

Közjavak

A kormányzat kihívásai a mai piacgazdaságban

IX. évf.

3. szám

2023. július-szeptember

Az MTA-DE Közzolgálati Kutatócsoport tudományos folyóirata

A SZÁM TARTALMA

Állam és fogyasztók

Gáll Zsolt Lajos – Nagy Gábor: Az utasjogok fejlődése és szabályai az Európai Unió légi közlekedésében

Zoványi Nikolett: A légitársaságok tájékoztatási kötelezettségének aspektusai

Bartha Ildikó: Válságkezelés az Európai Unió versenypiacán – az Európai Unió Bírósága gyakorlatában

Hadházi Edit – Szücs Tamara Dóra: Pilótaszékben az EU? A légi közlekedés uniós politikája

Boros Dominik: Szorgos keresők vagy lusta használók?.. avagy az átlagfogyasztó képének alakulása és fajtái az európai uniós jogban

Fórum

Hegedüs Eszter: Családbafogadó gyám, vagy rokon nevelőszülő? - gyermek átmeneti nevelésének anyagi vonzatai

Kovács Kitti Klaudia: Az üzletlezárás, mint hatékony intézkedés?

Hírösszefoglalók

IMPRESSZUM

FELELŐS SZERKESZTŐ:

Bartha Ildikó

SZERKESZTI A SZERKESZTŐBIZOTTSÁG:

Bartha Ildikó (szerkesztő)
Bordás Péter (szerkesztő)
Lovas Dóra (hírszerkesztő)
Horváth M. Tamás (a Szerkesztőbizottság elnöke)

KIADJA:

DE Közzolgálatási Kutatócsoport
Kiadásért felelős: Horváth M. Tamás, kutatócsoport-vezető

4028 Debrecen, Kassai út 26.
Levelezési cím: 4002 Debrecen, Pf. 400.
Tel/FAX: (52) 512-701/77119
E-mail: kozszolg.kut@law.unideb.hu
A folyóirat elektronikus oldala: kozjavakfolyoirat.hu
Blog oldal: kozjavak.hu

Megjelenik negyedévente

ISSN 2598-7190

© 2023 DE Közzolgálatási Kutatócsoport.

A mű szerzői jogilag védett. Minden jog, így különösen a sokszorosítás, terjesztés és fordítás joga fenntartva. A mű a szerzők írásbeli hozzájárulása nélkül részeiben sem reprodukálható. Idézni, szöveges tartalmat átvenni csak a forrásra való hivatkozással szabad.

TARTALOMJEGYZÉK

ÁLLAM ÉS FOGYASZTÓK

<i>Az utasjogok fejlődése és szabályai az Európai Unió légi közlekedésében</i>	3
<i>A légitársaságok tájékoztatási kötelezettségének aspektusai</i>	28
<i>Válságkezelés az Európai Unió versenypiacán – az Európai Unió Bírósága gyakorlatában</i>	40
<i>Pilótaszékben az EU? A légi közlekedés uniós politikája</i>	52
<i>Szorgos keresők vagy lusta használók?.. avagy az átlagfogyasztó képének alakulása és fajtái az európai uniós jogban</i>	62

FÓRUM

<i>Családbafogadó gyám, vagy rokon nevelőszülő?- gyermek átmeneti nevelésének anyagi vonzatai</i>	68
<i>Az üzletlezárás, mint hatékony intézkedés?</i>	77

HÍRÖSSZEFOGLALÓK

<i>A nemzeti versenyhatóságok hatásköréről és az adatok helyes kezeléséről döntött az EUB</i>	83
<i>Bíró mentelmi jogának felfüggesztése és tisztségéből való felfüggesztése tárgyában döntött az EUB</i>	87
<i>Az EUB ítélete a belföldi vállalkozásokba történő külföldi befektetések korlátozásáról</i>	90
<i>AB döntés született egy települési adó konfiskáló jellegéről</i>	92
<i>Szerzőink figyelmébe</i>	94

AZ UTASJOGOK FEJLŐDÉSE ÉS SZABÁLYAI AZ EURÓPAI UNIÓ LÉGI KÖZLEKEDÉSÉBEN*

Gáll Zsolt Lajos – Nagy Gábor¹

Az utazás volt, van és lesz, az utazás mondhatni örök. Jelentős iparág épült ki mind a személyszállítás, mind az áru fuvarozás területén. A szállítás módjai a leküzdendő távolságok, a szállítandó ember és áru mennyisége, valamint a technika fejlettségi szintje alapján alakultak, fejlődtek. Manapság a biciklis ételfutároktól, a kamionos teherszállításon át a hatalmas konténerszállító, illetve utasszállító hajókig igen széles körű az áru- és személyszállítás köre.

A személyszállítás a kezdeti lovaskocsikkal történő szállítástól, a mai napi technikai fejlettségnek köszönhetően széles körben alkalmazott járművekkel mind nagyobb tömegeket és mind nagyobb távolságokat tud leküzdni. Az emberek számára az új közlekedési módok megkönnyítették az utazást. A személyszállítás ma már hatalmas gazdasági teljesítményt ad az egyes országok számára, kiszolgálva azok lakosságának turisztikai, üzleti, gazdasági, vagy egyszerűen családi okokból keletkezett igényeit. A mai globalizált világban egyre nagyobb rétegek számára válnak elérhetővé a korábban rendkívül költséges utazási szolgáltatások, ugyanis mind több szolgáltató jelenik meg a piacokon, amelyek versenygerjesztő hatása következtében csökkenő árak mellett nagyobb kínálatot biztosítanak az utazni vágyóknak.

1. Az utasjogok kialakulása, fejlődése

Az utazási kedv, illetve az utazások számának és az utaztatott személyek számának növekedésével fokozatosan jelent meg az igény az utasok jogainak a védelmére, hogy az őket ért sérelmek, károk, valamilyen módon kompenzálásra kerüljenek. Amíg ugyanis a XIX. században semmilyen, vagy csupán csekély következménye volt egy utazás kezdete késedelmének, vagy akár a célba érés késedelmének, addigra ma már széles körben szabályozzák ezt nemzetközi és hazai jogszabályok.

Az utasjogok fejlődése a légi közlekedés kialakulását, elterjedését és gyakorivá válását követően indult be, az országok ugyanis felismerték annak szükségességét, hogy a légi személyszállítás és légifuvarozás körében indokolt egy egységes, nemzetközi szabályozás kialakítása. Ennek egyik első lépéseként

* DOI 10.21867/KjK/2023.3.1.

¹ Dr. Gáll Zsolt Lajos, bírósági titkár, Debreceni Ítéltábla;
Dr. Nagy Gábor, bíró, Debreceni Járásbíróság

az államok a Varsói Egyezményben² szabályozták a légifuvarozók felelősségét, amely a légiutasok jogai szempontjából különös jelentőséggel bírt. Az egyezmény azon túl, hogy meghatározott számos a repüléshez köthető fogalmat, így az utas, a poggyász és áru fogalmát, anyagi és eljárási jogi rendelkezéseket is lefektetett a felelősségi kérdésekkel összefüggésben, szabályozta a légifuvarozók felelősségét is meghatározott körben.

Felelősséget telepített a légifuvarozóra arra az esetre, amikor a légi járművön, illetve a ki és beszállás során az utas meghal, megsebesül, megsérül, a csomag vagy az áru megsemmisülése, elvesztése esetére, illetve szabályozta a légifuvarozó késedelmének következményeit is. A Varsói Egyezmény 250.000 frank összegben korlátozta a kártérítés mértékét, azzal, hogy a joghatósággal rendelkező bíróság mérlegelési jogkörébe tartozik az összezszerűség megállapítása a bekövetkezett káresemény mérlegelése alapján. Külön szabályozta a feladott poggyászban, illetve az utasnál tartott poggyászban bekövetkezett károkért fizetendő kártérítés mértékét, valamint szabályozta a légifuvarozó kimentési lehetőségeit is.

Már a Varsói Egyezmény is tartalmazott szabályokat a késés intézményére, azonban azzal összefüggésben még az utasra telepítette annak bizonyítását, hogy őt a késésből eredően bármiféle hátrány érte, és hogy ez a hátrány a járatkésés következménye. Ez egy klasszikus szerződésszegéssel okozott kár megtérítésére irányuló igény, ahol a felek szubjektív körülményeit is vizsgálnia kell az eljáró bíróságnak. A járatkésésnek a légiközlekedéssel összefüggő és a fuvarozó érdekkörébe tartozó okból kellett történnie, annak érdekében, hogy az a légifuvarozóval szemben érvényesíthető legyen. A késedelemnek tehát a légifuvarozónak felróható okból kellett bekövetkeznie, mivel a Varsói Egyezmény a légifuvarozó részére még nem állapított meg objektív felelősséget.

Az utasjogok fejlődésének következő lépcsője az 1999. május 28-án Montrealban tartott Montreali Légügyi Jogi Konferencián elfogadott új szabályozás a nemzetközi légi személyszállítás és légifuvarozással kapcsolatban. A konferencián a részt vevők elfogadták A nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Montrealban, 1999. május 28. napján keltezett Egyezményt, amelyet Magyarországon a 2005. évi VII. törvény hirdetett ki (a továbbiakban: Montreali Egyezmény³).

A Montreali Egyezmény a Varsói Egyezményhez hasonlóan mind eljárásjogi, mind anyagi jogi szabályokat is meghatározott az utasok, a

² A nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó 1929. évi Varsói Egyezmény, melyet Magyarországon az 1936. évi XXVIII. törvény hirdetett ki.

³ A nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Montrealban, 1999. május 28. napján keltezett Egyezmény, Magyarországon kihirdetve a 2005. évi VII. törvénnyel

poggyászok és az áruk szállítása, fuvarozása körében. Ezek a szabályok elsősorban a megváltozott körülményekhez igazították a Varsói Egyezményt, azonban tartalmazott új szabályokat is, melyek kiemelik a légifuvarozók felelősségét az utasok tájékoztatása körében. Így a légifuvarozóknak írásban fel kell hívniuk az utasok figyelmét arra, hogy a Montreali Egyezmény hatálya alá tartoznak, amely egyezmény korlátozhatja a légifuvarozó felelősségét az utas halála, sérülése, valamint a poggyász elvesztése, megsemmisülése vagy megrongálódása, illetve a késés miatt felmerülő károkkal kapcsolatban⁴. E szabály megjelenése egy nemzetközi egyezményben a fogyasztóvédelem jelentős fejlődésének és a XX. század végére kialakult magas védelmi szintjének tudható be.

A Montreali Egyezmény III. fejezete rendelkezik a légifuvarozók felelősségi kérdéseiről és annak mértékéről. E körben részletes szabályokat ad az utasok halála és sérülése, a poggyászban bekövetkezett kár, az árut ért kár és a késedelem estére. Egyidejűleg kimentési lehetőséget is biztosít a fuvarozó számára, ha bizonyítja, hogy a kártérítést követelő személy vagy azon személy, akitől az igénylő a kártérítés követelésére való jogát származtatja, hanyagsága vagy egyéb jogtalan cselekménye vagy mulasztása okozta a kárt vagy ahhoz hozzájárult. A fuvarozó teljes egészében vagy részben mentesül az igényjogosulttal szembeni felelőssége alól, olyan mértékben, amilyen mértékben az ilyen hanyagság vagy jogtalan cselekmény vagy mulasztás a kárt okozta vagy ahhoz hozzájárult. Ha az utas halála vagy sérülése okán a kártérítést nem ez az utas igényli, a fuvarozó hasonlóképpen teljes egészében vagy részben mentesül a felelőssége alól, olyan mértékben, amilyen mértékben bizonyítani tudja, hogy a kárt ennek az utasnak a hanyagsága vagy egyéb jogtalan cselekménye vagy mulasztása idézte elő vagy ahhoz hozzájárult. Ez a cikk a jelen Egyezményben található összes, felelősség viselésével kapcsolatos rendelkezésre érvényes, beleértve a Montreali Egyezmény 21. cikk 1. bekezdését is⁵.

A Montreali Egyezmény új összeghatárokat határozott meg az egyes káresemények bekövetkezése esetére, amelyek a Varsói Egyezményben foglaltakhoz képest valamelyest csökkentek, azonban nem kellett ezeket a felső határokat figyelembe venni a Montreali Egyezmény alapján sem, ha a légifuvarozó vagy foglalkozási körükben eljáró alkalmazottjai, megbízottjai szándékosan vagy tudatos gondatlansággal okozták a kárt⁶.

⁴ A Montrealban, 1999. május 28-án kelt, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Egyezmény kihirdetéséről szóló 2005. évi VII. törvény 3. cikk 4. pontja

⁵ A Montrealban, 1999. május 28-án kelt, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Egyezmény kihirdetéséről szóló 2005. évi VII. törvény 20. cikk

⁶ A Montrealban, 1999. május 28-án kelt, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Egyezmény kihirdetéséről szóló 2005. évi VII. törvény 22. cikk

A kártérítési összeghatárok terén a Montreali Egyezménynek két jelentős felismerése volt. Az első, hogy a kártérítési összegek felső határát meghatározza, még hozzá oly módon, hogy a felelősségét érvényesen nem zárhatja ki az egyezmény hatálya alá tartozó fuvarozó, azonban lehetőséget biztosít a légifuvarozók számára, hogy a határösszegek maximumánál magasabban határozzák meg üzletszabályzatukban, egyedi szerződéseikben a kártérítési összegeket, illetve, hogy egyáltalán ne kerüljön sor a felelősség meghatározott keretek közé szorítására⁷. Egyetérthetünk Zoványi Nikolett azon álláspontjával, miszerint a szabályozás hátterében a piaci verseny szabadsága áll, ugyanis egy légitársaság a megfelelő anyagi fedezet megléte esetén dönthet úgy, hogy az utasok bizalmának az elnyerése érdekében, biztosítja őket, hogy a személyükben és a dolgaikban keletkezett valamennyi kárt megtéríti. Ezen minimumszabályok alkalmazása ugyanakkor a fogyasztóvédelem erősödését is jelenti, ugyanis lehetőséget ad a magasabb védelmi szintet biztosító szabályok alkalmazására.

A Montreali Egyezmény másik újítása volt az inflációnak a kártérítési összegekre gyakorolt hatásának a felismerése és szabályozása akként, hogy annak felülvizsgálatát öt éves periódusokban rendelte el az egyezmény, másrészt pedig lehetőséget biztosított a soron kívüli felülvizsgálatnak is, amennyiben az infláció mértéke a 10, illetve a 30 %-ot meghaladta.

2. Az Európai Unió szabályozása

Az Európai Unió is felismerte a jogterület fejlesztésének szükségességét és a jogalkotási folyamata során a fogyasztói érdekek, illetve a fogyasztóvédelmi megközelítés alapján hozta létre a szabályrendszerét. Ez a szabályozás azonban kevésbé alkalmazkodik a gazdasági változásokhoz, az kissé rugalmatlan, mint ahogyan az elvárható.

Az Európai Unió első írásba foglalt rendelete, amely a légitársaságokban részt vevő utasok jogait volt hivatott védeni az a Tanács 295/91/EGK rendelete (1991. február 4.) a menetrendszerű légitársaságokban visszautasított beszállás kártalanítási rendszerének közös szabályainak megállapításáról. E rendelet minimumszabályokat határozott meg, a túlfoglalás miatti beszállás visszautasítása esetére, egyben fogalmi alap meghatározásokat adott. A hozzá fűzött reményeket azonban nem váltotta be, és a felülvizsgálatát követően az Európai Unió hatályon kívül helyezte 2004-ben és a téma újra szabályozása mellett döntött.

Így került elfogadásra A visszautasított beszállás és légitársaságok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös

⁷ Zoványi Nikolett (2012): *A légitársaságok késésének megítélése a nemzetközi egyezmények és az európai jog tükrében*. Jogtudományi Közlöny 9. sz. 343.

szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK Rendelete (2004. február 11.) (a továbbiakban: Légügyi rendelet).

A Légügyi rendeletnek a Montreali Egyezményrel való összevetése esetén úgy tűnhet, mintha azok egymással ellentétes rendelkezéseket tartalmaznának, azok egymással kollízióban lennének. Megállapítható azonban, hogy a két jogszabály nem ellentétes egymással, ugyanis nem is ugyanazt az esetkört szabályozza. A Montreali Egyezmény a károk azon típusát szabályozza, amelyek az utazás céljával összefüggésben keletkeztek és egyediesítettek, valamint azok csak utólagos és egyéniesített kártérítés tárgyai lehetnek. Ezzel szemben a Légügyi rendelet azokat a károkat és az azokhoz kapcsolódó szankciókat szabályozza, amelyek valamennyi utast egyszerre és egyformán érintenek, amelyek azzal hozzák az utasokat hátrányosabb helyzetbe, hogy hosszabb időt kell eltölteniük a repülőtéren, amely jellemzően messzebb található a várostól, éttermei és üzletei magasabb haszonkulccsal működnek, ezáltal kiszolgáltatottabbá teszik az utasokat. Az ebben rejlő problémát igyekezett gyors és hatékony segítséggel rendezni az Európai Unió.

A Légügyi Rendelet és az egyéb közlekedési módok vonatkozásában kiadott ágazati szabályozásokat követően az Európai Bizottság 2011. március 28-án elfogadta az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé elnevezésű Fehér könyvét, amely a kezdeményezései között megemlíti, hogy szükség van az utasjogokra vonatkozó uniós jogszabályok egységes értelmezésére, valamint összehangolt és hatékony érvényesítésére egyrészt azért, hogy az iparág szereplői egyenlő versenyfeltételek mellett tevékenykedhessenek, másrészt azért, hogy a polgárok számára európai szintű védelmet lehessen biztosítani⁸.

A Légügyi rendelet preambuluma célként határozza meg az utasok magas szintű védelmét, amelynek során figyelemmel kell lenni az általános fogyasztóvédelmi követelményekre is, hatályát pedig nem csak a tagállami légi közlekedésre kívánja kiterjeszteni, hanem a harmadik országokból tagállami országba érkező járatokra is, ezzel is növelve az utasok jogainak a védelmét. A rendelet útján kívánja az Európai Unió enyhíteni az utasoknak a járatok törlésével, késedelmével, a beszállás visszautasításával okozott kellemetlenségeket és kényelmetlenségeket.

Ennek megfelelően a rendelet a tárgyaként határozta meg az utasokat megillető minimális jogokat, amikor akaratuk ellenére beszállásukat

⁸ Az Európai Bizottság Fehér Könyve „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” I. melléklet 1.5. pont 21. alpontja

visszautasítják, légijáratukat törlik vagy légijáratuk késik⁹. A Légügyi rendelet szabályainak az értelmezésére az Európai Bizottság közleményt adott ki 2016. június 15-én. Értelmező iránymutatások a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú 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.

A jelen tanulmány csupán a Légügyi rendelet hatálya alá tartozó utasjogokkal foglalkozik, a légifuvarozók baleset esetén fennálló felelősségét nem érinti.

A Légügyi rendelet területi hatálya alapján alkalmazandó:

- egy olyan tagállam területén található repülőtérrel induló utasokra, amely tagállamra a Szerződést alkalmazni kell,
- utasokra, akik egy harmadik országban található repülőtérrel egy olyan tagállam területén található repülőtérre indulnak, amelyre a Szerződést alkalmazni kell, kivéve, ha ebben a harmadik államban előnyökben vagy kártalanításban és segítségben részesültek, amennyiben az érintett légijárat üzemeltető légifuvarozója közösségi légifuvarozó.

Fontos kiemelni, hogy a Légügyi rendelet 3. cikk (2) bekezdése alapján mindezen rendelkezéseket csak akkor kell alkalmazni, ha az utas megerősített helyfoglalással rendelkezik és utasfelvételre jelentkezik, vagy ha arról a légijáratról, amelyre helyfoglalásuk volt egy légifuvarozó vagy utazásszervező – az októl függetlenül – átirányította őket egy másik járatra.

Kivételt képeznek a rendelet alkalmazhatósága szempontjából azok az utasok, akik térítésmentesen, vagy a nyilvánosság számára közvetlenül vagy közvetetten nem elérhető csökkentett viteldíjjal utaznak. Viszont a törzsutasprogram, vagy más kereskedelmi program keretében kibocsátott jeggyel utazókra alkalmazandóak a rendelet szabályai.

A Légügyi rendelet külön cikkeiben határozza meg az egyes utasokat megillető jogokat, és azok megsértése esetére különböző szankciókat állapít meg.

⁹ A visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló Az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK Rendelete (2004. február 11.) 1. cikk 1. bekezdés.

