

Angyal Zoltán¹: Új tendenciák a légi utasok jogainak uniós szabályaiban

Debreceni Jogi Műhely, 2013. évi (X. évfolyam) 4. szám (2013. október) 1-9.

1. Bevezetés

Az Európai Unióban évente közel egymilliárd ember utazik repülőgépen. A légi utasok jogainak legfontosabb területét a repülőgépre történő beszállás visszautasítása, a járat törlése vagy jelentős késése esetén járó kártalanítás és segítségnyújtás szabályai alkotják. Ezzel összefüggésben az Európai Unió légiközlekedési jogának első kötelező jogi aktusa 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.² A Bizottság már 1998-ban javasolta a túlfoglalás miatt visszautasított beszállásért járó kártalanítási szabályok szigorítását, a Tanács azonban nem fogadta el a módosítást.³ 2002-ben a Bizottság újra előterjesztette javaslatát a 295/91 rendeletet felváltó új közösségi szabályozásra.⁴ Ennek alapján került elfogadásra a 261/2004/EK rendelet, amely 2005. február 17-i hatályba lépésével teljesen új alapokra helyezte a légi utasok jogait e területen.⁵

Címének megfelelően a rendelet három területen állapítja meg az utasokat megillető minimális jogokat: a visszautasított beszállás, a légi járat törlése, és a légi járat késése esetén. A rendelet – a légiközlekedési fennakadás körülményeitől függően – a légi fuvarozóknak előírja, hogy az utasoknak segítséget – például étkezést, frissítőket, telefonhasználatot és szállodai elhelyezést – biztosítsanak; átfoglalást vagy visszatérítést tegyenek lehetővé; a repülőút hosszától függően utasonként legfeljebb 600 EUR-ig terjedő kártérítési átalányt fizessenek; és proaktív módon tájékoztatást nyújtsanak az utasoknak a jogaikról. A légitársaság nem köteles pénzbíráskodást fizetni, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését vagy késését rendkívüli körülmények okozták. Az ellátásra és segítségnyújtásra vonatkozó kötelezettségek azonban ilyen helyzetekben is fennállnak.

A 261/2004/EK rendeleten kívül a Montreáli Egyezmény (a továbbiakban: Egyezmény) is biztosít utasjogokat.⁶ Az Egyezményt a 2027/97/EK rendelet⁷ vezette be az uniós jogba. Ennek alapján az utasoknak poggyászuk elvesztése vagy sérülése esetén kártérítéshez lehet joguk, mintegy 1200 EUR felső határig, kivéve, ha a légi fuvarozó bizonyítani tudja, hogy minden ésszerűen elvárható lépést megtett a károk elkerülése érdekében, illetve ilyen lépésekre nem kerülhetett sor. A két szabályozás közötti alapvető különbség, hogy míg az Egyezmény az utasok egyénileg, az utas egyéni körülményeit figyelembe véve megállapított káráról rendelkezik, a 261/2004/EK rendelet a segítségnyújtás és az ellátás vonatkozásában egységes jogosultságokat állapít meg, amelyek az egyéni körülményektől függetlenül minden utasra érvényesek.

A 261/2004/EK rendelet arra kötelezte a Bizottságot, hogy 2007. január 1-jéig tegyen jelentést a Parlamentnek és a Tanácsnak a jogszabály eredményeiről és működéséről. A Bizottság ennek némi késéssel, egy 2007. áprilisában kiadott közleményével tett eleget.⁸ A Bizottság ebben alapvetően azt vizsgálta, hogy betartják-e a légitársaságok a rendelet előírásait és tiszteletben tartják-e a légi utasok jogait. Járat törlés esetén a légitársaságok rendkívüli körülményre hivatkozással felmentést kapnak a kártérítési kötelezettség alól. A jelentés az egyik legfőbb problémaként jelöli meg a „rendkívüli körülmények” fogalmának értelmezését, amellyel a gyakorlatban számtalan, az utasoktól benyújtott panasz foglalkozik. A jelentés szerint a másik fő probléma az, hogy a rendelet nem határozza meg egyértelműen a késés fogalmát, továbbá nem tisztázott, hogy milyen kötelezettségei vannak a légitársaságoknak az utasok felé a 24 órát meghaladó késések esetén. A 2007-es jelentés azonban még nem tartotta szükségesnek a rendelet érdemi felülvizsgálatát, illetve módosítását.

