JEAN RICHARD DE LA TOUR
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2022. április 28.[1]

C-597/20. sz. ügy

Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A.
kontra
Budapest Főváros Kormányhivatala

(a Fővárosi Törvényszék [Magyarország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – 261/2004/EK rendelet – Az 5. cikk (1) bekezdésének c) pontja és a 7. cikk – Az utasok kártalanítása – 16. cikk – A rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv feladata – E szerv számára arra vonatkozó hatáskört biztosító nemzeti szabályozás, hogy a légi fuvarozót az utasnak járó kártalanítás megfizetésére kötelezze”

I. Bevezetés

1. A 261/2004/EK rendelet[2] 16. cikkének (1) és (2) bekezdése alapján felhatalmazhatja-e valamely tagállam az e rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szervet arra, hogy a légi fuvarozót a légi járatának törlése vagy jelentős késése miatt az utasnak járó kártalanítás megfizetésére kötelezze?

2. A Fővárosi Törvényszék (Magyarország) által feltett e kérdésre adandó válasznak lehetővé kell tennie az ilyen szerv számára biztosított hatáskörök tisztázását, és ily módon a Bíróság által a 2016. március 17-i Ruijssenaars és társai ítéletben[3] kialakított elvek tartalmának pontosítását.

3. A jelen indítványban kifejtem azokat az okokat, amelyek miatt úgy vélem, hogy e rendelkezéssel nem ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amelynek értelmében valamely tagállam a nemzeti szervét ilyen kényszerítő jogkörrel ruházza fel, feltéve azonban, hogy e szabályozás nem fosztja meg a légi fuvarozót attól a lehetőségtől, hogy az illetékes nemzeti bíróság előtt keresetet indítson a tőle ily módon követelt kártalanítás vitatása érdekében.

[1] Eredeti nyelv: francia.

[2] A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.; helyesbítés: HL 2019. L 119., 203. o.).

[3] C-145/15 és C-146/15, a továbbiakban: Ruijssenaars és társai ítélet, EU:C:2016:187.

II. Jogi háttér

A. Az uniós jog

4. A 261/2004 rendelet (1), (21) és (22) preambulumbekezdése kimondja:

„(1) Szükséges, hogy [az Európai Unió] fellépése a légiközlekedés terén többek között az utasok magas szintű védelmére irányuljon. Emellett maradéktalanul figyelembe kell venni az általános fogyasztóvédelmi követelményeket.

[…]

(21) A tagállamoknak meg kellene állapítaniuk e rendelet rendelkezéseinek megsértésére alkalmazandó szankciók szabályait és biztosítaniuk kellene a szankciók alkalmazását. A szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kellene lenniük.

(22) A tagállamoknak biztosítaniuk és felügyelniük kellene, hogy légi fuvarozóik betartsák ezt a rendeletet, és ki kellene jelölniük egy megfelelő szervet az ilyen végrehajtási feladatok elvégzésére. A felügyelet nem befolyásolhatja az utasoknak és légifuvarozóknak azt a jogát, hogy bírósághoz forduljanak jogorvoslatért a nemzeti jog eljárásai szerint.”

5. E rendelet „Járat törlése” című 5. cikke előírja:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

[…]

c) joguk van az üzemeltető légi fuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban, kivéve ha

[…]

(3) Az üzemeltető légi fuvarozó nem köteles kártalanítást fizetni a 7. cikk szerint, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.”

6. Az említett rendelet „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikke szerint:

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

a) 250 EUR-t minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra [helyesen: légi járatra];

b) 400 EUR-t minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra [helyesen: légi járatra] és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőútra [helyesen: légi járatra];

c) 600 EUR-t minden, az a) és b) pontba nem sorolható repülőútra [helyesen: légi járatra].

A távolság meghatározásánál azt az utolsó célállomást kell alapul venni, amelynél a beszállás visszautasítása vagy a járat törlése miatt az utas érkezése késik a menetrend szerinti időponthoz képest.

(2) Amennyiben az utasoknak a 8. cikk szerint átfoglalást ajánlanak végső célállomásukhoz egy olyan alternatív légijáraton, amelynek érkezési időpontja annak a járatnak a menetrend szerinti érkezési időpontjánál, amelyre eredetileg jegyet váltottak, legfeljebb

a) két órával későbbi, az összes 1500 kilométeres vagy annál rövidebb repülőút [helyesen: légi járat] esetében; vagy

b) három órával későbbi, az összes 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőút [helyesen: légi járat] tekintetében és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőút [helyesen: légi járat] esetében, vagy

c) négy órával későbbi, az a) és b) pontba nem sorolható összes egyéb repülőút [helyesen: légi járat] esetében,

akkor az üzemeltető légi fuvarozó az (1) bekezdésben előírt kártalanítást 50%-kal csökkentheti.

[…]”

7. Ugyanezen rendelet „Jogsértések” című 16. cikke előírja:

„(1) Minden tagállam kijelöl egy szervet, amely e 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 [helyesen: jogai] tiszteletben tartásának biztosítása érdekében. A tagállamok tájékoztatják [az Európai] Bizottságot arról, hogy e bekezdéssel összhangban melyik szervet jelölték ki.

(2) A 12. cikk sérelme nélkül minden utas az (1) bekezdés alapján kijelölt bármely szervnél vagy a tagállam által kijelölt bármely illetékes szervnél panaszt tehet e rendeletnek a tagállam területén található repülőtéren történt állítólagos megsértésével vagy a tagállam területen található repülőtérre harmadik országból induló járattal kapcsolatban.

(3) A tagállamok által e rendelet megsértésére előírt szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.”

B. A magyar jog

8. A fogyasztóvédelemről szóló, 1997. december 15-i 1997. évi CLV. törvény[4] 43/A. §-ának (2) bekezdése az alábbiak szerint rendelkezik:

„A fogyasztóvédelmi hatóság látja el – szükség szerint a légiközlekedési hatóság megkeresésével – [az (EU)] 2017/2394 rendelet[5] végrehajtását a [261/2004 rendelet] rendelkezéseibe ütköző [Unión] belüli jogsértések tekintetében.[…]”

9. E törvény 47. §-a (1) bekezdésének c) és i) pontja értelmében e hatóság határidő tűzésével a feltárt hibák, hiányosságok megszüntetésére kötelezheti a vállalkozást, továbbá hatáskörrel rendelkezik úgynevezett „fogyasztóvédelmi bírság” kiszabására.