A beszállás visszautasítása

A Légügyi rendelet 4. cikke foglalkozik azzal az esettel, amikor a légitfuvarozó tudatosan több jegyet értékesít adott helyre, és bár hiába rendelkezik az utas érvényes helyfoglalással, a meghatározott helykapacitás miatt nem vihet el mindenkit. Ebben az esetben a légitfuvarozónak először önkéntes jelentkezőket kell keresnie, akik előnyökért cserében lemondanak a helyfoglalásukról, a légitfuvarozóval együttesen meghatározott feltételek mellett. A helyfoglalásról lemondó utasokat a megállapodásban foglalt előnyökön túl ugyanúgy megilletik azonban a segítségnyújtás körében meghatározott jogosultságok.

Tekintettel arra, hogy a repülőgépek száma korlátozott, ezért a légi jármű üzemeltetője az elégséges számú önként jelentkező utas hiányában az utasok beszállását akarataik ellenére megtagadhatja. Erre az esetre a Légügyi rendelet azonnali, meghatározott kártalanítási és segítségnyújtási kötelezettséget ír elő számára.

A járat törlése

A járat törléséről akkor beszélhetünk, ha egy korábban tervezett járat, amelyre jegyet adtak el, mégsem közlekedik. Ebben az esetben a légitfuvarozó köteles a Légügyi rendelet 5. cikke szerint:

- a) a 8. cikk szerinti segítséget felajánlani,
- b) a 9. cikk (1) bekezdésének a) pontja és a 9. cikk (2) bekezdésének megfelelő segítséget felajánlani, valamint az átfoglalás esetén, ha az új légijárat indulási időpontja ésszerű számítás szerint legalább a törölt járat tervezett indulását követő nap, akkor a 9. cikk (1) bekezdésének b) pontjában és a 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjában előírt segítséget nyújtani,
- c) és az utasoknak joguk van az üzemeltető légitfuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban.

Ez utóbbi alól kivételt is enged a Légügyi rendelet az 5. cikk (1) bekezdés c) pontjának i-iii. pontjai alapján, mégpedig akkor, ha

- az üzemeltető légitfuvarozó a menetrend szerinti indulási időpont előtt legalább két héttel tájékoztatta az utasokat a járat törléséről, vagy
- az indulás menetrend szerinti időpontja előtt legkorábban két héttel és legkésőbb hét nappal tájékoztatták őket a járat törléséről és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb a menetrend szerinti indulás időpontja előtt két órával korábban induljanak és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb négy óras késéssel ériék el, vagy

- az indulás menetrend szerinti időpontja előtti hét napon belül tájékoztatták őket a járat törléséről, és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt induljanak, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb két órással késéssel éri el.

Megállapítható tehát, hogy az üzemeltető légitársaság meghatározott körülmények között mentesülhet a 7. cikkben rögzített kártalanítási kötelezettsége alól, azonban annak szabályai szigorúan meghatározzák azokat az esetköröket, amikor az utasok kártalanítását nem kell elvégeznie.

A késés

Az Európai Unió Bírósága szerint egy légitársaság késése a Légügyi rendelet alapján azt jelenti, hogy a járat tényleges indulási idejét az eredeti tervnek megfelelő időponthoz képest későbbre halasztják¹⁰. Késés esetén a várakozási idővel arányban álló étkezésről és frissítőkről kell gondoskodnia az üzemeltető légitársaságnak. Amennyiben az eredetileg tervezett indulási időponthoz képest a számított indulási időpont másnapra esik, úgy a légitársaságnak szállást, vagy szállodai elhelyezést is biztosítani kell az utasoknak. Abban az esetben, ha a késés öt órát meghaladó időtartamú, akkor az utasok a jegy árának a visszatérítését is kérhetik hét napon belül, vagy jogosultak lesznek az első indulási pontra való visszaszállításra a lehetséges legkorábbi járatral¹¹. A késéshez kapcsolódóan az utasok kártalanításra is jogosultak.

A kártalanításhoz való jog

Beszállás visszautasítása, valamint a járat törlése esetén az utasokat a Légügyi rendeletben meghatározott összegű kártérítés illeti meg. A Bíróság a C-402607. és C-432/07 sz. Christopher Sturgeon and others v. Condor Flugdienst GmbH és Stefan Böck and Cornelia Lepusitz v. Air France SA egyesített ügyek ítéletében kimondta, hogy a késéssel érintett járatok utasai is jogosultak kártérítésre, abban az esetben, ha a végső célállomásukat a légitársaság által eredetileg tervezett időponthoz képest három, vagy több órával később éri el. Ilyenkor az utasok a járat törlésével azonos mértékű kártalanításra jogosultak.

A Légügyi rendelet értelmezése alapján, a járat törlése alatt egy korábban tervezett járat nem közlekedését értjük, amely járatra legalább egy jegyet eladtak, míg késés esetén "csupán" arról van szó, hogy a légitársaság tényleges indulási ideje későbbre esik, mint a tervezett indulási idő, azonban a légitársaság

¹⁰ C-402607. és C-432/07 sz. Christopher Sturgeon and others v. Condor Flugdienst GmbH és Stefan Böck and Cornelia Lepusitz v. Air France SA egyesített ügyek.

¹¹ Légügyi rendelet 6. cikk

közlekedési útvonala az eredeti tervnek megfelelő.¹² Ezzel az értelmezéssel maradéktalanul egyet értve megállapítható, hogy a nem közlekedés és a késés fogalma egyértelműen elhatárolható egymástól a Légügyi rendelet szabályai alapján.

A légitársaságok e szabály és értelmezés alapján maguk kerültek abba a helyzetbe, hogy az üzletszabályzataikban meghatározhatták, hogy mit értenek késés, illetve a járat törlése alatt. A különbség jelentősebb, mint elsőre gondolnánk, ugyanis a járat törlése esetén az utasok számára jár a Légügyi rendelet szerinti azonnali kártérítés, míg egy esetleges több órás, vagy akár egy egész napos késés esetén csupán az azonnali segítségnyújtás intézményéből részesülhet, de semmilyen más ellentételezést, kártérítést nem kaphat a légitársaság hibájából eredő késés esetén sem. Esetlegesen a Montreali Egyezmény alapján indíthat hosszan tartó peres eljárást annak érdekében, hogy a késésből eredő kárát kompenzálja a légitársaság.

Ezt a problémát kívánta orvosolni az Európai Bíróság a hivatkozott eseti döntésével, megoldást találni arra a kérdésre, hogy léteznek-e olyan körülmények, amelyek figyelembevételével mellett egy járat késését már nem késésnek, hanem a járat törlésének kell tekinteni.

A főtanácsnok indítványára számba vette a Bíróság azokat a körülményeket, amelyek azt a látszatot kelthetik, hogy a járat törlésre került. Ilyen lehet, ha másik légitársaság szállítja el az utasokat, más típusú járművel végzik az utasszállítást, módosul a járat száma, esetleg megváltoztatják a járat indulási vagy érkezési repülőterét, az utas visszakapja a csomagját és új utasfelvételre kerül sor. Megállapította, hogy bár ezek a körülmények alkalmasak azt a látszatot kelteni, hogy a járat törlésre került, azonban ezek egyike sem alkotja a légitársaság olyan objektív jellemzőit, amelyek alapján a késést és a törlést meg lehetne egymástól különböztetni. Az egyetlen objektív tényező az idő. A Bíróság eljárásában mind az érintett felek, mind a Bizottság, valamint több állam is arra az álláspontra helyezkedett, hogy ha a késés meghalad bizonyos időtartamot, akkor azt a járat törléseként kell értelmezni.

A Bíróság a késés és a járat törlésének az elhatárolása mellett vizsgálta azt is, hogy a járat késése esetén jár-e kártérítés az utasok részére. Bár a Légügyi rendelet szó szerinti értelmezésében ez nem következik, azonban a Bíróság a Légügyi rendelet Preambulumára hivatkozással megállapította, hogy a járat hosszú késése esetére is vonatkozik a kártalanítási jog, ugyanis a Légügyi rendeletnek nem célja a fogyasztók hátrányos megkülönböztetése. Ha ugyanis nem egyformán kezelik a járat törlését, illetve késését elszenvedő utasokat, akkor az az egyenlő bánásmód elvének a megsértését jelenti. A Bíróság döntése

¹² Zoványi Nikolett (2012): *A légitársaságok késésének megítélése a nemzetközi egyezmények és az európai jog tükrében*. Jogtudományi Közlöny 9. sz. 346. o.

szakmai körökben nagy vitákat kavart, azonban azt már más ügyben is megerősítette, így a Nelson ügyben és a TUI Travel ügyekben¹³ is.

A légügyi rendelet 7. cikke alapján az utasok meghatározott összegű kártérítést kaphatnak adott feltételek bekövetkezése esetén, azzal, hogy a meghatározott távolságokat a gömbi főkörön mért távolság módszerével kell mérni.

Az utasok 250 EUR-t kapnak minden 1500 km-es vagy annál rövidebb repülőútra,

400 EUR-t minden 1500 km-nél hosszabb Közösségen belüli repülőútra és minden egyéb, 1500 és 3500 km közötti repülőútra,

600 EUR-t minden az első két eset alá nem tartozó repülőútra.

Fontos kiemelni, hogy 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.

A Légügyi rendelet 7. cikk (1) bekezdésében meghatározott kártérítési összegek 50%-os mérséklésére ad lehetőséget a 7. cikk (2) bekezdése azon utasok vonatkozásában, akiknek a 8. cikk szerint átfoglalást ajánlottak fel a végső célállomásukhoz egy olyan alternatív járaton, amelynek érkezési időpontja annak a járatnak a menetrend szerinti érkezési időpontjánál, amelyre eredetileg jegyet váltottak,

- legfeljebb két órával későbbi az 1500 km-es vagy annál rövidebb repülőút esetében, vagy
- három órával későbbi, az összes 1500 km-nél hosszabb Közösségen belüli repülőút tekintetében és minden egyéb, 1500 és 3500 km közötti repülőút esetében, vagy
- négy órával későbbi az előző két eset alá nem tartozó repülőút esetében.

A Légügyi rendelet a kártalanítás módját is meghatározza, méghozzá oly módon, hogy a légifuvarozónak a kártérítés összegét készpénzben, elektronikus banki átutalással, banki átutalással, vagy bankcsekkkel, illetve – az utas írásos beleegyezése esetén – utazási utalvánnyal és/vagy más szolgáltatásokkal kell teljesítenie.

Visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog

A Légügyi rendelet 4. cikke (Beszállás visszautasítása), 5. cikke (Járat törlése), 6. cikke (Késés) alkalmazásában a légifuvarozó a 8. cikk alapján köteles felajánlani a választási lehetőségeket:

¹³ C-581/10 és C-629/10. sz. Nelson és társai kontra Deutsche Lufthansa Ag és a TUI Travel és társai kontra Civil Aviation Authority egyesített ügyek

- a) a jegy árának a vételi ár szerinti visszatérítése hét napon belül, a =. cikk (3) bekezdésében meghatározott módon az utazás meg nem tett szakaszára vagy szakaszaira, továbbá a már megtett szakaszra vagy szakaszokra, amennyiben a repülőút az utas eredeti utazási tervével kapcsolatban már nem szolgál semmilyen célt, vagy adott esetben a következőkkel együtt
- a legkorábbi légijárat vissza az első indulási pontra.
- b) átfoglalás összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz a legkorábbi alkalommal, vagy
- c) átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz egy későbbi időpontban, amikor az utasnak megfelel, az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően.

Fontos az utasok részére, hogy a meghiúsult, repülőút kompenzálásaként biztosított legyen számukra az átfoglalás, illetve az út elmaradása miatti érdekmúlás esetére a visszatérítés joga. Az utasközönség kiszolgáltatottsága rendkívül magas a repülőjáratok esetében, figyelemmel a jelentős távolságra és az utak tervszerű indulására és érkezésére, így az utazásnak bármilyen okból bekövetkező elmaradása esetén a légifuvarozóknak olyan helyzetbe kell hozniuk az utasokat, hogy a célállomásukat a lehető leghamarabb elérhessék, illetve a meghiúsult utazás esetén megfelelő kompenzációt kaphassanak, amelynek elsődleges eleme a repülőjegy árának a visszatérítése.

Előfordulhat olyan eset is, amikor adott városnak, vagy régióknak több repülőtere van, és a légitársaság egy másik repülőteréről tudja megoldani az utazást, abban az esetben a Légügyi rendelet 8. cikk (3) bekezdése alapján nemcsak a visszatérítés, illetve az átfoglalás joga illeti meg az utasokat, hanem a másik, alternatív repülőterre való átszállítás joga is. Ebben az esetben az átszállítás költségét is a légifuvarozó viseli.

Ellátáshoz való jog

Az utasok rendkívüli kiszolgáltatottságának az orvoslására került a Légügyi rendeletbe a 9. cikk által szabályozott ellátáshoz való jog. A repülőtéri lezárt környezetben az utasok rendkívül nehéz helyzetben vannak. Az ott jelenlévő szolgáltatók ugyanis sajátos, a mindennapi életben megszokotthoz képest jelentősen magasabb árréssel működnek, amely egyfajta visszaélésre ad okot az utasok, mint fogyasztók irányában. Ezt hivatott a Légügyi rendelet kiküszöbölni azzal, hogy a légifuvarozóknak díjmentesen kell feljárnaniuk a következőket:

- a) a várakozási idővel ésszerű arányban étkezést és frissítőket,
- b) szállodai elhelyezést az alábbi esetekben:
 - ha egy vagy több éjszakás ott tartózkodás szükséges vagy
 - ha az utazónak a szándékaihoz képest tovább kell ott tartózkodnia

- c) szállítást a repülőtér és a szálláshely (hotel vagy egyéb) között.

Manapság a fejlett informatika és elektronika, valamint telekommunikáció világában nem tűnik túl nagy jelentőségűnek, de a légifuvarozó köteles az utasoknak díjmentesen két telefonhívást, telex vagy faxüzenet, illetve e-mail küldést felajánlani.

A Légügyi rendelet különös figyelmet fordít a mozgáskorlátozott személyek, és a gyermekek szükségleteire, így a 9. cikk (3) bekezdése külön előírja a légifuvarozók számára, hogy az üzemeltető légifuvarozó különös figyelmet köteles fordítani a csökkent mozgásképességű személyek és az őket kísérő személyek szükségleteire, valamint a kíséret nélkül utazó gyermekek szükségleteire.

A légifuvarozók a Légügyi rendelet alapján további jogokat kötelesek biztosítani a légi közlekedésben részt vevő utasok számára. Ezek általában az utasok javára biztosítanak kedvezményeket, illetve az ő megfelelő tájékoztatásukat célozzák.

Ilyen a magasabb vagy alacsonyabb osztályon történő elhelyezés lehetősége, amelynek keretében a légitársaságok a Légügyi rendelet 10. cikk (1) bekezdése alapján nem kérhetik el a különbözetet abban az esetben, ha az utast az eredetileg megváltott jegyhez képest csak magasabb osztályon tudja elhelyezni, illetve, ha egy magasabb osztályú jeggyel rendelkező utast csupán alacsonyabb osztályú helyen tud szállítani, abban az esetben a Légügyi rendelet 7. cikkének (3) bekezdése szerinti módon visszatéríti.

A csökkent mozgásképességű vagy különleges szükségletekkel rendelkező személyek részére a Légügyi rendelet 11. cikke alapján a légitársaságok elsőbbséget kötelesek biztosítani. Ez érinti meghatározott személyek csoportjait, így a csökkent mozgásképességű személyeket, valamint az őket kísérő személyeket vagy bizonyítvánnyal rendelkező vakvezető és mozgássérült-kísérő kutyákat, illetve a kíséret nélkül utazó gyermekek szállítását is.

Ezen személyi kör esetében az Európai Unió felismerte és elismerte, hogy a légi szolgáltatások valamennyi uniós polgár számára járnak, és valamennyiük érdekét kell szolgálnia, és őket is megilleti a szabad mozgáshoz, a választás szabadságához és a megkülönböztetés-mentes bánásmódhoz való jog. Ennek érdekében az Európai Unió jogalkotói, az Európai Parlament és a Tanács elfogadta a 1107/2006/EK rendeletét (2006. július 5.) a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól¹⁴. Az e rendeletben foglaltak alapján nem csak a beszállás visszautasítása, a járat törlése, vagy a késés esetére biztosít egyenlő bánásmódot ezen személyi kör számára, hanem lehetőséget ad számukra, hogy az utazás teljes ideje alatt megkülönböztetés mentesen vehessék igénybe a légitársaságok szolgáltatásait

¹⁴ Az Európai Tanács és Parlament 1107/2006/EK rendelete (2006. július 5.) a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól

és bizonyos esetekben többlet kedvezmények biztosításával gyakorolhassák jogaikat.

A Légügyi rendelet a 12. cikkének (1) bekezdése további kártalanítási lehetőséget biztosít az utasok számára, hogy a rendelet alapján megfizetett kártalanításon túl, egyéb kártérítési igényeiktől ne legyenek elzárva, azzal azonban, hogy a rendelet által megfizetett kártalanítás összege levonható a további kártalanításból.

A Légügyi rendelet 13. cikke szerint olyan esetekben, amikor egy üzemeltető légitfuvarozó kártalanítást fizet vagy más, a rendelet szerint rá háruló kötelezettségeket teljesít, akkor e rendelet rendelkezései nem értelmezhetők a fuvarozó azon joga korlátozásaként, hogy kártérítést kérjen bármely személytől – beleértve harmadik feleket is –, az alkalmazandó joggal összhangban. A rendelet nem korlátozza az üzemeltető légitfuvarozónak azt a jogát, hogy visszatérítést kérjen egy utazásszervezőtől vagy más olyan személytől, akivel az üzemeltető légitfuvarozó szerződéses jogviszonyban áll. Hasonlóképpen nem értelmezhetők a rendelet rendelkezései úgy, hogy korlátoznák az üzemeltető légitfuvarozóval szerződéses jogviszonyban lévő utazásszervező vagy – az utas kivételével – a harmadik fél jogát arra, hogy visszatérítést vagy kártalanítást kérjen az üzemeltető légitfuvarozótól az alkalmazandó jog szerint.

E rendelkezések nem közvetlenül az utasok jogait, hanem a légitfuvarozó, illetve a vele szerződéses kapcsolatban álló – harmadik – személyek jogait hivatott védeni, arra az esetre, ha velük szemben kellene igényt érvényesítenie a légitársaságoknak, esetlegesen az utazásszervezőknek.

A Légügyi rendelet a légitfuvarozók tájékoztatási kötelezettségét meghatározva a 14. cikkében egy kötelező tartalommal ellátott tájékoztató kihelyezését követeli meg az utasfelvételnél, az alábbi szövegezéssel:

„A beszállás visszautasítása, illetve a járat törlése vagy legalább kétórás késés esetén az utasfelvételi pultnál vagy beszálló kapunál kérje a – különösen a – kártalanításhoz és segítségnyújtáshoz kapcsolódó jogait ismertető szöveget”. E szakasszal az utasok széleskörű tájékoztatását kívánja elősegíteni az Európai Unió, annak érdekében, hogy minél szélesebb réteg legyen tudatában és ismeretében a meghatározott esetekben őket megillető jogokról. A légitfuvarozóknak minden érintett utasnak írásbeli tájékoztatót is kell adnia a beszállás megtagadása és a járat törlése esetére vonatkozó kártalanítási és segítségnyújtási szabályokról, amelyeket a vak és gyengénlátó személyek részére megfelelő alternatív eszközökkel együtt kell biztosítaniuk.

A Légügyi rendelet 15. cikke kimondja, hogy a rendelet szerint fennálló kötelezettségek nem korlátozhatóak, azok alól nem lehet mentesülni, nevezetesen a szállítási szerződésben szereplő eltérés vagy korlátozó kikötés alapján. Lehetőséget ad e cikk arra is, hogy a téves, vagy nem megfelelő tájékoztatás alapján nyújtott nem megfelelő támogatás, illetve kártalanítás

esetén az utas az illetékes bíróság vagy más szervek előtt megindíthatja a szükséges eljárást a pótlólagos kártalanításhoz való hozzájutás érdekében.

A Légügyi rendelet az igényérvényesítés módjait is meghatározza, amelyben elsődleges a közvetlen igényérvényesítés. Az utasoknak először a légitársasághoz kell a panaszukat megküldeni. Ennek egyik formája a légi utasok jogaival kapcsolatos panaszok bejelentésére szolgáló – könnyen elérhető – uniós nyomtatvány kitöltése lehet¹⁵.

