

ANGYAL ZOLTÁN

*tanszékvezető egyetemi docens**ME Állam- és Jogtudományi Kar*

A légi utasoknak járó kártalanítás megfizetésének egyes hatásköri kérdései az uniós ítélkezési gyakorlatban

ABSZTRAKT

Az Európai Unió Bíróságának az elmúlt két évtizedben számtalan ügyben volt lehetősége értelmeznie a légi utasok jogait szabályozó legfontosabb uniós jogszabályt, a 261/2004/EK rendeletet. A vonatkozó jogesetek közül azonban mindössze néhány olyan van, amely a jogi aktus végrehajtásáért felelős tagállami szervek hatáskörével kapcsolatos jogértelmezésre vonatkozik. Jelen tanulmány egy ilyen, új és egyben magyar vonatkozású jogesetet mutat be, amelyben a Bíróság egyértelműen állást foglalt arról, hogy a tagállamoknak milyen lehetőségeik vannak ezen a területen.

Kulcsszavak: légi utasok jogai ■ kártalanítás ■ nemzeti hatóságok hatásköre
■ Európai Bíróság

I. BEVEZETÉS

Az Európai Unió közös közlekedéspolitikája csak a nyolcvanas évek második felétől teljesedett ki. Ekkor születtek meg a légiközlekedési belső piac liberalizációjára vonatkozó első jogszabályok is, jelezvén egy új közösségi jogterület megszületését. Az európai légiközlekedési ágazat a kontinens gazdaságának egyik alapvető pillérét képezi, mivel jelentős mértékben hozzájárul az áruk és a személyek szabad mozgásának megvalósulásához, valamint a technológiai fejlődéshez és a gazdasági növekedéshez.^[1]

[1] Ld. Bartlik, 2007; Diederiks – Philepina, 2006; Angyal, 2011, 1-330.

A légi utasok jogainak legfontosabb területét a repülőgépre történő beszállás visszautasítása, a járat törlése vagy jelentős késése esetén járó kártalanítás és segítségnyújtás szabályai alkotják. Az Európai Unió Bírósága (a továbbiakban: Bíróság) hatálybalépése óta több mint száz ügyben értelmezte a légi utasok jogait szabályozó legfontosabb uniós jogszabályt, a 261/2004/EK rendeletet. Ennek köszönhetően rendkívül gazdag a vonatkozó uniós ítélkezési gyakorlat. Vannak olyan fogalmi és területi jogszabálynak, amelyek jelentős számú előzetes döntéshozatali eljárást indukáltak.^[2] Erre legjobb példa a rendkívüli körülmények fogalmának az értelmezése. A rendeletnek azonban léteznek olyan szakaszai, amelyek eddig sokkal kevesebb figyelmet kaptak a Bíróságtól. Az egyik ilyen terület a végrehajtásáért felelős tagállami szervek hatáskörével kapcsolatos. A közelmúltban született ítélet egy olyan előzetes döntéshozatali eljárásban, amely a Fővárosi Törvényszék kérelmére indult. Jelen tanulmány bemutatja az eljárás jogi hátterét, az alapeljárást és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdést, valamint a Bíróság döntéséhez vezető érveket, beleértve a főtanácsnoki indítvány legfontosabb megállapításait is.

II. AZ ELJÁRÁS JOGI HÁTTERE

1. Uniós jog

Az Európai Unióban évente mintegy egymilliárd ember utazik repülőgépen. A légi utasok uniós jog által biztosított jogainak legfontosabb területét a repülőgépre történő beszállás visszautasítása, a járat törlése vagy jelentős késése esetén járó kártalanítás és segítségnyújtás szabályai alkotják. Ezzel összefüggésben az EU légiközlekedési jogának első kötelező jogi aktusa még a kilencvenes évek elején született meg. A 295/91 rendelet még csak a menetrend szerinti járatok során visszautasított beszállás esetére állapított meg egy alapszintű védelmet.^[3] Ez alapján elutasított beszállás esetén az utas választhatja az út meg nem valósult részére szóló jegy teljes árának visszatérítését; a végső célállomáshoz a lehető leggyorsabb eljuttatását más útvonalon; vagy az utasnak megfelelő későbbi időpontban, más útvonalon történő utaztatását. Az automatikusan járó kártalanítás összegét a rendelet 3500 km távolságig 150 ECU-ben, ezt meghaladó út esetén 300 ECU-ben határozta meg, amely kivételes esetben 50%-kal csökkenthető volt. A kártalanítás minimális összegén felül a légitársaságot más kötelezettségek is terhelték az utasok irányába.

