

# A LÉGITÁRSASÁGOK SZERZŐDÉSSZEGÉSÉNEK JOGKÖVETKEZMÉNYEI – A VISSZATÉRÍTÉSHEZ ÉS ÁTFOGLALÁSHOZ VALÓ JOG GYAKORLATA\*

Zoványi Nikolett<sup>1</sup>

*Az Európai Parlament és Tanács 261/2004/EK rendelete utasjogok alatt szabályozza a légitársaságok szerződésszegéséért fennálló felelősségét olyan esetekben, mint a járatok törlése, hosszú késése és a beszállás visszautasítása. A gyakorlatban azonban ezen jogok érvényesítése sok esetben szenved csorbát, hiszen a légitársaságok igyekeznek kibújni azon kötelezettségük alól, hogy a repülőjegy árának visszafizetése mellett vagy az utas későbbi időpontban történő elszállítása ellenére kártérítést is fizessenek. Jelen tanulmány célja annak vizsgálata, hogy az átfoglaláshoz és visszatérítéshez való jog, valamint a kártérítéshez való jog milyen viszonyban állnak egymással, a bírói gyakorlatban hogyan kerül megítélésre a légitársaságokat szerződésszegés esetén terhelő felelősség esetei közül a visszatérítés és átfoglalás jogintézménye.*

## 1. Bevezető gondolatok

Az Európai Parlament és Tanács 261/2004/EK rendelete<sup>2</sup> (továbbiakban: Rendelet) az utasjogok alatt szabályozza a légitársaságok szerződésszegéséért fennálló felelősségét olyan esetekben, mint a járatok törlése, hosszú késése és a beszállás visszautasítása. Amennyiben a légitársaságok megszegik az utasokkal kötött légi személyszállítási szerződést, vagyis az utasokat nem szállítják el a szerződésben meghatározott időben az ott megjelölt helyre, a Rendelet alapján három, egymással párhuzamosan alkalmazható jogkövetkezménnyel kell szembenézzenek.<sup>3</sup> A Rendelet alapján<sup>4</sup> megilleti az utasokat az ellátáshoz való jog. Ez a légitársaság oldaláról vizsgálva azt jelenti, hogy a légitársaságnak gondoskodnia kell a várakozás idejével ésszerű arányban álló étkezésekről, frissítőkről, illetve, ha egy vagy több éjszakát is érint a várakozás, az utasok megfelelő éjszakai elhelyezéséről. Mivel ezekben az esetekben az utasok a légitársaságok szerződésszegése folytán a repülőtereken kénytelenek várakozni, sorrendben ez az első intézkedés, amit a légitársaságoknak foganatosítaniuk

---

\* DOI 10.21867/KjK/2023.4.1.

<sup>1</sup>Dr. Zoványi Nikolett PhD, egyetemi adjunktus, Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar

<sup>2</sup>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.

<sup>3</sup>Bofill, Gloria (2003): Passenger Rights Take Off. *International Travel Law Journal*, Vol. 4. 196-200.

<sup>4</sup>A 261/2004/EK Rendelet 9. cikke.

kell, és alkalmazásuk független attól, hogy az adott esetre nézve alkalmazhatóak-e a Rendelet szerinti kártérítés<sup>5</sup> szabályai. Ezt követően, illetve ezzel párhuzamosan kerül alkalmazásra az utasok átfoglaláshoz vagy visszatérítéshez való joga<sup>6</sup>. Utolsóként pedig a légitársaságok szerződészegése kártérítési kötelezettséget is keletkeztethet, mely kártérítési kötelezettség az ellátásra fordított összegben és visszatérített jegyáron felül terheli a légitársaságokat. A gyakorlatban azonban ezen jogok érvényesítése sok esetben szenved csorbát, hiszen a légitársaságok igyekeznek kibújni azon kötelezettségük alól, hogy a repülőjegy árának visszafizetése mellett vagy az utas későbbi időpontban történő elszállítása ellenére kártérítést is fizessenek. Jelen tanulmány célja ezért annak vizsgálata, hogy az átfoglaláshoz és visszatérítéshez való jog, valamint a kártérítéshez való jog milyen viszonyban állnak egymással, a bírói gyakorlatban hogyan kerül megítélésre a légitársaságokat szerződészegés esetén terhelő felelősség esetei közül a visszatérítés és átfoglalás jogintézménye.

## 2. Visszatérítéshez és átfoglaláshoz való jog

A Rendeletben szabályozott visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog alapján abban az esetben, ha az utasok beszállását akaratum ellenére megtagadják vagy a járatot törölték, az alábbi három lehetőség közül választást kell felajánlani az utasnak:

- a. a jegy árának visszatérítése, és ha az utazás egy közbenső állomásáról van szó, akkor a legkorábbi járatral az utas visszaszállítása a kiindulási pontra, vagy
- b. összehasonlítható szállítási feltételek mellett átfoglalás a célállomáshoz a lehető legkorábbi időpontra, vagy
- c. összehasonlítható szállítási feltételek mellett átfoglalás a célállomáshoz egy későbbi időpontban, amely időpont az utasnak megfelel, az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően.

A légitársaságoknak meg kell tehát próbálniuk a szerződészegés okát, így a járatotrlés vagy a beszállás megtagadásának következtében fellépő késedelmes szállítást minél előbb orvosolni. Ennek keretében az utasokat a lehető leghamarabb el kell juttatni a célállomásukra, akár az eredeti járat helyett másik járatra történő átfoglalással. Amennyiben tehát a járatotrlés miatt az utas még átfoglalással is a tervezett érkezési időhöz képest később éri el úticélját, úgy megilleti a Rendeletben meghatározott kártérítési összeg, és természetesen a légitársaságnak teljesítenie kell az utas elszállítására vonatkozó kötelezettségét is. Kizárólag abban az esetben nem kell a légitársaságnak teljesítenie a

---

<sup>5</sup> A 261/2004/EK Rendelet 7. cikke.

<sup>6</sup> A 261/2004/EK Rendelet 8. cikke.

szerződést, ha a járat törlése miatt az utas eláll a szerződéstől. Ilyenkor csak a Rendeletben megállapított kártérítési összeget és a jegy árát kell visszatérítenie, vagyis a magyar Polgári Törvénykönyv<sup>7</sup> által szabályozott nem teljesítési kötbér<sup>8</sup> szabályaihoz hasonlóan nem követelhető további teljesítés.

Amennyiben az utazás végleg meghiúsult, vissza kell téríteni a repülőjegy árát, valamint a Rendeletben szabályozott kártérítés összegét megfizetni. Ugyanakkor, ha az utas egy közbenső állomáson kénytelen elállni a szerződéstől a csatlakozó járat törlése vagy hosszú késése miatt, úgy a jegy árának visszatérítése és a Rendeletben szabályozott kártérítési összeg megfizetése mellett követelheti, hogy a kiindulási repülőtérre szállítsa őt vissza a légitfuvarozó, ami eltér a kötbér szabályaitól.