Igényérvényesítés

A közvetlen igényérvényesítésen túl a Légügyi rendelet 16. cikke kötelező rendelkezést tartalmaz a tagállamok részére, amelyben minden tagállam számára előírja egy olyan szerv kijelölését, amely a rendelet végrehajtásáért felel a területén lévő repterekről induló és oda érkező járatok tekintetében.

Hazánkban a fogyasztóvédelmi hatóság kijelöléséről szóló 387/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 3. § (4b) bekezdése alapján a légi személyszállítás szabályairól szóló 25/1999. (II. 12.) Korm. rendelet 27. § (3)–(4) bekezdésében foglaltak tekintetében az EK rendelet végrehajtására fogyasztóvédelmi hatóságként a nemzetközi kereskedelmi repülőtér székhelye szerint illetékes kormányhivatal került kijelölésre az I. fokú hatósági eljárás lefolytatására. Ezek a következők:

- Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér: *Budapest Főváros Kormányhivatala*
- Debrecen: *Hajdú-Bihar Vármegyei Kormányhivatal*
- Sármellék: *Zala Vármegyei Kormányhivatal*

Az igényérvényesítés más eseteire az Európai Fogyasztói Központon keresztül van lehetőség, ugyanis amennyiben egy magyar lakóhellyel rendelkező fogyasztónak egy másik EU-s országban, Norvégiában vagy Izlandon székhellyel rendelkező légitársasággal szemben panasza merül fel, és azt nem sikerül közvetlenül rendeznie a vállalkozással, akkor az Európai Fogyasztói Központ Magyarország (EFK) ingyenes segítségét kérheti a vagyoni igénye érvényesítése és a felek közötti kompromisszum elérése érdekében. Az EFK az Innovációs és Technológiai Minisztériumban működik.

Emellett az EFK lényegében bármilyen légiközlekedési tárgyú panasz, pld: légi járatok késésével, törlésével kapcsolatos panaszok, poggyászkárok, csomagkésés, foglalási problémák /pl. névelírás/, valamint a légitársaságok által nyújtott egyéb szolgáltatásokkal kapcsolatos panaszok, stb., esetén segítséget tud nyújtani.

¹⁵Forrás: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/air/doc/complain_form/eu_complaint_form_hu.pdf

Fontos, hogy magyar fogyasztóknak más EU-s tagállami, izlandi vagy norvégiai székhelyű légitársaságokkal szembeni panaszai esetén mindenképpen javasolt a hatósági eljárás megindítása mellett az EFK-hoz is fordulni. Szükséges kiemelni, hogy amennyiben a légitársaság az utas felé történő kommunikációban rendkívüli körülményre hivatkozik a járatkésés vagy járatörülés okaként, akkor az EFK a kártalanítás érvényesítésében akkor tud közreműködni, ha a kompetens, tagállami hatóság a rendkívüli körülmény fennállásának hiányát már megállapította. Tehát az EFK-nak is ilyen esetben a kártalanítás érvényesítéséhez meg kell várnia a hatósági döntést a rendkívüli körülmény tényéről¹⁶.

A tagállami állampolgárok, így a magyar állampolgárok az azonos székhelyű légitársasággal szembeni belföldi panasza esetén közvetlenül vagy az online vitarendező platform útján békéltető testülethez vagy bírósághoz is fordulhatnak. Az online módon megkötött légi személyszállítási szerződés esetén az utas az Európai Bizottság által működtetett online vitarendező platformon keresztül is megkísérelheti rendezni az Európai Unió területén honos légitársasággal szemben fennálló belföldi vagy határon átnyúló jogvitáját a platformhoz csatlakozott tagállami kompetens alternatív vitarendező fórum előtti online vitarendezés során. Az online vitarendező platform könnyen elérhető az európai Unió által működtetett linken keresztül¹⁷.

A Légügyi rendeletről megállapítható, hogy mintegy objektív felelősséget teremtett a légitársaságok számára, annak ellenére, hogy a légitársaságok és az utasok között egy egyenrangú felek közötti magánjogi szerződéses jogviszony jön létre a légi személyszállítási szerződéssel. Az utasok azonban olyan mértékben kiszolgáltatottak a légifuvarozóknak, akik olyan mértékű erőfölényben vannak velük szemben, hogy azt az Európai Unió az általánosan érvényesülő fogyasztóvédelmi érdekek mentén fokozott védelmet tartott indokoltnak előírni a légifuvarozók esetleges szerződésszegése esetére. A légitársaság ugyanis szerződésszegést követ el, amikor töröl egy járatot, vagy az jelentős késéssel érkezik a célállomáshoz, vagy indul el, esetleg megtagadja a beszállást az utastól. Ezzel a magatartásával meghiúsítja a légi személyszállítási szerződésben vállalt azon kötelezettsége teljesítését, hogy az utas által fizetett ellenszolgáltatás fejében őt a szerződésben meghatározott helyről egy másik ugyancsak meghatározott helyre szállítsa.

¹⁶ Európai Fogyasztói Központ Magyarország forrás: <https://www.magyaREFK.hu/hu/hasznos-tudnivalok/legi-utasok-jogai/vi-segitsegnyujto-forumok.html>

¹⁷ <https://ec.europa.eu/consumers/odr/main/?event=main.home2.show>

Kimentési lehetőségek és azok bírósági gyakorlata

Az uniós jogalkotó ezen szigorú felelősségi szabályok előírása mellett kimentési lehetőséget is enged a légitársaságok számára, azonban ezen kimentési okok taxatívén meghatározottak, és azok nem a Légügyi rendelet tényleges jogszabályi szövegében vannak felsorolva.

A Légügyi rendelet 5. cikk (3) bekezdése teremti meg annak a lehetőségét, hogy a légifuvarozó mentesüljön a kártérítés megfizetése alól. E szakasz szerint ugyanis az üzemeltető légifuvarozó nem köteles kártérítést fizetni a 7. cikk szerint, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

A Légügyi rendelet szövegében azonban ezek a rendkívüli körülmények nincsenek meghatározva, azokat a Légügyi rendelet Preambulumának (14) és (15) bekezdésében találhatjuk meg. E két bekezdés összesen hat olyan okot sorol fel példálózó jelleggel, amelyekre való hivatkozása a légitársaságoknak, a felelősség alól való mentesülést eredményezhetik.

Ezek a következők:

- politikai instabilitás,
- az érintett járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek,
- biztonsági kockázatok,
- váratlan repülésbiztonsági hiányosságok,
- az üzemeltető légifuvarozó működését befolyásoló sztrájkok,
- légiforgalmi irányítási döntés hatása egy bizonyos járművel kapcsolatban.

A mentesülési okokkal összefüggésben az Európai Unió Bíróságának gyakorlata rendkívül szigorúnak mondható. A Légügyi rendelet Preambulumában felsorolt okokon kívül egyéb okot nem enged kimentési okként figyelembe venni. Ezen a gyakorlaton üt majd várhatóan rést az Európai Számvevőszék jelentése, amely az államok Covid-19 járvány miatt tett intézkedéseit és azok hatásait vizsgálta. A Covid-19 járvány következtében ugyanis egyes becslések szerint a járatok 70 %-a törlésre került, amelyet indokolt a járvány miatti keresletcsökkenés, az egyes államok által bevezetett repülési tilalom, a határzárak, valamint a karanténzabályok alkalmazása. Ezen körülmények értékelése mindenképpen okot adhat a Bíróság számára, hogy a már gyakorlatban figyelembe vett mentesítő okokon túl, újabb a Preambulumban nem nevesített kimentési okként vegyen figyelembe egy egészségügyi vészhelyzet miatti állami korlátozó intézkedést, vagy más olyan körülményt, amely a Preambulum felsorolásában nem szerepel.

A politikai instabilitás körülményére az Európai Unió Bírósága előtt még nem volt precedens, illetve abból eredően a légitfuvarozó kártérítés fizetési kötelezettség alóli mentesülésére. Az adott esetben vizsgálendő, hogy a járat törlésének vagy késésének az oka olyan rendkívüli körülménynek tekinthető-e, amelyet a légitársaság minden ésszerű intézkedés ellenére sem tud elkerülni.

Ezzel kapcsolatban egy angol jogeset hozható fel példaként, amikor is a British Airways repülőgépének a felszállása hiúsult meg a Kuvaitban „tevékenkedő” katonai alakulatok hatására. A perben az angol bíróság arra a következtetésre jutott, hogy a katonai alakulatok még akkor sem tekinthetők a légitfuvarozó tevékenységi és tényleges befolyási körébe tartozónak, ha a légitársaságnak tudomása volt arról, hogy a felszállási országban katonai hadműveletek vannak folyamatban, emiatt pedig nem tekinthető mindez előreláthatónak és elkerülhetőnek a légitfuvarozók részéről.

A politikai instabilitás fogalma alatt – egységesen elfogadott definíció hiányában – egy ország irányítását, a politikai hatalmat befolyásoló olyan szervezett belső ellenzékét, erőket, érdekcsoportokat kell érteni, amelyek célja a politikai hatalom megszerzése, megváltoztatása. Ilyen körülménynek minősülnek többek között a katonai hadműveletek, katonai puccsok, polgárháborúk, forradalmak, lázadások¹⁸.

Ezen fogalom meghatározással kapcsolatban érdekes felvetés, hogy az Oroszország által 2022. februárjában Ukrajna ellen indított háború miatt bevezetett légitforgalmi korlátok Oroszországgal szemben, mennyiben minősülnek olyan rendkívüli körülménynek, amely a politikai instabilitás körébe belefér. Az államok által szankcióként meghozott légtérzár az utasok kártérítési igénye alól kimentést biztosíthat a légitársaságok számára. A Légügyi rendelettel összefüggésben ez a kérdés alapvetően a háború kitörését követő rövid időkre lefoglalt jegyek esetében vet fel problémát, amikor is a légitársaságok már azon a Légügyi rendelet szerinti záros határidőn belül voltak, amikor az utasokat nem tudták megfelelő határidőn belül értesíteni a légtérzár miatti járat törlésekről.

Az államok által bevezetett berepülési tilalom ugyanakkor olyan rendkívüli körülmény, amelyre a légitfuvarozók nem tudnak felkészülni, arra ráhatásuk nincs, emiatt a törölt járatok esetén az utasok irányában a légitársaságoknak nem keletkezhet kártérítési kötelezettsége.

Az érintett járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételekkel, mint mentesítő körülménnyel összefüggésben megállapítható, hogy azok bekövetkezése valóban rendkívüli körülménynek minősülnek, hiszen arra sem az egyes embereknek, sem a légitársaságoknak nincs ráhatása. Emellett köztudomású tény, hogy a repülőgépek sűrű ködben, viharban, vagy hóiharban

¹⁸ Zoványi Nikolett (2015): *A felelősség kérdései az utazási szerződések és az utasjogok körében*. Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft. 163. o.

nem szállhatnak fel, emiatt pedig az Európai Unió Bíróságának nincs is gyakorlata e kérdéskörrel összefüggésben. Előfordulhatnak azonban olyan értelmezések, amelyek azt mondják, hogy a pilóták nem a szabad szemmel látható és érzékelhető tények alapján vezetik a repülőgépeket, ezért akár ködben is módjuk van a le és felszállásra, azonban az utasok biztonsága érdekében célszerű ezeket az időjárási tényezőket rendkívüli körülményként figyelembe venni.

Ezen általánosnak mondható időjárási körülményekhez képest fordulhatnak elő egyéb nem várt, és előre nem látható időjárási események, amelyek ugyancsak kihatással bírnak a légijáratok indulására, érkezésére.

A Légügyi rendelet hatályba lépését követő egyik első ilyen és a légi közlekedésben jelentős károkat okozó rendkívüli időjárási körülmény az izlandi Eyjafjallajökull vulkán kitörése volt, amely a kitörése után, a levegőbe került vulkáni hamu miatt több napos késéseket és járatok törlését okozta. A vulkán kitörése miatt 2010. április 15. és április 22. között mintegy 100 000 járatot kellett törölni, amely mintegy 10 000 000 utast érintett.

A vulkánkitörés miatt több légitársaság is arra az álláspontra helyezkedett, hogy az rendkívüli körülmény, ezért mint vis maior, mentesíti őket az utasok számára nyújtandó bármilyen szolgáltatás nyújtási kötelezettségük alól. Más légitársaságok elismerték kötelezettségeiket, azonban annak elégséges és ésszerű mértékével összefüggésben voltak problémáik. Ugyancsak problémát jelentett az átfoglalások kérdése, ugyanis nem lehetett előre látni, hogy meddig tart a légtérzár a vulkánkitörés miatt. További problémát jelentett, hogy az utasok jelentős része utazási csomagként az utazási irodáktól a repülőjeggyel együtt szállást és ellátást is megrendelt, amelyeket emiatt értelemszerűen nem tudott igénybe venni. Ebben az esetben a légitársaságok az utazási irodák közreműködőinek minősülnek, és a felelősségi kérdésekre a szervezett utazási formákról szóló 90/314/EGK irányelv szabályait kellett megfelelően alkalmazni.

A vulkánkitörés okozta légtérzár miatti első előzetes döntéshozatali eljárást C-12/11. számon indították Denise McDonagh v. Ryanair Ltd. ügyben. Az utas járatát a légtér lezárásának a napján törölték, és azt követően csak annak megnyitása után, 2010. április 24-én tudott hazarepülni Írországba. A Ryanair légitársaság ezalatt az idő alatt nem biztosította számára a Légügyi rendelet 9. cikke szerinti ellátást, amely miatt 1129,4 euró összegű kártérítés megfizetésére kérte őt kötelezni Denise McDonagh. Az Európai Unió Bírósága a 2013. január 31-i ítéletében kimondta, hogy:

„A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy 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 5. cikkét

úgy kell értelmezni, hogy az olyan körülmények, mint az Eyjafjallajökull-vulkán kitörése miatt az európai légtér egy részének lezárása, az e rendelet értelmében vett „rendkívüli körülményeknek” minősülnek, amelyek nem mentesítik a légi fuvarozókat az említett rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontja és 9. cikke szerinti ellátási kötelezettségük alól.

A 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontját és 9. cikkét úgy kell értelmezni, hogy a légi járatnak az alapügybelihez hasonló időtartamú „rendkívüli körülmények” miatti törlése esetén teljesíteni kell az e rendelkezések szerinti, a légi utasok ellátására vonatkozó kötelezettséget, és ez nem érinti az említett rendelkezések érvényességét.

A 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontjában és 9. cikkében meghatározott ellátási kötelezettség légi fuvarozó általi be nem tartása miatti kártalanítás címén mindazonáltal csak azokat az összegeket lehet a légi utas számára megtéríteni, amelyek az egyes ügyek sajátos körülményeire tekintettel szükségeseknek, megfelelőeknek és ésszerűeknek bizonyulnak annak érdekében, hogy pótolják az említett utas légi fuvarozó általi ellátásának elmaradását, aminek értékelése a nemzeti bíróság feladata¹⁹.

A meteorológiai feltételek miatt bekövetkezett rendkívüli körülmények esetén tehát a légitársaságok mentesülnek az utasoknak fizetendő kártérítés alól, azonban továbbra is kötelesek az elégséges ellátást és segítségnyújtást biztosítani utasaik számára, amelybe beletartoznak a frissítők és étkezések, valamint szükség esetén az éjszakai elszállásolásuk.

A politikai instabilitás fogalmához hasonlóan nehéz meghatározni a rendkívüli körülmények körében felsorolt biztonsági kockázatok fogalmát is. Ennek oka, hogy sem a jogalkotó nem határozta meg annak pontos fogalmát, sem az Európai Bíróság gyakorlatában nem merült fel ezidáig annak kérdése.

Alapvetően biztonsági kockázatként értékelhető, ha mondjuk adott csomag utasa, a csomag feladása ellenére nem száll fel a járatra, ugyanis ebben az esetben – a 2001. szeptember 1-je utáni intézkedések hatására – kötelezően át kell vizsgálni a poggyászokat és el kell távolítani azokat, amelyeknek a tulajdonosa nem jelentkezett a beszállásra. Vagy a poggyászok átvizsgálása során bombát, lőszert, lőfegyvert, vagy egyéb veszélyes anyagot találnak, ugyanis ebben az esetben – a poggyász eltávolítása mellett – a repülőtér biztonsági szolgálata felkutatja annak tulajdonosát, vagy adott esetben a repülőgép és az utasok teljeskörű átvizsgálása válik szükségesnek.

Ugyancsak biztonsági kockázatot jelent az, hogy a felszállás előtti ellenőrzés során derül ki a személyzet számára, hogy többen szálltak fel a repülőre, mint ahányan érvényes jeggyel rendelkeznek, ilyenkor ugyanis újra kell check-oltatni az utasokat, amely jelentős késést eredményezhet.

¹⁹ C-12/11. Denise McDonagh v. Ryanair Ltd. ügy

Ezek a biztonsági kockázatok azonban a mai szigorú előírások maradéktalan betartása, illetve betartatása mellett elkerülhetőek lennének, illetve azok betartásáért a légitársaságok a felelősek, emiatt pedig tovább bonyolódik a kimentési lehetőségük a kártérítési felelősség alól. Például, ha több utas van a gépen, mint ahányan érvényes helyfoglalással rendelkeznek, abban az esetben kérdésként merül fel a beszállást végző személyzet munkájának a felelőssége, akik pedig a légitársaság érdekében járnak el. Ily módon az alkalmazott mulasztása eredményezhetné a légifuvarozó mentesülését.

A váratlan repülésbiztonsági hiányosságok alatt a hétköznapi emberek általában a repülőgépek műszaki állapotát, illetve azokban bekövetkezett meghibásodást értik. Ez alapvetően így is van, azonban a Légügyi rendelet e fogalom esetében sem határoz meg konkrét szabályokat.

A légitársaságok a járatok késése, törlése okaként a felelősség alól való mentesülés érdekében gyakran hivatkoznak a repülőgép műszaki meghibásodására. Ez a hivatkozásuk azonban nem minden esetben vezethet a mentesülésre. Az Európai Bíróság a C-549/07. sz. Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA ügyben arra a következtetésre jutott, hogy ugyan a Légügyi rendelet preambuluma példálózó jelleggel felsorolja a rendkívüli körülményeket, azonban azok önmagukban nem eredményezik a légitársaságok felelősség alól való mentesülését, csak akkor, ha a légifuvarozó a rendkívüli körülményt minden ésszerű intézkedés ellenére sem tudta elkerülni.

A repülőgép műszaki meghibásodása váratlan repülésbiztonsági hiányosságnak minősülhet, de csak szűk körben értékelhető a mentesülésre vezető rendkívüli körülményként. Kizárólag abban az esetben tekinthető rendkívüli körülménynek, ha annak bekövetkezte olyan eseményhez kötődik, amely nem tartozik a légifuvarozó rendes tevékenységi körébe, és az a tényleges befolyásolási körén kívül esik.

A repülőgépeket rendszeresen kell ellenőrizni, arra vonatkozóan szigorú eljárási rend vonatkozik a légitársaságokra, emiatt a repülőgép karbantartási hiányosságából eredő műszaki hiba a légitársaság érdekkörébe tartozó oknak minősül. Előfordulhatnak azonban olyan külső behatások, amelyek a repülőgép műszaki hibáját rendkívüli körülménnyé minősítik, így például a terrorcselekmények, vagy szabotázs akciók a járatallal szemben, amelyek ellen a légitársaságok érdemben nem is tudnak védekezni. De ilyen rendkívüli körülménnyé minősítő ok lehet az is, ha a repülőgépet gyártó vállalat, vagy a repülésbiztonsági hatóság a repülőgép olyan hibáját tárja a nyilvánosság elé, amely a járat esetleges törléséhez, vagy hosszabb késéséhez vezet.

Az Európai Unió Bírósága az adott ügyben hozott ítéletében kimondta, hogy nem minden rendkívüli körülmény jelent mentesülést a légitársaságok számára, és az arra hivatkozó félnek kell bizonyítania, hogy a műszaki és gazdasági

feltételek által engedett lehetséges és elérhető keretek között minden ésszerű intézkedést megtett annak elhárítása céljából. Ezen körülmények vizsgálata és mérlegelése pedig minden esetben az adott ügyben eljáró tagállami bíróság hatáskörébe tartozó kérdés.