[2] Ld. Angyal, 2010, 12-30.

[3] A Tanács 295/91/EGK rendelete (1991. február 4.) a menetrendszerű légiközlekedésben visszautasított beszállás kártalanítási rendszerének közös szabályainak megállapításáról (HL L 36., 1991.2.8., 5.).

A Bizottság még 2000-ben kiadott egy közleményt, amelyben összefoglalta a légi utasok jogainak védelmében az uniós jog által addig elért eredményeket és meghatározta a további fejlődés lehetséges irányát.^[4] A Bizottság közleménye nyomására még abban az évben a Tanács is elfogadott egy állásfoglalást a légi utasok jogairól.^[5] 2002-ben pedig a Bizottság terjesztette elő javaslatát a 295/91 rendeletet felváltó új közösségi szabályozásra.^[6] Ennek alapján került elfogadásra a 261/2004 rendelet, amely 2005. február 17-i hatályba lépésével teljesen új alapokra helyezte a légi utasok jogait e területen.^[7]

Címének megfelelően a rendelet három területen állapítja meg az utasokat illető minimális jogokat: a visszautasított beszállás, a légi járat törlése és a légi járat késése esetén. A kártalanításhoz való jogot a rendelet a beszállás visszautasítása, valamint egy járat törlése esetén biztosítja a légi utasoknak. Ennek nagysága a repülőút hosszától függ.^[8]

- 250 euró minden 1500 kilométeres vagy annál rövidebb út esetén;
- 400 euró az összes EU-n belüli, 1500 kilométernél hosszabb út és minden egyéb, 1500 és 3000 kilométer közötti út esetén;
- 600 euró minden egyéb esetben.^[9]

A jogszabály kimondja azt is, hogy alkalmazása nem érinti az utasok további kártalanításhoz való jogát, és a rendelet szerint adott kártalanítás levonható az ilyen kártalanításból.^[10]

A rendelet „Jogsértések” című cikke értelmében: „Minden tagállam kijelöl egy szervet, amely a rendelet végrehajtásáért felel a területén levő repülőterekről induló légijáratok, valamint harmadik országból e repülőterekre induló járatok tekintetében. Adott esetben e szerv meghozza a szükséges intézkedéseket az utasok jogait tiszteletben tartásának biztosítása érdekében. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot arról, hogy e bekezdéssel összhangban melyik szervet jelölték ki.”^[11] A jogi aktus rögzíti azt is, hogy az utasok az így kijelölt bármely szervnél vagy a tagállam által kijelölt bármely illetékes szervnél panaszt tehet-

[4] A légi utasok védelme az Európai Unióban, COM (2000) 365 végleges, 2000.6.21.

[5] A Tanács állásfoglalása (2000. október 2.) a légi utasok jogairól (HL C 293., 2000.10.14., 1.).

[6] Javaslat: Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, COM (2001) 784 végleges, 2001.12.21.

[7] Az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK rendelete (2004. február 11.) visszautasított beszállás és a légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 46., 2004.2.17., 1.).

[8] A távolság meghatározásánál azt az utolsó célállomást kell figyelembe venni, amelynél a beszállás visszautasítása vagy a járat törlése miatt az utas késve érkezik az eredeti időponthoz képest.

[9] A kártalanítási összeget készpénzben vagy banki átutalással kell megfizetni, utazási utalvánnyal vagy egyéb módon csak az utas írásos beleegyezése esetén lehet teljesíteni.

[10] Ld. rendelet 12. cikk.