Amennyiben összehasonlítható szállítási feltételek mellett sikerül a lehető legkorábbi időpontban eljuttatni az utast a célállomására, úgy annak függvényében, hogy ez mekkora késést jelent, a légitársaság által fizetendő kártérítési összeg 50%-al mérsékelhető.<sup>9</sup>

A Rendelet részletesen szabályozza azt is, hogy amennyiben a jegy átfoglalásáról<sup>10</sup> van szó, és magasabb osztályon helyezik el az utast, akkor nem lehet a többletköltségeket megtéríttetni az utassal, illetve amennyiben alacsonyabb osztályú jegyet tudnak neki felajánlani, úgy vissza kell fizetni részére a Rendelet által előírt összeget. Ez alapján az 1500 kilométernél nem hosszabb repülőút esetén a jegy 30%-át; a Közösségen belüli 1500 kilométernél hosszabb repülőútra<sup>11</sup> és minden egyéb 1500 és 3500 kilométer közötti útra a jegy árának 50%-a jár vissza; az első két pontba nem tartozó esetben pedig a jegy árának 75%-át kell visszatéríteni, beleértve itt az előző pontnál említett kivételeket is.

Valamennyi fenti esetben a légitársaság mentesülhet a kártérítés összegének, vagy annak egy részének megfizetése alól, ami lényeges különbség a két jogintézmény között. Amíg tehát a visszatérítéshez és átfoglaláshoz való jog alanyi jogon megilleti az utasokat a Rendelet alapján – hasonlóan az ellátáshoz való joghoz –, addig kártérítési kötelezettség kizárólag akkor terheli a légitársaságot, ha a szerződésben vállalt kötelezettségeinek ellenőrzési körébe tartozó, előre látható és elhárítható ok miatt nem tudott eleget tenni. Amennyiben rendkívüli körülmény okozza a hosszú késést, járat törlés vagy a beszállás megtagadását, úgy mentesülni tud a kártérítési felelőssége alól. Az Európai Unió Bíróságának gyakorlatából azonban látható, hogy a Rendelet

<sup>7</sup> A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény.

<sup>8</sup> A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény, 6:187.§ (1) bekezdés.

<sup>9</sup> A 261/2004/EK Rendelet 7. cikk (2) bekezdés.

<sup>10</sup> A 261/2004/EK Rendelet 10. cikk.

<sup>11</sup> Kivételek a tagállamok európai területei és Franciaország tengerentúli megyéi közötti légi járatok.

Preambulumában említett mentesülési eseteket alkalmazhatóságát igyekszik minél jobban leszűkíteni.<sup>12</sup>

Meg kell jegyezni feltétlenül azt is, hogy a Rendelet nem érinti az utasok további kártérítéshez való jogát,<sup>13</sup> csak az azonnali kártérítés és segítségnyújtás minimumszabályait állapítja meg, vagyis azon jogokat, amelyek az utasokat, kivételt nem tűrően, megilletik.

A Rendelet azonban adós marad azzal, hogy meghatározza, mennyi időn belül kell felajánlania a légitársaságnak az átfoglalás lehetséges opcióit, ezáltal az átfoglalás és a visszatérítés jogintézményei közötti döntést az utasnak. A szakirodalmi álláspont<sup>14</sup> azon a véleményen áll, hogy ésszerű időn belül fel kell ajánlania ezeket a választási lehetőségeket a légitársaságnak, ami levezethető az Európai Szerződési Jogi Alapelvekből is.<sup>15</sup>

### **3. A visszatérítéshez és átfoglaláshoz való jog érvényesítésével kapcsolatos gyakorlati problémák**

#### **3.1. A légitársaság átfoglalási vagy visszatérítési kötelezettségének megszegése**

A Rodríguez kontra Air France ügyben az Európai Unió Bírósága a járatörlés jogintézményét, valamint ehhez szorosan kapcsolódóan azt értelmezte, hogy átfoglalás esetén milyen károk megtérítésére kötelezhető a légitársaság. Az alapul szolgáló ügy tényállása alapján Rodríguezzel együtt több utas rendelkezett helyfoglalással az Air France Párizsból Vigóba tartó járatára. A járat a párizsi Charles de Gaulle repülőtérrel indult volna Vigóba 2008. szeptember 25-én 19 óra 40 perckor.<sup>16</sup> A repülőgép a menetrend szerint felszállt, azonban néhány perccel a felszállás után a pilóta műszaki problémát észlelt, és úgy döntött, hogy visszafordítja a repülőgépet az indulási helyre. Emiatt az utasok többségének repülőjegyét átfoglalták más-más járatokra.

Az érintett utasok közül hárman egy nappal később, 2008. szeptember 26-án a Párizs Orly repülőtéréről Portóba közlekedő járatára kaptak átfoglalást, majd miután megérkeztek Portóba taxival jutottak el Vigóba. Egy másik utasnak a

---

<sup>12</sup> Zoványi Nikolett (2015): *A felelősség kérdései az utazási szerződések és az utasjogok körében*. Budapest, HVG-Orac, 304.

<sup>13</sup> Az egyéni károk érvényesítése a Montreali Egyezmény alapján történik. A nemzetközi légitfuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Montrealban, 1999. május 28. napján Egyezmény (Magyarországon kihirdetve a 2005. évi VII. törvénnyel)

<sup>14</sup> Bech Serrat, M. Josep (2011): Re-routing under the Air Passenger's Rights Regulation. *Air and Space*, Vol. 6. 441-451., 448.

<sup>15</sup> Principles of European Contract Law. 8:106(3) cikk.

<sup>16</sup> C-83/10. sz. Aurora Sousa Rodríguez és mások k. Air France SA ügyben 2011. október 13-i ítélet [ECLI:EU:C:2011:652]

Párizsból Bilbaón keresztül Vigóba tartó légijárat ugyanazon napi igénybevételét ajánlotta fel az Air France, míg a többi utast a másnap – a törölt járatral azonos időpontban – induló Párizs-Vigó járaton helyezte el. Az egy napos várakozási idő ellenére – egy utas kivételével – az utasok nem részesültek ellátásban, és éjszakai szállásukat sem biztosította az Air France.

Az érintett utasok közül heten kártérítési keresetet indítottak az Air France ellen a légi személyszállítási szerződés megszegése miatt. A hét utas kérelmében azon károk megtérítését kérte, amelyet a légi jármű műszaki problémája által okozott jelentős késések és kényelmetlenségek miatt elszenvedtek. Az utasok Rendelet 7. cikkében szereplő kártérítés mellett követelték az átfoglalási és segítségnyújtási kötelezettségek megszegéséből eredő káraik megtérítését. Vagyis az a felperes, akinek a portói repülőtérrel Vigóba kellett eljutnia az átfoglalás következtében, az utazása folytán felmerült taxiköltsége megtérítését is követelte.<sup>17</sup> Mivel a repülőtéren ellátást nem kaptak, és szállást sem biztosított az Air France, így ezen káraik megtérítését is követelték. Ezen felül a Rendelet 12. cikke alapján kívánták az utasok az őket egyénileg ért károk, adott esetben nem vagyoni sérelmek megállapítását.