4 *Magyar Közlöny*, 1997. évi 119. szám, a továbbiakban: fogyasztóvédelmi törvény.

5 A fogyasztóvédelmi jogszabályok végrehajtásáért felelős nemzeti hatóságok közötti együttműködésről és a 2006/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2017. december 12-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2017. L 345., 1. o.).

III. Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

10. A Polskie Linie Lotnicze „LOT" SA [6] társaság egyik New York (Egyesült Államok) és Budapest (Magyarország) közötti járatának három órát meghaladó késését követően több utas Budapest Főváros Kormányhivatalához (Magyarország) [7] fordult annak érdekében, hogy az kötelezze a légi fuvarozót a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja megsértésének orvoslásaként az e rendelet 7. cikke szerinti kártalanítás megfizetésére.

11. 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 jelzi, hogy a fogyasztóvédelemről szóló törvénynek az említett rendelet 16. cikkének (1) és (2) bekezdésében foglalt követelményeket átültető 43/A. §-ának (2) bekezdése alapján jogosult arra kötelezni a légi fuvarozókat, hogy meghatározott határidőn belül szüntessék meg a fenti rendeletet érintő jogsértést.

12. A kérdést előterjesztő bíróságban, amelyhez e határozat megsemmisítése iránt keresetet nyújtottak be, kétség merült fel a fogyasztóvédelmi felügyelőséget megillető hatáskörök terjedelmét illetően. E körülmények között úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„[A 261/2004] rendelet 16. cikk[ének] (1) és (2) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy az ezen rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv, amelyhez egyéni utaspanasszal fordultak, nem kötelezheti az érintett légifuvarozót a Rendelet alapján az utasnak járó kártalanítás fizetésére?"

13. A LOT, a fogyasztóvédelmi felügyelőség, a magyar, a holland és a lengyel kormány, valamint a Bizottság terjesztett elő írásbeli észrevételeket. E felek a 2022. február 2-i tárgyaláson szóbeli észrevételeiket is előterjesztették.

IV. Elemzés

A. Előzetes észrevétel

14. Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem vizsgálata érdekében egy előzetes észrevételt kell tenni, amely a kérdést előterjesztő bíróság által kifejezetten említettektől eltérő jogszabályok figyelembevételének szükségességére vonatkozik.

15. A kérdés a 2017/2394 rendeletben szereplő rendelkezésekre, és különösen e rendelet 9. cikke (4) bekezdésének f) pontjára tekintettel merül fel.

16. E rendelet 1. cikkének megfelelően ugyanis a „fogyasztók érdekeinek védelmét szolgáló uniós jogszabályok betartásának és a belső piac zavartalan működésének biztosítása, valamint a fogyasztók gazdasági érdekei védelmének megerősítése érdekében ez a rendelet meghatározza az

[6] A továbbiakban: LOT.

[7] A továbbiakban: fogyasztóvédelmi felügyelőség.

említett jogszabályok végrehajtásáért felelős tagállami illetékes hatóságokként kijelölt hatóságok egymás közötti együttműködésének és a Bizottsággal való együttműködésének, valamint fellépésük összehangolásának feltételeit”.

17. A 2017/2394 rendelet 3. cikkének 1. pontja és e rendelet melléklete alapján „a fogyasztók érdekeinek védelmét szolgáló uniós jogszabályok” magukban foglalják a 261/2004 rendelet rendelkezéseit.

18. Márpedig e rendelet 9. cikke (4) bekezdésének f) pontjában az uniós jogalkotó a következőket írja elő:

„Az illetékes hatóságok [azaz bármely országos, regionális vagy helyi szinten létrehozott és a fogyasztók érdekeinek védelmét szolgáló uniós jogszabályok végrehajtásáért felelős hatóságként a tágállamok által kijelölt hatóságok [8]] legalább az alábbi végrehajtási hatáskörökkel rendelkeznek:

[…]

f) hatáskör az e rendelet hatálya alá tartozó jogsértések megszüntetésének vagy megtiltásának érvényre juttatására;

[…]”

19. A fentiekre tekintettel az a kérdés merül fel, hogy a fenti cikkben előírt rendelkezések relevánsak lehetnek-e a nemzeti szervek számára a 261/2004 rendelet 16. cikke alapján ily módon biztosított hatáskörök jellegének és terjedelmének értékelése szempontjából.

20. Az alábbiakban bemutatandó okok miatt – a felek által a tárgyaláson kifejtett álláspontokhoz hasonlóan – úgy vélem, hogy e rendelkezések nem hasznosak az elemzés szempontjából.

21. A 2017/2394 rendeletet ugyanis a 2. cikkének (1) bekezdése értelmében „az Unión belüli jogsértésekre, a kiterjedt jogsértésekre és az uniós dimenzióval rendelkező kiterjedt jogsértésekre kell alkalmazni, abban az esetben is, ha ezek a jogsértések megszűntek a végrehajtás megkezdése vagy befejezése előtt”. Márpedig e rendelet 3. cikkéből az következik, hogy valamennyi fenti jogsértést úgy kell meghatározni, hogy e fogalom olyan cselekményekre vagy mulasztásokra vonatkozik, amelyek ellentétben állnak a fogyasztók érdekeinek védelmét szolgáló uniós jogszabályokkal, és amelyek sértették, sértik vagy valószínűsíthetően sértik e fogyasztók „kollektív érdekeit”.

22. Értelmező iránymutatásaiban [9] a Bizottság ennek megfelelően hangsúlyozta, hogy a 261/2004 rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti hatóságoknak „teljesíteniük kell a [2006/2004/EK rendeletben [10]] meghatározott kötelezettségeiket, amikor nemzetközi összefüggésben *a fogyasztók kollektív érdekei forognak kockán*” [11].

[8] Az „illetékes hatóság” fogalmát a 2017/2394 rendelet 3. cikkének 6. pontja határozza meg.