Az elmúlt években azonban a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a légitársaságok gyakran nem érvényesítik azokat a jogokat, amelyek az utasokat visszautasított beszállás, hosszú késések, járat törlések vagy poggyász elvesztése esetén megilletik. A rendelet értelmezésében az elmúlt években meghatározó szerepet játszott az esetjog. Az Európai Bíróság a C-344/04 sz. IATA ügyben⁹ megerősítette, hogy a rendelet teljes összhangban van a Montreali Egyezményvel, illetve hogy a két jogi eszköz kiegészíti egymást. A C-549/07 sz. Wallentin-Herrman ügyben¹⁰ a Bíróság egyértelművé tette, mikor nem tekinthető a légi járműveken felmerülő műszaki probléma „rendkívüli körülménynek”. A Sturgeon-ügyben¹¹ a Bíróság megállapította, hogy ha a légi jármű jelentős, legalább három órás késéssel érkezik, az utasok kártérítésre jogosultak.

A Bizottság 2011. március 28-án elfogadott, a közlekedéspolitikáról szóló fehér könyv szükségesnek tartotta, hogy létrejöjjön az utasjogokra vonatkozó uniós jogszabályok egységes értelmezése, valamint összehangolt és hatékony érvényesítése.¹² A Bizottság 2011. április 11-i közleménye¹³ felhívta a figyelmet arra, hogy a 261/2004/EK rendelet eltérő értelmezéseknek hagy teret, és a benne foglalt rendelkezéseket a tagállamok nem egységesen hajtják végre. Ezenkívül az utasok csak nehezen tudják érvényesíteni egyéni jogaikat. 2012. március 29-én az Európai Parlament (EP) az említett bizottsági közleményre válaszul állásfoglalást¹⁴ fogadott el. A 261/2004/EK rendelet kapcsán az EP felkérte a Bizottságot, hogy tegyen javaslatot az utasjogokkal kapcsolatos rendelkezések, és különösen a „rendkívüli körülmények” fogalmának pontosítására.

2. A bizottsági javaslatához vezető út

A módosító javaslat végleges formába öntése előtt a Bizottság az erre vonatkozó szabályoknak megfelelően nyilvános konzultációt tartott. A 2011. decembere és 2012. márciusa között lezajlott konzultációra több mint észrevétel érkezett.¹⁵ Ezt követően a Bizottság és az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság egy közös konferenciát szervezett, amely alkalmat adott arra, hogy az érdekelt felek reagálhassanak a konzultációs eredményeire. A konferencián az alábbi vélemények fogalmazódtak meg a különböző csoportoktól.

- A légi utasok és a fogyasztók képviselői elsősorban az uniós jogszabályoknak való megfelelés alacsony fokát, és a végrehajtás elégtelenségét nevezték meg fő problémának, különösen a késés esetén fizetendő pénzbeli kártérítés vonatkozásában.
- A légitársaságok túlzottnak tartották a rendeletről fakadó költségeket, főleg azokban az esetekben, amikor a légitársaságok korlátlan felelősséggel tartoznak olyan eseményekért, amelyek önhibájukon kívül történnek.
- Az utazási irodák és utazásszervezők egyesületei néhány kivételtől eltekintve¹⁶ a légitársaságokéhoz hasonló érveket fejtettek ki.
- A repülőterek erőteljesen ellenezték, hogy a rendelet módosítása következtében bármilyen felelősséget kelljen viselniük.

A Bizottság a légi utasok jogainak hatékonyabb érvényesítése érdekében négy különböző lehetőséget vizsgált meg a módosítás kidolgozása során. Ezek a következők voltak.