[11] Ld. rendelet 16. cikk (1) bekezdés.

nek a rendeletnek a tagállam területén található repülőtéren történt állítólagos megsértésével vagy a tagállam területen található repülőtérre harmadik országból induló járatokkal kapcsolatban.^[12] A tagállamok által a rendelet megsértésére előírt szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.^[13]

2. A magyar jog

A fogyasztóvédelemről szóló 1997. évi CLV. törvény értelmében: „A fogyasztóvédelmi hatóság látja el – szükség szerint a légiközlekedési hatóság megkezesésével – [a fogyasztóvédelmi jogszabályok végrehajtásáért felelős nemzeti hatóságok közötti együttműködésről és a 2006/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2017. december 12i (EU) 2017/2394 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2017. L 345., 1. o.)] végrehajtását a 261/2004 rendelet rendelkezéseibe ütköző Európai Unión belüli jogsértések tekintetében.”^[14] A fogyasztóvédelmi hatóság határidő kitűzésével a feltárt hibák, hiányosságok megszüntetésére kötelezheti a vállalkozást, továbbá hatáskörrel rendelkezik úgynevezett „fogyasztóvédelmi bírság” kiszabására.^[15]

III. AZ ALAPELJÁRÁS ÉS AZ ELŐZETES DÖNTÉSHOZATALRA ELŐTERJESZTETT KÉRDÉS

A Polskie Linie Lotnicze „LOT” SA társaság egyik New York és Budapest közötti járatának három órát meghaladó késését követően több utas Budapest Főváros Kormányhivatalához fordult annak érdekében, hogy az kötelezze a légi fuvarozót a 261/2004 rendelet 7. cikke szerinti kártalanítás megfizetésére. 2020. április 20-i határozatában a fogyasztóvédelmi felügyelőség megállapította, hogy a LOT megsértette a 261/2004 rendelet 6. cikke (1) bekezdésének c) pontjából és 7. cikke (1) bekezdésének c) pontjából eredő kötelezettségeit, és arra kötelezte, hogy fizessen meg az érintett utasok részére fejenként 600 euró kártalanítást, továbbá a jövőben ugyanezen kártalanítási összeget fizesse meg valamennyi, hasonló panaszt tévő utasnak. A fogyasztóvédelmi felügyelőség jelezte, hogy a fogyasztóvédelemről szóló törvénynek az említett rendelet 16. cikkének (1) és (2) bekezdésében foglalt követelményeket átültető 43/A. §-nak (2) bekezdése alapján jogosult arra kötelezni a légi fuvarozókat, hogy meghatározott határidőn belül szüntessék meg a fenti rendeletet érintő jogsértést. Mivel úgy vélte, hogy

[12] Ld. rendelet 16. cikk (2) bekezdés.

[13] Ld. rendelet 16. cikk (3) bekezdés.

[14] Ld. a törvény 43/A. § (2) bekezdése.

[15] Ld. a törvény 47. § (1) bekezdés c) és i) pontja.

a fogyasztóvédelmi hatóság nem rendelkezik hatáskörrel arra, hogy ilyen kártalanítás megfizetését írja elő, a LOT e határozatot megtámadta a Fővárosi Törvényszék előtt. Egy másik ügyben előterjesztett főtanácsnoki indítvány alapján a LOT arra hivatkozott, hogy a légi fuvarozó és az utas közötti kapcsolat polgári jogi természetű. Úgy vélte, hogy emiatt az a magyar gyakorlat, amely lehetővé teszi a fogyasztóvédelmi hatóság számára, hogy a légi fuvarozókat a 261/2004 rendelet alapján kártalanítás fizetésére kötelezze, elvonja a magyar polgári bíróságok hatáskörét.^[16]

Ezzel szemben a fogyasztóvédelmi hatóság arra hivatkozott, hogy e rendelet 16. cikkének (1) és (2) bekezdése értelmében hatáskörrel rendelkezik a kártalanításról szóló döntésre. E hatóság szerint a fogyasztóvédelmi törvény előírja, hogy ő felel a 2017/2394 rendelet végrehajtásáért a 261/2004 rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén. Márpedig ennek keretében jogosult úgynevezett „fogyasztóvédelmi” bíróság kiszabására.