[9] „Értelmező iránymutatások a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, valamint a 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel módosított, a légi fuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK tanácsi rendelet tekintetében” című bizottsági közlemény (HL 2016. C 214., 5. o.).

[10] A fogyasztóvédelmi jogszabályok végrehajtásáért felelős nemzeti hatóságok közötti együttműködésről és a 2006/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2017. december 12-i európai parlamenti és tanácsi rendelet („Rendelet a fogyasztóvédelmi együttműködésről”) (HL 2017. L 345., 1. o.). Hangsúlyozom, hogy a 261/2004 rendeletet hatályon kívül helyezte a 2017/2394 rendelet.

[11] E közlemény 7.3. pontja. Kiemelés tőlem.

23. Márpedig, noha a 261/2004 rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv elsődleges feladata, hogy a légi utasok kollektív érdekeit védje, a kérdést előterjesztő bíróság által feltett kérdés igen eltérő összefüggésben merül fel, amely ezen utasok egyéni érdekeinek védelmét érinti. Az uniós jogalkotó által e rendelet 7. cikkében biztosított kártalanításhoz való jog ugyanis az utas és a légi fuvarozó között létrejött személyszállítási szerződés végrehajtásának keretébe illeszkedik. A kényszerítő jogkört tehát, amellyel e szerv az egyéni panasz következtében rendelkezik, nem egyének egy csoportja, hanem egy pontosan meghatározott jogalany érdekében gyakorolják. Ítélkezési gyakorlatában a Bíróság ennek megfelelően a fogyasztók kollektív érdekeire úgy hivatkozik, mint amelyek „a jogvita felei közötti kapcsolatok keretein túllépő” helyzetet érintenek.[12] A kollektív érdek[13] és az egyéni érdek fogalma különbözik egymástól. Ebből következik, hogy nyilvánvaló ellentmondás áll fenn az alapügy körülményei és azon helyzetek között, amelyekre a 2017/2394 rendelet alkalmazandó, mely utóbbit különösen az utóbbi rendelet azon célja jellemez, hogy a „fogyasztók mint csoport kollektív érdekeinek”[14] védelmére irányul.

24. Mindezekre tekintettel tehát a kérdést előterjesztő bíróság által kért értelmezés céljából az e rendeletben szereplő rendelkezéseket nem kell figyelembe venni.

25. Ezzel szemben elemzésem során a fogyatékkal élő légi utasok, valamint a vasúti, tengeri vagy autóbuszos személyszállítást igénybe vevőutasok jogainak védelmére vonatkozó hatályos rendeletekben előírt rendelkezésekre fogok hivatkozni.[15] Kétségtelen, hogy az érintett különböző közlekedési módok nem összehasonlíthatók, és amint arra a Bíróság a 2021. szeptember 2-i Irish Ferries ítéletben[16] rámutatott, az uniós jogalkotó nem kívánt a fenti egyes közlekedési módok tekintetében azonos védelmi szintet biztosítani.[17] Mindazonáltal a 261/2004 rendelethez hasonlóan valamennyi jogszabály előírja az adott rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv kijelölését. Az Irish Ferries ítéletben a Bíróság nem mulasztotta el kiemelni az uniós jogalkotó azon szándékát, hogy az egyes említett rendeletek keretében használt fogalmak értelmezését illetően „egységes megközelítést” fogadjon el.[18] Ez a helyzet például a „rendkívüli körülmények” fogalmának esetében, amelyet mind a légi, mind a tengeri utasokat megillető jogok területén

12 Lásd szemléltetésképpen: 2016. július 28-i Verein für Konsumenteninformation ítélet (C-191/15, EU:C:2016:612, 45. pont).

13 Az „érdek” fogalmának meghatározását illetően lásd: Littré, E., *Dictionnaire de la langue française*, Paris, L. Hachette, 1873–1874., amely szembeállítja „egy személy egyéni, magánjellegű vagy személyes érdekét, előnyét” a „közérdekkel, az állam, illetve a társadalom előnyével”. Lásd még e fogalom meghatározását illetően: Lalande, A., *Vocabulaire technique et critique de la philosophie*, Presses universitaires de France, Párizs, 1997., 4. kiadás, 531. o., amely szerint a kollektív érdek nem például valamely ágazat vagy csoport tagjai egyéni érdekeinek összessége, hanem egyének egy csoportjának olyan érdekére utal, [amely nem vizsgálható osztatlanul], mivel egy egészet alkot. E fogalom bizonyos meghatározott ágazatokban és különösen valamely közösség, szakma vagy fogyasztók fogyasztói szervezetek által biztosított védelme kapcsán használatos.

14 Lásd: 2016. július 28-i Verein für Konsumenteninformation ítélet (C-191/15, EU:C:2016:612, 42. pont).

15 Lásd: a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól szóló, 2006. július 5-i 1107/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2006. L 204., 1. o.); a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló, 2021. április 29-i (EU) 2021/782 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2021. L 172., 1. o.); a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól, valamint a 2006/2004/EK rendelet módosításáról szóló, 2010. november 24-i 1177/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2010. L 334., 1. o.); az autóbusszal közlekedő utasok jogairól és a 2006/2004/EK rendelet módosításáról szóló, 2011. február 16-i (EU) 181/2011 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2011. L 55., 1. o.).

16 C-570/19, a továbbiakban: Irish Ferries ítélet, EU:C:2021:664.

17 Lásd ezen ítélet 143. és 145. pontját, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

18 Lásd az említett ítélet 106. és 107. pontját, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot. Lásd még: Bizottság „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című, 2011. március 28-i fehér könyvét (COM(2011) 144 végleges), amelyben a Bizottság ily módon rámutatott, hogy szükséges „[a]z utasjogokra vonatkozó uniós jogszabályok egységes értelmezése, valamint összehangolt és hatékony érvényesítése egyrészről azért, hogy az iparág szereplői egyenlő versenyfeltételek mellett tevékenykedhessenek, másrészről azért, hogy a polgárok számára európai szintű védelmet lehessen biztosítani” (25. o.).

alkalmaznak.[19] Célszerűnek tartom tehát azokat a rendelkezéseket is figyelembe venni, amelyeket az uniós jogalkotó e rendeletekben az utasok jogai tiszteletben tartásának biztosításáért felelős nemzeti szerv hatásköreire vonatkozóan írt elő.

B. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

26. Előzetes döntéshozatalra előterjesztett egyetlen kérdésével az előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ a Bíróságtól, hogy a 261/2004 rendelet 16. cikkének (1) és (2) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy azzal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amelynek alapján az e rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv hatáskörrel rendelkezik arra, hogy a légi fuvarozókat a légi járat törlése miatt a fenti rendelet 7. cikkében előírt kártalanítás megfizetésére kötelezze.[20]

27. Amint arra rámutattam, az e kérdésre adandó válasznak lehetővé kell tennie az e nemzeti szerv számára biztosított hatáskörök terjedelmének tisztázását a Bíróság által a Ruijssenaars és társai ítéletben már kifejtett elvek alapján.

28. A Ruijssenaars és társai ítéletben, amelynek a rendelkező részét idézem, a Bíróság kimondta, hogy „[a 261/2004 rendelet] 16. cikkét úgy kell értelmezni, hogy az e cikk (1) bekezdése szerint az egyes tagállamok által kijelölt szerv, amelyhez egy utas egyéni panaszával fordultak az említett rendelet 7. cikkének (1) bekezdésében előírt 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”[21].

29. Ez az értelmezés a Bíróság érvelésének első részében kifejtett három megfontoláson alapul. Az első magukra a 261/2004 rendelet 16. cikkének kifejezéseire (a Ruijssenaars és társai ítélet 28–32. pontja), a második e rendelet céljaira (a Ruijssenaars és társai ítélet 33. pontja), végül a harmadik a nemzeti szervek és a nemzeti bíróságok által külön-külön betöltött szerepek egymáshoz való viszonyára (a Ruijssenaars és társai ítélet 35. pontja) vonatkozik.[22] Érvelését követően 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 úgy ítélte meg, hogy ezen értelmezés lehetővé teszi az egyrészt a nemzeti szervek által a nekik címzett egyéni panaszok kezelése során, másrészt pedig a 261/2004 rendelet 7. cikkében előírt kártalanítás megfizettetésére irányuló egyéni kereseteket elbíráló nemzeti bíróságok által végzett értékelések közötti, a légi utasok jogaira nézve hátrányos eltérések elkerülését (a Ruijssenaars és társai ítélet 34. pontja).

[19] Lásd ugyanezen ítélet 106. pontját. A Bíróság e pontban a tengeri közlekedésről szóló 1177/2010 rendeletben használt „rendkívüli körülmények” fogalmának értelmezését illetően rámutatott az uniós jogalkotó azon szándékára, hogy „egységes megközelítést” fogadjon el, és abba a Bíróságnak a légi utasok jogaira vonatkozó ítélkezési gyakorlatát is beépítse.

[20] Az előterjesztett kérdés nem vonatkozik az ugyanezen rendelet 12. cikkében szereplő további kártalanításra.

[21] Kiemelés tőlem.

[22] A Bíróság itt a 261/2004 rendelet (22) preambulumbekezdésének második mondatára, valamint a Bíróság ítélkezési gyakorlatára, különösen a 2011. október 13-i Sousa Rodríguez és társai ítéletre (C-83/10, EU:C:2011:652, 44. pont), valamint a 2013. január 31-i McDonagh ítéletre (C-12/11, EU:C:2013:43, 51. pont) hivatkozik.

30. Mindazonáltal érvelésének második részét a Bíróság az alábbi *obiter dictummal* is kiegészítette:

„*Ugyanakkor* e célokat, valamint a tagállamoknak a 261/2004 rendelet 16. cikkének (1) bekezdése szerinti szerveknek szánt hatáskörök meghatározására vonatkozó mozgásterét figyelembe véve, […] a *tagállamok annak érdekében, hogy orvosolják a légi utasok védelmének elégtelenségét, felhatalmazhatják arra az e rendelet 16. cikkének (1) bekezdése szerinti szerveket, hogy az egyéni panaszok nyomán intézkedéseket fogadjanak el*.” [23]

31. Ezt a pontot úgy kell érteni, mint amely a Bíróság azon megfontolását tükrözi, amely szerint a tagállamok az e rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerveik számára a fenti rendelet 16. cikkében az utóbbiakra ruházott feladat keretébe tartozó, kötelezésre irányuló jogkört *biztosíthatnak*.

32. A jelen jogvita keretében, míg a LOT a Bíróság által a Ruijssenaars és társai ítéletben elfogadott érvelés első része alapján vitatja e hatáskörnek a fogyasztóvédelmi felügyelőség számára történő biztosítását, e felügyelőség a fenti érvelés második részére támaszkodik a nemzeti szabályozás által ily módon ráruházott jogkör alátámasztása érdekében. A Bíróságtól tehát ezen *obiter dictum* tartalmának tisztázását kérik. E tisztázás érdekében azt javasolom a Bíróságnak, hogy az állandó ítélkezési gyakorlatának megfelelően a 261/2004 rendelet 16. cikkének szövegét, valamint e rendelet rendszerét és céljait vegye figyelembe, a Bíróság ítélkezési gyakorlatában már kialakított elvekre is tekintettel.

33. Ennek tisztázása alapvető fontosságú, mivel a nemzeti szerveket megillető jogkörökből jelentős gyakorlati következmények származnak, különösen a járatának törlése vagy jelentős késése által érintett évi több ezer utasra nézve. A fenti kérdés tisztázása a Bizottság felvetéseinek teljesítését is lehetővé teszi, amely intézmény folyamatosan hangsúlyozza e 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 biztosítása érdekében, hogy a panaszok kezelése céljából egyértelmű és hozzáférhető eszközök álljanak rendelkezésre. [24]

1. A 261/2004 rendelet 16. cikkének fogalmai

34. A 261/2004 rendelet 16. cikkében az uniós jogalkotó meghatározza az e rendelet rendelkezéseit érintő „jogsértések” esetén alkalmazandó szabályokat.