Az első értelmezendő jogkérdés a légi járat törlése fogalmának tisztázása volt.

Az Európai Unió Bírósága a Rendelet fogalom meghatározásából indult ki. Ez alapján egy járat törlése alatt valamely eredetileg tervezett légi járat nem közlekedését értjük, amelyre legalább egy helyet lefoglaltak. Az ügyszöveg kapcsolódóan feltett kérdések között szerepel a légi járat fogalma, amelynek jelentését egy korábbi ítéletében már meghatározta az Európai Unió Bírósága, ami alapján a légi járat egy légi közlekedési művelet, valamely légifuvarozó által meghatározott útvonalon végrehajtott fuvarozás egysége.<sup>18</sup> A légi járat lényegi elemét alkotja tehát az útvonal, amit a légifuvarozó által előre meghatározott repülési tervnek megfelelően hajtanak végre.<sup>19</sup> Az útvonal kifejezés meghatározott időrend alapján állapítja meg a légi jármű által az indulási repülőtérrel az érkezési repülőtérre megteendő utakat, mely tényből következik, hogy egy légi járat teljesítéséhez nem elegendő, hogy a repülőgép a tervezett menetrend szerint elinduljon, hanem az is szükséges, hogy a menetrendnek megfelelően megérkezzen célállomására. Amennyiben a felszállás megtörtént, azonban a légi járműnek ezt követően vissza kellett térnie a felszállás helye szerinti repülőtérre a menetrendben szereplő célállomás elérése nélkül, a légi járatot nem lehet az eredetileg tervezett formában teljesítettnek tekinteni. A Rendelet szabályaiból nem következik, hogy az eredetileg tervezett légi járat

<sup>17</sup> Követelésének jogalapja a 261/2004/EK rendelet 8. cikk (3) bekezdése.

<sup>18</sup> C-173/07. sz. Emirates Airlines – Direktion für Deutschland kontra Diether Schenkel ügyben 2008 július 10-én hozott ítélet [ECLI:EU:C:2008:400] 40. pontja.

<sup>19</sup> C-402/07. és C-432/07. sz. Christopher Sturgeon and others v. Condor Flugdienst GmbH és Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v. Air France SA egyesített ügyekben 2009 november 19-én hozott ítélet [ECLI:EU:C:2009:716] 30. pontja.

nemteljesítése esetén a járat törlése megkövetelné a törlésére vonatkozó kifejezett döntés meghozatalát.

Az Európai Unió Bírósága korábbi ítéletében már rámutatott arra is, hogy főszabály szerint akkor is megállapítható a járat törlése, ha a késéssel érintett és eredetileg tervezett járatot más járatá alakítják, vagyis ha a járat eredeti repülési tervével felhagynak, és ez utóbbi járat utasai csatlakoznak egy azon járatról függetlenül tervezett másik járat utasaihoz.<sup>20</sup> Nem szükséges azonban az, hogy az összes utast, akinek az eredetileg tervezett járatra foglalása volt, egy másik légijáratra irányítsák át. E tekintetben kizárólag az egyes, ily módon szállított utasok egyedi helyzete bír jelentőséggel, nevezetesen az, hogy az érintett utas tekintetében felhagytak a légijárat eredeti repülési tervével. Jelen ügy valamennyi felperesét a tervezett indulási nap másnapjára szóló más légijáratokra irányították át.

Mindezek tükrében az eredetileg tervezett légijáratot törölnék kell minősíteni. Egy járat törölnék való minősítése szempontjából nincs jelentősége, hogy mi miatt kell a légijárműnek visszatérnie az indulási repülőtérre. Az ok kizárólag a Rendelet alapján járó kártérítés megfizetése vagy a felelősség alóli mentesülés miatt lényeges a légitársaság és az utasok számára, hiszen amennyiben a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni, a légitársaság mentesül a felelősség alól.

A második kérdés a kártérítés jogalapjára, összegére vonatkozott. A járat törlése pedig egyértelműen megalapozza a Rendeletben szabályozott kártérítéshez, átfoglaláshoz vagy visszatérítéshez, és a segítségnyújtáshoz való jogok megsértése miatt ezen károk megtérítésére vonatkozó igényeket. A jelen esetben tehát a járatotrlés miatt megállapítandó átalánykártérítés mellett a légitársaságnak meg kell téríteni azt a költséget, amely abból adódott, hogy valamely utas repülőjegyét nem az eredeti célállomásra foglalta át, így az érkezési repülőtérrel még el kellett jutnia az eredeti célállomására, illetve a segítségnyújtás elmaradása miatt az utasok azon kárait, melyek a plusz étkezések, szállásfoglalás miatt keletkeztek. Ezen igények nem további kártérítésnek minősülnek a Rendelet alapján, hanem ezen Rendeletben szabályozott jogok megsértéséből erednek. Az Európai Unió Bírósága leszögezi azt is, hogy amennyiben az utasoknak ezen felül egyéni kára keletkezett a járatotrlés következtében, ezen igényeket egyedileg tudják érvényesíteni a

---

<sup>20</sup> C-402/07. és C-432/07. sz. Christopher Sturgeon and others v. Condor Flugdienst GmbH és Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v. Air France SA egyesített ügyekben 2009. november 19-én hozott ítélet [ECLI:EU:C:2009:716] 36. pont.

nemzeti jogszabályok alapján a Rendelet további kártérítésre vonatkozó szabályaira, valamint a Montreali Egyezményre alapozva.<sup>21</sup>

### 3.2. A visszatérített repülőjegy árának meghatározása

A Rendelet szabályozza a repülőjegy árának visszatérítését abban az esetben, ha nem valósult meg az utazás. Eszerint a légitársaságnak 7 napon belül kell visszafizetnie a repülőjegy vételárának megfelelő összeget, méghozzá készpénzben, banki átutalással, csekkkel, illetve amennyiben az utas írásbeli beleegyezését adja, utazási utalvánnyal<sup>22</sup> vagy más, a felek által meghatározott szolgáltatással.<sup>23</sup> Annak szabályozására is kitér a Rendelet, hogy abban az esetben is megilleti ez a jog az utasokat, ha a repülőjegyet egy utazási csomag részeként vásárolták, kivéve ha magától az utazásszervezőtől részesülnek visszatérítésben.

Azt azonban nem határozza meg a Rendelet, hogy mit értünk a repülőjegy vételi ára kifejezés alatt. Az Európai Unió Bíróságának azonban a Harms ügyben megadott a lehetőség a fogalom tisztázására.<sup>24</sup>

A Harms házaspár saját maguk és négy gyermekük részére távollévők között kötött szerződés keretében, online vásároltak repülőjegyet egy internetes oldalon a Hamburg – Barcelona – Faro útvonalra a Vueling Airlines légitársaságnál. A szolgáltatónak 1108,88 eurót fizettek a repülőjegyekért, míg az a légitársaságnak csak 1031,88 eurót utalt tovább.