A magyar bíróságnak kétségei voltak azzal kapcsolatban, hogy a fogyasztóvédelmi hatóság kötelezheti a légi fuvarozót a 261/2004 rendelet 7. cikke értelmében vett kártalanítás megfizetésére e rendelet rendelkezéseinek megsértése miatt. A Fővárosi Törvényszék szerint ugyanis a Ruijsseenaars és társai ítélet^[17] rendelkező része nem teszi lehetővé annak meghatározását, hogy a Bíróság eltérte a 261/2004 rendelet 16. cikkének a főtanácsnok által az ezen ítélet alapjául szolgáló ügyekre vonatkozó indítványában javasolt értelmezéstől. Ezen értelmezés szerint az olyan nemzeti szerv, amelyhez egyéni utaspanasszal fordultak, nem fogadhat el végrehajtási intézkedéseket az érintett légi fuvarozóval szemben annak érdekében, hogy az utasnak e rendelet alapján járó kártalanítás megfizetésére kötelezze. E bíróság egyébiránt úgy véli, hogy ezen ítélet közvetlenül nem ültethető át az alapügyre. Magyarországon ugyanis az említett ítéletben szóban forgó helyzettől eltérően a fogyasztóvédelmi hatóság következetesen a 261/2004 rendeletben előírt kártalanítás megfizetésére kötelezi a légi fuvarozókat, noha lehetőség van a polgári bíróságok előtti keresetindításra is.

A fenti okok miatt a Fővárosi Törvényszék az eljárást felfüggesztette, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjesztette a Bíróság elé: „[A 261/2004] rendelet 16. cikk[ének] (1) és (2) bekezdését úgy kelle értelmezni, hogy az ezen rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv, amelyhez egyéni utaspanasszal fordultak, nem kötelezheti az érintett légifuvarozót [az említett rendelet] alapján az utasnak járó kártalanítás fizetésére?”

[16] A főtanácsnok Ruijsseenaars és társai egyesített ügyekre vonatkozó indítványára (C145/15 és C146/15, EU:C:2016:12).

[17] A C-145/15. és C-146/15. sz. K. Ruijsseenaars és társai kontra Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu ügyben 2016. március 17-én hozott ítélet (ECLI:EU:C:2016:187).

IV. A JOGÉRTELMEZÉSI KÉRDÉSEK

A rendelet 16. cikkét a Bíróság már több ügyben is értelmezte korábban. Ezek közül talán a legfontosabb az ún. Ruijssenaars és társai ítélet volt.^[18] Ebben az ügyben a Bíróság kimondta, hogy a 16. cikket úgy kell értelmezni, hogy az egyes tagállamok által kijelölt szerv, amelyhez egy utas egyéni panaszával fordultak a rendelet szerinti kártalanítás ezen utas számára történő megfizetésének valamely légi fuvarozó által történt megtagadása okán, nem köteles kényszerítő intézkedéseket hozni e fuvarozóval szemben annak érdekében, hogy kötelezze azt e kártalanítás megfizetésére. Az ítélet indokolása egyrészt a rendelet 16. cikkének kifejezéseire,^[19] másrészt a rendelet céljaira,^[20] harmadrészt a nemzeti szervek és a nemzeti bíróságok által különkülön betöltött szerepek egymáshoz való viszonyára épült.^[21] Ezek alapján a Bíróság arra a következtetésre jutott, hogy az uniós jogalkotó nem kötelezte a tagállamokat arra, hogy nemzeti szerveik számára az utasoknak járó kártalanítás megfizetésének teljesítése érdekében a légi fuvarozókkal szembeni kényszerítő intézkedések elfogadására vonatkozó hatáskört biztosítsanak. A Bíróság mindazonáltal úgy vélte, hogy bár a tagállamok nem kötelesek ilyen hatáskör biztosítására, a rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerveik számára a rájuk ruházott feladat keretében tartozó, kötelezésre irányuló jogkört biztosíthatnak.