35. Először is, az említett rendelet 16. cikkének (1) bekezdése azt írja elő minden egyes tagállam számára, hogy jelöljön ki „egy szervet, amely e rendelet végrehajtásáért felel” a területén lévő repülőterekről induló légijáratok, valamint harmadik országból e repülőterekre induló járatok tekintetében, amely szervnek adott esetben az a feladata, hogy meghozza a szükséges intézkedéseket az utasok jogai tiszteletben tartásának biztosítása érdekében. Bár a jogalkotó pontosan meghatározza e szerv területi illetékességének terjedelmét, megállapítom, hogy nem pontosítja sem azokat a feltételeket, sem azokat a részletes szabályokat, amelyek mellett a fenti szervnek a feladatát el kell látnia, és „az utasok jog[ainak] tiszteletben tartásá[t]” kell

[23] A Ruijssenaars és társai ítélet 36. pontja, kiemelés tőlem.

[24] Lásd ebben az értelemben: „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című, 2011. március 28-i bizottsági fehér könyv, (COM(2011) 144 végleges, 25. pont).

biztosítania.[25] Ezenkívül megjegyzem, hogy az utóbbi kifejezés – „az utasok jog[ainak] tiszteletben tartás[a]" – nyilvánvalóan tág jelentéssel bír. Kiterjed mind a légi utasok kollektív érdekeinek védelmére, mind pedig az egyéni érdekeik védelmére. A 261/2004 rendelet (22) preambulumbekezdése, amely kifejti azokat a megfontolásokat, amelyekre az uniós jogalkotó e rendelet 16. cikke (1) bekezdésének elfogadása érdekében támaszkodott, szintén nem tartalmaz erre vonatkozóan további pontosítást.

36. E körülmények között el kell ismerni, hogy az említett rendelet 16. cikkének (1) bekezdése értelmében a tagállamok mozgástérrel rendelkeznek azon hatásköröket illetően, amelyeket az utasok jogainak védelme céljából a nemzeti szerveiknek biztosítani kívánnak, amely mozgástérre a Bíróság egyébként a Ruijssenaars és társai ítélet 36. pontjában kifejezetten hivatkozott.

37. Mivel a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja biztosítja a légi utasok számára a kártalanításhoz való jogot a járatuk törlése esetén, véleményem szerint nincs akadálya annak, hogy a tagállam nemzeti szervére ruházza azt a jogkört, hogy a légi fuvarozót e jog tiszteletben tartásának biztosítása érdekében a fizetendő kártalanítás megfizetésére kötelezze. E jog megsértése nemcsak a légi fuvarozókat terhelő szerződéses kötelezettségek, hanem e rendelet megfelelő alkalmazásának megsértését is jelenti.

38. Másodszor, a 261/2004 rendelet 16. cikkének (2) és (3) bekezdésében foglalt rendelkezéseket illetően úgy vélem, hogy azok nem célozzák és nem eredményezik a tagállamok által esetlegesen a nemzeti szerveik számára biztosított hatáskörök terjedelmének korlátozását.

39. Egyfelől emlékeztetek arra, hogy e rendelet 16. cikkének (2) bekezdése szerint „minden utas az (1) bekezdés alapján kijelölt bármely szervnél vagy a tagállam által kijelölt bármely illetékes szervnél panaszt tehet [a fenti] rendeletnek a tagállam területén található repülőtéren történt állítólagos megsértésével vagy a tagállam területen található repülőtérre harmadik országból induló járattal kapcsolatban".

40. Márpedig mind a 261/2004 rendelet értelmezésére vonatkozó Ruijssenaars és társai ítéletből, mind pedig az 1177/2010 rendelet értelmezésére vonatkozó Irish Ferries ítéletből az következik, hogy a 261/2004 rendelet 16. cikkének (2) bekezdésében említett „panasz" jellegét és tartalmát tekintve különbözik az utas által a személyszállítási szolgáltatás törlése miatt neki járó kártalanítás iránt egyénileg benyújtott kérelemtől. A Bíróság szerint ugyanis ez a panasz azon jelzésnek tekintendő, amelyet az utas közöl abból a célból, hogy a szóban forgó rendeletek általános megfelelő alkalmazásához való hozzájárulás érdekében az illetékes szerv tudomására hozza a fuvarozókat terhelő valamely kötelezettség állítólagos megsértését. A Bíróság a Ruijssenaars és társai ítéletben hangsúlyozza, hogy „a [nemzeti szerv nem] köteles […] e panasz nyomán eljárni annak érdekében, hogy biztosítsa minden egyes utas alanyi jogát ahhoz, hogy kártalanításban részesüljön"[26], és az Irish Ferries ítéletben rámutat arra, hogy a szállító „bizonyos mérlegelési mozgástérrel rendelkezik e jelzés figyelembevételét illetően"[27].

[25] Ez különbözteti meg a 261/2004 rendeletet a többi rendelettől. Az egyéb közlekedési módok esetében ugyanis az uniós jogalkotó megköveteli, hogy a nemzeti szervek felépítésükben, finanszírozási döntéseikben, jogi szerkezetükben és döntéshozatalukban függetlennek legyenek a fuvarozóktól vagy az infrastruktúra üzemeltetőjétől. Lásd például: az 1177/2010 rendelet 25. cikke (1) bekezdésének második albekezdése; a 2021/782 rendelet 31. cikkének (2) bekezdése; az 181/2011 rendelet 28. cikke (1) bekezdésének második albekezdése.

[26] Ruijssenaars és társai ítélet (31. pont).

[27] Irish Ferries ítélet (118. pont).

41. Másrészt emlékeztetek arra, hogy a 261/2004 rendelet 16. cikkének (3) bekezdése alapján „[a] tagállamok által e rendelet megsértésére előírt szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük”. 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 Ruijssenaars és társai ítéletben a Bíróság ily módon kimondta, hogy az uniós jogalkotó által e cikkben említett „szankciók” a nemzeti szerv által az általános felügyeleti feladatának gyakorlása során megállapított jogsértésekre válaszul elfogadott intézkedéseket jelentik, „nem pedig minden egyes konkrét esetben hozandó közigazgatási végrehajtási intézkedések[et]” [28].