A járat törlése miatt az utazás nem valósult meg, így a család visszatérítési jogával élve 1108,88 eurós követeléssel élt a Vueling Airlines légitársaság felé. A légitársaság magát a követelés jogalapját, a visszatérítés jogát nem vitatta, csak annak összegét. Álláspontja szerint csak 1031,88 eurót kell visszatérítenie, mivel álláspontja szerint a 77 eurós árkülönbözet nem képezte a repülőjegy árát.

Az eljáró német bíróság ezért azzal a kérdéssel élt az Európai Unió Bírósága felé, hogy a Rendeletben szereplő „a jegy árának a vételi ár szerinti visszatérítése” fordulatot úgy kell-e értelmezni, hogy ez alatt azt az összeget kell érteni, amit az utas a repülőjegyért ténylegesen fizetett azon vállalkozásnak, akitől a jegyet vásárolta, vagy azt az összeget, amit a légitársaság ténylegesen

---

<sup>21</sup> Hindriks, Gina (2020): Bumped into Differences on the Possibility of Air Passenger to Claim Further Compensation. *Journal on European Consumer and Market Law*, Vol. 3. 116-119.

<sup>22</sup> Az utazási utalvány kapcsán vannak olyan álláspontok, amelyek szerint, tekintettel a légitársaságok érdekeire és likviditási gondjaira olyan helyzetekben, mint például a covid-19 világjárvány volt, érdemes lenne megfontolni, hogy szélesebb körben lehessen az utalványokat alkalmazni. Lásd erről: Valutyé, Regina (2020): Striking a Healthier Balance between Air Passenger Rights and Air Carriers' Vital Interests in the Light of Covid-19. *Entrepreneurship and Sustainability Issues*, Vol. 2. 546-558., 553.

<sup>23</sup> A 261/2004/EK Rendelet 7. cikk (3) bekezdés.

<sup>24</sup> C-601/17. sz. Dirk Harms és mások k. Vueling Airlines SA ügyben 2018. szeptember 12-én hozott ítélet [ECLI:EU:C:2018:702]

megkap a helyfoglalás folyamatában közvetítői szerepkört betöltő vállalkozástól, aki az utas által kifizetett és a légitársaság által kapott összeg különbözetét anélkül tartja meg, hogy erről tájékoztatná az utast vagy a légitársaságot.

A Rendelet azt a kötelezettséget hárítja a légitársaságra<sup>25</sup>, hogy hathatós, valós segítséget nyújtson az utasainak egy járat törlése során. Ez pedig magában foglalja, hogy a repülőjegy vételi ára visszatérítésre kerüljön, illetve, ha szükséges, az utast visszaszállítsa az első kiindulási pontra.

A kérdés megválaszolásához az Európai Unió Bírósága egyrészt emlékeztet a Rendelet céljára, ami az utasok magasszintű védelme, másrészt a Sturgeon ügyben tett azon megállapításra, mely szerint a Rendeletnek az is célja, hogy az utasok és a légitársaság közötti egyensúlyt biztosítsa.<sup>26</sup>

Figyelemmel a Rendelet célkitűzésire és szabályaira, megállapítható, hogy az utas és légitársaság között közvetítőként eljáró személy jutalékát is a visszatérítendő repülőjegy árához tartozónak kell tekinteni, azonban bizonyos korlátozásokkal.

A Rendelet alapján<sup>27</sup> a légijáratra érvényes jegy egy olyan dokumentum, amelyet – formájától függetlenül – a légitársaság vagy az általa meghatalmazott közvetítő bocsát ki, illetve engedélyez. A légitársaságnak akkor is minden elemét, így annak árát is, engedélyeznie kell egy repülőjegynek, ha azt nem ő bocsátotta ki. A közvetítő jutaléka tehát az ő beleegyezésével kerül alkalmazásra. Ezt az értelmezést támasztja alá az Európai Unió Bíróságának joggyakorlata is.<sup>28</sup> Ha tehát a repülőjegy árának egy része a légitársaság tudta nélkül kerülne meghatározásra, az nem minősülne a repülőjegy szükséges elemének, ezáltal nem lehetne az utast arra kötelezni, hogy ezt is fizesse meg a légitársaság által kínált szolgáltatások igénybevételéhez.

A Rendelet hivatkozott cikkét mindezekre tekintettel úgy kell értelmezni, hogy járat törlés esetén a visszatérítés összegének meghatározásánál az utas által ténylegesen kifizetett összeget kell alapul venni. Ez az összeg pedig magában foglalja az utas által kifizetett és a légitársaság által megkapott összeg közötti különbözetet is, ami az utas és a légitársaság közötti közvetítő jutalékát jelenti tehát. Utóbbi alól kivételt képez, ha a közvetítő a jutalékot a légitársaság tudta nélkül határozta meg. A jutalék közvetítő és légitársaság között történt megállapításának körülményeit az eljáró bíróságnak kell a bizonyítási eljárás során vizsgálnia.

---

<sup>25</sup> A 261/2004/EK Rendelet 5. cikke.

<sup>26</sup> C-402/07. és C-432/07. sz. Christopher Sturgeon és mások k. Condor Flugdienst GmbH és Stefan Böck és Cornelia Lepuschitz k. Air France SA egyesített egyesített ügyekben 2009. november 19-én hozott ítélet [ECLI:EU:C:2009:716].

<sup>27</sup> A 261/2004/EK Rendelet 2. cikk f) pont.

<sup>28</sup> C-255/15. sz. Steef Mennens k. Emirates Direktion für Deutschland ügy ítéletének 36. pontja.



### 3.3. A kártérítés összegének megállapítása átfoglalás esetén

A járatörlés, jelentős késés és beszállás megtagadása miatt bekövetkező átfoglalás esetén, abban az esetben, ha ezen szerződösszegő magatartásokat nem egy ellenőrzési körön kívül eső elháríthatatlan ok eredményezi, a légitársaság köteles az utasok számára a Rendelet szerinti kártérítési összeget megfizetni. Amennyiben összehasonlítható szállítási feltételek mellett sikerül a lehető legkorábbi időpontban eljuttatni az utast a célállomására, a légitársaság megkapja azt a kedvezményt, hogy a kártérítés összege mérséklésre kerülhet. Ez abban az esetben lehetséges, ha az átfoglalás következtében sikerül elérni, hogy az utas jelentős késés nélkül érkezzen meg a célállomás repülőterére.<sup>29</sup>

Az Európai Unió Bírósága az AzurAir és mások néven egyesített négy ügy közül az egyik ügyben megkapta a lehetőséget arra, hogy értelmezze, mit értünk a jelentős késedelem alatt. Az ügy tényállása<sup>30</sup> alapján utasaink az Austrian Airlines légitársaságnál Bécs – Kairó útvonalra vonatkozóan kötöttek légi személyszállítási szerződést 2017. június 24. 22 óra 15 perces menetrend szerinti indulással. Végül az Austrian Airlines a repülés napján törölte járatát, és átfoglalást kínált fel az utasoknak ugyanarra a napra, 10 óra 20 perces indulással. Az átfoglalást utasaink elfogadták ugyan, azonban így jelentősen, majdnem tizenkét órával, korábban érték el az úticéljukat. Az Austrian Airlines a törlés miatt kártérítésben részesítette az utasokat, azonban a kártérítés összegének megállapításánál hivatkozott a Rendelet azon szakaszára, mely a kártérítés összegének a felére mérsékléséről rendelkezik meghatározott esetekben, így 400 euró helyett 200 eurót fizetett utasonként.<sup>31</sup> Az utasok azonban úgy vélték, hogy esetükben nem alkalmazható a kártérítés összegének 50%-os csökkentése, hiszen a tájékoztatásban szereplő menetrendi adatok ilyen megváltoztatása, a jegy hivatkozott feltételekkel történő átfoglalása is jelentős kényelmetlenséget jelentett számukra. Ugyanakkor, ha más javasolt átfoglalási időpontot választottak volna, a nyaralásuk két nappal megrövidült volna.