A LOT a Bíróság által a Ruijssenaars és társai ítéletben elfogadott érvelés első része alapján vitatta e hatáskörnek a fogyasztóvédelmi felügyelőség számára történő biztosítását, e felügyelőség ezzel szemben a fenti érvelés második részére támaszkodott a nemzeti szabályozás által ily módon ráruházott jogkör alátámasztása érdekében. A rendelet szövege alapján megállapítható volt, hogy pusztán nyelvtani értelmezés alkalmazásával a kérdést nem lehet megválaszolni. A főtanácsnok éppen ezért javasolta, hogy a rendelet szövegén kívül a rendelet rendszerét és céljait is vegye figyelembe, a Bíróság ítélkezési gyakorlatában már kialakított elvekre is tekintettel.^[22]

A rendelet által a légi utasoknak biztosított kártalanítás tagállami végrehajtását biztosító rendelkezések tisztázása azért is bír jelentőséggel, mert a tagállami szerveket megillető jogkörökből jelentős gyakorlati következmények származhatnak, különösen a járatának törlése vagy jelentős késése által érintett évi több ezer utasra nézve. Az Európai Bizottság is folyamatosan hangsúlyozza a rendelet alkalmazásának azon nehézségeit, amelyek az egységes értelmezésének és következetes végrehajtási szabályainak nemzeti szintű hiányából erednek, és amely szükségesnek tartja, hogy e rendeleten javításokat eszközöljenek annak

[18] A C-145/15. és C-146/15. sz. K. Ruijssenaars és társai kontra Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu ügyben 2016. március 17-én hozott ítélet (ECLI:EU:C:2016:187).

[19] Ruijssenaars és társai ítélet 28-32. pont.

[20] Ruijssenaars és társai ítélet 33. pont.

[21] Ruijssenaars és társai ítélet 35. pont.

[22] Ld. főtanácsnoki indítvány 32. pont.

biztosítása érdekében, hogy a panaszok kezelése céljából egyértelmű és hozzáférhető eszközök álljanak rendelkezésre.^[23]

1. Jogértelmezés a rendelet 16. cikkének fogalmai tükrében

A rendelet 16. cikkében az uniós jogalkotó meghatározta a jogi aktus rendelkezéseit érintő „jogsértések” esetén alkalmazandó szabályokat. Jelen ügyben a „panasz” és a „szankció” fogalmakat kellett elsődlegesen értelmezni.

A 16. cikk alapján minden tagállam köteles kijelölni egy szervet, amely a rendelet végrehajtásáért felel a területén lévő repülőterekről induló légi járatok, valamint harmadik országból ugyanezen repülőterekre induló járatok tekintetében, és amely adott esetben meghozza a szükséges intézkedéseket az utasok jogai tiszteletben tartásának biztosítása érdekében. Az utasok kijelölt bármely szervnél vagy a tagállam által kijelölt bármely illetékes szervnél panaszt tehetnek a rendeletnek a tagállam területén található repülőtéren történt állítólagos megsértésével vagy a tagállam területén található repülőtérről induló járatokból induló járatokkal kapcsolatban. A Bíróság már a Ruijsseenaars és társai ítéletben megállapította, hogy ezek a „panaszok” inkább általában e rendelet megfelelő végrehajtásához hozzájáruló jelzésnek tekintendők, anélkül, hogy a kijelölt szerv köteles lenne e panaszok nyomán eljárni annak érdekében, hogy biztosítsa minden egyes utas jogát ahhoz, hogy kártalanításban részesüljön.^[24] A „panasz” jellegét és tartalmát tekintve tehát különbözik az utas által a személyszállítási szolgáltatás törlése miatt neki járó kártalanítás iránt egyénileg benyújtott kérelemtől. A panasszal az utas az illetékes szerv tudomására hozza a fuvarozókat terhelő valamely kötelezettség állítólagos megsértését. A Bíróság az Irish Ferries ítéletben rámutatott arra is, hogy a szállító „bizonyos mérlegelési mozgástérrel rendelkezik e jelzés figyelembevételét illetően”.^[25]

A rendelet értelmében tagállamok által a rendelet megsértésére előírt szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. Kérdés, hogy mit értünk a „szankció” fogalma alatt. A Bíróság korábban már megállapította, hogy e szankciók jellegüket és hatályukat tekintve egyértelműen különböznek azoktól a kényszerítő intézkedésektől, amelyekkel a nemzeti szerv a légi utasnak a járatának törlése miatt járó, átalányjellegű kártalanítás megfizetését kívánja elérni. A Ruijsseenaars és társai ítéletben a Bíróság azt is kimondta, hogy a „szankciók” a nemzeti szerv által az általános felügyeleti feladatának gyakorlása során megállapított jogsértésekre válaszul elfogadott intézkedéseket jelentik,

[23] Ld. „Útíterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforráshatékony közlekedési rendszer felé”, 2011. március 28i bizottsági fehér könyv, (COM(2011) 144 végleges, 25. pont.