42. Noha – amint arra a Bíróság rámutatott – a 261/2004 rendelet 16. cikkének (2) és (3) bekezdésében foglalt rendelkezések „az e cikk (1) bekezdésében említett szervre háruló feladatok különböző szempontjait” [29] pontosítják, azokat a fentiek alapján nem lehet úgy értelmezni, hogy kizárják annak lehetőségét, hogy a nemzeti szerv számára attól eltérő hatásköröket biztosítsanak, mint amelyek a tudomására hozott jelzések kezelésére és szankciók kiszabására vonatkoznak.

43. Az uniós jog által meghatározott szabályok hiányában tehát a tagállamok mozgástérrel rendelkeznek a légi utasok jogai tiszteletben tartásának biztosítását célzó hatásköröknek az említett nemzeti szerv számára történő biztosítását illetően. Ebben az összefüggésben, és figyelembe véve a 261/2004 rendelet 16. cikkében használt kifejezéseket, semmi nem zárja ki, hogy valamely tagállam az említett szervet arra vonatkozó jogkörrel ruházza fel, hogy a légi fuvarozókat az e rendelet 5. és 7. cikkének megfelelően az utasoknak járó kártalanítás megfizetésére kötelezze.

44. Úgy tűnik számomra, hogy az említett rendelet rendszere és céljai is ezt az értelmezést támasztják alá.

2. A 261/2004 rendelet rendszere és céljai

45. A nemzeti szervre ruházott feladatok terjedelmét a 261/2004 rendelet 7. cikkében előírt kártalanítás jellegére és az uniós jogalkotó által elérni kívánt célokra tekintettel is értékelni kell.

46. Ezt a kártalanítást a Bíróság a 2019. július 29-i Rusu ítéletében átalányjellegűnek, egységesítettnek és azonnalinak minősítette. [30] Az Irish Ferries ítéletben használt megfogalmazását átvéve „az utas [olyan] pénzügyi követelés[éről van szó], amelynek kifizetését a szállítótól kérheti önmagában azon tény alapján, hogy teljesültek az [1177/2010 rendelet 19. cikkében] előírt feltételek” [31]. Abban az esetben ugyanis, ha a járat törlését nem a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülmények okozták, a kártalanítás összegét az e rendelet 7. cikkének (1) és (2) bekezdésében előírt összegeknek megfelelően határozzák meg. A légi utasok 250 EUR összegű kártalanításban részesülnek valamennyi 1500 kilométeres vagy rövidebb légi járat (az a) pont), 400 euró összegű kártalanításban minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli légi járat és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti légi járat (a b) pont), végül pedig 600 euró összegű kártalanításban az előző pontokba nem sorolható légi járatok esetén. Egyébiránt a kártalanítás

[28] Ruijssenaars és társai ítélet (32. pont).

[29] Ruijssenaars és társai ítélet (30. pont).

[30] C-354/18, a továbbiakban: Rusu ítélet, EU:C:2019:637 (28. és 34. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[31] Irish Ferries ítélet (118. pont).

bizonyos feltételek mellett a felére csökken az utas átfoglalása esetén. A Bíróság kimondta, hogy „[a]z ilyen átalányösszegek csak azon károk megtérítésére szolgálnak, amelyek szinte minden érintett utas számára azonosak” [32]. E körülmények között 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. [33] E körülmények között, azon helyzet kivételével, amelyben a kártalanításhoz való jogot a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése alapján vitatják, és az például a „rendkívüli körülmények” fennállását illetően jogi értékelést tesz szükségessé, a nemzeti szerv álláspontom szerint teljes mértékben képes értékelni a követelés megalapozottságát és adott esetben annak összegét a kényszerítő intézkedések meghozatala céljából.

47. Ezenkívül úgy tűnik számomra, hogy a hatáskör ily módon történő telepítése megfelel az uniós jogalkotó által a 261/2004 rendelet összefüggésében követett céloknak. E rendelet az (1), (2), (4) és (12) preambulumbekezdésének megfelelően a légi utasoknak – a légi járatok törlése által okozott súlyos gondok és kényelmetlenségek áldozatainak – magas szintű védelmére irányul. [34] Márpedig a Bíróság több alkalommal kimondta, hogy az említett rendelet 7. cikkének (1) bekezdésében rögzített összegek célja, hogy egységesített és azonnali kártalanítást nyújtsanak az ilyen kényelmetlenségek által okozott károkat illetően, „anélkül, hogy [az] utasok viselnék az illetékes bíróságok előtt történő jogérvényesítéssel szükségszerűen együtt járó nehézségeket” [35]. Az Irish Ferries ítéletben a Bíróság ennek megfelelően hozzátette, hogy az 1177/2010 rendelet 19. cikkében azonos szöveggel előírt kártalanítás „önmag[ában] alkalmas[…] az utasoknak egy járat törlésével okozott bizonyos kényelmetlenségek orvoslására, és ekként biztosítj[a] az utasok e rendelet által elérni kívánt magas szintű védelmét” [36].

48. Márpedig egy olyan intézkedés, mint amelyet a szóban forgó nemzeti szabályozás előír, álláspontom szerint hozzájárul a kártalanítási eljárás egyszerűségéhez, gyorsaságához 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. Egy ilyen intézkedés tehát álláspontom szerint biztosítja a légi utasok magas szintű védelmét, elkerülve ugyanakkor a bíróságoknál a kártalanítási keresetek rendkívül magas számából eredő túlterheltséget.

49. Ezenkívül emlékeztetek arra, hogy az ilyen hatáskörnek a nemzeti szerv számára történő elismerése nem fosztja meg sem az utasokat, sem a légi fuvarozókat attól a lehetőségtől, hogy a nemzeti jogban előírt eljárásokkal összhangban az illetékes nemzeti bíróság előtt keresetet indítsanak. [37] Az utasok a 261/2004 rendelet 7. cikke szerinti kártalanítás követelése érdekében az illetékes bírósághoz fordulhatnak, és ugyanígy a légi fuvarozók számára is biztosítani kell azt a lehetőséget, hogy vitassák a tőlük ily módon követelt kártalanítás megalapozottságát.

[32] Rusu ítélet (30. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[33] A Bíróság a Rusu ítéletben kimondta, 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).