A sztrájkhoz való jogot az Emberi jogi egyezmények, szociális karták, valamint az egyes államok alkotmányai alapvető jogként definiálják. A sztrájk a munkavállalók érdekvédelemértékesítési eszköze, amelynek alkalmazásával ráhatással lehetnek a munkáltató személyüket érintő döntéseire. Magyarországon nincs túl nagy hagyománya a sztrájkoknak, szemben más európai országokkal, így például a sztrájk jogával talán a leggyakrabban élő Franciaországgal szemben sem. A sztrájk, mint közös akaratelhatározásból származó munkabeszüntetés különösen nagy problémát és károkat okozhat a repülőterek működésében, különös figyelemmel arra, hogy különböző munkavállalókat tömörítő csoportok akár egyszerre, akár külön-külön is hirdethetnek sztrájkot. Így külön a pilóták, külön a légiutaskísérők, vagy akár a felszíni kiszolgáló személyzet is hirdethet sztrájkot. Az üzemeltető légitfuvarozó működését befolyásoló sztrájkok esetében kérdésként merül fel a sztrájk jogszerűsége kérdése, amellyel kapcsolatban azonos álláspont fogadható el Zoványi Nikolettal, aki szerint a munkáltató légitfuvarozó mind jogszerű, mind jogellenes sztrájk esetén mentesül az utasokkal szemben fennálló felelőssége alól. Ilyen esetben azonban a munkavállalók jogellenes magatartását, jogellenes sztrájkját lehet szankcionálni, így például a munkáltató légitfuvarozót, illetve az utasokat ért károk megtérítésére lehetne kötelezni a munkavállalókat²⁰. Ezzel a megállapítással egyet lehet érteni, hiszen adott esetben olyan munkavállalók munkaküzdeme béníthatja meg egy adott repülőter működését, akár jogszerű, akár jogellenes módon, akik az üzemeltető légitfuvarozóval szerződéses jogviszonyban nem is állnak, így a sztrájk, mint rendkívüli körülmény megalapozza a légitársaságok felelősség alóli kimentését.

A Légügyi rendelet a Preambulumának (15) bekezdésében kiemelten foglalkozik a légitforgalmi irányítói döntéssel. Ez egy olyan rendkívüli körülmény, amely egy bizonyos légitjárművel kapcsolatban, egy bizonyos napon hosszú késedelmet, akár egy éjszakás késedelmet, illetve a jármű egy vagy több járatának a törlését eredményezi, annak ellenére, hogy a légitfuvarozó minden ésszerű intézkedést megtett a késedelmek, vagy a járatok törlésének az elkerülése érdekében.

Az Európai Unió Bírósága a C-294/10. sz. Andrejs Eglitis – Edvards Ratnieks v. AirBaltic Corporation AS ügyben fejtette ki ezzel kapcsolatos álláspontját, amely szerint a légit fuvarozó nem minden esetben mentesül a felelőssége alól erre a körülményre hivatkozással, hanem a rendkívüli

²⁰ Zoványi Nikolett (2015): *A felelősség kérdései az utazási szerződések és az utasjogok körében*. Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft. 179.

körülmény bekövetkezte után is minden ésszerű és szükséges intézkedést meg kell tennie annak érdekében, hogy a rendkívüli körülmény elhárulását követően, teljesíteni tudja a légi személyszállítási szerződésből eredő kötelezettségeit.

Az ügy alapproblémáját a Koppenhágából Rigába tartó járat utazása során az adta, hogy a járat által érintett Malmö repterét áramkimaradás miatt lezárták. A járatra felszállt utasokat a 20 óra 35 perces tervezett indítás helyett 22 óra 45 perckor felszólították a repülőgép elhagyására a járat törlése miatt. Ez ellen a döntés ellen éltek panasszal az ügyben nevezett utasok, azonban igényüket mind a hatóságok, mind a bíróságok elutasították, mondván, hogy egy olyan rendkívüli körülmény merült fel, amely a légitársaságot mentesíti a felelősség alól.

Álláspontjuk szerint azonban nem az áramkimaradás miatti repülőter lezárás miatt került sor a járat törlésére, hanem a kiszolgáló személyzet munkaideje lejáratára tekintettel.

Az Európai Unió Bírósága az előzetes döntéshozatal iránti eljárásban akként foglalt állást, hogy egy légitársaságnak a korábban már ismertetett Wallentin-Hermann ítélet alapján – a mentesülése érdekében – bizonyítania kell azt, hogy minden erőforrását igénybe véve sem tudta volna elkerülni, hogy a rendkívüli körülmény a járat törlését vagy hosszú késését eredményezze, még akkor sem, ha adott időpontban a kapacitásaihoz képest elviselhetetlen áldozatokat hoz. Konklúzióként megállapította, hogy a légitársaságoknak meg kell tennie minden olyan ésszerű intézkedést, már a járat tervezésekor, amellyel az esetlegesen felmerülő rendkívüli körülményeket elkerülheti, kalkulálva a rendkívüli körülményekből eredő késés kockázatával is. Már a járat tervezésekor úgy kell kalkulálnia a légitársaságnak, hogy egy jelentéktelennek tűnő késés, ne vezethessen a járat törléséhez.

Ugyancsak rendkívüli körülmény megállapítását eredményezheti egy repülőter megnövekedett, feltorlódott forgalma, amely adott jármű hosszabb késéséhez vezethet, ebben az esetben a légitársaság mentesülhet a felelősség alól, hiszen a repülőtéren felszállásra várakozó gépek nagy száma miatt bekövetkezett késés elhárítására nincs lehetősége, az számára előreláthatatlan és elkerülhetetlen. Ezt a következtetést egy angol bíróság vonta le a Panalpina International Transport v. Densil Underwear Ltd. ügyben²¹.

Megállapítható tehát, hogy a Légügyi rendelet csupán példálózó felsorolást ad a rendkívüli körülményekről, így a légitársaságok a mentesülésük körében egyéb okokra is hivatkozhatnak, azonban az Európai Unió Bíróságának gyakorlata egyértelműen szűkítően értelmezi a kimentési okokat és csupán a Preambulumban felsorolt okokra lehet hivatkozni a mentesülés érdekében,

²¹ Panalpina International Transport v. Densil Underwear Ltd. [1981] Lloyd's Rep 187.

azzal, hogy mindez idáig nem is minden rendkívüli körülmény került az Unió Bíróságának a vizsgálati tárgyába.

Egyetérthetünk a Zoványi Nikolett által „A rendkívüli körülmények megítélése a légifuvarozásban az Európai Unió esetjoga alapján”²² tárgyú tanulmányában kifejtettekkel, amely szerint indokolt lenne a kimentési okoknak nem a rendelet Preambulumában, példálózó felsorolásként való elhelyezése, hanem azok kimunkálása az Európai Parlament által, figyelemmel az Európai Unió Bíróságának az esetjogára is tekintettel. Egy ilyen az Európai Unió legfőbb jogalkotó szerve által elfogadott közvetlen jogforrás segítésére a jobbiztonság erősödését, és csökkentené a Bíróság munkaterhét, a betérjesztett, értelmezésre irányuló előzetes döntéshozatali eljárások számának a csökkentésével, amely a tagállami bíróságokon folyamatban lévő peres eljárások időtartamának a csökkentéséhez is elvezethetne.

3. Összegzés

Megállapítható, hogy az államok, illetve az Európai Unió mindent megtesz annak érdekében, hogy a közösségi közlekedést az utasok körében elterjessze, szemben a rendkívül balesetveszélyes és a környezetre is káros egyéni személygépjárműves közlekedéssel. Ennek érdekében széles körben szabályozza az egyes közlekedési módok igénybevételével utazó utasokat megillető jogokat.

Az Európai Unió az utasvédelem minimális védelme meghatározása érdekében hozta meg rendeleteit a négy fő közlekedési mód, így a légi közlekedés területén is, amelyek így a világon teljesen egyedi keretrendszert alakítottak ki. Hiánya viszont a szabályozásnak, hogy az utasok nagy száma továbbra sem ismeri kellő mértékben a jogait, és a rendeletek szabályai eltérően értelmezhetőek, adott esetben pedig az Európai Unió Bírósága a szakmai elvárásoktól eltérően – az utasok nagyobb védelme érdekében – tágabban értelmezi a jogszabályi szövegeket.

Az Európai Számvevőszék 2018-ban jelentést készített az utasjogok helyzetéről, amelyet 2018. évi 30. számú Különjelentésében tett közzé. Ebben a jelentésében összehasonlította az uniós utasjogi szabályokat más államok, így Kanada, Új-Zéland, az Egyesült Államok és Brazília szabályozásával, amelynek alapján arra a következtetésre jutott, hogy az uniós szabályok a legtöbb esetben szigorúbbak és konkrétabbak, mivel mind a tíz alapvető utasjogot lefedik²³.

²² Zoványi Nikolett (2013): *A rendkívüli körülmények megítélése a légifuvarozásban az Európai Unió esetjoga alapján* Európai Jog XIII. évf. 2. sz. 31-40.

²³ Európai Számvevőszék 2018. évi 30. Különjelentése (Luxemburg, 2018. október 3.) forrása: <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/passenger-rights-30-2018/hu/>

Az Európai Számvevőszék a jelentésében megállapította, hogy az utasjogok körében az utasok pontosabb tájékoztatására, a segítség pontosabb meghatározására van szükség, mivel az érintett személyek a jogaikkal nincsenek tisztában és a rendeletek szövege is eltérő értelmezésekre ad lehetőséget.

Megállapította továbbá, hogy az utasok a jogaik gyakorlása során még mindig a fuvarozók gyakorlatának vannak kitéve, sok esetben meg kell küzdeniük a jogaik érvényesítéséért, amelynek indoka leginkább a már hivatkozott tudáshiány, ugyanis az utasok maguk nincsenek tisztában a jogaikkal, így nem tudják, hogy milyen esetben milyen jogkövetkezmény alkalmazását kérhetik a fuvarozótól.

Az utasjogi rendeletek, így különösen a Légügyi rendelet és a Számvevőszék különjelentéseinek az ismeretében érdemes lenne felülvizsgálni a meglévő utasjogi szabályokat, adott esetben meghagyva azok ágazati elkülönülését, viszont megteremteni az egyes szabályok egységes értelmezését és a kimentési lehetőségek egységes szabályozását.

Források jegyzéke:

- Angyal Zoltán (2013): Új tendenciák a légi utasok jogainak uniós szabályaiban. *Debreceni Jogi Műhely*, X. évf. 4. szám 1-9.
- Fézer Tamás (2010): A kártérítési jog magyarázata. Budapest, Complex.
- Sipos Attila (2021): *Nemzetközi légi jog*. Budapest, ELTE Eötvös Kiadó.
- Zoványi Nikolett (2012): A légi járatok késésének a megítélése a nemzetközi egyezmények és az európai jog tükrében. *Jogtudományi Közöny* 9. sz. 339-348.
- Zoványi Nikolett (2012): Kártalanítás vagy kártérítés? – A légi utasokat megillető kompenzáció dogmatikai kérdései. *Európai jog XII. évf. 5. sz. 27-31.*
- Zoványi Nikolett (2013): A rendkívüli körülmények megítélése a légi fuvarozásban az Európai Unió esetjoga alapján. *Európai jog XIII. évf. 2. sz. 31-40.*
- Zoványi Nikolett (2015): *A felelősség kérdései az utazási szerződések és az utasjogok körében*. Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft.
- Az Európai Bizottság Fehér Könyve „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé”
- Európai Számvevőszék 2018. évi 30. Különjelentése (Luxemburg, 2018. október 3.) Forrása: <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/passenger-rights-30-2018/hu/>

- Európai Fogyasztói Központ Magyarország, Forrása: <https://www.magyarrefk.hu/hu/hasznos-tudnivalok/legi-utasok-jogai/vi-segitsegnyujto-forumok.html>
- Az Európai Tanács és Parlament 1107/2006/EK rendelete (2006. július 5.) a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól.
- A nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Montrealban, 1999. május 28. napján keltezett Egyezmény, Magyarországon kihirdetve a 2005. évi VII. törvénnyel.
- A nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó 1929. évi Varsói Egyezmény, melyet Magyarországon az 1936. évi XXVIII. törvény hirdetett ki.

A LÉGITÁRSASÁGOK TÁJÉKOZTATÁSI KÖTELEZETTSÉGÉNEK ASPEKTUSAI*

Zoványi Nikolett¹

Az Európai Unió tagállamai között a leginkább sajátos utakon járó jogterület a magánjog területe, hiszen itt érvényesül legkevésbe az Európai Unió jogegységesítő törekvése. Ennek ellenére látható, hogy az egyes tagállamok szerződési jogánál kiemelt helyet foglal el a tájékoztatási kötelezettség problémaköre. A magyar és az ahhoz hasonló egyes tagállami szabályozások alapján nem meglepő, hogy az Európai Parlament és a Tanács légiutasok jogait szabályozó rendelete szintén kiemeli a tájékoztatási kötelezettség kérdését. A tanulmány az uniós rendelet erre vonatkozó legfontosabb szabályait, valamint az Európai Unió Bíróságának releváns joggyakorlatát vizsgálja.

1. Bevezető gondolatok

Az Európai Unió tagállamai között a leginkább sajátos utakon járó jogterület a magánjog területe, hiszen itt érvényesül legkevésbe az Európai Unió jogegységesítő törekvése. Ennek ellenére látható, hogy az egyes tagállamok szerződési jogánál kiemelt helyet foglal el a tájékoztatási kötelezettség problémaköre. Magyarországon a Polgári Törvénykönyv² úgy rendelkezik, hogy a szerződést kötő feleknek már a szerződéskötést megelőző tárgyalások alatt, majd a szerződéskötésnél, a szerződés teljesítése folyamán és a teljesítést követően is tájékoztatniuk kell egymást a szerződést érintő valamennyi lényeges kérdésről.³ Amennyiben ezen tájékoztatási és együttműködési kötelezettségét valamely fél megszegi, ezáltal a másik félnek kárt okoz, azt a szerződésszegéssel okozott károkért való felelősség szabályai szerint kell megtéríteni.⁴ A tájékoztatás ezen kívül abból a szempontból is lényeges körülmény a felek között létrejött szerződéses viszonyban, hogy amennyiben bármilyen szerződésszegő magatartást követ el az egyik fél, úgy a jogkövetkezmények, nevezetesen a kártérítés mértéke szempontjából, jelentősége van annak, hogy a felek milyen tájékoztatást adtak egymásnak a szerződéskötést megelőző tárgyalások és a szerződés megkötése során.⁵

* DOI 10.21867/KjK/2023.3.2.

¹ Dr. Zoványi Nikolett PhD, egyetemi adjunktus, Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar
A kutatás az Igazságügyi Minisztérium által támogatott, a „Jogászképzés színvonalának emelését célzó programok” keretén belül valósult meg.

² A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény.

³ A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény, 6:62.§ (1).

⁴ A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény, 6:62.§ (3).

⁵ A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény, 6:143.§ (2).

2. A Rendelet által előírt tájékoztatási kötelezettség

A magyar és az ahhoz hasonló egyes tagállami szabályozások alapján nem meglepő, hogy a légiutasok jogait szabályozó rendelet⁶ (a továbbiakban: Rendelet) szintén kiemeli a tájékoztatási kötelezettség kérdését.⁷ Ez alapján az utas aktuális járatát üzemeltető légitársaság kötelezettsége az, hogy az utasfelvételi pultnál elhelyezzen egy olyan szöveget, amely egyértelmű, világos tájékoztatás az utast megillető jogokról, és amelynek része az alábbi mondat is: „A beszállás visszautasítása, illetve a járat törlése vagy legalább két órás késés esetén az utasfelvételi pultnál vagy a beszálló kapunál kérje a - különösen a - kártérítéshez és segítségnyújtáshoz kapcsolódó jogait ismertető szöveget.”⁸ Első ránézésre érdekes hatást kelt az idézett mondat, hiszen úgy gondoljuk, hogy azok, akik repülnek tisztában vannak a Rendelet által életre hívott jogaikkal, azonban ez közel sincs így. Az Európai Számvevőszék által készített felmérés számszerűsített adatai alapján 2020-ban az Európai Unió lakosságának 14%-a ismeri a légiutasokat megillető jogokat, vagy legalább hallott már létezésükről.⁹ Ez az arány javul abban az esetben, ha azokat a személyeket vizsgáljuk, akik életük során legalább egyszer utaztak már repülővel, hiszen az ő körükben 49%-ra emelkedik ez az arányszám. Azonban még ez is azt jelenti, hogy az utasok több, mint fele nincs tisztában az őket megillető jogokkal.

A Rendelet alapján, amennyiben járat törlésre vagy a beszállás megtagadására kerül sor, a légitársaság külön, írásban is tájékoztatja az érintett utasokat a Rendeletben szabályozott kérdésekről, így a kártérítés és a segítségnyújtás szabályairól. Ugyanez a jog megilleti azokat az utasokat is, akiknek a járata legalább két órát késik. A Rendelet alapján minden tagállam köteles kijelölni a szabályok végrehajtásáért és a panaszkezelésért felelős szerveket. A légitársaságok írásbeli tájékoztatásának pedig tartalmaznia kell ezen nemzeti szervek elérhetőségét, kapcsolattartási adatait.¹⁰

A Rendelet külön kitér a vak vagy gyengén látó személyek helyzetére. Esetükben a megfelelő és érdemi tájékoztatáshoz alternatív eszközöket kell alkalmazni. Amennyiben egy vak személyről van szó, akkor a vonatkozó gyakorlat alapján Braille-írással, nagybetűs szedéssel, vagy hangfelvétellel kell tájékoztatni őt a helyzetről, míg egy süket vagy nagyothalló személyt mindenképpen írásban kell tájékoztatni.

A tájékoztatáshoz való jog tekintetében természetesen kiemelt státusszal rendelkeznek a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek is, hiszen az ő tájékoztatásuk során a légitársaságoknak különös figyelmet kell

⁶ 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.

⁷ A 261/2004/EK Rendelet 14. cikke.

⁸ A 261/2004/EK Rendelet 14. cikke (1) bekezdés.

⁹ Eurobarometer 93, summer 2020. Lásd: https://data.europa.eu/euodp/en/data/dataset/S2262_93_1_93_1_ENG. (Letöltés ideje: 2023. július 29.)

¹⁰ Magyarország a Budapesti Kormányhivatalának Fogyasztóvédelmi Főosztálya.

fordítania arra, hogy olyan módon informálják őket a helyzetről, ami akadálymentesen eljuthat hozzájuk. A tájékoztatásnak tehát oly módon kell megvalósulnia, hogy azt a fogyatékkal élő vagy mozgássérült személyek is meg tudják ismerni, érteni.

A Rendelet a tájékoztatási kötelezettség definiálása során ezen a ponton megáll. Ugyanakkor a más szállítóeszközzel közlekedő utasok jogainak szabályozásából látható, hogy alapvetően ezekben az esetekben egy sokkal tágabb tájékoztatásnak kell megtörténnie, hiszen szükség van arra, hogy a légitársaságok olyan információkkal lássák el az utasokat, mint például, milyen esemény történt, mikor várható az utazás megkezdése vagy folytatása. A tájékoztatási kötelezettségbe beleérthető a Rendelet segítségnyújtás címszó alatt előír kötelezettsége, hiszen ez alatt a szükséges és elégséges ellátást, valamint az átfoglaláshoz való jogot értjük.

A következőkben néhány joggyakorlatból vett példán keresztül vizsgáljuk meg, hogy a Rendeletben foglalt tájékoztatási kötelezettség definíciójának milyen aspektusai nem kerültek expressis verbis meghatározásra a Rendeletben, ezáltal pedig azt, hogy a tájékoztatási kötelezettség nem vagy nem megfelelő teljesítése hogyan hat az utasok kártérítési igényeinek jogalapjára.

3. A menetrend vonatkozásában érvényesülő tájékoztatási kötelezettség

Az Azurair és mások egyesített ügyekben¹¹ az Európai Unió Bíróságának olyan kérdésekre kellett választ találni, hogy pontosan mit is jelent a tájékoztatási kötelezettség a légitársaság kártérítési kötelezettsége, valamint a járatok menetrendjében szereplő indulási és érkezési idejének megváltoztatásáról szóló tájékoztatás vonatkozásában. Az Európai Unió Bíróságának állásfoglalása előtt érdemes azonban megvizsgálni az előzetes döntéshozatali eljárás alapjául szolgáló tényállásokat.