Megállapítható, hogy a Rendeletből kitűnik, hogy a kártérítés összegének felére csökkentéséhez való jogot akkor alkalmazhatja a légitársaság, ha olyan átfoglalást tud felajánlani, amelynek köszönhetően a végső célállomásra való megérkezés késésének mértékét csökkenti. Az említett cikk azonban nem utal arra az esetre, ha az átfoglalás következtében jelentősen korábban éri el az utas a célállomását. Azonban ellentétes lenne a Rendelet céljával, a fogyasztók, utasok számára garantálni szándékozott magasabb védelemmel a felmerült kérdés oly módon való értelmezése, miszerint jelen esetben, amikor majdnem

<sup>29</sup> A 261/2004/EK Rendelet 7. cikk (2) bekezdés.

<sup>30</sup> C-146/20, C-188/20, C-196/20 és C-270/20 Azurair és mások egyesített ügyek közül a C-270/20. sz. ügy.

<sup>31</sup> A 261/2004/EK Rendelet 7. cikk (2) bekezdés b) pont.

tizenkét órával hamarabb érték el az utasok a végső célállomásukat, alkalmazni lehetne ezt, a légitársaság számára kedvezőbb szabályt. Nem csak az okoz kényelmetlenséget az utasoknak, ha egy járat több mint három órával később éri el úticélját, hanem az is, ha jelentős idővel előre hozzák a járat indulását. Az adott ügyben megállapítható, hogy a több mint tizenkét órával korábbi érkezés a késéshez hasonló, súlyos kellemetlenséget okozott az utasok számára, illetve bármely utasnak kényelmetlenséget jelentene egy ilyen átfoglalás. Mindezek alapján megállapítható, hogy nem alkalmazhatja a Rendelet hivatkozott szabályát a légitársaság az esetben.

### 3.4. A légitársaság kötelezettségei az átfoglalás folyamatában

A Rusu v. SC Blue Air ügy<sup>32</sup> elbírálása során az Európai Unió Bíróságának lehetősége nyílt annak értelmezésére, hogy az átfoglalás jogintézményének alkalmazása során milyen kötelezettségei vannak a légitársaságnak, illetve, hogy kötelező-e az utasoknak aktívan is részt venni az átfoglalás folyamatában, van-e olyan kötelezettség, ami őket is terheli.

A tényállása alapján a Rusu házaspár a Blue Airnél vásárolt Bacău (Románia) – London (Egyesült Királyság) viszonylatban repülőjegyet. Az utasok Londonban, tehát a célállomás városában dolgoztak és rendelkeztek lakóhellyel. A repülőjegyükön szereplő indulás ideje 2016. szeptember 6. Az utasok repülőtéren beszállását megelőzően arról tájékoztatták őket, hogy a légitársaság a távot az eredetileg tervezett repülőgép helyett egy kisebb befogadóképességű géppel fogja megtenni, erre hivatkozva beszállásukat visszautasítják. A beszállás visszautasítása és a Blue Air egy másik, legkorábbi járatára való átfoglalás következtében az Rusu házaspár csak szeptember 11-én érkezett meg Londonba. A légitársaság először kártérítés helyett egy-egy ingyen repülőjegyet ajánlott fel, majd mivel ezt az utasok visszautasították, a Blue Air mégis felajánlotta számukra a Rendelet alapján járó, fejenként 400 euró összegű kártérítést. A probléma azonban, hogy a házaspár mindkét tagjának vissza kellett volna érnie a munkahelyére, és mivel ez nem történt meg, az összesen 800 eurót lényegesen meghaladó egyéni káruk keletkezett. Az Európai Unió Bírósága ezért az adott ügyben vizsgálata a Rendelet kártérítésre<sup>33</sup> és további kártérítésre vonatkozó<sup>34</sup> rendelkezéseit is, illetve ezekkel összefüggésben azt, hogy a légitársaság mennyire járt el a Rendelet szabályainak megfelelően az átfoglalás folyamatában. Az elemzés tárgyát képezte az is, hogy kit terhel annak bizonyítása, hogy a légitársaság az átfoglalásról szóló tájékoztatásban valóban a

<sup>32</sup> C–354/18. sz. Rusu k. SC Blue Air ügyben 2019. július 29-én hozott ítélet [ECLI:EU:C:2019:637].

<sup>33</sup> A 261/2004/EK Rendelet 7. cikk (1) bekezdés b) pont.

<sup>34</sup> A 261/2004/EK Rendelet 12. cikk.

lehető legelőnyösebb és legkorábbi átfoglalást<sup>35</sup> ajánlotta fel az utasok számára. Hivatalból köteles-e ezáltal a légitársaság arra, hogy valóban az utasok szempontjából legelőnyösebb opciót megtalálja, vagy az utasoknak kellene megkeresniük azt a járatot, és erről tájékoztatniuk a légitársaságot. Összegezve tehát aktívan is hozzá kell-e az utasoknak járulnia azon információk kereséséhez, mely alapján a számukra legelőnyösebb átfoglalási járatot sikerül megtalálni.

Egy ilyen esetben a légitársaság segítségnyújtási kötelezettsége az átfoglalás szempontjából azt jelenti, hogy meg kell adni az utasok számára a választás jogát a több felajánlott lehetőség közül, még hozzá oly módon, hogy valamennyi, a hatékony és tájékozott döntéshez szükséges információval el kell látni az utasokat. A légitársaságnak tehát a lehető legteljesebb tájékoztatásban kell részesítenie az utasokat az átfoglalás foganatosítása során. Az utasok nem kötelezhetőek arra, hogy az átfoglalás során ők maguk keressenek olyan járatot, amellyel a lehető legteljesebb mértékben képesek a légitársaság szerződésszegő magatartásának következtében előálló károk enyhítésére, mérséklésére.