[24] Ruijsseenaars és társai ítélet 31. pont.

[25] A C-570/19. sz. Irish Ferries ügyben 2021. szeptember 2-án hozott ítélet (ECLI:EU:C:2021:664), 118. pont

„nem pedig minden egyes konkrét esetben hozandó közigazgatási végrehajtási intézkedéseket”.^[26] A Bíróság azonban ebben az ügyben úgy vélte, hogy 16. cikkének szövege egyáltalán nem tiltja, hogy valamely tagállam ilyen végrehajtási hatáskört ruházzon az e rendelet végrehajtásáért felelős szervre. A főtanácsnoki indítványnak az ítélet részéve is tett érvelése szerint a cikk megfogalmazásából az következik, hogy a tagállamok mozgástérrel rendelkeznek azon hatásköröket illetően, amelyeket az utasok jogainak védelme céljából a nemzeti szerveiknek biztosítani kívánnak.^[27]

2. A rendszertani és célkutató értelmezés eredményei

A főtanácsnok és a Bíróság elvégezte a 16. cikk rendszertani és teleologikus értelmezését is. Az ítélet leszögezi, hogy a rendelet alkalmazására kijelölt tagállami szervek hatáskörének egyetlen korlátja a légi utasok azon joga, hogy a rendeletben előírt általánycártérítéshez képest további kártalanítást kérjenek bíróság előtt.^[28] Az ítélezési gyakorlat értelmében ugyanis az általányösszegek olyan egységesített és azonnali kártalanításnak minősülnek, amely alkalmas az illetékes bíróságok előtt történő jogérvényesítéssel együtt járó nehézségek elkerülésére, az ún. további kártalanítás^[29] az érintett légi utas saját konkrét kárára vonatkozik, amelyet egyénileg és utólagosan kell értékelni.^[30] Ezzel szemben az általányösszegek csupán azon károk megtérítésére szolgálnak, amelyek minden érintett utas esetében szinte azonosak.^[31] A főtanácsnok is utalt arra ezzel összefüggésben, hogy az általányösszegek esetén mind az utasok, mind a légi fuvarozók meg tudják határozni a fizetendő kártalanítás összegét, mivel azt nem az egyes utasok sajátos körülményeinek függvényében, esetenként értékelik, hanem kizárólag az érintett légi járat hosszától és célállomásától függ.^[32]

Az eldöntendő kérdés viszont az volt, hogy az általányösszegek megfizetésére való kötelezést a tagállami jogalkotó pontosan kinek a hatáskörébe adhatja. Ez lehet a tagállami bíróság, lehet egy tagállami közigazgatási szerv, vagy esetleg mindkettő. A korábbi ítélezési gyakorlat ezt a választási lehetőséget annyiban korlátozta, hogy egy tagállami szerv végrehajtási hatáskörének elismerése sem-

[26] Ruijsenaars és társai ítélet 32. pont.

[27] Ld. a főtanácsnoki indítvány 43. pont.

[28] Ld. ítélet 29. pont.

[29] Ld. rendelet 12. cikk.

[30] Ld. 2019. július 29i Rusu ítélet, C354/18, EU:C:2019:637, 28. és 36. pont.

[31] Ld. 2019. július 29i Rusu ítélet, C354/18, EU:C:2019:637, 30. pont; az ott hivatkozott ítélezési gyakorlat.

[32] Ld. főtanácsnoki indítvány 46. pont. A Bíróság a Rusu ítéletben kimondta azt is, hogy „sem a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdése, sem e rendelet egésze nem írja elő az érintett utasok utazásának céljával összefüggő egyedi károk megtérítését, amelyek orvoslása feltétlenül megköveteli az okozott kár mértékének esetenkénti elbírálását, és következésképpen csak utólagos és egyéniesített kártérítés tárgya lehet” (31. pont).