- Az első lehetőség a gazdasági ösztönzők középpontba állítására épült, amely a rendelet végrehajtásának nagyobb összehangolását célozta. Ez a verzió a költségek csökkentésére fókuszált olyan módon, hogy egyes ellátási kötelezettségek biztosítása helyett a légitársaságok kötelesek lennének szabadon választható biztosítást fejleszteni az utasoknak.
- A második opció a rendelet szigorúbb végrehajtását gazdasági ösztönzőkkel kívánta ellensúlyozni. Ennek alap gondolata az volt, hogy az ellátási és segítségnyújtási kötelezettségek növekedéséből eredő többletköltségeket a pénzbeli kártérítés teljes

összegének kiigazításával lehet kompenzálni olyan módon, hogy kevesebb esetben kellene az utas részére kártérítést fizetni. Ennek az opciónak két változata is felmerült. Az egyik szerint a jelenlegi három óráról legalább öt órára emelkedne az az időtartam, amely után az utasnak kártérítéshez van joga. A másik változat értelmében a „rendkívüli körülmények” fogalmát ki lehetne terjeszteni úgy, hogy a legtöbb műszaki meghibásodást magába foglalja.

- A harmadik javaslat a jogérvényesítés középpontba állítására épült, amely kizárólag a szigorúbb végrehajtásra összpontosít, és pontosítja a meglévő utasjogokat.
- A negyedik alternatíva a jogérvényesítés központosított ellenőrzését irányozta elő, amelynek a szabályoknak való megfelelés költségeiből adódó negatív ösztönzőket kell ellensúlyoznia.

A javaslatok közös jellemzője volt, hogy egyrészt a rendelet végrehajtása során felmerült több értelmezési kérdést¹⁷ tisztáznának; másrészt funkcionálisan szétválasztanák a rendelet általános végrehajtását és az egyéni panaszok kezelését, utóbbit alternatív vitarendezési testületek kezébe adva; harmadrészt a légitársaságoknak több lehetőséget biztosítanának arra, hogy a légi szolgáltatások megszakadásáért felelős harmadik felekkel szemben keresetet nyújtsanak be.

A Bizottság hatásvizsgálata arra a következtetésre jutott, hogy a fentiek közül a második lehetőség tűnik a legelőnyösebbnek, mivel az képes a leghatékonyabban és a legeredményesebben megerősíteni az utasjogokat, miközben a légiközlekedési ágazatra gyakorolt pénzügyi hatásokat is figyelembe veszi. A Bizottság ezért úgy döntött, hogy ennek megfelelő javaslatot terjeszt elő a Tanács és a Parlament számára, amelyben minden Unión belüli utazásra egységesen öt órában határozza meg azt a késési küszöböt, amely után kártérítéshez való jog keletkezik. A Bizottság végül 2013 tavaszán hozta nyilvánosságra a végleges javaslatát a rendeletek módosítására.¹⁸

3. A tervezett módosítások főbb elemei

3.1. Az alapelvek pontosítása

- a) **A „rendkívüli körülmények” fogalmának pontosítása.** A javaslat az Európai Bíróság Wallentin-Herman ügyben hozott ítéletének¹⁹ végkövetkeztetését elfogadva egyértelműen meghatározza, hogy e fogalom olyan körülményeket jelent, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és amelyeket a légi fuvarozó ténylegesen nem tud befolyásolni. A javaslat azonban nem áll meg a luxembourgi joggyakorlat egyszerű kodifikálásánál, hanem a jogbiztonság növelése céljából egy mellékletben tartalmazza a rendkívülinek²⁰ és a nem rendkívülinek²¹ tekintendő körülmények nem taxatív felsorolását. Ez a módosítás mindenképpen pozitívnak értékelhető, és ennek köszönhetően a jövőben várhatóan csökkennek majd az ilyen tárgyú jogviták a tagállami bíróságokon.
- b) **A kártérítéshez való jog jelentős késés esetén.** A javaslat itt szintén az Európai Bíróság egy korábbi ítéletét²² tekintette kiindulási pontnak, mivel bevezeti a rendeletbe a jelentős késés esetén fennálló kártérítéshez való jogot. A Bizottság azonban el akarta kerülni azt a nem kívánatos következményt, hogy ennek következtében esetleg növekedjék a járatotlélek száma, amelynek következményei általában hátrányosabbak a légi utasokra nézve. A javaslat értelmében ezért a kártérítés jogát keletkeztető késés időtartama minden Unión belüli utazás esetén egységesen három óráról öt órára emelkedne. A harmadik országokba irányuló, illetve onnan érkező járatokra nézve azonban a küszöb az utazás hosszától függően kilenc, illetve tizenkét óra lenne. Hogyan értékelhető a javaslatnak ez a pontja? Egyfelől üdvözlendő és az utasjogok bővítését szolgálja, hogy a beépíti a rendelet

szövegébe is a jelentős késés esetén fennálló kártérítéshez való jogot. Másfelől az Unión belüli járatokon a késési küszöb háromról öt órára emelése visszalépést jelent a jelenlegi helyzethez, különösen az Európai Bíróság már idézett ítéletében foglaltakhoz képest. Ugyanakkor a bizottsági javaslat háttérében álló gazdasági és ésszerűségi indokok igazolni látszanak azt. Ennek hiányában a jövőben várhatóan az indokoltnál nagyobb mértékben növekedhetne a járatotrlések száma, amely az utasokra mindig kedvezőtlenebb következményekkel jár.