Az átfoglalási ajánlat esetében a légitársaságnak figyelembe kell vennie és egyesítenie kell több, az ajánlatot meghatározó releváns elemet, különösen az átfoglalási ajánlatban szereplő végső célállomásra érkezés időpontját, annak megvalósulási feltételeit, valamint azt a tényt, hogy az átfoglalási ajánlatot az érintett légitársaság vagy egy másik légitársaság tudja megvalósítani. Az átfoglalás megszervezésére vonatkozó felelősség a Rendelet alapján<sup>36</sup> a bizonyítás terhét is magában foglalja.

Az eset érdekessége, hogy a Rendelet alapján a légitársaságnak önkénteseket kell keresni első körben, akik vállalják, hogy később utaznak. Alapvetően tehát, ha a repülőtéren derül ki, hogy túlfoglalás vagy más ok miatt valamely utasok beszállását meg kell tagadni, az önkéntesek keresése során a légitársaság az utasok utazáshoz fűződő olyan egyéni érdekeit is feltárhatja, amely segíthet abban a légitársaságnak, hogy a saját szerződésszegő magatartása következtében az egyes utasoknál kialakult egyéni érdeksérelmeket, károkat, ezáltal az általa fizetendő kártérítés összegét mérsékelni tudja.

### **3.4. Alternatív repülőtérré való átfoglalás**

Az Európai Unió Bírósága előzetes döntéshozatali eljárás keretében vizsgálta azt is, hogy egy közlekedő járat, ami a célállomással azonos városba, azonban az eredeti tervektől eltérő érkezési repülőtérré kerül átirányításra, azaz a Rendelet alapján átfoglalásra, tekinthető-e törölt járatnak, igényelhető-e az átfoglalás ténye vagy más körülmények miatt kártérítés. Az alapul szolgáló

<sup>35</sup> A 261/2004/EK Rendelet 8. cikk.

<sup>36</sup> A 261/2004/EK Rendelet 8. cikk (1) bekezdés b) pont.

ügy<sup>37</sup> tényállása szerint WZ egységes foglalással rendelkezett az Austrian Airlines két járatra, mely járatok 2018. május 21-én Klagenfurt – Bécs és Bécs – Berlin között. Az első járat menetrend szerint 18 óra 35 perc indulási idővel 19 óra 20 perckor érkezett meg Bécsbe. A második járatnak Bécsből menetrend szerint 21 órakor kellett volna felszállnia, és Berlin Tegel repülőtérre 22 óra 20 perckor megérkeznie. Azonban utóbbi járat 23 óra 18 perckor szállt le, mivel a járatot teljesítő légitársaság három járatot korábban, a járat teljesítése során fellépő, nem megfelelő meteorológiai feltételek miatt késést szedett össze. A késedelmes indulás következtében a járat a Berlin Tegel repülőtéren már nem szállhatott le, az adott repülőtérre érvényben lévő éjszakai repülési tilalom miatt. A légitársaság ezért úgy határozott, hogy nem törli a járatot, hanem az azonos városban, bár más tartományban található Berlin Schönefeld repülőtérre szállítja az utasokat, akik 23 óra 18 perckor el is érték az érkezési repülőteret.

Mindezekre tekintettel WZ a Rendelet 7. cikke alapján 250 euró kártérítést igényelt, tekintettel arra, hogy a járat eredetileg tervezett célállomástól másik célállomásra való átirányítása véleménye alapján a járat törlésének minősül, valamint további kártérítést kért arra tekintettel, hogy a légitársaság nem tett eleget azon kötelezettségének, hogy az érkezési repülőtérrel átszállítsa az eredeti célállomására. Az eljáró bíróság a kereseti kérelem alapján előzetes döntéshozatali eljárásban kérte az Európai Unió állásfoglalását hét kérdésben.

Mivel Berlin két említett repülőtere olyan sajátos helyzetben van, hogy azonos városban, de más tartományban találhatóak, először annak a feltételét kellett vizsgálni, hogy vonatkozik-e ezen esetre a Rendelet átfoglalásnál<sup>38</sup> található szabálya. A Rendelet sem a Preambulumában, sem a 2. cikkében nem határozza meg, hogy mit értünk a „több repülőtér által kiszolgált város vagy régió” fogalma alatt. Mivel nem utal a nemzeti jogokra sem, ami az értelmezésben támpontot jelenthetne, mindenképpen önállóan kell értelmezni ezen kifejezést, ennek keretében pedig az általános nyelvhasználat alapján a szokásos jelentést kell meghatározni, a szövegkörnyezetre is tekintettel.<sup>39</sup> Ha megszorító módon értelmeznénk ennek keretében az ugyanazon város vagy régió fogalmakat, az aláásná a Rendelet szabályának hatékony érvényesülését, és az utasok azon jogát is, hogy követelhesék az eredetileg tervezett és a tényleges érkezési repülőtér közötti átszállítás költségeinek megtérítését.

Mindezekre tekintettel levonható az a következtetés, hogy amennyiben a járatot az eredetileg tervezett repülőtér által kiszolgálttal azonos városban található repülőtérre irányítják át, az utasok a két repülőtér közötti szállítási

---

<sup>37</sup> C-826/19. sz. WZ k. Austrian Airlines AG ügyben 2021 április 22-én hozott ítélet [ECLI:EU:C:2021:318]

<sup>38</sup> A 261/2004/EK Rendelet 8. cikk (3) bekezdés.

<sup>39</sup> C-549/07. sz. Friederike Wallentin-Hermann k. Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA ügyben 2009. február 21-én hozott ítélet [ECLI:EU:C:2008:771] 17.pontja.

költségeinek az e rendelkezésben előírt vállalása nem kötött azon feltételhez, hogy az előbbi repülőtér ugyanazon város vagy régió területén legyen, mint az utóbbi.

Az Európai Unió Bírósága kitért arra a kérdésre is, hogy a légitársaságnak önként kell-e felajánlania az átfoglalást követően a két repülőtér közötti átszállítás költségeinek megtérítését. Mivel a Rendelet alapján ugyan egyértelmű, hogy az utasok jogosultak ezen költség megtérítésére, azonban nincsenek részletszabályok a megfizetés módjával kapcsolatos, ezért szükséges ennek vizsgálata. A Sturgeon ügy óta látható az, hogy a Rendelet szabályait tágan kell értelmezni annak érdekében, hogy a Rendelet célkitűzési, így a fogyasztók magas szintű védelme megvalósulhasson.<sup>40</sup> Mérlegelni kell azt is, hogy a járat átirányítása másik repülőtérre kényelmetlenséget jelent az utasoknak, azonban figyelemmel az utasok és légitársaság érdekeire is, ez a kényelmetlenség még mindig kisebb, mint ami egy járat nem közlekedéséből, vagy törléséből következik.

Mindezekre tekintettel megállapította az Európai Unió Bírósága, hogy amennyiben egy járat nem az eredeti terveknek megfelelő célállomásra, hanem egy azzal azonos városban vagy régióban lévő másik repülőtérre juttatja el az utas, akkor a Rendelet szabályait úgy kell értelmezni, miszerint az üzemeltető légi fuvarozó köteles önként felajánlani az utasnak az eredetileg tervezett célállomás repülőtérére vagy adott esetben az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra való átszállítás költségeinek vállalását.

