb közlekedési eszköz igénybevételének lehetőségét is számításba kell vennie. Úgy véli azonban, hogy egy másik szolgáltatás vagy légi fuvarozó igénybevételéig megállapított 12 órás várakozási idő túl hosszú. Ezen túlmenően az utasnak joga kellene, hogy legyen arra, hogy visszautasítsa az egyéb közlekedési eszközzel (pl. busszal, vonattal vagy hajóval) való utazást. Hogy fedezni lehessen az egy másik fuvarozó járatára való minél gyorsabb átfoglalással járó többletköltségeket, az EGSZB megismétli azt a javaslatát, hogy az összes érdekelt féllel történő szoros tárgyalások után hozzák létre a „megosztott felelősség” elvére épülő alapot, hogy így megoldható legyen a más fuvarozók közreműködésével való hazaszállítás vagy átfoglalás.

5.5 Az EGSZB úgy véli, hogy pontosabban meg kellene határozni a repülőtereknek az utasok segítésére vonatkozó felelősségét azoknak a többszörös járatlöréseknek az esetében, amikor ezek arra vezethetők vissza, hogy a repülőtéri hatóságok nem gondoskodtak a zökkenőmentes légi szolgáltatások körülményeinek biztosításáról.

5.6 Az EGSZB támogatja a javaslat 1. cikke (4) bekezdésének (b) pontjában szereplő „rendkívüli körülmények” záradék alkalmazásának második ellenőrzését, és azt ajánlja, hogy a nemzeti végrehajtási szervek biztosítsák ennek teljes tiszteletben tartását.

5.7 Az EGSZB támogatja, hogy amíg az ellátáshoz való jogra vonatkozó időközszob jelenleg a repülőtávolságtól függ, a javaslat valamennyi távolságra egységes, 2 órás időhatárt vezet be. Ez legfőbbképpen az utasok érdekét szolgálja, valamint méltányos és kényelmes körülményeket biztosít számukra a várakozás közben.

5.8 Az EGSZB üdvözli azt a javaslatot, hogy ha az utas azért kési le a csatlakozó járatot, mert előző járata késett, ellátáshoz és bizonyos körülmények között kártérítéshez is joga van, mivel ez szintén javítja az utasok helyzetét.

5.9 Az utasjogok hatékonyabb biztosításának irányába tett másik lépés az a javaslat, hogy azoknak a járatoknak az utasai, amelyek menetrendjét két hétnél rövidebb értesítési idővel megváltoztatták, ugyanazokat a jogokat élvezzék, mint a késést szenvedő utasok.

5.10 Az EGSZB határozottan ajánlja az Európai Bizottságnak, hogy hozzon olyan intézkedéseket, amelyek javítják a repülőterek és a légi fuvarozók közötti együttműködést, annak érdekében, hogy jelentősen csökkenjen az a várakozási idő, amelyet egy késő járat esetén az utasok a kifizetőpályán töltenek.

5.11 Az EGSZB felszólítja az Európai Bizottságot a légitársaságok azon jelenlegi gyakorlatának a megtiltására, hogy ha az utas nem használta fel retúrjegyének odaútra szóló részét, a visszaútra szóló jegyet automatikusan törlik⁽⁸⁾. Az EGSZB egyetért az utasok azon jogának a megerősítésével, hogy biztosítani kell számukra a járat fennakadása esetén (a vonatkozó információk rendelkezésre állásakor) a haladéktalan tájékoztatást a helyzetről, mivel így jobban meg tudják tervezni a végső célállomás elérése utáni lépéseiket.

5.12 Az EGSZB megérti annak szükségességét, hogy korlátozni kell azt az időt, amely alatt „rendkívüli körülmények” esetében a légi fuvarozónak gondoskodnia kell az utasok elhelyezéséről, és elfogadja a javasolt három éjszakára vonatkozó korlátozást. Határozottan azt javasolja azonban az Európai Bizottságnak, hogy a nemzeti végrehajtási szervek minden tagállam esetében határozzák meg ezeknek az elhelyezéseknek a költséghatárát. Csökkent mozgásképességű személyek esetében nem kellene költséghatárt alkalmazni.

6. Végrehajtás

6.1 A 261/2004/EK rendelet módosítására vonatkozó javaslat tisztázza a nemzeti végrehajtási szervek szerepét, az általános végrehajtás szerepét róva rájuk. Az egyéni panaszok peren kívüli rendezése a panaszkezelő testületek (alternatív vitarendezési testületek) feladata lesz, ahogy azt az EGSZB korábban is javasolta⁽⁹⁾. A rendelkezések nagyobb hatáskört biztosítanak az illetékes testületeknek arra, hogy megfelelő büntetéseket állapítsanak meg, amennyiben a fuvarozók nem felelnek meg a 261/2004/EK rendelet rendelkezéseinek, és megbízhatóbb nyomásgyakorló eszközökkel látják el az utasokat jogaik megfelelő érvényesítése érdekében.

6.2 A javasolt információcsere és a maguk a nemzeti végrehajtási szervek, illetve a végrehajtási szervek és az Európai Bizottság közötti koordináció, amelyet a megerősített jelentési kötelezettség és formális koordinációs eljárások hoztak létre, valamennyi azonosított megfelelési probléma esetén lehetővé teszi a gyors reagálást.

7. A „rendkívüli körülmények” fogalom meghatározása

7.1 Az EGSZB üdvözli, hogy a vizsgált rendeletjavaslat:

— a „rendkívüli körülmények” fogalmának a Bíróság C-549/0. sz. ügyben (Wallentin-Hermann) elfogadott meghatározásán alapul, és

⁽⁸⁾ HL C 24., 2012.1.28., 127. o.