- c) **Az átfoglaláshoz való jog.** A javaslat pontosítja, hogy ha a légitársaság tizenkét órán belül nem tudja saját járatainak egyikére átfoglalni az utast, akkor az jogosult lesz – a rendelkezésre álló helyektől függően – egy másik fuvarozó járatára való átfoglalásnak vagy egyéb közlekedési eszköz igénybevételére is.
- d) **Ellátáshoz való jog.** Az ellátáshoz való jogra vonatkozó időküszöb a jelenlegi szabályozásban a repülőút távolságától függően kettő, három vagy négy óra. A javaslat ezt leegyszerűsíti azzal, hogy valamennyi távolságra egységes, két órás időhatárt vezet be.
- e) **A csatlakozó járat lekésése.** A javaslat egyértelművé teszi, hogy azoknak az utasoknak, akik azért késnek le egy csatlakozó járatot, mert előző járatuk késett, joguk van ellátáshoz és bizonyos feltételek mellett kártérítéshez is. Az ellátást a lekésett járatot üzemeltető légi fuvarozónak, míg a kártérítést a késő járatot működtető társaságnak kell biztosítania. Fontos előfeltétele e jog alkalmazhatóságának, hogy a csatlakozó járatok egyetlen utazási szerződés részesei legyenek, mivel ilyenkor a légi fuvarozók a járatok csatlakozásáról tudomással bírnak és arra tekintettel vállaltak kötelezettséget.
- f) **Menetrend-változtatás.** A javaslat megerősíti, hogy azoknak a légi utasoknak, akiket a járatuk indulási idejének módosulásáról az indulás előtt kevesebb mint két héttel értesítettek, a késést szenvedő utasokéhoz hasonló jogaik keletkeznek.
- g) **A kifutópályán való várakozás.** A javaslat az egy órát meghaladó kifutópályán való várakozás esetén jogokat biztosít a légi utasoknak. Ezek közül a legfontosabb, hogy az öt órát elérő várakozás esetén az utasoknak joguk van a kiszálláshoz, kivéve ha a biztonsággal és a védelemmel összefüggő okokból a repülőgép nem hagyhatja el helyét a kifutópályán. Az utasok az öt órát meghaladó várakozás esetén gyakorolható kiszálláshoz való jogának valószínűleg kevés gyakorlati jelentősége van. Egyrészt viszonylag ritkán fordul elő ilyen hosszú kényszerpihenő a kifutópályán, másrészt a kiszálláshoz való jog alóli kivételek túlnyomórészt éppen azokat a helyzeteket ölelik fel, amelyek ilyen extrém hosszú várakozást leginkább előidézhetnek.
- h) **Az ún. „meg nem jelenési elv” alkalmazásának részleges tilalma.** A „meg nem jelenési elv” azt jelenti, amikor egy retúr jegy birtokában lévő utastól azért tagadják meg a beszállást a jegyen szereplő visszaútra, mert az odautat nem azzal a légitársasággal vette igénybe. A javaslat főszabályként kimondja, hogy ilyen esetben az utastól nem tagadható meg a visszaútra való beszállás, azonban a tilalom nem érinti a légitársaságok azon jogát, hogy egyedi szabályokat állítsanak fel az ugyanazon utazáson belüli járatok egymást követő igénybevételéről. Az elv alkalmazásának teljes tilalma a Bizottság szerint megfosztaná a légitársaságokat attól a lehetőségtől, hogy közvetett járatokat a közvetlen járatoknál alacsonyabb áron kínáljanak, és ezzel sértené a versenyt.
- i) **Az utasoknak nyújtandó tájékoztatás kötelezettsége.** A javaslat részletezi és pontosítja a repülőtér-irányító szervezet és az üzemeltető légi fuvarozó azon kötelezettségét, hogy az utasok számára biztosítsák, hogy a járat bármilyen fennakadása esetén, a vonatkozó információk rendelkezésre állásakor haladéktalanul tájékoztatást kapjanak.