Kérdésként merült fel az is, hogy megalapozza-e a légitársaság 7. cikk szerinti kártérítési felelősségét az, ha elmulasztja önként megfizetni azt a költséget az utasnak, mely a Rendelet alapján akkor terheli, ha az eredeti célállomástól különböző, azonban azzal azonos városban vagy régióban található érkezési repülőtérre szállítja az utas, akit át kell szállítania az eredeti célállomásra. Annak ellenére, hogy a légitársaságot a Rendelet alapján terheli azon kötelezettség, hogy a két repülőtér közötti átszállítás költségét megtérítse az utasnak, ez nem alapozza meg az utas átalánykártérítéshez való jogát. A kialakult gyakorlatból<sup>41</sup> és a Rendelet szabályainak megfelelő értelmezéséből is az következik, hogy azt a kárt kell megtéríteni az utasnak, mely az ügy sajátos körülményeire tekintettel szükségesnek, megfelelőnek és észszerűnek bizonyul annak érdekében, hogy a légitársaság ellátási, segítségnyújtási kötelezettségének elmaradását ellentételezze. Az arányosság elvének érvényesülése pedig kizárja a 7. cikk szerinti kártérítési összeg megfizetését.

---

<sup>40</sup> C-402/07. és C-432/07. sz. Christopher Sturgeon and others v. Condor Flugdienst GmbH és Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v. Air France SA egyesített ügyekben 2009 november 19-én hozott ítélet [ECLI:EU:C:2009:716] 45.pontja.

<sup>41</sup> C-12/11. sz. Denise McDonagh kontra Ryanair Ltd ügyben 2013. január 13-án hozott ítélet [ECLI:EU:C:2013:43] 51. pontja.

Vizsgálta azt a kérdést is az Európai Unió Bírósága, hogy ha az eredetileg tervezett repülőtértől eltérő, de ugyanazon várost vagy régiót kiszolgáló repülőtéren leszálló átirányított járatról van szó, rendelkezhet-e az utas kártérítéshez való joggal a járat törlése vagy jelentős késése címén. Tehát rendelkezhet-e kártérítéshez való joggal az utas akkor, ha az alternatív repülőtéren leszálló járat az eredetileg tervezett repülőtér közvetlen közelében található.

Az Európai Unió Bírósága korábban már megállapította, hogy a légi járat egy meghatározott útvonalon közlekedő közlekedési művelet.<sup>42</sup> Ez alapján az adott járatot nem teljesítettnek, vagyis a Rendelet értelmében törölnek kellene tekinteni, ami megalapozná a kártérítéshez való jogot. Ugyanakkor a kérdés ilyen egyoldalú értelmezése a Rendelet céljaival, valamint az egyenlő bánásmód elvével ütközne. A Rendelet elsődleges célja valóban az, hogy az utasokat magas szintű védelemben részesítse, de másodlagosan a járat törlések számának csökkentését is célul tűzi ki, továbbá a légitársaságok érdekeit is figyelembe kell vennie.<sup>43</sup>

Az átirányítás következtében ráadásul a légitársaság eleget tud tenni a Rendelet Preambulumában megfogalmazott olyan céloknak, mely alapján az utasokat ért kényelmetlenségeket, így például az idővesztéseket, mérsékeli vagy megelőzi.<sup>44</sup> Mindezekkel és az egyenlő bánásmód elvével is ütközne, ha a járatot nem teljesítettnek tekintenénk, holott összességében kevesebb mint egy óras késéssel elérte a célállomás városát, bár nem az eredetileg tervezett, csak ahhoz egy közel fekvő repülőtérét.

Az Európai Unió Bírósága ezen indokok mérlegelése után arra a következtetésre jutott, hogy az átfoglalás azon esete, amikor a célállomás egy másik repülőtérre irányítják át a járatot, önmagában nem alapozza meg a járat törlés, és ennek következtében a kártérítési kötelezettség megállapítását, csak az, hogy a járat jelentős késedelemmel éri el a célállomását.

Az Európai Unió Bírósága ezzel olyan döntést hozott, mellyel teljes mértékben egyet lehet érteni. Mind az utasok, mind a légitársaság érdekei azt kívánják meg, hogy az utas minél előbb megérkezzen a szerződésben szereplő célállomásra. Az pedig, hogy a célállomás városába eljut az utas viszonylag kevés késéssel, valamennyi szereplő szemszögéből előnyösnek tűnik, még akkor is, ha további, szintén nem hosszú késés jelent a szállításban az, hogy a célállomás repülőtérére vagy egy általa megjelölt helyre eljuttassák őt.<sup>45</sup>

<sup>42</sup> C-173/07. sz. Emirates Airlines – Direktion für Deutschland kontra Diether Schenkel ügyben 2008 július 10-én hozott ítélet [ECLI:EU:C:2008:400] 40. pontja.

<sup>43</sup> C-344/04. sz. IATA és ELFAA ügyben 2006. július 26-án hozott ítélet [ECLI:EU:C:2006:10] 83. pontja

<sup>44</sup> A 261/2004/EK Rendelet, Preambulum (4) bekezdés.

<sup>45</sup> Pantazi, Tania (2021): Balancing Passenger and Airlines' Interests: Landing at a Nearby Airport is not a Cancellation. *Journal of European Consumer and Market Law*, Vol. 5. 211-214.

Azért, hogy eldöntse, jelen ügyben alkalmazhatóak-e a jelentős késés esetén követendő eljárás szabályai, az Európai Unió Bírósága elemzése tárgyává tette annak vizsgálatát, hogy egy járat átirányítása esetén mi minősül érkezési időnek, mivel a késés meghatározása szempontjából ez megkerülhetetlen kérdésnek minősül. Az alternatív repülőtérre való megérkezés, az átszállítást követően az eredeti repülőtérre való megérkezés vagy egy másik olyan közeli célállomásra való megérkezés időpontja, amely célállomásban az utas és a légitársaság megállapodott.

Figyelemmel arra, hogy a Rendelet szövege a végső célállomás elérésére utal, az utasfelvételi pultnál bemutatott repülőjegyen szereplő célállomás a végső célállomás.<sup>46</sup>

Ezen túl megállapítható az is, hogy az a kényelmetlenség, ami a késésből előálló idővesztés miatt keletkezik, a célállomásra való megérkezéskor nyilvánul meg. Ehhez pedig a célállomás, repülőjegyen is feltüntetett tervezett elérésének idejét kell figyelembe venni.

Összegezve tehát az eredetileg tervezett repülőtértől eltérő, de ugyanazon várost vagy régiót kiszolgáló repülőtéren leszálló átirányított járat utasa által az érkezéskor elszenvedett késés nagyságának meghatározásakor azt az időpontot kell alapul venni, amikor az utas az átszállítását követően megérkezik az eredetileg tervezett repülőtérre vagy adott esetben légitársasággal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra.