3.1. A C-146/20. sz. ügy

Három utas utazási irodán, mint közvetítőn keresztül Düsseldorfból Antalyába foglalt utazási csomag keretében repülőjegyet a Corendon Airlinesnál. A járat eredetileg tervezett indulási ideje, amelyet a légitársaság is megerősített, 2018. május 18. 10 óra 20 perc volt. Azonban a Corendon Airlines végül egy óra negyven perccel előrehozta a járat tényleges indulási idejét, 8 óra 40 percre módosítva azt. A járat száma az indulási idő módosítása ellenére nem módosult. Mivel az utasok nem érték el az előrehozott járatot, keresetet indítottak, kérve annak megállapítását, hogy esetükben a járat törlésének minősül a járat indulási idejének madjnem két órával történő módosítása, előrehozása. A légitársaság arra hivatkozott, hogy a járat tervezett indulási idejének előrehozataláról az

¹¹ C-146/20, C-188/20, C-196/20 és C-270/20 Azurair és mások egyesített ügyekben 2021 július 2-én hozott ítélet [ECLI:EU:C:2021:1038]

utazási irodát 10 nappal a járat indulása előtt tájékoztatta. Az eljáró helyi bíróság úgy ítélte meg, hogy a járat indulási idejének ilyen mértékű előrehozása elhanyagolható mértékű, így nem minősül a járat törlésének. Ezen az alapon utasította el a keresetet, ami ellen az utasok fellebbezést nyújtottak be. A másodfokon eljáró regionális bíróság az Európai Unió Bíróságának állásfoglalását kérte két kérdésben a Rendelet szabályainak értelmezéséről. Egyrészt a Rendelet alapján járat törlésének¹² minősül-e az, ha a légitfuvarozó a járat indulási idejét előrehozza, illetve ezen döntésről az utazás előtt 10 nappal való tájékoztatás átfoglalás felajánlásának¹³ minősül-e?

3.2. C-188/20. sz. ügy

LH egy utazási irodánál Sidébe (Törökország) szervezett utazási csomagot foglalt le saját maga és más utasok számára, amely magában foglalta a Düsseldorf és Antalya között légi úton történő oda-vissza személyszállítást.

Utasaink utazási csomagban Düsseldorf és Antalya vonatkozásában foglaltak repülőjegyet az Azurair GmbH légitársaságnál. Az utazási iroda által átadott „jelentkezési lap utazáshoz” elnevezésű dokumentum tartalmazta az oda és visszaút indulási és érkezési adatait. Ez 2018. július 15-én 6 óras indulással 10 óra 30 perces érkezést jelentett, míg a visszaút vonatkozásában 2018. augusztus 5-én 12 órás tervezett indulással 14 óra 45 perces érkezési időt tartalmazott. A dokumentumon azonban az alábbi tájékoztatás is szerepelt: „Ideiglenes repülési időpontok – Kérjük, hogy a saját biztonsága érdekében a járatokat ellenőrizze a jegyén!” Az odafelé tartó járat csak 2018. július 16-án 01 óra 19 perckor szállt le, míg a visszafelé tartó járat 2018. augusztus 5-én nem 12 órakor, hanem jó pár órával korábban, hajnali 5 óra 10 perckor szállt fel. Az utasok a rendelkezésükre bocsátott jelentkezési lap alapján azért nyújtották be kártérítés iránti igényüket a légitársasághoz, mert az Antalyába tartó járat esetében több, mint háromórás késés adódott, míg a visszafelé tartó járatot véleményük szerint töröltnek kell tekinteni annak indulási idejének lényeges mértékű előrehozása miatt. Az Azuair légitársaság védekezését arra alapította, hogy az utazások tényleges indulási ideje nem a jelentkezési lapon szerepelt, hanem ezen információkat az utazási-visszaigazolás/ számla elnevezésű dokumentum tartalmazta. Ez alapján az odafelé tartó járatnak 2018. július 15-én 20 óra 5 perckor kellett felszállnia másnap 0 óra 40 perces érkezéssel, míg a visszatartó járat 2018. augusztus 5-én 8 órakor közlekedett volna. Az odafelé úton a késedelem így álláspontja szerint nem haladta meg a három órát, míg a visszatartó járatot – bár annak indulási idejét valóban előrehozták – értelmezése szerint nem lehet a Rendelet alapján törölt járatnak tekinteni, és még így is csak két óra ötven perccel érkezett meg hamarabb a tervezetnél.

¹² A 261/2004/EK Rendelet 2. cikk 1) pont és 5. cikk (1) bekezdés.

¹³ A 261/2004/EK Rendelet 5. cikk (1) bekezdés a) pont és 8. cikk (1) bekezdés a) pont.

Mivel a Rendelet preambuluma és szövege alapján a járatok indulási és érkezési idejére vonatkozóan a tájékoztatás az utasok számára kiállított repülőjegyen történik, kérdésként merült fel, hogy egy ilyen tájékoztató dokumentum minősülhet-e repülőjegynek, ezáltal érvényes helyfoglalásnak.¹⁴ A tényállás alapján megállapítható volt, hogy bár a légitársaság az utazási irodával közölte a járatok menetrendjének megváltoztatását, az utasokat erről nem tájékoztatták.

3.3. A C-196/20. sz. ügy

A harmadik ügy tényállásának kiindulópontját szintén egy utazási irodán keresztül foglalt, Hamburg – Palma de Mallorca útvonalon repülőjegyet is tartalmazó utazási csomag képezte. A „jelentkezési lap utazáshoz” elnevezésű dokumentum alapján ezt a távot az Eurowings légitársaság teljesítette volna 2018. május 22-én 7 óra 30 perckor induló járatával, amely a tervek szerint 10 óra 5 perckor szállt volna le Mallorca szigetén. Az utasok azonban csak 21 óra 8 perckor érkeztek meg a sziget repülőterére, tehát jelentős késéssel. A bírósági eljárás során az Eurowings védekezésében arra hivatkozott, hogy az utasoknak eredetileg nem 10 óra 5 perckor, hanem 19 óra 5 perckor kellett volna álláspontja szerint megérkeznie, így a tényleges késés nem éri el a három órát. Ebben az esetben is megállapítható volt az, hogy az utazási iroda más indulási időpontról tájékoztatta az utasokat, és utólagosan nem informálta őket arról, hogy a légitársaság megváltoztatta a járat indulási idejét. Ismét kérdésként merül fel ezért, hogy az utasok rendelkezésére bocsátott, nem repülőjegyként kiállított más olyan igazolás, amelyen az indulási és érkezési adatok szerepelnek, megerősített helyfoglalásnak, vagyis repülőjegynek minősül-e.

3.4. A C-270/20. sz. ügy

A negyedik ügy tényállása 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 ugyanarra a napra, 10 óra 20 perces indulással, amit utasaink elfogadtak 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 összegét a felére mérsékléséről rendelkezik meghatározott esetekben, így 400 euró helyett 200 eurót fizetett utasonként.¹⁵ Az utasok azonban úgy vélték, hogy esetükben nem alkalmazható a kártérítés összegének 50%-os csökkentése, hiszen a tájékoztatásban szereplő

¹⁴ A 261/2004/EK Rendelet 3. cikk (2) bekezdés a) pont.

¹⁵ A 261/2004/EK Rendelet 7. cikk (2) bekezdés b) pont.

menetrendi adatok ilyen megváltoztatása, a jegy átfoglalása is jelentős kényelmetlenséget jelentett számukra. Ugyanakkor, ha más javasolt átfoglalási időpontot választottak volna, a nyaralásuk két nappal rövidebb lett volna. A menetrend adatairól való tájékoztatás keretein belül itt azt kellett értelmeznie az Európai Unió Bíróságának, hogy fennáll-e az az esetkör, amikor a törlés ellenére 50%-kal csökkenthető a kártérítés mértéke.

3.5. Az Európai Unió Bíróságának állásfoglalásai a fenti kérdésekre

Az Európai Unió Bírósága a feltett kérdések vonatkozásában vizsgálta a légiutasok jogaira vonatkozó állandóan követett joggyakorlatát, valamint a Rendelet vonatkozó szakaszainak szövegkörnyezetét. Ez alapján a következő következtetésekre jutott.

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. Ezért ellentétes lenne a Rendelet céljával a felmerült kérdés oly módon való értelmezése, ha ezen esetben, amikor majdnem tizenkét órával hamarabb érték el az utasok a végső célállomásukat, alkalmazni lehetne ezt, a légitársaság számára kedvezőbb szabályt. Egy légijárat jelentős idővel történő előrehozatala a késéshez hasonló, súlyos kellemetlenséget tud okozni az utasok számára.

Repülőjegyek, azaz megerősített helyfoglalásnak minősül minden, a Rendelet értelmében vett más olyan igazolás, amit az utazás iroda bocsát az utasok rendelkezésére, és amely tartalmazza a járat indulási és érkezési idejére vonatkozó tájékoztatást, akkor is, ha az utazási iroda utóbb nem adott megerősítő tájékoztatást az ebben szereplő adatok helytállóságáról vagy módosításáról az utasok számára.¹⁶

Ez alapján a kártérítési igény jogalapjának megállapításához ezen, utazásszervező által kiállított „más olyan igazolás”-nak minősülő dokumentumban foglalt menetrendről szóló tájékoztatás és az attól való eltérés, elegendő.

A Rendelet alapján¹⁷ a járat törlésének minősül az is, ha az utasok rendelkezésére bocsátott menetrendtől nem későbbi, hanem akár 1 órával korábbi időpontra kerül áthelyezésre a járat tényleges indulási ideje. Mindezek alapján, ha a tervezett indulási idő előrehozatalra került, az erről szóló tájékoztatás a Rendelet alapján átfoglalási ajánlatnak minősül.

¹⁶ A 261/2004/EK Rendelet 3. cikk (2) bekezdés a) pont és 2. cikk g) pont.

¹⁷ A 261/2004/EK Rendelet 2. cikk 1) pont és 5. cikk (1) bekezdés.

A Rendelet alapján a légitársaság tájékoztatási kötelezettsége¹⁸ magában foglalja, hogy az utasokat nem csak a Rendelet alapján garantált jogaikról, így a kártérítéshez és segítségnyújtáshoz való jogokról kell tájékoztatni, hanem a légitfuvarozó olyan adatiról is, mint hogy milyen cégnév és cím alatt tudják elérni az utasok a légitársaságot, valamint, hogy milyen dokumentumokat kell mellékelniük kérelmeikhez. Arra azonban már nem kell kiterjednie a tájékoztatásnak, hogy pontosan milyen összegű kártérítést követelhetnek az utasok a Rendelet alapján.

4. Tájékoztatási kötelezettség a segítségnyújtás és átfoglalás folyamatában

A Rusu v. SC Blue Air ügy¹⁹ tényállása alapján a Rusu házaspár Bacău (Románia) – London (Egyesült Királyság) viszonylatban vásároltak repjegyet a Blue Airnél, Az utasok a célállomás városában dolgoztak és rendelkeztek lakóhellyel. A repülőjegyükön szereplő indulás ideje 2016. szeptember 6. Az utasok repülőtéri 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 kártérítésre²⁰ és további kártérítésre vonatkozó²¹ rendelkezéseit.

Jelen tanulmány szempontjából azonban lényegesebb azon kérdés elemzése, hogy a Rendelet alapján a légitársaságok segítségnyújtásra vonatkozó kötelezettségének teljesítése milyen mélységű, mennyire teljes körű tájékoztatási kötelezettséget jelent az átfoglalással kapcsolatban²², illetve kit terhel annak bizonyítása, hogy a légitársaság az átfoglalásról szóló tájékoztatásban valóban a lehető legelőnyösebb és legkorábbi átfoglalást²³ 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 ezt a járatot, és erről tájékoztatniuk a légitársaságot. Összegezve tehát aktívan is hozzá kell-e az utasoknak járulnia

¹⁸ A 261/2004/EK Rendelet 14. cikk (2) bekezdés.

¹⁹ C–354/18. sz. Rusu kontra SC Blue Air ügyben július 29-én hozott ítélet [ECLI:EU:C:2019:637]

²⁰ A 261/2004/EK Rendelet 7. cikk (1) bekezdés b) pont.

²¹ A 261/2004/EK Rendelet 12. cikk.

²² A 261/2004/EK Rendelet 4. cikk (3) bekezdés és 8. cikk (1) bekezdés a), b), c) pontok.

²³ A 261/2004/EK Rendelet 8. cikk.

azon információk kereséséhez, mely alapján a számukra legelőnyösebb átfoglalási járatot sikerül megtalálni.

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

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

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, méghozzá 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 a Rendeletben szabályozott, a légitársaság szerződészegését jelentő esetekben. Az utasokat pedig nem terheli aktív magatartás kifejtésének kötelezettsége a segítségnyújtás, ezáltal a szerződészegés jogkövetkezményeinek enyhítésének vonatkozásában.

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 alapján²⁴ a bizonyítás terhét is magában foglalja.

Ehhez kapcsolódóan megjegyezhetjük azt is, hogy a légitársaságnak a kialakult helyzetről szóló tájékoztatást követően mérlegelnie kellett volna azt is, hogy mely utasok számára nem jár a beszállás visszautasítása külön egyéni érdeksérelemmel is a légitársaság szerződészegő magatartása. Ennek eléréséhez az utasokkal megfelelő módon kellett volna együttműködni akkor, amikor első lépésként önkénteseket keresett volna, akiknek megfelel a más időpontban való utazás is, és mérlegelni az utasoktól kapott információkat, tájékoztatást utazási céljaik vonatkozásában.

²⁴ A 261/2004/EK Rendelet 8. cikk (1) bekezdés b) pont.

5. Tájékoztatási kötelezettség rendkívüli körülmények felmerülése esetén

2023 tavaszán a WizzAir légitársaság szerződészegése és az utasokkal szemben fennálló tájékoztatási kötelezettségének súlyos megszegése, a Rendelet szabályainak be nem tartása szolgáltatott alapot arra, hogy vizsgálat tárgyává tegyük a rendkívüli körülmények esetén felmerülő tájékoztatási kötelezettséget.^{25,26}

A WizzAir a hivatkozott esetben arra vállalkozott, hogy 2023. április 4-én 12:50 perces tervezett indulással és 17:00 órai érkezéssel Budapest – Madeira (Funchal) távon közlekedik repülőgépével. A gép – annak ellenére, hogy menetrend szerint elindult – soha nem érkezett meg Madadeira szigetére. A pilóta a kedvezőtlen szélviszonyok miatt, kétszeri sikertelen landolási kísérlet után a Tenerife szigetére szállította utasait, ahova 19:30-kor érkeztek meg. A landolásig a személyzet semmilyen információt nem közölt az utasokkal, ami már eleve összeegyeztethetetlen a Rendelet szabályaival és célkitűzéseivel. A helyzet landolás után sem vált egyszerűbbé, hiszen órákig tartott, mire az utasok bármilyen információt kaptak a kialakult helyzetről. A jelentős késés és az eredetitől eltérő végállomás ellenére is csak nagyon nehezen kezdték meg az utasok éjszakai szállásának megszervezését, annak ellenére, hogy sok család utazott kisgyermekkel. A gyerekes családok végül egy olyan hotelben kerültek elhelyezésre, ahova 50 perces buszoztatással jutottak el. Azok az utasok, akik nem gyerekkel utaztak, a repülőtéren maradtak. A hotelbe szállított utasokat a hotel portása informálta arról, hogy hajnali 5-kor indul velük a busz vissza a reptérre, ahonnan 8 órakor száll fel a gépük Madeira szigetére. Annak ellenére, hogy az utasok április 5-én reggel 6 órára már Tenerife repülőterén voltak, a gép nem szállt fel velük. A 8 órai indulást először 8:50-re, majd 11:50-re módosította a légitársaság. Az utasok, a Rendelet által garantált ellátási jog²⁷ keretében csupán fejenként 18 eurós kupont kaptak étkezésre, ami a hosszú várakozás során felmerülő étkezések költségét nem fedezte.

Végül 9 órás várakozás után a légitársaság törölte a járatot, és tájékoztatta az utasokat, hogy sem aznap, sem másnap nem indít gépet az eredeti úticélra való elszállításuk érdekében. A légitársaság ezzel egyidőben arról is tájékoztatta az utasokat, hogy választásuk szerint, vagy visszaszállítja őket Budapestre, vagy maradnak Tenerife szigetén. Utóbbiról szóló tájékoztatást azzal kiegészítve, hogy ez esetben sem Madeirára való átszállításukról, sem Budapestre való hazaszállításukról nem gondoskodik, tehát másik légitársaságnál, új repjegyet kell majd vásárolniuk. A döntés meghozatalára, a Madeirán lefoglalt szállások és programok lemondására 30 percet kaptak az utasok. Ezt követően, voltak,

²⁵ Nem tudott leszállni a WizzAir budapesti gépe Madeirán. <https://index.hu/belfold/2023/04/04/wizz-air-budapest-funchal-madeira-legitarsasag-viharos-szel/> (letöltés ideje: 2023. május 12.)

²⁶ A WizzAir mentesítő járatot küldött a Madeirán rekedt utasaiért. <https://telex.hu/belfold/2023/04/07/wizzair-mentesito-jarat-madeira-utasok-eros-szel> (letöltés ideje: 2023. május 14.)

²⁷ A 261/2004/EK Rendelet 9. cikk.

akik maradtak, mások visszarepültek Budapestre. A csomagok megfelelő kiosztásáról azonban nem sikerült gondoskodni, így a Tenerifén maradt utasok egy része poggyász nélkül marad egy olyan célállomáson, ahová nem állt szándékában elutazni, míg a Budapestre visszatérő utasok csomagjai Tenerifén maradtak. Az utasok magától a WizzAirtól semmilyen formában nem kaptak hivatalos tájékoztatást, hogy milyen lehetőségeik vannak ebben a szituációban. Mindeközben a Madeirán várakozó utasok is hiába reménykedtek abban, hogy a Tenerifén landolt gép átrepül madeirára, és hazaviszi őket Budapestre.²⁸

A légitársaság védekezésében előadta, hogy sikertelen landolási kísérletei a célállomáson elháríthatatlan és rendkívüli körülménynek minősülnek, és mint ilyen, a Rendeletben szabályozott, utasok felé fennálló kártérítéshez való jog alól mentesítik a légitársaságot, több oldalról is támadható.

Önmagában azt is kétségbe lehetne vonni, hogy ha más járatok, köztük a légitársaság által üzemeltetett másik járat is sikeresen landolt a célállomás repülőterén és a célállomás repülőterének légi irányítása sem jelzett olyan körülményt, amely a landolást kizárta volna, akkor miért nem sikerült a légitársaság pilótájának letenni a gépet, ennek vitatása azonban olyan repülésszakmai kérdés, mely peres eljárás során bizonyítási eljárás tárgyát képezi.

Más oldalról viszont a járat működésével összeegyeztethetetlen időjárási viszonyok ugyan a légitársaság kártérítési kötelezettség alóli mentesülését eredményezhetik, mint rendkívüli körülmények, azonban ilyen helyzetben a légitársaságnak az utasok segítségére kell sietnie, és gondoskodni arról, hogy megfelelő tájékoztatás mellett lehetőségük legyen választani a Rendelet alapján²⁹ őket megillető jogokból. Átfoglalás felajánlására jelen ügyben egyáltalán nem került sor, és a WizzAir azon utasoknak is megtagadta a repülőjegy árának visszatérítését, akik a kiindulási reptérre való visszaszállítást választották, holott ezt a Rendelet kötelezően előírja³⁰, és ezen kötelezettség független attól, hogy rendkívüli körülmény okozta-e a járat törlését. Olyan opciót pedig nem is enged a Rendelet, hogy egy nem kívánt célállomáson hagyja az utasait egy légitársaság, anélkül ráadásul, hogy egy későbbi időpontban gondoskodna a kiindulási repülőtérré való visszaszállításukról.

Ezen kívül a légitársaságoknak rendkívüli körülmény esetén is fedeznie kell az utasok szállásának költségét, mint ahogyan arra az Európai Unió Bírósága a McDonagh ügyben rámutatott.³¹

²⁸ Végleg Madeirán hagyta a budapesti utasait a WizzAir. <https://infostart.hu/kulfold/2023/04/05/vegleg-madeiran-hagyta-budapesti-utasait-a-wizz-air> (letöltés ideje: 2023. május 12.)

²⁹ A 261/2004/EK Rendelet 8. cikk.

³⁰ A 261/2004/EK Rendelet 8. cikk (1) bekezdés a) pont.