3.2.A szankciók következetes alkalmazása és a panaszok hatékonyabb kezelése

A javaslat fontos változásokat hoz a nemzeti végrehajtási szervek szerepében azzal, hogy egyértelműen rájuk ruházza a rendelet általános végrehajtását, azonban az egyéni panaszok peren kívüli kezelését a panaszkezelő testületekre bízta. A Montreáli Egyezményt az uniós jogba bevezető 2027/97/EK rendelet módosításával a Bizottság a jövőben a tagállami szervektől felelősségteljesebb felügyeleti politikát vár el. Ennek jegyében a nemzeti szervek nyomkövetési feladatai kiterjednek a poggyászra vonatkozó rendelkezések betartatására is.

A tagállamok és a Bizottság közötti együttműködés erősítése érdekében a javaslat kötelezi a tagállamokat, hogy évente jelentést küldjenek a Bizottságnak, amelyeknek kötelező tartalmát a Bizottság végrehajtási jogi aktusokban határozhatja meg. A jelentéstételi kötelezettségen felül a tagállamoknak rendszeresen információkat kell megosztaniuk a Bizottsággal a rendelet előírásainak az adott országban érvényes értelmezésével és alkalmazásával kapcsolatosan, amely információkat a Bizottság a többi tagállam részére is elérhetővé tesz. A Bizottság részéről világosan érzékelhető a szándék, hogy a tagállamokat nagyobb felelősségvállalásra és odafigyelésre ösztönözze a rendelet végrehajtása terén, ugyanakkor annak ellenőrzésére és betartatására nem hoz létre új ösztönzőket, illetve kikenyszerítési mechanizmusokat.

A javaslat értelmében a légitársaságoknak a jegyvétel időpontjában tájékoztatni kell az utasokat a rendeletben meghatározott jogokkal kapcsolatos kérelem- és panaszkezelési eljárásairól, a panaszaiak kezelésében illetékes testületekről és kapcsolattartási címeikről. Az utasnak a panaszt a járat indulásának napjától vagy tervezett indulásának napjától számított három hónapon belül kell benyújtania, amelynek beérkezésétől számított hét napon belül a légitársaságnak vissza kell igazolnia a panasz kézhezvételét. A panasz kézhezvételétől számított két hónapon belül a fuvarozó köteles kimerítő választ adni az utasnak.

3.3.A légitársaságok pénzügyi kapacitásának fokozottabb figyelembevétele

A Bizottság javaslatának egyik legvitathatóbb eleme, hogy a jelenlegi szabályozás leginkább költségigényes következményeit mérsékelni kívánja. Ez a szándék a javaslat több pontjában is tetten érhető.

- a) Az egyik ilyen – fentebb már említett – módosító javaslat, hogy a késés esetén fennálló kártérítésre való jog minden Unión belüli utazás esetén a jelenlegi három órától öt órára emelkedne. A harmadik országokba irányuló vagy onnan induló utazások esetében ettől eltérően kilenc óra lenne az Unión kívüli, 3500 és 6000 km közötti utazások esetében; és tizenkét óra az Unión kívüli 6000 km-es vagy annál hosszabb utazások esetében.
- b) A rendkívüli körülményekből eredő késések és járatotrlések esetén a légitársaság az elszállásoláshoz való jogot három éjszakára korlátozhatja, éjszakánként és utasonként legfeljebb 100 euró értékben. A Bizottság azt várja, hogy a gyorsabb átfogalási szabályoknak köszönhetően várhatóan csökkenni fog annak kockázata, hogy a légi utasok hosszabb ideig a repülőtéren vesztegeljenek. A jelenlegi szabályozáshoz képest jelentősnek tűnő változás hatását a javaslat több más pontja is mérsékelni kívánja. Ezek a következők.
 - Egyrészt, amennyiben a légitársaság ilyen korlátozás mellett dönt, az utasokat akkor is köteles tájékoztatni a három éjszaka letelte után rendelkezésre álló szálláslehetőségekről.
 - Másrészt a repülőtéren rekedt utasoknak nyújtott ellátás és segítség összehangolása érdekében a repülőtereknek, a légi fuvarozóknak és a légiközlekedési lánc többi szereplőjének készenléti tervet kell készíteniük.
 - Harmadrészt az elszállásolásra vonatkozó kötelezettség korlátozása nem alkalmazható egyebek mellett a csökkent mozgásképességű utasokra, az őket

kísérő személyekre és a várandós nőkre, amennyiben a légitársaságot a menetrendszerű indulási idő előtt 48 órával tájékoztatták.