miképpen sem foszthatja meg sem a légi utasokat, sem a légi fuvarozókat attól a lehetőségtől, hogy keresetet indítsanak az illetékes nemzeti bíróság előtt.^[33] A Bíróság ezt egyrészt azzal indokolta, hogy az általányösszegű kártalanítás iránti kérelem az uniós jog által biztosított jog érvényesítésére irányul, az Európai Unió Alapjogi Chartájának 47. cikke elismeri az ilyen utas hatékony jogorvoslathoz és bírósághoz forduláshoz való jogát, amely bíróságnak adott esetben lehetősége van arra, hogy az EUMSZ 267. cikk alapján előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel forduljon a Bírósághoz. Másrészt a légi fuvarozónak lehetőséget kell biztosítani arra, hogy keresetet indítson azon határozattal szemben, amellyel a nemzeti szerv, amelyhez egyéni utaspanasszal fordultak, e rendelet alapján kötelezte őt az említett utasnak járó kártalanítás megfizetésére.^[34]

A légitársaság érvelése szerint a rendelet alapján ezt a hatáskört csak bíróság gyakorolhatja, tagállami közigazgatási szervet nem lehet vele felruházni. A főtanácsnok ezzel szemben úgy vélte, hogy a magyarhoz hasonló szabályozás hozzájárul a kártalanítási eljárás egyszerűségéhez, gyorságához és hatékonyságához, elkerülve, hogy az érintett légi utasnak a neki járó kártalanítás kifizetése érdekében az illetékes igazságszolgáltatási szervek előtt keresetet kelljen indítania, amely hosszadalmasabb és néha összetettebb lépéseket vonhat maga után.^[35] A Bíróság maga is helyt adott ennek a gondolatmenetnek, kiegészítve aztal, hogy a rendelet egyik legfőbb célkitűzése az utasok magas szintű védelmének biztosítására irányul, amellyel összhangban van az alapügyben szóban forgó magyar szabályozás. Az ítélet – teljes mértékben követve a főtanácsnok indítványában kifejtett érvelését – azt is megállapította, hogy a tagállami közigazgatási szervnek biztosított hatáskör hozzájárulhat a nemzeti bíróságoknál a kártalanítási keresetek rendkívül magas számából eredő túlterheltség csökkentéséhez.^[36]

Egy lehetséges kockázat azonosítható ezzel összefüggésben. Egy korábbi ügyben is rámutatott a Bíróság annak a veszélyére, hogy ugyanazt az egyedi helyzetet esetleg eltérően értékelheti a nemzeti szerv, illetve a nemzeti bíróság. Ezenkívül az a veszély is fennáll, hogy a fizetendő kártalanítás kifizetése iránt párhuzamosan két kérelmet, egyet a nemzeti szerv, egy másikat pedig a nemzeti bíróság előtt terjesztenek elő.^[37] A főtanácsnok azonban úgy vélte, hogy a tagállamok elháríthatják e veszélyt olyan eljárási jellegű intézkedések elfogadásával, amelyek meghatározzák a közigazgatási és bírósági eljárások egymás közötti viszonyát.^[38]

A fenti indokok alapján a Bíróság azt a választ adta a Fővárosi Törvényszék kérdésére, hogy a tagállamoknak lehetőségük van arra, hogy feljogosítsák a ren-

[33] Ld. az utasok vonatkozásában: 2012. november 22i Cuadrench Moré ítélet, C139/11, EU:C:2012:741, 23. pont.

[34] Ld. ítélet 37. pont.

[35] Ld. főtanácsnoki indítvány 48. pont.

[36] Ld. ítélet 40. pont.

[37] Ld. Ruijsenaars és társai ítélet 34. pont.

[38] Ld. főtanácsnoki indítvány 51. pont.

delet végrehajtásáért felelős nemzeti szervet arra, hogy az utasoknak ugyan-ezen rendelet alapján járó kártalanítás megfizetésére kötelezze a légi fuvarozót, ha e nemzeti szervhez egyéni utaspanasszal fordultak, feltéve, hogy ezen utas és a légi fuvarozó számára rendelkezésre áll a bírósági jogorvoslat lehetősége. A válasz egyben azt is jelenti, hogy a Kormányhivatal mint fogyasztóvédelmi hatóság jogosult fogyasztóvédelmi hatóságként a rendelet által meghatározott általányösszegű kártalanítás megfizetésére kötelezni a légi fuvarozást végző társaságokat.