³¹ C-12/11. sz. Denise McDonagh kontra Ryanair Ltd ügyben 2013 január 13-án hozott ítélet [ECLI:EU:C:2013:43]

6. Záró gondolatok

A Rendeletben szabályozott, a légitársaság szerződészegése esetén előírt tájékoztatási kötelezettség egy sokkal lényegesebb és többoldalú jogintézmény, mint az első olvasatra tűnik. Az utasok kiszolgáltatott helyzetét, mely a járatok hosszú késése, törlése vagy a beszállás megtagadása esetén keletkezik, lényegesen megkönnyítheti, azonban sokkal kiszolgáltatottabbá, kilátástalanabbá is teheti, ha nem megfelelően hajtja azt végre a légitársaság. A fenti bemutatott jogesetek egyrészt megmutatják, hogy a Rendelet tájékoztatási kötelezettségének definíciója jóval mélyebb jelentéstartalommal bír, mint az a szövegből kitűnik. Másrészt jól példázzák azt is, hogy a Rendelet szerinti kártérítés, a segítségnyújtás és a további kártérítés is a tájékoztatási kötelezettség megfelelő teljesítésén is múlik, hiszen nem elhanyagolható a különbség aközött, hogy az utas nem jelent meg időben a repülőtéren az utasbeszállításra, vagy azért mulasztotta el ezen kötelezettségét, mert a légitársaság „elfelejtette” tájékoztatni járatának megváltozott indulási idejéről. Az sem lényegtelen, hogy az utasok, akik felmérésekkel igazolhatóan, nem igazán vannak tisztában jogaikkal³², megkapják-e a megfelelő tájékoztatást, ezáltal valódi döntési jogosultságot egy olyan helyzetben, amikor a tervezett célállomás helyett egy olyan közbenső állomáson találják magukat az utazásuk során, ahová egyáltalán nem is terveztek eljutni.

Azt, hogy a légitársaságok tájékoztatási kötelezettségének teljesítésével általánosságban mennyire nem elégedettek az utasok, az Európai Számvevőszék által készített 2020-as felmérésből tudhatjuk meg. Ez alapján ugyanis az utasok csupán 37%-a volt elégedett a járatuk hosszú késését, törlését vagy beszállásuk megtagadását eredményező helyzetben a légitársaságok által nyújtott tájékoztatással.³³ 63% azoknak az utasoknak az aránya, akik szerint közel sem kaptak meg minden információt és segítséget ahhoz, hogy elérjék célállomásukat.

Mindezek alapján megállapítható, hogy a Rendelet szabályainak végrehajtásának ellenőrzése, a légitársaságok magatartásának vizsgálata során sokkal nagyobb hangsúlyt kellene fektetni a tájékoztatási kötelezettség követelményének érvényesülésére.

³² Az Európai Unió lakosságának 14%-a ismeri a légiutasokat megillető jogokat, vagy legalább már hallott létezésükről. Ez az arány 49%-ra emelkedik, ha azokat az utasokat vizsgáljuk, akik utaztak már életük során egyszer vagy leginkább többször repüléssel. Eurobarometer 93, summer 2020. Lásd: https://data.europa.eu/euodp/en/data/dataset/S2262_93_1_93_1_ENG. (letöltés ideje: 2023. július 29.)

³³ Eurobarometer 93, summer 2020. Lásd: https://data.europa.eu/euodp/en/data/dataset/S2262_93_1_93_1_ENG. (letöltés ideje: 2023. július 29.)

Források jegyzéke:

- 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.
- 2013. évi V. törvény a Polgári törvénykönyvről
- C-146/20, C-188/20, C-196/20 és C-270/20 Azurair és mások egyesített ügyekben 2021 július 2-én hozott ítélet [ECLI:EU:C:2021:1038]
- C-354/18. sz. Rusu kontra SC Blue Air ügyben július 29-én hozott ítélet [ECLI:EU:C:2019:637]
- C-12/11. sz. Denise McDonagh kontra Ryanair Ltd ügyben 2013 január 13-án hozott ítélet [ECLI:EU:C:2013:43]
- Eurobarometer 93, summer 2020. Lásd: https://data.europa.eu/euodp/en/data/dataset/S2262_93_1_93_1_ENG. (Letöltés ideje: 2023. július 29.)
- Nem tudott leszállni a WizzAir budapesti gépe Madeirán. <https://index.hu/belfold/2023/04/04/wizz-air-budapest-funchal-madeira-legitarsasag-viharos-szel/> (letöltés ideje: 2023. május 12.)
- A WizzAir mentesítő járatot küldött a Madeirán rekedt utasaiért. <https://telex.hu/belfold/2023/04/07/wizzair-mentesito-jarat-madeira-utasok-eros-szel> (Letöltés ideje: 2023. május 14.)
- Végleg Madeirán hagyta a budapesti utasait a WizzAir. <https://infostart.hu/kulfold/2023/04/05/vegleg-madeiran-hagyta-budapesti-utasait-a-wizz-air> (letöltés ideje: 2023. május 12.)

VÁLSÁGKEZELÉS AZ EURÓPAI UNIÓ VERSENYPIACÁN – AZ EURÓPAI UNIÓ BÍRÓSÁGA GYAKORLATÁBAN*

Bartha Ildikó¹

A COVID-19 válsággal összefüggésben meghozott korlátozó intézkedések gazdasági hatása által leginkább érintett ágazatok közé tartozik a légi közlekedés. A válság hatásaira adott kormányzati válaszok eredményeként úgy tűnik, hogy az elmúlt évtizedekben a verseny növelésére irányuló tendencia az ágazatban – legalábbis átmenetileg – megfordult, elsősorban az állam tulajdonában lévő vagy az állam számára stratégiai jelentőségű nagyobb vállalatok piaci pozíciójának megerősítésével. Jelen fejezet egy módszertani példát mutat be az állami szerepvállalás kiterjedésének vizsgálatára egy adott szabályozási területen. Ezen belül is azt vizsgálja, hogy a COVID-19 válság hatása hogyan mérhető az állami támogatások jogszerűségével kapcsolatos európai bírósági ítélezési gyakorlat alakulásában.

Az Európai Unió Bírósága (a továbbiakban: EUB) ítélezési gyakorlatának szerepe mindig is meghatározó volt az európai integráció fejlődésében. Az elmúlt évtizedben az EUB-nak az Európai Uniót (a továbbiakban: EU) sújtó valamennyi jelentős válsághoz kapcsolódó jogvitában kellett döntenie, így a 2008-as gazdasági és pénzügyi helyzethez, az euróövezet működéséhez, az egyes tagállamokban jelentkező jogállamisági problémákhoz, a migrációhoz, a Brexithez, a COVID-19 járványhoz és a 2022-ben kitört orosz-ukrán háborúhoz kapcsolódóan.²

A kutatás hipotézise, hogy az állam szabályozó szerepe különböző formákban (kizárólagos jogok, tulajdonjog, támogatások stb.) mind Európában, mind Európán kívül jelentősen kiterjedt az elmúlt másfél évtizedben, elsősorban a 2008-as válságot követően, majd a koronavírusválság elleni küzdelemmel összefüggésben. Emellett a vonatkozó uniós belső piaci és versenyszabályok is megengedőbbé váltak (Horváth M.–Bartha 2018, Bartha–Horváth M. 2022, Horváth M. 2016, Horváth M. 2018). A kutatás célja, hogy ezeket a fejleményeket elsősorban az uniós tagállamok közösségi érdekű szolgáltatásainak kontextusában vizsgálja, különös tekintettel az EUB ítélezési gyakorlatára. A fő kutatási kérdés az, hogy az állami szerepek kiterjedésének folyamata mennyiben tekinthető az elmúlt évtizedek válságai (a 2008-as válság, a klímaváltozásból klímaválsággá válás és a 2020-ban kezdődő

* DOI 10.21867/KjK/2023.3.4.

¹ Dr. Bartha Ildikó, egyetemi tanár, Debreceni Egyetem Állam-és Jogtudományi Kar, Európa-jogi és Nemzetközi Jogi Tanszék

² Conant, L. (2021): Az Európai Unió Bírósága. In: Riddervold, M., Trondal, J. & Newsome, A. (eds.) *The Palgrave Handbook of EU Crises*. Palgrave Studies in European Union Politics. Palgrave Macmillan, Cham.

koronavírusválság) sajátos következményének, illetve mennyiben független mindezen hatásoktól.

Jelen írás azt vizsgálja, hogy a COVID-19 válság hatása hogyan mérhető az állami támogatások jogszerűségével kapcsolatos EUB ítélkezési gyakorlat alakulásában.

1. Szabályozási háttér

A belső piac működését torzító állami támogatások tilalma az európai integráció alapvető szabályai közé tartozik. Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 107. cikkének (1) bekezdése főszabályként előírja, hogy "a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet". A 107. cikk (2) és (3) bekezdése az általános tilalom alóli kivételekről rendelkezik, meghatározva azon intézkedések kategóriáit, amelyek a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthetők vagy tekinthetők; a kivételekre vonatkozó további részletes szabályokat a másodlagos jog határozza meg.

Az EUMSZ. 108. cikke értelmében minden új támogatási intézkedést előzetesen be kell jelenteni a Bizottságnak,³ a kötelező bejelentés alól azonban vannak bizonyos kivételek. Ha a Bizottság az állami támogatási intézkedést a belső piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánítja, akkor a tagállamot kötelezi a támogatás visszafizettetésére. A Bizottság határozatai megtámadhatók az EUB előtt. Ha az érintett állam az előírt határidőn belül nem tesz eleget a Bizottság határozatának, a Bizottság vagy bármely más érdekelt állam kötelezettségszegési eljárást indíthat az adott állam ellen.⁴ Az EUMSZ 107. cikk vagy a Bizottság határozatai az EUMSZ 267. cikk szerinti előzetes döntéshozatali eljárás tárgyát is képezhetik. Az EUMSZ 107. cikkre közvetlenül lehet hivatkozni a tagállamok bíróságai előtt, így a nemzeti bíróságok is lényeges szerepet játszanak a jogellenes támogatások visszafizettetése terén.

Az EUMSZ. 107. cikke az állami támogatási tilalom főszabályától való eltérésre is lehetőséget ad, ezek az ún. "belső piaccal összeegyeztethető támogatások". Ezek közé tartoznak a külön vizsgálat nélkül megállapítható támogatások (1) és a külön határozattal, de mérlegelési jogkörben ilyennek minősíthető támogatások (2).⁵

³ Ellenkező esetben "jogellenes támogatásnak" minősülnek, ha a Bizottság információt kap az előzetes engedélye nélkül nyújtott ilyen támogatásról.

⁴ EUMSZ 108. cikk (2) bekezdés.

⁵ Horváth M. Tamás – Bartha Ildikó – Lovas Dóra (2023): A látható kéz. Támogatáselosztási jog válságok idején, *Magyar Jog*, 2023 70(7-8), 459-470.

(1) Az előbbi összefüggésben az EUMSZ 107. cikke különbséget tesz a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánított támogatások és az olyan támogatások között, amelyek besorolásuknál fogva nem torzítják a versenyt. Az ebbe a kategóriába tartozó támogatások a következők: a) az egyes fogyasztóknak nyújtott szociális jellegű támogatások; b) a természeti csapások vagy más rendkívüli események által okozott károk helyreállítására nyújtott támogatások; c) a Németországi Szövetségi Köztársaság egyes, Németország felosztása által érintett területeinek gazdasága számára nyújtott támogatások.⁶

(2) A második kategória a Bizottság mérlegelési jogkörében hozott határozata alapján a belső piaccal összeegyeztethető támogatás. Az alkatégoriák a következők: (a) az olyan területek gazdasági fejlődését előmozdító támogatás; ahol rendkívül alacsony az életszínvonal vagy jelentős az alulfoglalkoztatottság; b) valamely közös európai érdeket szolgáló fontos projekt megvalósításának előmozdítására vagy valamely tagállam gazdaságában bekövetkezett komoly zavar megszüntetésére irányuló támogatás; c) az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését elősegítő támogatás; d) a kultúra és a kulturális örökség megőrzését előmozdító támogatás; e) az Európai Unió Tanácsának határozatában meghatározott egyéb támogatási kategóriák.

A COVID-19 válsággal összefüggő állami támogatási intézkedések többségét az EUMSZ 107. cikke (2) bekezdésének b) pontja és 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja alapján fogadták el. Az európai integráció korábbi évtizedeiben a "súlyos zavar megszüntetése" mentességet csak néhány alkalommal alkalmazták, de ez a gyakorlat megváltozott, amikor a 2008-as gazdasági válság elérte Európát.⁷

A Bizottság álláspontja szerint a 2008-ashoz vagy a COVID-19 világjárványhoz és a jelenleg is tartó orosz-ukrán háborúhoz hasonló globális válságok olyan kivételes politikai válaszokat igényeltek (és igényelnek), mint a "súlyos zavarok orvoslása" mentesség. Ezek az intézkedések nagyobb teret hagytak a tagállamoknak arra, hogy állami támogatást nyújtsanak azokban az ágazatokban, amelyeket a negatív gazdasági következmények akár közvetve is érintenek.⁸

2020 márciusában a Bizottság elfogadta a COVID-19 ideiglenes keretszabályt (Bizottság 2020), amely az említett, EUMSZ-ben foglalt felhatalmazáson alapul, mely szerint a tagállamok kivételes állami támogatási intézkedéseket hozhatnak az uniós gazdaságban bekövetkezett súlyos zavar megszüntetése érdekében. A keretszabály jelentősen kiterjesztette a tagállamok

⁶ Lásd az EUMSZ 107. cikkének (2) bekezdését.

⁷ Rosanò Alessandro (2020): Alkalmazkodás a változáshoz: COVID-19 mint az uniós állami támogatási jogot alakító tényező. *European Papers: Journal on Law and Integration*, 2020, 5(1): 621-631.

⁸ Bartha Ildikó – Horváth M. Tamás (2022): A mentességek kiterjesztése: rendszerszintű változások az Európai Unió jogában és politikáiban. *International Review of Administrative Sciences*, 2022, 88(2).

szabadságát az állami támogatások nyújtása tekintetében, de mindezt számos specifikus feltételhez kötötte.⁹

2. Módszertan

A tanulmány az EUMSZ 107. cikkében foglalt "válságkivételek" és a COVID-19 ideiglenes keretszabály alapján a légi közlekedési ágazatban elfogadott állami támogatási programok EUB általi jogi értékelését vizsgálja. Az elemzés különösen azokra a támogatási programokra fókuszál, amelyeket a tagállamok bejelentettek a Bizottságnak, és amelyek jogi értékeléséről szóló határozatokat később megsemmisítési eljárás keretében az érintett versenytársak megtámadták az EUB előtt. A légi közlekedési ágazat kiválasztását különösen az indokolta, hogy a járvány első két évében ez volt az az ágazat, amelyben a legtöbb ilyen megsemmisítési eljárás indult, és ezért ez az az ágazat, amelyre vonatkozóan jelenleg elegendő számú bírósági ügy áll rendelkezésünkre.

A jelen fejezetben vizsgált állami támogatási programokat a Bizottság versenyjogi adatbázisának adatai alapján létrehozott¹⁰ speciális állami támogatási adatbázisból,¹¹ az ily módon legyűjtött támogatási programok alapján a vonatkozó bírósági határozatokat pedig az EUB esetjogi adatbázisából gyűjtöttük össze.¹²

3. Eredmények

A kiválasztott bírósági ügyek alapadatait és a bírósági döntések eredményét az alábbi 1. táblázat foglalja össze.

Annak értékeléséhez, hogy a fenti ítéletek mennyire relevánsak az állam szerepének változásai szempontjából, először is meg kell vizsgálnunk a légiközlekedési ágazat versenyhelyzetének sajátosságait, valamint az uniós politikaalkotás és szabályozás fő irányait "normál" piaci feltételek mellett (azaz nem válság idején). Ezt követi a kiválasztott határozatok elemzése.

A tisztességes verseny fogalma a nemzetközi légi közlekedésben fokozatosan változott a *quid pro quo* megközelítéstől a *laissez-faire* megközelítés irányába.¹³ Az ágazat gazdasági szabályozása az 1944-es Chicagói Egyezmény óta egy korlátozó rendszerből, amelyben a légi szolgáltatások

⁹ Creve, B. – Gaarslev, S. (2023): *Jogellenes állami támogatás az SAS-nek? A Bizottság most mélyreható vizsgálatot indít.* kromannreumert.com 2023. július 10., <https://kromannreumert.com/en/news/unlawful-state-aid-to-sas-commission-now-opens-in-depth-investigation> (letöltés dátuma: 2023. szeptember 2.)

¹⁰ A K 134499, K 20 számú, "OTKA" NKFI (Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Hivatal) által támogatott projekt adatbázisa (a továbbiakban OTKA/NKFI adatbázis).

¹¹ <https://competition-cases.ec.europa.eu/search> (a továbbiakban: a Bizottság versenyjogi adatbázisa).

¹² https://curia.europa.eu/jcms/jcms/j_6/en/ (a továbbiakban: az EUB esetjogi adatbázisa).

¹³ Lykotrafiti, A. (2020): Mit tesz Európa a tisztességes versenyért a nemzetközi légi közlekedésben? A közelmúltbeli intézkedések kritikája, *Common Market Law Review*, 2020, 57(3): 83.

minden szegmensét a nemzeti kormányok szabályozták, egy liberálisabb rendszerré fejlődött, amely a légi fuvarozóknak jelentős szabadságot biztosít a légi szolgáltatások nyújtásában.

1. táblázat

**Az EUB ítéletei a COVID-19 támogatási intézkedések
jogszerűségéről a légiközlekedési ágazatban**

Ügy	A felek neve	Dátum	Érintett ország	Eredmény (a Törvényszék döntése)
T-268/21	Ryanair kontra Bizottság	24/05/2023	Olaszország	a Bizottság határozatát megsemmisíti.
T-238/21	Ryanair kontra Bizottság (SAS II)	10/05/2023	Dánia, Svédország	a Bizottság határozatát megsemmisíti.
T-142/21	Wizz Air Hungary kontra Bizottság	29/03/2023	Románia	elutasítja a kérelmet
T-111/21	Ryanair kontra Bizottság (Croatia Airlines)	09/11/2022	Horvátország	elutasítja a kérelmet
T-34/21 és T-87/21	Ryanair kontra Bizottság és Condor kontra Bizottság (Lufthansa)	10/05/2023	Németország	a Bizottság határozatát megsemmisíti.
T-718/20	Wizz Air Hungary kontra Bizottság (TAROM)	04/05/2022	Románia	elutasítja a kérelmet
T-677/20	Ryanair és Laudamotion kontra Bizottság (Austrian Airlines)	14/07/2021	Ausztria	elutasítja a kérelmet
T-665/20	Ryanair kontra Bizottság (Condor)	09/06/2021	Németország	a Bizottság határozatát megsemmisíti
T-657/20	Ryanair kontra Bizottság (Finnair II)	22/06/2022	Finnország	elutasítja a kérelmet
T-643/20	Ryanair kontra Bizottság (KLM)	19/05/2021	Hollandia	a Bizottság határozatát megsemmisíti
T-628/20	Ryanair kontra Bizottság	19/05/2021	Spanyolország	elutasítja a kérelmet
T-577/20	Ryanair kontra Bizottság (Condor)	18/05/2022	Németország	elutasítja a kérelmet
T-465/20	Ryanair kontra Bizottság (TAP)	19/05/2021	Portugália	a Bizottság határozatát megsemmisíti
T-388/20	Ryanair kontra Bizottság (Finnair I)	14/04/2021	Finnország	elutasítja a kérelmet
T-379/20	Ryanair kontra Bizottság (SAS)	14/04/2021	Svédország	elutasítja a kérelmet
T-378/20	Ryanair kontra Bizottság (SAS)	14/04/2021	Dánia	elutasítja a kérelmet
T-259/20	Ryanair kontra Bizottság	17/02/2021	Franciaország	elutasítja a kérelmet
T-238/20	Ryanair kontra Bizottság	17/02/2021	Svédország	elutasítja a kérelmet

Forrás: a szerző összeállítása az EUB versenyjogi adatbázisából származó adatok alapján.

Annak ellenére, hogy az ágazat fokozatosan egyre inkább versenyképpé vált, a kormányzati szerepek a légiközlekedési piac működésébe való nemzeti és nemzetközi szintű beavatkozás révén nem csökkent,¹⁴ és a világ légitársaságainak többsége (Észak-Amerika kivételével) még mindig állami tulajdonban van.¹⁵

Az állami szerepvállalás magas szintjét az ágazatban az is alátámasztja, hogy a liberalizáció többoldalú nemzetközi megállapodások helyett alapvetően kétoldalú légiközlekedési megállapodások (Open Skies megállapodások) révén valósult meg, ezért nem alakult ki “közös nevező” a tisztességes versenyről ezen ágazat terén.¹⁶ Ugyanezek a különbségek a nemzetek feletti szervezetek (különösen az Európai Unió) és az államok közötti viszonyban is megfigyelhetők, és ez természetesen feszültségeket okoz, amikor az egymással versengő, de különböző szabályozási rendszerekhez tartozó légitársaságok versenyelőnyének mérlegeléséről van szó.