Az elszállásoláshoz való jog időbeni és értékbeli korlátozása elsősorban a jelenlegi utasjogok nagyobb korlátozásának tűnhet, ám a gyakorlati alkalmazása során feltehetően alig jelent majd érdemi változást az aktuális helyzethez képest. Nem igazán életszerű ugyanis, hogy bármelyik légitársaság is érdekelt lenne az utasok ennél hosszabb ideig történő elszállásolásában. Éppen ellenkezőleg, számukra a legkisebb többletkiadást eredményező magatartás, ha minél hamarabb gondoskodnak az utasok továbbviteléről, amelyet a gyorsabb átfoglalási szabályok is ösztönözni kívánnak.

- c) A regionális járatok esetén a gazdasági racionalitás szempontjait érvényesítve a javaslat főszabályként teljesen eltörli a szálláshelybiztosítási kötelezettséget az olyan járatok utasainak, amelyeket 250 km-nél rövidebb távolságon és legfeljebb 80 személyes repülőgépekkel működtetnek, kivéve, ha csatlakozó járatról van szó. A szálláslehetőségekről való tájékoztatási kötelezettség ettől függetlenül továbbra is terheli a fuvarozót. E javaslat negatív hatását csökkenti az a tény, hogy az ilyen rövid távolságon működtetett légi járatok utasai vélhetően maguk sem érdekeltek a több napos elszállásolásban, hanem ehelyett inkább a célállomásra való alternatív eljutási módokat preferálják.
- d) Végül a tervezet megállapítja, hogy a tagállami jogszabályok nem korlátozhatják a légitársaságok azt a jogát, hogy kártérítést kérjenek a késésekért vagy járatörzéseikért felelős olyan harmadik feleltől, amelyeknek szerepük volt a kártérítést vagy egyéb kötelezettséget keletkeztető esemény bekövetkezésében.

3.4. Az elveszett/megsérült poggyással kapcsolatos utasjogok jobb érvényesítése

A módosító javaslatnak a 2027/97/EK rendeletet érintő pontjai közül is említést érdemelnek a legfontosabbak.

- a) A közösségi légi fuvarozónak a repülőtéren panaszbejelentő nyomtatványt kell az utas számára rendelkezésre bocsátani, amely lehetővé teszi, hogy az utas azonnal panaszt nyújthasson be a megrongálódott vagy késve érkező poggyászára vonatkozóan.
- b) A csökkent mozgásképességű utasok érdekében a légi fuvarozók felelőssége a mozgást segítő eszközök vonatkozásában a felszerelés tényleges – az érintett személy által előzetesen bejelentett – értékére növekszik.
- c) A javaslat növeli a transzparenciát a poggyászra vonatkozó szabályok tekintetében azzal, hogy kifejezetten előírja, hogy a légitársaságnak egyértelműen tájékoztatni kell az utasokat a kézipoggyászra és a feladott poggyászra vonatkozó előírásokról, mind a helyfoglaláskor, mind a repülőtéren az utasfelvételi pultnál, beleértve az önkiszolgáló utasfelvételi automatákat is.
- d) A tervezet külön is foglalkozik a hangszerek kérdésével. A légitársaságoknak kötelezővé teszi, hogy bizonyos feltételekkel engedélyezzék, hogy az utasok kisebb hangszert vigyenek magukkal az utastérbe. Az utasoknak erre akkor van joga, ha a hangszert a poggyásztartóban vagy az ülés alatt biztonságosan lehet tárolni. Annak eldöntését, hogy egy hangszer beleszámít-e az utas által szállítható kézipoggyászkeretbe, a javaslat a légitársaságra bízta. Amennyiben egy hangszer túlságosan nagy ahhoz, hogy az utastérben biztonságosan lehessen tárolni, a légitársaság második viteldíj megfizetését kérheti, amennyiben az ilyen hangszert az utas kézipoggyázként egy másik ülésen kívánja szállítani. Amennyiben arra megvan a lehetőség és az utas kéri, a hangszereket a raktér egy fűtött részében kell szállítani.