#### 4. Záró gondolatok

Látszólag az átfoglalás és visszatérítés jogintézményeinek a Rendeletben foglalt szabályai egyértelműek, és kitérnek azokra a kérdésekre, amelyek lényegesnek tekinthetők a jogintézmények szempontjából, azonban az Európai Unió Bíróságának esetjogát vizsgálva, láthatjuk, hogy az utasok és a légitársaságok érdekei alapján is lényegesnek minősíthető fogalmak meghatározásával, körülmények értékelésével adós marad a Rendelet. Éppen ezért a jogkeresők és nemzeti jogalkalmazók szemszögéből is kívánatos lenne, ha a Rendelet szabályainak jövőben történő felülvizsgálata és újraszabályozása során kitérne a Rendelet arra, hogy a repülőjegy árának visszatérítése során mit kell vételárnak tekinteni, illetve a visszatérítés formájának meghatározása során tekintettel kellene lenni a légitársaságoktól érkező azon védhető igényre, miszerint szélesebb körben lehessen utalványt alkalmazniuk. Az utalvány szélesebb körű használatának engedélyezését azonban ténylegesen csak a repülőjegy árának visszatérítésekor tartom alkalmazhatónak, gazdasági és más érdekei alapján is a feleknek. Azonban amennyiben a légitársaság szerződésszegő magatartása

---

<sup>46</sup> A 261/2004/EK Rendelet 2. cikk h) pont.

megalapozza a Rendelet szerint kártérítéshez való jogot, itt már szűkebb körben tartanám megengedhetőnek ezen lehetőség alkalmazását. Az átfoglalás jogintézménye kapcsán különösen fontos lenne még jobban konkretizálni a légitársaságok eljárását. Ennek keretében azt, hogy mennyi időn belül kötelesek az átfoglalás megszervezésére, továbbá a szabályozásban kiemelni az utasok információkkal való ellátásának jelentőségét, részletszabályait. Hiszen ahhoz, hogy az utasok valós mérlegelésen alapuló, az érdekeiket teljes mértékben számításba vevő, tudatos döntést hozhassanak, amellyel a saját káraikat, ezáltal a légitársaság kártérítési kötelezettségét összecszerűen is mérsékelni tudják, elvitathatatlan érdeke mindkét félnek. Márpedig a légitársaságok oldalán a jogkövető magatartás kialakításához elengedhetetlen az ő (jogos) gazdasági érdekeik figyelembe vétele is.

Végül a jogviták megelőzése szempontjából lényeges lenne, hogy a jogkereső utasokban tudatosítsuk azt a tényt, hogy az átfoglalás, illetve a jegy árának visszatérítése és a Rendelet szerint megállapítandó kártérítés nem egymást kizáró, külön alkalmazandó jogkövetkezménye a légitársaságok szerződésszegő magatartásának, hanem annak objektív és a kimentést szűk körben engedő jogkövetkezményei. Míg az átfoglalás vagy a jegy árának visszatérítése objektív jogkövetkezmény, amely tehát kimentést nem tűrő kötelezettsége a légitársaságoknak, addig a kártérítés egy olyan védelmi eszköz, amely érvényesítésének feltétele, hogy a légitársaság ellenőrzési körébe eső, előre látható és elhárítható esemény vezessen a szerződésszegéshez.

### **Források jegyzéke:**

- Bech Serrat, M. Josep (2011): Re-routing under the Air Passenger's Rights Regulation. *Air and Space Law*, Vol. 6. 441-451., 448.
- Bofill, Gloria (2003): Passenger Rights Take Off. *International Travel Law Journal*, Vol. 4. 196-200.
- Hindriks, Gina (2020): Bumped into Differences ont he Possibility of Air Passenger to Claim Further Compensation. *Journal on European Consumer and Market Law*, Vol. 3. 116-119.
- Pantazi, Tania (2021): Balancing Passenger and Airlines' Interests: Landing at a Nearby Airport is not a Cancellation. *Journal of European Consumer and Market Law*, Vol. 5. 211-214.
- Valutyé, Regina (2020): Striking a Healthier Balance between Air Passenger Rights and Air Carriers' Vital Interests in the Light of Covid-19. *Entrepreneurship and Sustainability Issues*, Vol. 2. 546-558., 553.
- Zoványi Nikolett (2015): *A felelősség kérdései az utazási szerződések és az utasjogok körében*. Budapest, HVG-Orac, 304.



- Az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK rendelete (2004. február 11.) visszautasított beszállás és a légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről.
- A nemzetközi légitfuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Montrealban, 1999. május 28. napján Egyezmény (Magyarországon kihirdetve a 2005. évi VII. törvénnyel)
- A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény.
- C-83/10. sz. Aurora Sousa Rodríguez és mások k. Air France SA ügyben 2011. október 13-i ítélet [ECLI:EU:C:2011:652]
- C-173/07. sz. Emirates Airlines – Direktion für Deutschland kontra Diether Schenkel ügyben 2008 július 10-én hozott ítélet [ECLI:EU:C:2008:400]
- C-402/07. és C-432/07. sz. Christopher Sturgeon and others v. Condor Flugdienst GmbH és Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v. Air France SA egyesített ügyekben 2009 november 19-én hozott ítélet [ECLI:EU:C:2009:716 ]
- C-402/07. és C-432/07. sz. Christopher Sturgeon and others v. Condor Flugdienst GmbH és Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v. Air France SA egyesített ügyekben 2009. november 19-én hozott ítélet [ECLI:EU:C:2009:716]
- C-601/17. sz. Dirk Harms és mások k. Vueling Airlines SA ügyben 2018. szeptember 12-én hozott ítélet [ECLI:EU:C:2018:702]
- C-402/07. és C-432/07. sz. Christopher Sturgeon és mások k. Condor Flugdienst GmbH és Stefan Böck és Cornelia Lepuschitz k. Air France SA egyesített ügyekben 2009. november 19-én hozott ítélet [ECLI:EU:C:2009:716].
- C-354/18. sz. Rusu k. SC Blue Air ügyben 2019. július 29-én hozott ítélet [ECLI:EU:C:2019:637].
- C-826/19. sz. WZ k. Austrian Airlines AG ügyben 2021 április 22-én hozott ítélet [ECLI:EU:C:2021:318]
- C-549/07. sz. Friederike Wallentin-Hermann k. Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA ügyben 2009. február 21-én hozott ítélet [ECLI:EU:C:2008:771]
- C-402/07. és C-432/07. sz. Christopher Sturgeon and others v. Condor Flugdienst GmbH és Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v. Air France SA egyesített ügyekben 2009 november 19-én hozott ítélet [ECLI:EU:C:2009:716 ]

- C-12/11. sz. Denise McDonagh kontra Ryanair Ltd ügyben 2013. január 13-án hozott ítélet [ECLI:EU:C:2013:43]
- C-173/07. sz. Emirates Airlines – Direktion für Deutschland kontra Diether Schenkel ügyben 2008 július 10-én hozott ítélet [ECLI:EU:C:2008:400]
- C-344/04. sz. IATA és ELFAA ügyben 2006.július 26-án hozott ítélet [ECLI:EU:C:2006:10]