[34] Lásd: Ruijssenaars és társai ítélet (33. pont); Rusu ítélet (26. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[35] Rusu ítélet (28. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[36] Irish Ferries ítélet (152. és 154. pont).

[37] Lásd: „Értelmező iránymutatások a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, valamint a 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel módosított, a légi fuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK tanácsi rendelet tekintetében” című bizottsági közlemény (HL 2016. C 214., 5. o.) (8. és azt követő pontok).

50. Emlékeztetek arra, hogy a 2012. november 12-i Cuadrench Moré ítéletben [38] a Bíróság kimondta, hogy „valamely járat törlése esetén, és feltéve, hogy e törlésre nem olyan rendkívüli körülmények miatt került sor, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni, a 261/2004 rendelet 5. és 7. cikke elismeri az utasoknak a távolság és az érintett járat célállomásától függően változó kártérítésre való jogát, *amelyet ezen utasok szükség esetén a nemzeti bíróság előtt érvényesíthetnek*” [39]. A Bíróság ezenkívül hozzáfűzte, hogy „a vonatkozó uniós jogi rendelkezések hiányában a tagállamok feladata, hogy belső jogrendjükben szabályozzák a bíróság előtti keresetindítás eljárási szabályait, amelyek célja, hogy biztosítsák azoknak a jogoknak a védelmét, amelyeket az uniós jog a jogalanyoknak biztosít, feltéve hogy e szabályok tiszteletben tartják az egyenértékűség elvét, valamint a tényleges érvényesülés elvét” [40].

51. Kétségtelen, hogy a Bíróság a Ruijssenaars és társai ítélet 34. pontjában kiemelte annak veszélyét, hogy ugyanazt az egyedi helyzetet 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. Mindazonáltal úgy vélem, hogy a tagállamok elháríthatják e veszélyt olyan eljárási jellegű intézkedések elfogadásával, amelyek meghatározzák a közigazgatási és bírósági eljárások egymás közötti viszonyát. Vonatkozó uniós szabályozás hiányában, és figyelembe véve a tagállamoknak a nemzeti szerv számára biztosítani kívánt hatáskörökkel kapcsolatos mozgásterét, ezen eljárási szabályok meghatározása az egyes tagállamok belső jogrendjébe tartozik.

52. A jelen ügyben megjegyzem, hogy az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban és a magyar kormány által benyújtott észrevételekben semmi nem enged arra következtetni, hogy az ilyen hatáskörnek a fogyasztóvédelmi felügyelőség számára történő biztosítása sértheti az utasok és a légi fuvarozók azon jogait, hogy igazságszolgáltatási szervekhez forduljanak, vagy azzal a veszéllyel járhat, hogy e két hatóság ugyanazt az egyedi helyzetet eltérően értékeli.

53. Következésképpen, e tényezők összességére tekintettel azt javaslom a Bíróságnak, hogy úgy határozzon, hogy a 261/2004 rendelet 16. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal nem ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amelynek értelmében a tagállam az e rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szervet azon jogkörrel ruházza fel, hogy a légi fuvarozót az utasnak a légi járatának törlése vagy jelentős késése miatt járó, az említett rendelet 7. cikkében előírt kártalanítás megfizetésére kötelezze, amennyiben e szabályozás nem fosztja meg sem az utast, sem a fuvarozót attól a lehetőségtől, hogy e kártalanítás követelése vagy megalapozottságának vitatása érdekében az illetékes nemzeti bíróság előtt keresetet indítson. A tagállam feladata, hogy eljárási autonómiája keretében meghatározza az ugyanezen rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv és az illetékes nemzeti bíróság előtt indított eljárások egymáshoz való viszonyára vonatkozó részletes szabályokat.

3. Záró észrevétel

54. Elemzésem befejezése előtt érdemesnek tartom jelezni, hogy az uniós jog jelenlegi állapotában a tagállamok élnek a 261/2004 rendelet 16. cikke alapján részükre biztosított mozgástérrel.

[38] C-139/11, EU:C:2012:741.

[39] Ezen ítélet 23. pontja, kiemelés tőlem.

[40] Az említett ítélet 25. pontja.

55. Amint arról a különböző nemzeti jogszabályok összehasonlító elemzése tanúskodik,[41] a tagállamok nemcsak a nemzeti szerveiket és a nemzeti bíróságokat vonják be ezen eljárásba, hanem a fogyasztóvédelmi szerveket és a fogyasztói jogviták alternatív rendezése[42] vagy a kis értékű követelésekre vonatkozó jogviták elbírálása tárgyában hatáskörrel rendelkező szerveket is.

56. Egyes tagállamok úgy döntöttek, hogy a 261/2004 rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szervként a nemzeti polgári légiközlekedési hatóságukat jelölik ki,[43] míg mások ezt a feladatot inkább a nemzeti fogyasztóvédelmi hatóságukra bízták, amely ily módon a légi utasok, valamint a vasúti, tengeri vagy szárazföldi személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól szóló rendeletek végrehajtását is biztosítja.[44] Hasonlóképpen, bizonyos tagállamok az e rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szervükre bízzák azt a feladatot, hogy biztosítsák e rendeletnek az utasok általános érdekeit szolgáló megfelelő alkalmazását, amely magában foglalhat felügyeleti feladatokat (például helyszíni ellenőrzések vagy könyvvizsgálatok útján), ellenőrzési feladatokat (a légi fuvarozó által közzétett vagy az utasokkal közölt információk ellenőrzését a téves, megtévesztő vagy hiányos információk kijavítása érdekében), kiterjedhet tevékenységi jelentések készítésére, a többi nemzeti szervvel folytatott információcserére és határokon átnyúló együttműködésre, míg más tagállamok lehetővé teszik számukra az utasok egyéni panaszainak vizsgálatát és elbírálását az utóbbiak kártalanításhoz való jogának biztosítása érdekében, vagy pedig az alternatív vitarendezés feladatát is rájuk bízzák.[45]