4. Következtetések

Hogyan értékelhető összességében a Bizottság javaslata? A 261/2004/EK rendelet közel tíz éves alkalmazása során szerzett tapasztalatok és az Európai Bíróság ítélkezési gyakorlata nagy mértékben „inspirálta” a tervezett módosításokat. A javaslat kidolgozása során a Bizottságot két markáns nyomásgyakorló csoport próbálta meggyőzni a saját álláspontjának helyességéről. Az utasok és a fogyasztók képviselői azt szerették volna elérni, hogy emelkedjen a meglévő szabályoknak való megfelelés foka és a tagállami szintű végrehajtás hatékonysága, miközben kodifikálásra kerül az utasjogokat többnyire kiterjesztően értelmező luxembourgi joggyakorlat. A légitársaságok ezzel szemben már a jelenlegi uniós szabályokat és annak joggyakorlatát is erőteljesen bírálták azok, általuk túlzottnak tartott költségvonzata miatt. A Bizottság igyekezett kompromisszumos megoldást találni. Az utasjogok szemszögéből nézve a javaslat legfőbb eredménye, hogy – az Európai Bíróság ítéletének megfelelően – bevezeti a rendeletbe a korábban nem létező kártérítéshez való jogot egy járat jelentős késése esetén. Az utasjogok ilyen kiterjesztésének az „ára” azonban az, hogy a késési küszöb három órától legalább öt órára emelkedik. Ez a megoldás remélhetőleg elnyeri mind az utasok, mind a légitársaságok támogatását. A javaslat többi, az utasjogokat pozitívan érintő eleme ehhez képest kisebb jelentőséggel bír. Ezzel szemben a légitársaságok érdekeit is figyelembe vette a Bizottság amikor az elszállásoláshoz való jogot viszonylag szűk időbeni keretek közé szorítja vissza, valamint a rövidebb repülőutak esetén azt teljesen eltörli. A javaslat rendes jogalkotási eljárás során kerül majd elfogadásra az Európai Parlament és a Tanács részéről, várhatóan 2014-ben. Amennyiben a Bizottság javaslata fő vonalaiban változatlan marad a jogalkotási folyamatban, úgy elmondhatjuk, hogy a légiközlekedési jog uniós szabályrendszere egy újabb, a légi utasok többségét alapvetően kedvezően érintő elemmel gazdagodik.

Summary

New Tendencies in EU Law on Air Passenger Rights

Regulation (EC) No 261/2004 depending on the circumstances of the travel disruption, requires air carriers to: provide passengers with assistance, such as meals, refreshments, telephone calls and hotel accommodation; offer re-routing and refunds; pay a flat-rate compensation of up to €600 per passenger, depending on the flight distance; and proactively inform passengers about their rights.

Under the Montreal Convention (as translated by Regulation (EC) No 2027/97 into EU law), a passenger may be entitled to compensation in case of mishandled baggage (but with a limit of about €1200), except if the airline can demonstrate it has taken all reasonable measures to avoid the damages or it was impossible to take such measures. Airlines often fail to offer passengers the rights to which they are entitled in instances of denied boarding, long delays, cancellations or mishandled baggage, in particular under Regulation (EC) No 261/2004 ("the Regulation") and Regulation (EC) No 2027/97. Case law has had a decisive impact on the interpretation of the Regulation. The Commission Communication of 11 April 2011 reported on the varying interpretation being taken on the provisions of Regulation (EC) No 261/2004, due to grey zones and gaps in the current text, and the non-uniform enforcement across Member States. Furthermore, it is difficult for passengers to enforce their individual rights. With regard to Regulation (EC) No 261/2004, the European Parliament asks the Commission to propose a clarification of the passengers' rights, in particular the notion of 'extraordinary circumstances'.