⁽⁹⁾ HL C 24., 2012.1.28., 130. o.

— pontosítja, hogy a késések és/vagy járat törlések csak akkor minősülnek rendkívüli körülménynek, ha ezek a körülmények:

1. jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe (1.1e cikk),
2. annak befolyásán kívül esnek (1.1e cikk), és
3. amennyiben a járat törlést, menetrendváltást vagy késést nem lehetett volna elkerülni minden ésszerű intézkedés meghozatala ellenére sem.

Ezek a pontosítások előnyösek mind az utasok, mind pedig a légi fuvarozók számára, mivel lehetővé teszik az előbbiek

számára jogaik, utóbbiak számára pedig kötelezettségeik meghatározását.

7.2 A rendkívülinek, illetve a nem rendkívülinek tekintendő körülmények javasolt, nem kimerítő listája, amelyet a rendelet-javaslat 1. melléklete tartalmaz, szintén hozzá fog járulni ahhoz, hogy csökkenjen az utasok és a légitársaságok közötti szükség-telen viták kockázata.

7.3 Az EGSZB szerint a rendeletben világosan ki kellene jelteni, hogy ezért mindig egyedi alapon kell majd megvizsgálni, hogy rendkívüli körülményekre történő hivatkozás esetén azok valóban megfelelnek-e ennek a hármas feltételnek, ami az 1. mellékletben felsorolt néhány körülmény esetében (pl. egészségügyi vagy biztonsági kockázatok, időjárási körülmények vagy munkahelyi konfliktusok) nem fog mindig feltétlenül teljesülni.

Kelt Brüsszelben, 2013. július 11-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke

Henri MALOSSE

MELLÉKLET

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményéhez

Az alábbi módosító indítványok, amelyeket a vita során elutasítottak, a leadott szavazatok legalább egynegyedét megkapták:

Új 4.1.3. pont (7. módosító indítvány)

Új szöveg beillesztése:

Az EGSZB sajnálja, hogy a javaslat felborítja az egyes érdekcsoportok között meglévő egyensúlyt, előnyben részesítve a szállítók jogainak védelmét az utasokéval szemben.

A szavazás eredménye:

Mellette: 52
Ellene: 70
Tartózkodott: 14

5.3. pont (11. módosító indítvány)

A következőképpen módosítandó:

Érthető, hogy a harmadik országokba irányuló, vagy onnan induló utazásokra az utazás hosszától függően küszöböt kell megállapítani; figyelembe véve a légi fuvarozók azon gyakorlati problémáit, amelyekkel a késések okainak a távoli repülőtereken való megoldásakor szembesülnek. Az EGSZB azonban túl hosszúnak tartja a javasolt kilenc vagy tizenkét órát, és úgy véli, hogy az Európai Bizottságnak valamennyi esetben fenn kellene tartania a jelenlegi három órás küszöböt továbbra is törekednie kell arra, hogy ösztönzők kidolgozásával jelentősen e küszöb alatti teljesítményre ösztökélje a légi fuvarozókat. A fenti késési időket tovább kellene csökkenteni a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek esetében, hogy figyelembe lehessen venni e személyek specifikus költségeit a jelentős késések esetében. Az EGSZB úgy véli, hogy a SES II+ jogszabályesemag hatékony és időben történő végrehajtása olyan fontos eszköz, amely csökkenti a légi fuvarozók költségeit, nagyobb rugalmasságot biztosítva számukra a küszöb csökkentésének finanszírozásában.

A szavazás eredménye:

Mellette: 50
Ellene: 81
Tartózkodott: 12

5.12. pont (12. módosító indítvány)

A következőképpen módosítandó:

Az EGSZB sajnálja, hogy az új javaslat felvizezi a jelenlegi rendeletet, amely biztosítja, hogy az utasok fennakadás miatti várakozás esetén megfelelő ellátásban részesüljenek, ezért ismét eltér az Európai Bíróság szállásbiztosítási jogról szóló határozatától (Denise McDonagh kontra Ryanair ügy, 2013. január 31.). Az EGSZB úgy véli, hogy a szállásbiztosításhoz való jog különösen indokolt olyan tartósan fennálló helyzetekben, amikor az utasok rendkívül kiszolgáltatott helyzetben vannak; emellett más közlekedési módokkal szemben a légi közlekedés többnyire nagy távolságokat fed le, és a fennakadás által érintett utasok gyakran távol vannak az otthonuktól, és a gyakran nagy távolságok miatt az utasoknak nincs más lehetőségük eljutni célállomásra, megéri annak szükségességét, hogy korlátozni kell azt az időt, amely alatt „rendkívüli körülmények” esetében a légi fuvarozónak gondoskodnia kell az utasok elhelyezéséről, és elfogadja a javasolt három éjszakára vonatkozó korlátozást. ⁽¹⁾ Határozottan azt javasolja azonban az Európai Bizottságnak, hogy a nemzeti végrehajtási szervek minden tagállam esetében határozzák meg ezeknek az elhelyezéseknek a költséghatárát. Csökkent mozgásképességű személyek esetében nem kellene költség-határt alkalmazni.

A szavazás eredménye:

Mellette: 56
Ellene: 78
Tartózkodott: 7

⁽¹⁾ –A javaslat 8. cikkének (9) bekezdése – a 261/2004/EK módosított rendelet 9. cikke.