57. Végül hangsúlyoznom kell, hogy a tagállamok számára a légi utasok jogainak védelme érdekében biztosított mozgásteret a fogyatékkal élő légi utasok és a vasúti, tengeri vagy autóbuszos személyszállítást igénybe vevő utasok jogainak védelmére vonatkozó rendeletek keretében is elismerik. E rendeletek különböző csoportokba tartozó, összehasonlítható jogokat (tájékoztatáshoz, visszatérítéshez, átfoglaláshoz, átfoglaláshoz, az utazást megelőző várakozás alatti ellátáshoz, valamint a bizonyos feltételek melletti kártalanításhoz való jog) biztosítanak. Az érintett szállítási módtól függetlenül az uniós jogalkotó azt követeli meg a tagállamoktól, hogy jelöljenek ki „egy vagy több szervet”, amely az érintett rendelet végrehajtásának biztosításáért és az utasok jogainak tiszteletben tartásához szükséges intézkedések elfogadásáért felel.[46] A

41 Lásd e tekintetben: a Bizottság Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóságának jelentése, Kouris, S., „Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU” (Tanulmány a légi utasok jogai Európai Unióban megvalósuló védelmének jelenlegi szintjéről), Az Európai Unió Kiadóhivatala, Brüsszel, 2020., MOVE/B5/2018–541, 5.5 és azt követő pontok, elérhető a következő internetes címen: https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/f03df002–335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1.

42 E jogalanyokat a fogyasztói jogviták alternatív rendezéséről, valamint a 2006/2004/EK rendelet és a 2009/22/EK irányelv módosításáról szóló, 2013. május 21-i 2013/11/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (fogyasztói alternatív vitarendezési irányelv) (HL 2013. L 165., 63. o.) alapján jelölik ki. Ezen irányelv célja az 1. cikkének megfelelően annak biztosítása, hogy a fogyasztók a kereskedőkkel szembeni panaszaikat önkéntes alapon alternatív vitarendezési eljárások útján terjeszthessék elő. Lásd ebben az értelemben: 2017. június 14-i Menini és Rampanelli ítélet (C-75/16, EU:C:2017:457, 39. és 40. pont); 2020. június 25-i Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände ítélet (C-380/19, EU:C:2020:498, 26. pont).

43 Ez a helyzet például a Dán Királyság, Írország, a Görög Köztársaság, a Francia Köztársaság, a Horvát Köztársaság és a Ciprusi Köztársaság esetében. Lásd e tekintetben a tagállamok által a 261/2004 rendelet 16. cikkének (1) bekezdése alapján adott tájékoztatást.

44 Ez a helyzet például az Észt Köztársaság, a Luxemburgi Nagyhercegség, Magyarország vagy a Finn Köztársaság esetében. Ezzel szemben például a Francia Köztársaságban a Direction générale de l’aviation civile (DGAC) (polgári légiközlekedési főigazgatóság, Franciaország) feladata a légi közlekedés szabályozása, a légi utasok védelmére vonatkozó uniós jog végrehajtásának felügyelete és nyomon követése. Az utasok jelzései alapján e szerv jogosult meghozni a szükséges korrekciós intézkedéseket. Bizonyított jogsértések esetén közigazgatási bírságok formájában szankció szabható ki azon légi fuvarozókkal szemben, amelyek nem tartják tiszteletben a 261/2004 rendeletből eredő kötelezettségeket. Mindazonáltal e főigazgatóság nem biztosítja a hozzá címzett jelzések egyéni nyomon követését, és eljárása független a légifuvarozókhoz benyújtott egyéni kártalanítási és megtérítési kérelmek elbírálásától. E célból az utasoknak a code de procédure civile (polgári perrendtartás) alapján az illetékes bírósághoz vagy az alternatív vitarendezéssel foglalkozó szervhez kell fordulniuk.

45 Lásd e tekintetben: a Bizottság Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóságának a Study on the EU Regulatory Framework for Passenger Rights: comparative analysis of good practices: final report (Az utasok jogaira vonatkozó európai uniós szabályozási keretről szóló tanulmány: jó gyakorlatok összehasonlító elemzése: végleges jelentés) című tanulmányát, az Európai Unió Kiadóhivatala, Brüsszel, 2021., 4.60. és azt követő pontok, elérhető a következő internetes címen: https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/afa2493d-1b4e-11ec-b4fe-01aa75ed71a1.

46 A 261/2004 rendelet kivételével a többi rendelet lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy több nemzeti szervet jelöljenek ki.

jogalkotó szinte azonos kifejezésekkel írja elő ezt a követelményt,[47] és még a közelmúltban elfogadott jogszabályok között sincs olyan, amely azon szándékát tanúsítaná, hogy a nemzeti szerv számára biztosított hatáskörök jellegét szigorúbban kívánja meghatározni vagy e hatáskörök tartalmát korlátozni kívánja. Éppen ellenkezőleg, a 2021/782 rendelet keretében, amely az utasok jogainak védelme tekintetében a legutóbbi és legpontosabb jogszabálynak minősül, az említett jogalkotó azt is lehetővé teszi a nemzeti szerv számára, hogy betöltse a 2013/11 irányelv értelmében vett, a fogyasztói jogviták alternatív vitarendezési fórumának szerepét.[48]

V. Végkövetkeztetés

58. A fenti megfontolások alapján javaslom, hogy a Bíróság a Fővárosi Törvényszék (Magyarország) által előterjesztett kérdésre az alábbi választ adja:

A visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 16. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal nem ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amelynek értelmében a tagállam az e rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szervet azon jogkörrel ruházza fel, hogy a légi fuvarozót az utasnak a légi járatának törlése vagy jelentős késése miatt járó, az említett rendelet 7. cikkében előírt kártalanítás megfizetésére kötelezze, amennyiben e szabályozás nem fosztja meg sem az utast, sem a fuvarozót attól a lehetőségtől, hogy e kártalanítás követelése vagy megalapozottságának vitatása érdekében az illetékes nemzeti bíróság előtt keresetet indítson. A tagállam feladata, hogy eljárási autonómiája keretében meghatározza az ugyanezen rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv és az illetékes nemzeti bíróság előtt indított eljárások közötti kapcsolatra vonatkozó részletes szabályokat.

[47] Lásd például: a 2021/782 rendelet 31. cikkének (1) bekezdése és az 1107/2006 rendelet 14. cikkének (1) bekezdése.

[48] Lásd a 42. lábjegyzetet.