On 13 March 2013, the European Commission made a proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 261/2004 establishing

common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights and Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in respect of the carriage of passengers and their baggage by air. This paper takes a closer look at this proposal. The proposal aims to improve enforcement by clarifying key principles and implicit passenger rights that have given rise to many disputes between airlines and passengers in the past; and by enhancing and better coordinating the enforcement policies carried out on a national level. Issues covered by the proposal are the following.

- Definition of "extraordinary circumstances"
- Right to compensation in case of long delays
- Right to rerouting
- Right to care
- Missed connecting flight
- Rescheduling
- Tarmac delays
- Partial ban of the "no show" policy
- Right to information
- Handling of individual claims and complaints
- Better take into account the financial capacities of the air carriers
- Ensure better enforcement of passenger rights with regard to mishandled baggage
- Adapt liability limits in accordance to general price inflation

¹ A szerző egyetemi docens, a DE-ÁJK óraadója.

² 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.o.).

³ HL C 120., 1998.4.18., 18.o.

⁴ 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.

⁵ 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.o.)

⁶ A nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Montrealban 1999. május 28. napján aláírt egyezmény (Magyarországon kihirdette a 2005. évi VII. törvény)

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

⁸ A Bizottság Közleménye az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a 261/2004/EK rendelet 17. cikke alapján a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy jelentős késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK rendelet működéséről és eredményeiről, COM (2007) 168 végleges, 2007.4.4.

⁹ A C-344/04. sz., IATA és ELFAA ügyben 2006. január 10-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-403. o.]

¹⁰ A C-549/07. sz. Wallentin-Hermann ügyben 2008. december 22-én hozott ítélet [EBHT 2008., I-11061. o.]

¹¹ A C-402/07. és C-432/07. sz. Sturgeon és Böck egyesített ügyekben 2009. november 19-én hozott ítélet [EBHT 2009., I-10923.o.]

¹² Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, COM(2011) 144 végleges. Lásd a 23. oldalt: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:PDF>

¹³ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK rendelet alkalmazásáról (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0174:FIN:HU:PDF>) COM(2011) 174 végleges.

-
- ¹⁴ Az Európai Parlament 2012. március 29-i állásfoglalása a légi utasok szerzett jogairól és azok érvényesüléséről (2011/2150(INI) <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2012-0099+0+DOC+XML+V0/HU>
- ¹⁵ Az eredményeket lásd itt: http://ec.europa.eu/transport/passengers/consultations/2012-03-11-apr_en.htm
- ¹⁶ Mint például az átfoglalás és a repülőjegyek részleges felhasználása.
- ¹⁷ Például a rendkívüli körülmények fogalma, az átfoglalási kötelezettségek, a kifutópályán való ellátás, jogok a lekéselt csatlakozás esetén.
- ¹⁸ Javaslat: Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a visszautasított beszállás és a légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK rendeletnek, valamint a légi fuvarozók felelősségéről szóló 2027/97/EK rendeletnek az utasok és poggyászaik légi szállítására tekintetében történő módosításáról, COM (2013) 130 végleges, 2013/0072(COD), 2013.03.13.
- ¹⁹ A C-549/07. sz. Wallentin-Hermann ügyben 2008. december 22-én hozott ítélet [EBHT 2008., I-11061. o.]. Ehhez lásd bővebben: Angyal Zoltán: Légiközlekedési jog az Európai Unióban, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2011, 160-165.o.
- ²⁰ Ilyennek tekinti a javaslat egyebek mellett a járat biztonságos üzemeltetését lehetetlenné tevő természeti katasztrófákat; a légi jármű szokásos üzemeltetésével együtt nem járó műszaki problémákat; olyan biztonsági kockázatokat, amelyek lehetetlenné teszik a járat biztonságos üzemeltetését; egy repülőter légterének lezárása; a biztonsággal összeegyeztethetetlen időjárási körülmények.
- ²¹ Ebbe a körbe sorolja a tervezett melléklet a repülőgép rendes üzemeltetésével járó műszaki problémákat, mint amilyenek a szokásos karbantartás folyamán vagy a repülés előtti ellenőrzés során feltárt problémák; valamint a repülőszemélyzet munkahelyi konfliktusokon kívüli okokból történő hiányzása.
- ²² A C-402/07. és C-432/07. sz. Sturgeon és Böck egyesített ügyekben 2009. november 19-én hozott ítélet [EBHT 2009., I-10923.o.]. Lásd bővebben: Angyal: i.m., 168-176.o.