Amint azt már fentebb említettük, az Európai Unió szigorú szabályozási rendszert hozott létre az állami támogatások uniós belső piaccal való összeegyeztethetőségének ellenőrzésére, amely elvileg a légiközlekedési ágazatra is vonatkozik. Az uniós légiközlekedési politika egyik fontos prioritása volt ezért mindig is egy olyan szabályozási környezet kialakítása (kétoldalú megállapodások vagy egyoldalú jogi aktusok révén), amely bizonyos szintű védelmet biztosíthat az uniós tagállamok légitársaságai számára a harmadik országok által a saját légitársaságaiknak nyújtott versenyelőnyökkel (főként támogatásokkal) szemben.¹⁷ További fontos szakpolitikai célkitűzés annak biztosítása, hogy az állami támogatási szabályok (és adott esetben az azok alóli jogszerű mentességek) összhangban legyenek az EU légiközlekedési ágazatra vonatkozó éghajlati és környezetvédelmi célkitűzéseivel.¹⁸

2020 első félévében a COVID-19 járvány terjedésének megfékezésére hozott intézkedések számos ágazatban jelentős gazdasági visszaesést idéztek elő. A légi közlekedést különösen érzékenyen érintette a vírus: 2020 áprilisában és májusában világszerte 50%-kal (egyres országokban több mint 90%-kal) csökkent a légiutas forgalom.¹⁹ A korlátozó intézkedések negatív gazdasági hatásainak enyhítésére több ország, köztük az uniós tagállamok is, pénzügyi támogatást nyújtottak a nemzeti légitársaságoknak és a légi közlekedési

¹⁴ Abate, M. – Christidis, P. – Purwanto, A. J. (2020): Government support to airlines in the aftermath of the COVID-19 pandemic, *Journal of Air Transport Management*, 2020, 89: 101931.

¹⁵ OECD (2021): A légi közlekedési ágazat állami támogatása: A Covid-19 válsággal kapcsolatos fejlemények nyomon követése, 2021. Elérhető: <https://www.oecd.org/corporate/State-Support-to-the-Air-Transport-Sector-Monitoring-Developments-Related-to-the-COVID-19-Crisis.pdf> (letöltés dátuma: 2023. szeptember 2.)

¹⁶ Lykotrafiti (2020): *i.m.* 832.

¹⁷ Részletesen lásd a Lykotrafiti (2020): *i.m.* és az (EU) 2019/712 rendeletet.

¹⁸ Részletesen lásd, Abate–Christidis–Purwanto (2020)

¹⁹ Abate–Christidis–Purwanto (2020): *i.m.*

értéklánc más szereplőinek.²⁰ Ezek az intézkedések elsősorban az alapvető közlekedési összeköttetések és az az ellátás biztonságának fenntartását, valamint az a munkahelyek megőrzését célozták.²¹

A két légitársaság (különösen a Ryanair, a legnagyobb magántulajdonban lévő, tőzsdén jegyzett európai légitársaság²²) aktív szerepe felperesként (lásd az 1. táblázatot) elsősorban azzal magyarázható, hogy a tagállami válságtámogatások nagyobb részének elsősorban az állami tulajdonban lévő vagy az állam számára stratégiai jelentőséggel bíró légitársaságok voltak a kedvezményezettjei, amelyek ugyanakkor a felperesek fő versenytársai is voltak az európai repülőterekről induló légiközlekedési szolgáltatásokterén.

2. táblázat

A COVID-19 világjárvány kitörése óta bejelentett vagy végrehajtott kormányzati támogatások a légiközlekedési ágazat számára

Ország	Cél	Végrehajtott/bejelentett intézkedések
Ausztria	Austrian Airlines	Hitelgaranciák
Belgium	Brussels Airlines	Állami kölcsön
Horvátország	Croatia Airlines	Közvetlen támogatás
Finnország	Finnair	Hitelgaranciák és az állam által jegyzett, valamennyi részvényesnek szóló részvénykibocsátás.
Franciaország és Hollandia	Air France-KLM	Többnyire hitelgaranciák, valamint állami hitel
Németország	Condor	Szövetségi és regionális kormányzati hitelek
	Lufthansa	Saját tőke, kölcsönök és átváltható adósságok
Olaszország	Alitalia	Államosítás
Lettország	Air Baltic	Feltőkésítés
Norvégia	Norwegian Air	Hitelgaranciák (a magánhitelezőkkel történő adósság-tőke csere feltételei mellett)
Portugália	TAP	Hitel és tőkeinjekció
Románia	Blue Air	Hitelgaranciák, támogatott kamatlábak
	TAROM	Hitel

²⁰ Abate–Christidis–Purwanto (2020): *i.m.*

²¹ Abate–Christidis–Purwanto (2020): *i.m.*, OECD (2021): *i.m.*, Tuominen, T. – Salminen, M. – Halonen, K. – M. (2022): The European Union's responses to the COVID-19 crisis: How to fight a pandemic with the internal market, *Maastricht Journal of European and Comparative Law* 29(4), 451-467.

²² Lásd OECD (2021) 10.

Svédország és Dánia	Skandináv légitársaságok SAS	Hitelek, hitelgaranciák, hibrid kötvények és részvénykibocsátás.
Svájc	Svájci	Hitelgaranciák (kezességvállalások)
Egyesült Királyság	Három légitársaság	Állami kölcsönök

Forrás: a szerző összeállítása az OTKA/NKFI adatbázis, a Bizottság versenyjogi adatbázisa és az OECD 2021 alapján.

A fő versenytársak számára nyújtott állami támogatási intézkedéseket a 2. táblázat foglalja össze.²³

A Bizottság a megtámadott határozatokban az 1. táblázatban felsorolt, az EUB által tárgyalt ügyekben az összes állami támogatási programot jogszerűnek, azaz az EU belső piacával összeegyeztethetőnek nyilvánította. A 18 ítéletből 12-ben a Törvényszék megállapította, hogy a vitatott határozat megfelelt az Európai Unió vonatkozó anyagi és eljárási szabályainak, és – amint azt az 1. táblázat mutatja – csak 6 esetben semmisítette meg a Bizottság határozatát. A 6 ügyből csak 2 esetben született érdemi döntés, a másik 4 esetben a Törvényszék arra a következtetésre jutott, hogy a Bizottság határozata az indokolási kötelezettség megsértése miatt jogszerűtlen, és e határozatok közül 3 esetben a megsemmisítést a Bizottság új határozatának meghozataláig fel is függesztette, azaz a támogatási program végrehajtása megkezdődhetett.

Így a Törvényszék a 18 esetből mindössze 2 esetben állapította meg, hogy a Bizottság határozata érdemben nem felelt meg az uniós állami támogatási szabályoknak. Érdemes közelebbről megvizsgálni ezeket a határozatokat. Ezen ügyekben – a többi esettől eltérően – a Ryanair (és a Condor) arra alapozta fellebbezését, hogy a Bizottság nem tartotta be az ideiglenes keretszabály rendelkezéseit.²⁴

A Ryanair kontra Bizottság [SAS] ügyben hozott ítéletében a Törvényszék kimondta, hogy jogellenes volt a Bizottság azon határozata, amellyel jóváhagyta a dán és svéd állami támogatást a SAS számára 2020-ban a COVID-19 világjárvánnyal összefüggésben. Az állami támogatási program (feltőkésítési intézkedés) kritikus pontja az volt, hogy Dánia és Svédország nem biztosította kellőképpen, hogy a SAS-t ösztönözzék a tagállamok által megszerzett részvények visszavásárlására, miután a SAS túljutott pénzügyi nehézségein. Az ideiglenes keretszabály azonban előírja, hogy ha a szóban forgó támogatás a vállalat részvényeinek megszerzését célzó feltőkésítés formájában valósul meg, akkor a tagállamnak a lehető leghamarabb ki kell szállnia a vállalatból, amint a

²³ A 2. táblázat nem csak az 1. táblázatban felsorolt EUB-ítéletek által érintett intézkedéseket tartalmazza.

²⁴ Nicolaidis, P. (2023): A Bizottságnak szigorúan alkalmaznia kell az ideiglenes keretszabály rendelkezéseit, de a Ryanairnek nyújtott állami támogatás továbbra is a levegőben lóg: T-34/21, T-238/21 és T-268/21 Ryanair kontra Bizottság, *Journal of European Competition Law & Practice*, 22 July 2023.

vállalat visszanyerte pénzügyi stabilitását.²⁵ A Törvényszék a Ryanair keresetének helyt adva azzal érvelt, hogy a Bizottság nem indokolta meg, hogy "miért az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdése b) pontját alkalmazta közvetlenül az ideiglenes keretszabály azon rendelkezéseitől eltérve, amelyek a tőkeinstrumentumok tekintetében ún. "ellentételezést növelő lépcsőzetes emelési mechanizmus" vagy egyéb alternatív mechanizmus beépítését írják elő, ami az államot a társaság tőkéjéből való kilépésre ösztönzi". (Ryanair kontra Bizottság [SAS], 80. pont).

A Ryanair kontra Bizottság és a Condor kontra Bizottság [Lufthansa] egyesített ügyekben a Bíróság ugyanerre a következtetésre jutott, és megállapította, hogy a vitatott állami támogatási rendszerben annak az árnak a kiszámítása, amelyen az állam a részvényeket a kedvezményezett tőkéjébe való belépéskor megszerzi, nem képez az ideiglenes keretszabály értelmében vett olyan alternatív mechanizmust, amely az állami részesedés minél gyorsabb visszavásárlására ösztönöz. A Bíróság szerint a Bizottság nem vizsgálta, hogy a kedvezményezett tudott volna-e megfizethető feltételek mellett finanszírozáshoz jutni a piacon, ami az ideiglenes keretszabály értelmében a feltőkésítés formájában nyújtott állami támogatás nyújtásának előfeltétele. A Törvényszék azt is megállapította, hogy a vitatott támogatásból eredő versenytorzulás lehetséges kockázatainak értékelése során a Bizottság nem értékelte megfelelően, hogy a DLH jelentős piaci erővel rendelkezik-e a Frankfurton és Münchenen kívüli főbb repülőtereken, például Düsseldorfban és Bécsben, és ezzel szintén megsértette az ideiglenes keretszabály rendelkezéseit.

Következtetések

A COVID-19 válsággal összefüggésben meghozott korlátozó intézkedések gazdasági hatása által leginkább érintett ágazatok közé tartozik a légi közlekedés. A legtöbb tagállam kiemelt cél volt a légi közlekedési összeköttetés fenntartása az iparág és a munkahelyek védelme érdekében.²⁶ Ez egyrészt azt jelenti, hogy a válságot megelőzően a légiközlekedési ágazat fejlődését alakító szakpolitikai prioritások – különösen az éghajlatváltozással és a környezetvédelemmel kapcsolatosak – háttérbe kerültek.²⁷ Másrészt úgy tűnik, hogy az ágazatban az elmúlt évtizedekben a verseny élénkülése felé mutató fejlődés – legalábbis átmenetileg – megfordul, elsősorban az állami tulajdonban lévő vagy az állam számára stratégiai jelentőségű nagyobb vállalatok piaci pozícióját erősítve.

A fent bemutatott ágazati esettanulmány és a kapcsolódó jogi elemzés – szemben egy adott "leading case" elemzésének módszerével – lehetőséget nyújt az adott ágazatban egy adott kihívással kapcsolatos ítélkezési gyakorlat

²⁵ Bizottság (2020a), Creve, B. – Gaarslev, S. (2023): *i.m.*

²⁶ Abate–Christidis–Purwanto (2020): *i.m.*

²⁷ Abate–Christidis–Purwanto (2020): *i.m.*

egészének főbb tendenciáinak és sajátosságainak értékelésére, figyelembe véve a vonatkozó jogi és szakpolitikai kontextust. Ennek eredményeként láthatjuk, hogy a Bizottság lényegében elfogadta a tagállamok válság miatt megváltozott politikai prioritásait a légiközlekedési ágazatban, valamint (ezek következményeként) az erőteljesebb állami beavatkozást jelentő állami támogatási intézkedéseiket. Az EUB ítélezési gyakorlata nem változtatta meg alapvetően a Bizottság gyakorlatát, de több olyan példa is van, amikor az EUB szigorúbban követelte meg a tagállamoktól az ideiglenes keretszabályban meghatározott feltételek betartását (annak nem kötelező erejű jellege ellenére), mint maga a Bizottság, azaz a keretszabály megalkotója.

Források jegyzéke:

- Abate, M. – Christidis, P. – Purwanto, A. J. (2020): Government support to airlines in the aftermath of the COVID-19 pandemic, *Journal of Air Transport Management*, 2020, 89: 101931.
- Bartha Ildikó – Horváth M. Tamás (2022): A mentességek kiterjesztése: rendszerszintű változások az Európai Unió jogában és politikáiban. *International Review of Administrative Sciences*, 2022, 88(2), 570-586.
- Bogden, R. C. – S. K. Biklen (1982): Kvalitatív kutatás az oktatásban. Boston, Allyn and Bacon.
- Conant, L. (2021): Az Európai Unió Bírósága. In: Riddervold, M., Trondal, J. & Newsome, A. (eds.) *The Palgrave Handbook of EU Crises. Palgrave Studies in European Union Politics*. Palgrave Macmillan, Cham.
- Creve, B. – Gaarslev, S. (2023): Jogellenes állami támogatás az SAS-nek? A Bizottság most mélyreható vizsgálatot indít. kromannreumert.com 2023. július 10., <https://kromannreumert.com/en/news/unlawful-state-aid-to-sas-commission-now-opens-in-depth-investigation> (letöltés dátuma: 2023. szeptember 2.)
- Horváth M. Tamás (2016): Az önkormányzatiságtól a centralizmusig: Változások a magyar helyi közszolgáltatások nyújtásában. In: I. Kopríc – G. Marcou – H. Wollmann (szerk.): *Köz- és szociális szolgáltatások Európában. Az állami és önkormányzati ellátástól a magánszektorbeli ellátásig*. Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2016, 185-199.
- Horváth M. Tamás (2018): A magyar közműszolgáltatók monopóliumellenes programjának értékelése. In: I. Kopríc – G. Marcou – H. Wollmann (eds.): *Evaluating reforms of local public and social services in Europe*, Palgrave Macmillan, 2018, 279-296.
- Horváth M. Tamás – Bartha Ildikó (2018): EU-kompatibilis állami intézkedések és a tagállamok érdekei a közszolgáltatásokban:

- Tanulságok Magyarországi esetéből. *Közép-európai Közigazgatási Szemle*, 2018, 16(1/2), 99-121.
- Horváth M. Tamás – Bartha Ildikó – Lovas Dóra (2023): A látható kéz. Támogatáselosztási jog válságok idején, *Magyar Jog* 2023, 70(7-8), 459-470.
 - Lowe, P (2011): Állami támogatáspolitikai a pénzügyi válság politikájában, *Competition Policy Newsletter* 2011, 16(3).
 - Lykotrafiti, A. (2020): Mit tesz Európa a tisztességes versenyért a nemzetközi légi közlekedésben? A közelmúltbeli intézkedések kritikája, *Common Market Law Review*, 2020, 57(3): 831–860.
 - Nicolaidis, P. (2023): A Bizottságnak szigorúan alkalmaznia kell az ideiglenes keretrendszerek rendelkezéseit, de a Ryanairnek nyújtott állami támogatás továbbra is a levegőben lóg: T-34/21, T-238/21 és T-268/21 Ryanair kontra Bizottság, *Journal of European Competition Law & Practice*, 22 July 2023.
 - Rosanò Alessandro (2020): Alkalmazkodás a változáshoz: COVID-19 mint az uniós állami támogatási jogot alakító tényező. *European Papers: Journal on Law and Integration*, 2020, 5(1): 621-631.
 - Rule, P., Davey B. – Balfour, R. J. (2011): Unpacking the predominance of case study methodology in South African postgraduate educational research, 1995-2004, *South African Journal of Higher Education*, 2011, 25(2): 301-321.
 - Simons, H. (1996): Az esettanulmány paradoxona, *Cambridge Journal of Education*, 1996, 26(2): 225-240.
 - Simons, H. (2009): Esztanulmány-kutatás a gyakorlatban. London, Sage.
 - Stake, R. E. (1995): Az esettanulmány-kutatás művészete. London, Sage.
 - Tuominen, T. – Salminen, M. – Halonen, K. – M. (2022): The European Union's responses to the COVID-19 crisis: How to fight a pandemic with the internal market, *Maastricht Journal of European and Comparative Law* 29(4), 451-467.
 - Willis, J. W. (2007) A kvalitatív kutatás alapjai. Értelmező és kritikai megközelítések. Thousand Oaks: Sage
 - Yin, R. K. (2011): Applications of Case Study Research, Thousand Oaks, Sage.
 - A Bizottság közleménye (2020b): A gazdaság támogatására irányuló állami támogatási intézkedések ideiglenes keretrendszere a jelenlegi COVID-19 járvány kitörésekor, HL C 91I/1, 2020.3.20.
 - A Bizottság közleménye (2020a): A jelenlegi pénzügyi és gazdasági válságban a finanszírozáshoz való hozzáférést támogató állami

támogatási intézkedések ideiglenes közösségi keretszabálya, HL C 16/1., 2009.1.22.

- Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/712 rendelete (2019. április 17.) a légi közlekedés területén a verseny védelméről és a 868/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről, HL L 123., 2019.5.10., 4-17.
- OECD (2021): A légi közlekedési ágazat állami támogatása: A Covid-19 válsággal kapcsolatos fejlemények nyomon követése, 2021. Elérhető: <https://www.oecd.org/corporate/State-Support-to-the-Air-Transport-Sector-Monitoring-Developments-Related-to-the-COVID-19-Crisis.pdf> (letöltés dátuma: 2023. szeptember 2.)

PILÓTASZÉKBEN AZ EU? A LÉGI KÖZLEKEDÉS UNIÓS POLITIKÁJA*

Hadházi Edit – Szücs Tamara Dóra¹

Gondoljunk bele, hogy napjainkban mennyire könnyen eljuthatunk A pontból B pontba repülőgéppel az Európai Unión belül! Ami minket illet, hazánkban a legtöbb uniós ország repülőgéppel történő eléréséhez a budapesti reptérre kell ellátogatnunk, ahol bár sokszor hosszú késésekkel állunk szemben, és a szolgáltatások minősége is hagy maga után némi kivetni valót, de összességében a határok könnyedebb leküzdése miatt elviseljük ezeket a hiányosságokat. Előrevetíthető, hogy a probléma oka többek között, hogy a külföldi tulajdonosok kezében lévő Budapest Airport az utóbbi időben a magyar állam visszaállamosítási kívánságlistáján igen előkelő helyet foglal el. A magyar állam minden lehetséges eszközt bevet a mihamarabbi visszaszerzésre, egyben a számára legkedvezőbb feltételekkel megvalósuló tranzakció nyélbeütésére, mivel azonban az állam akciója uniós jogi kérdéseket is felvet, azt az Unió sem tudja némán szemlélni.

Írásunkban mindenekelőtt általánosságban ismertetjük a légi forgalom piacának sajátosságait, majd rátérve a légi kikötők tulajdonlásának kérdésére, feltárjuk a létező tulajdonosi modelleket az Európai Unióban. Ezután górcső alá vesszük a budapesti reptér múltját, jelenét és lehetséges jövőjét, illetve a visszaállamosítással kapcsolatban kialakított uniós nézőpontot. Végezetül felsorokoztatjuk a vizionált tulajdonosváltás mellett és ellen szóló érveket, saját álláspontunkkal sem adós maradvá.

1. A légiközlekedés sajátosságai

A légiközlekedés, mint uniós politika elemzésének első lépéseként érdemes górcső alá venni az Európai Unió légiközlekedési piacát már csak annak sajátosságaira, egyedi vonásaira tekintettel is. Először azt láthatjuk, hogy a légiközlekedési piac a diverz érdekek ütközési pontjának tekinthető.