V. KÖVETKEZTETÉSEK

A közös közlekedéspolitikán belül a légiközlekedési jog az elmúlt két évtizedben egy igen sok ágazatra kiterjedő, és számos izgalmas jogértelmezési vitát generáló jogterületté nőtte ki magát, amely még jelentős fejlődési potenciált hordoz magában. Már egy évtizeddel ezelőtt is időszerű lett volna a 2004-es rendelet revíziója az addigi ítélkezési gyakorlat fényében.^[39] Az Európai Bizottság el is készítette az erre vonatkozó javaslatát, amely azonban nem kapta meg az Európai Parlament és a Tanács támogatását.^[40] Az elmúlt évtizedben számtalan új határozattal bővült a rendeletre vonatkozó luxemburgi ítélkezési gyakorlat. Bár a jelen tanulmány által bemutatott jogértelmezési probléma viszonylag egyszerűnek és marginálisnak tűnik a többi – a légi utasokra vonatkozó joganyag jóval jelentősebb – részterülethez képest, mégis rámutat annak szükségességére, hogy egyre inkább időszerű lenne a rendelet rekodifikációja.

IRODALOM

- Angyal Zoltán (2010): Légiközlekedési alapfogalmak az Európai Bíróság esetjogában. In: *Miskolci Jogi Szemle*. 2010/1. sz.
- Angyal Zoltán (2011): *Légiközlekedési jog az Európai Unióban*. HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest.
- Angyal Zoltán (2013): Új tendenciák a légi utasok jogainak uniós szabályaiban, In: *Debreceni Jogi Műhely*. X. évf., 2013/3. sz.
DOI: <https://doi.org/10.24169/djm/2013/4/1>.
- Arnold, Kinga – Mendes de Leon, Pablo (2010): *Regulation (EC) 261/2004 in the Light of the Recent Decisions of the European Court of Justice: Time for a Change?!* *Air and Space Law*. 35/2. sz.
DOI: <https://doi.org/10.54648/aila2010013>.
- Bartlik, Martin (2007): *The Impact of EU Law on the Regulation of International Air Transportation*. Ashgate Publishing Ltd., Farnham, UK.
DOI: <https://doi.org/10.4324/9781315239071>.

[39] Ld. Arnold, Mendes de Leon, 2010, 91-112.

[40] Ld. Angyal, 2013, 1-9.

- Diederiks-Verschoor, I. H. Philepina (2006): *An Introduction to Air Law*. Eighth Revised Edition. Kluwer Law International, London–The Hague–Boston. DOI: <https://doi.org/10.54648/aila2007010>.

JOGFORRÁSOK

- A Tanács 295/91/EGK rendelete (1991. február 4.) a menetrendszerű légi közlekedésben visszautasított beszállás kártalanítási rendszerének közös szabályainak megállapításáról (HL L 36., 1991.2.8., 5.).
- A Tanács állásfoglalása (2000. október 2.) a légi utasok jogairól (HL C 293., 2000.10.14., 1.).
- Az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK rendelete (2004. február 11.) visszautasított beszállás és a légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 46., 2004.2.17., 1.).
- Javaslat: Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, COM (2001) 784 végleges, 2001.12.21.
- „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforráshatékony közlekedési rendszer felé” című, 2011. március 28i bizottsági fehér könyv, (COM(2011) 144 végleges).

ÍTÉLETEK JEGYZÉKE

- 2012. november 22i Cuadrench Moré ítélet, C139/11, EU:C:2012:741.
- 2019. július 29i Rusu ítélet, C354/18, EU:C:2019:637.
- A C-145/15. és C-146/15. sz. K. Ruijssenaars és társai kontra Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu ügyben 2016. március 17-én hozott ítélet (ECLI:EU:C:2016:187).
- A C-570/19. sz. Irish Ferries ügyben 2021. szeptember 2-án hozott ítélet (ECLI:EU:C:2021:664).
- A főtanácsnok Ruijssenaars és társai egyesített ügyekre vonatkozó indítványára (C145/15 és C146/15, EU:C:2016:12).
- A légi utasok védelme az Európai Unióban, COM (2000) 365 végleges, 2000.6.21.



•
Csegöld (Fotó: Papp László)