Amennyiben az uniós polgárok szemszögéből vizsgáljuk a területet, akkor a piacon megvalósítandó legfőbb célnak a lehető legkedvezőbb körülmények megteremtését kell tekintenünk, még hozzá több aspektusban is. Lényeges, hogy ideálisak legyenek az árak, a szolgáltatás minősége, a hozzáférés feltételei, de nem elhanyagolható szempont a biztonság, a pontosság, az áttekinthetőség és az előreláthatóság sem. Mindezen faktorok hozzájárulnak ahhoz, hogy az uniós

* DOI 10.21867/KjK/2023.3.4.

¹ Hadházi Edit - Szücs Tamara, egyetemi hallgatók, Debreceni Egyetem Állam-és Jogtudományi Kar

polgárok élhessenek a szabad mozgáshoz való jogukkal, amit az EUMSZ. 21. cikke biztosít számukra.

Nem hagyhatjuk figyelmen kívül a piaci szereplőket sem, tagadhatatlan ugyanis, hogy a légiközlekedési piac a befektetési ágazatok között az egyik legjövődolgozóbbnak tekinthető. A piacot a befektetők éppen ezért igyekeznek úgy befolyásolni a szakpolitikai döntéseket, hogy az érdekeiknek a legmegfelelőbb legyen.² A piaci szereplők oldaláról nézve az is elengedhetetlen, hogy a légiközlekedési piacon is tisztességes verseny valósuljon meg és elkerülhető legyen, hogy azt az állami támogatások vagy harmadik országok felől tapasztalható torzító intézkedések csorbítsák.³

Képbe kerülnek a tagállamok érdekei is, hiszen kulcsfontosságú kérdés, amint majd látni fogjuk, hogy az egyes országokban lévő nemzetközi repülőterek állami tulajdonban vannak-e vagy magánkézben. A légi kikötők tulajdonlása és ellenőrzése kérdésében tehát a tagállam és a piaci szereplők érdekei konkurálhatnak egymással, így indokolt az „egyszerű uniós polgárok”, vagyis a piacon fogyasztóként megjelenők érdekei védelmét is érvényre juttatni és ahhoz különös gondossággal hozzáállni.

A protektív megközelítés a fogyasztók tekintetében azért is lényeges, mert a légiközlekedési piacon a szolgáltatás nyújtója valamilyen vállalkozás. Az információs aszimmetria mint piaci kudarc hatásainak mérséklése tehát mindenképpen indokolt a fogyasztó kiszolgáltatott helyzetének kiküszöbölése érdekében.

További specialitása a légiközlekedési piacnak, hogy azt olyan rendkívüli körülmények befolyásolhatják, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehet elkerülni. A légi közlekedésre hatással lehetnek a meteorológiai feltételek, a biztonsági kockázatok, a repülésbiztonsági hiányosságok, de még a politikai instabilitás vagy a sztrájk is. Tekintettel az fogyasztók érdekeire, ezen tényezők kiküszöbölését a piacon vitathatatlanul biztosítani kell és lehetőség szerint megakadályozni, hogy azok kedvezőtlen hatást gyakoroljanak az uniós polgárok által igénybe vett szolgáltatásra.

Jelentős szerepe van végül a légiközlekedési piacon az utasok tájékoztatáshoz való jogának is, mert a légi közlekedési szolgáltatás hibás vagy késedelmes teljesítése a fogyasztók más, jog által szabályozott társadalmi viszonyaira is hatással lehet. A légi közlekedés egy olyan szolgáltatás, amely személyek szállításával hozzájárul ahhoz, hogy eleget tehessenek kötelezettségeiknek vagy megvalósíthassák céljaikat, többek között lehetővé teszi a munkahelyen való megjelenést, valamilyen szerződés teljesítését, egy üzleti megállapodás megkötését. Nem kétséges tehát, hogy abban az esetben, ha egy utas beszállását visszautasítják akarata ellenére, járatát törlik, vagy az

² Bartha Ildikó (2015): *Nemzetközi szerződések mozgásban*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest, 207-208.

³ Európai Parlament (2022): *Légi közlekedés: piaci szabályok*. 6. https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/hu/FTU_3.4.6.pdf (2022. 11. 19.)

jelentős késéssel indul, a fogyasztónak tisztában kell lennie jogaival, és azzal, hogy kivel szemben léphet fel esetleges kártérítési igényével.

Nem véletlen, hogy az Európai Unió egy rendeletben rögzítette az utasoknak nyújtandó segítség közös szabályait a légi közlekedésben jelentkező fent említett problémák rendezésére. A tagállamoknak a rendelet betartását biztosítaniuk és felügyelniük kell, és megállapítaniuk a megsértés esetén alkalmazandó szankciókat, tehát a közhatalommal rendelkező állam fellépése mindenképpen indokolt a légi piacon a fogyasztók védelme érdekében.⁴

A légiközlekedési piac liberalizációjára szintén e szemléletmód, vagyis az utasok érdekeinek előtérbe helyezése jegyében került sor. Európában a légi közlekedés területére egészen az 1980-as évekig a nemzeti piacokra való széttöredezettség és a valódi verseny hiánya volt jellemző, ugyanis a repülőterek monopol helyzetben lévő nemzeti légitársaságok vagy az állam kezében voltak, illetve állami irányítás alatt álltak. Miért jelentkezett egyre nagyobb igény a kompetitív piacra? Vitathatatlan, hogy az életszínvonal emelkedése miatt egyre többen szerették volna ezt a közlekedési módot igénybe venni az utazásra, ezzel párhuzamosan pedig a szolgáltatás minőségének javulása és árának minél kedvezőbb meghatározása egyre fontosabb tényezőkké váltak.

A légi közlekedés piacának liberalizációja iránti igény tehát szükséghelyzetet teremtett Európában, amire az 1986-os Egységes Európai Okmány aláírása és az 1985-ös Fehér Könyvben a belső piac kibontása adott választ. A védett nemzeti piacokat fokozatosan átalakították egy egységes piaccá, ahol megvalósul a verseny, illetve az említett dokumentumok megadták a kezdő lökést a közös légiközlekedési politika megteremtésének is. A folyamat eredményeként a légi közlekedés lett az első olyan közlekedési mód, amely az egységes integrált piac előnyeit teljes mértékben kihasználja.

A légiközlekedési politika célkitűzései között az 1980-as évek vége óta szerepel, hogy a tagállamok a légiközlekedéssel kapcsolatos külpolitikájukat és fellépésüket a nemzetközi szintéren hangolják össze, valamint valósítsanak meg információcserét. A légiközlekedési politika alapjait azonban mégis három intézkedéscsomag fektette le. Az első kettő még csak fellazította azokat a rendelkezéseket, amik a viteldíjra és a kapacitásokra vonatkoztak. A légitársaságokra vonatkozó kereskedelmi korlátozások eltörlése, így a légiközlekedési piac egységessé válása pedig a harmadik intézkedéscsomaghoz köthető. A közös légiközlekedési politika tekintetében azonban továbbra is voltak megvalósítandó feladatok, nevezetesen: a légi fuvarozók azonos jogai és kötelezettségei, a diszkriminatív gyakorlatok eltörlése, a tisztességes verseny biztosítása, a szolgáltatásokhoz való megfelelő hozzáférés biztosítása. Bár az EU rendeletalkotás által folyamatosan törekszik e célok elérésére, mégis azt

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK rendelete (2004. február 11.) visszautasított beszállás és 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.

láthatjuk, hogy a légiközlekedési piac továbbra is tökéletesítésre szorul, például a környezetvédelem és fenntarthatóság, illetve a légitársaságok és repülőterek pénzügyi nehézségei tekintetében.⁵

2. A repülőtéri tulajdoni viszonyok alakulása Európában

Az állami szerepvállalás a légi közlekedés piacán azért is lényeges, mert nem tekinthető mellékes kérdésnek, hogy az országban lévő, stratégiai pozíciót betöltő nemzetközi repülőtér állami tulajdonban van-e vagy magánkézben.⁶ A repterek tulajdonosi szerkezete igen széles skálán mozog, és amellett, hogy a sarokpontokat az állami- és magántulajdon jelenti, a paletta ezek mellett rendkívül színes lehet a tulajdonosi arányokat tekintve. Lássuk, hogyan alakulhatnak a repülőtéri tulajdonviszonyok, milyen módon jelenhet meg az állam, ezúttal tulajdonosként a légi piacon!

2.1. Tulajdonos az állam

Európában a repülőterek tulajdonviszonyait illetően a legáltalánosabb gyakorlat az, hogy a légikikötő tulajdonosa egészben, vagy részben az állam. Romániában a bukaresti repülőtér például többségében állami tulajdonban van, Délkelet-Európa egyik legforgalmasabb repülőtere lévén pedig, nem kérdés miért akarja az aktuális nemzeti kormány ellenőrzése alatt tartani azt. Állami tulajdonban van még ezenkívül a spanyol, a portugál, a görög, de a belga vagy a holland reptér is.

Hangsúlyoznunk kell azonban, hogy nem ördögtől való az, ha az állami többség mellett magánbefektetők is megjelennek a légikikötők tulajdonosai között. Hasznos lehet más piaci szereplők bevonása a versenyképesség biztosítása szempontjából, ám megfigyelhető, hogy az európai államok óvatosan „engedik ki a kezeik közül” a repülőterek részesedéseit, és csak kis mértékben teszik lehetővé a magánbefektetőknek, hogy tulajdont, és így döntési befolyást szerezzenek.

2.2. Tulajdonos a regionális vagy helyi kormányzat

Európában Németországban a leginkább jellemző, hogy az államon kívül a légikikötők tulajdonosai között a regionális és a helyi önkormányzatok is megtalálhatóak (magánbefektetőkkel együtt). Az állam részvényes mind a

⁵ Európai Parlament: *Ismertető az Európai Unióról-Légi közlekedés piaci szabályok*. 1-2. o. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hu/sheet/131/legi-kozlekedes-piaci-szabalyok> (2021. 10. 17.)

⁶ Body Géza (2020) : *A repülőterek visszaállamosításának korszakát éljük*. <https://novekedes.hu/elemzesek/a-repterek-visszaallamositanak-korszakat-eljuk> (2021. 10. 17.)

berlin-brandenburgi, mind a müncheni és frankfurti repülőterekben, de emellett utóbbi felett Frankfurt városa is ellenőrzést gyakorol.

A regionális vagy helyi kormányzat tulajdonosként megjelenése azért lehet indokolt, mert a régióban a repülőtér, mint meghatározó jelentőségű objektum fejlesztési politikájáról való döntések meghozatala nagyban érinti azt a kormányzatot, amelynek területén az megtalálható. A régióban vagy helyi szinten a repülőterek kihasználásához kapcsolódó valamennyi feladatot és feltételt leghatékonyabban az illetékes kormányzat tudja összehangolni, abban az esetben pedig, ha a repülőtér tulajdonosai között is megtalálható, beleszólása a legfontosabb döntésekbe mindenképpen garantált.

2.3. Tulajdonos egyéb állami szektor vagy állami vállalat

Nem ritka az sem, hogy a repülőterek tulajdonosa egy állami vállalat. Ez a tulajdonosi viszony azért lehet hasznos, mert, így az állami vállalat képes meghatározni az ország teljes légi közlekedési piacát, főként, ha még az állami infrastruktúra is hozzá tartozik. A varsói repülőtér vonatkozásában ez a megoldás különösen szerencsés a lengyeleknél, hiszen Közép-Európa egyik legnagyobb repteréről van szó, és e csomópont által biztosított a hozzáférés a nemzetközi szállítási útvonalak nagy részéhez. Egy állami vállalat ezenkívül képes a repülőterek fejlesztésére, fenntartására is, mi több, a légitársaságok megtelepedésére is ösztönzően hathat.

Lengyelországban találhatunk példát arra is a fővárosi légikikötővel összefüggésben, hogy egy nemzeti légitársaság a lengyel államkincstár tulajdonában van, miközben az egyik minisztérium felügyelete alatt áll, így megállapítható, hogy a varsói repülőtér az állam minden aspektusból az ellenőrzése alá vonta, és kihasználja az ebből adódó előnyöket, többek között a majdnem 20 milliós évenkénti utasforgalmat.

2.4. Tulajdonos az állam, kezelő az ipari és kereskedelmi kamara

Sajátos „hibrid” megoldás, amikor a repülőtér tulajdonviszonyai eltérően alakulnak annak területe, a légtéri és földi infrastruktúra, valamint az üzemeltetés és kezelés tekintetében. Bevett gyakorlat ugyanis, hogy előbbi tulajdonosa az állam vagy a kormányzati szervek csoportja, míg utóbbiakat egy koncesszió keretében egy magánvállalatnak, konzorciumnak vagy kereskedelmi kamarának adják át.

Francia- és Olaszország esetében például pontosan ez a helyzet: számos légikikötő tulajdonosa az infrastruktúra tekintetében az állam, az üzemeltetést viszont a helyi kereskedelmi kamara végzi. Egyfajta „jut is, marad is” logika alapján gondolkoznak ezek az államok, hiszen az „arany tojást tojó tyúkról” teljes egészében nem kívánnak lemondani, viszont a magánszektort az új beruházások finanszírozására szeretnék kihasználni. A repülőtér területét és az

infrastruktúrát ezért nem privatizálják, csak a működtetés jogát adják koncesszióba.

2.5. Privatizált repülőterek

Végül, Európában a legritkábban alkalmazott koncepció, amikor a repülőtér teljes magánosítására kerül sor. Érdekes módon több nagyváros légitikikötője is a privatizáltakhoz tartozik, például a római vagy a koppenhágai.

Megfigyelhető azonban, hogy a repülőterek, különösen a nemzetközi légitikikötők privatizációja már kiment a divatból Európában, a legtöbb országban helyesen ismerték fel, hogy eljött az ideje a részesedések visszavásárlásának, illetőleg számos állam nem is hajlandó részvényeit a magánszektor szereplői kezébe adni. Hangsúlyoznunk kell, hogy azok az országok, ahol a nemzetközi repülőterek privatizálásra kerültek, jellemzően fejlett gazdasággal rendelkeznek. Pontosan emiatt inkább a magánosítás előnyeit használják ki, nevezetesen a nagyobb beruházások és a fenntartható fejlődést elősegítő fejlesztések piaci szereplők általi finanszírozását és a versenyképesség garantálását.⁷

3. A magyar reptér múltja, jelene és jövője

A fővárosi reptér megépítése után jó pár évtizedig kizárólagos állami tulajdonban volt.⁸ A privatizáció első etapja 2005 végén ment végbe, amikor a privatizációs tender nyertese, egy brit vállalat megszerezte a reptér részvényeinek 75 százalékát.⁹ A privatizáció második etapja 2011-re datálható, ekkor a magyar állam – élve a korábbi privatizációs szerződésben kikötött opciós jogával – eladta a fennmaradó 25 százalékos részvénycsomagot egy német vállalatnak.¹⁰ Ezzel a lépéssel a reptér feletti magyar állami tulajdon teljes egészében megszűnt.

Ami a jelenlegi Budapest Airport Zrt. tulajdonosi összetételét illeti, az három külföldi vállalat, egy szingapúri befektetési alap, egy kanadai nyugdíjalap és egy német repülőtér-üzemeltetéssel foglalkozó cég között oszlik meg.¹¹ A reptér a 2010-es években sikertörténetet könyvelhetett el, de a fejlődéstörténetben súlyos törésként jelentkezett a COVID-járvány nyomán kibontakozó gazdasági válsághelyzet, amely a budapesti reptér forgalmának, árbevételének drasztikus visszaeséséhez vezetett.¹²

⁷ Novoszáth Péter: Repülőterek tulajdonviszonyai az Európai Unióban. *Polgári Szemle*. 1. évf., 8. szám.

⁸ Budapest Airport (2020): A repülőtér története.

⁹ MTI (2005): *Budapest Airport-privatizáció: aláírták a szerződést*.

¹⁰ Vácz István (2021): *A Budapest Airport lehet Mészáros Lőrinc következő célpontja*.

¹¹ Borsi Gergely (2021): *Magyar milliárdos venné meg a Budapest Airportot*.

¹² Zsiborás Gergő (2021): *Kiszámoltuk, hány száz milliárdba kerülhet a ferihegyi reptér*.

A magyar államnak nem titkolt célja, hogy amennyiben a körülmények adottak lesznek, vissza kívánja vásárolni a fővárosi repteret. A koronavírus miatt gazdaságilag legyengült reptér ideális vételi célpont volt, így 2020. októberében egy magyar és amerikai cégekből álló konzorcium vételi ajánlatot tett a jelenlegi külföldi tulajdonosoknak, de a magyar állam ekkor még távol maradt, bár több befektető esetén beazonosítható kormányzati érdekeltség.¹³ Ezt valamennyi külföldi tulajdonos határozottan elutasította, és hangsúlyozták, hogy nincs rajtuk eladási nyomás, a vételi ajánlat konkrét összegét egyébként is túl alacsonynak tartották.¹⁴ A következő vételi ajánlat 2021. júniusáig váratott magára, a konzorcium immáron a magyar állammal kiegészülve újabb ajánlatot tett, a konkrét összeg 4 milliárd euró volt és a Budapest Zrt. teljes értékére vonatkozott (tehát magában foglalta a negatívákat, a reptér hitelállományát is).¹⁵ A Budapest Airport Zrt. tulajdonosai ezt az összeget már nem automatikusan utasították vissza, de még mindig a piaci ár alattinak ítélték meg (a reptér teljes értéke becslések 4,4 milliárd euró körül lehet).¹⁶ 2021. októberéig állandó tárgyalások folytak a külföldi tulajdonosokkal, végül 2021 októberében a magyar állam és a konzorcium újabb vételi ajánlatot tett a reptér külföldi tulajdonosainak: immáron 4, 4 milliárd eurót ajánlottak fel.¹⁷

A végleges döntés a tulajdonosi oldalról máig nem született meg. 2021 végén több szakértő is határozottan úgy vélte, hogy a felek ezen az árszinten meg tudnak majd állapodni, ezt alátámasztani látszott az átvilágítási folyamat megindítása is.¹⁸ 2022-ben a kérdéskör mégis parkolópályára került, amelyet mindenekelőtt az áprilisban megvalósuló választással összefüggő rizikó indokolt. Mára kijelenthetjük, hogy a vételi célpont elszállni látszik, ugyanis sem a makrogazdasági környezet, sem a Budapest Airport látványosan javuló teljesítménye, így megnövekedett értéke nem kedvez a magyar reptér visszavásárlásának.¹⁹

4. Uniós reflexió

Ami az Európai Uniót illeti, mindig is aggódva figyelte a magyar állam deprivatizációs kísérletét.

Az EU konfliktusba való bekapcsolódásának első állomásaként említhető, hogy az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank által lehetősége lett volna a Budapest Airport Zrt.-nek 2020-ban egy kölcsönhöz való hozzáférésre, amelyből lehetővé vált volna a pénzügyi stabilizálás és az alkalmazottak

¹³ Horváth Bence (2021): *Jellinek Dániel elismerte, hogy tárgyalnak a Budapest Airport felvásárlásáról.*

¹⁴ Zsiborás: *i.m.*

¹⁵ HVG: *Ajánlatot tett a kormány a Budapest Airportra.* 2021.

¹⁶ Zsiborás: *i.m.*

¹⁷ Zsiborás Gergő (2021) : *Brutális árat ajánlott Ferihegyért a magyar állam, közel lehet a megegyezés.*

¹⁸ Portfolio (2021): *Még egy lépéssel közelebb a kormány a budapesti reptér megvásárlásához.*

¹⁹ Mester Nándor (2022): *Úgy tűnik, Orbán Viktorék lecsúsznak a ferihegyi repülőtérrel.*

bérének kifizetése is, akiket még nem kellett elbocsátaniuk.²⁰ Mivel azonban a kölcsönprogram Magyarországra irányult volna, a kormánynak vétőjoga volt a kérdésben, amellyel élt is, így a kölcsönhöz jutás megghiúsult. A vétőjog szokatlan gyakorlása európai szinten kérdéseket vetett fel, figyelembe véve, hogy 2020 őszén már vételi ajánlat megtételére is sor került a Kormány gazdasági partnerei részéről a Budapest Airport Zrt-re.

A Budapest Airport Zrt egyik tulajdonosa ezt követően, 2021. májusában az Európai Bizottsághoz fordult egy egyedülálló panasszal, amelyben a magyar kormány általi nyomás gyakorlásra hivatkozott abban a vonatkozásban, hogy egy olyan befektetői körnek kellene eladnia a repülőteret üzemeltető társaságot, amely a kabinet által kedvezményezett.²¹ Az Európai Bizottság nyilatkozata alapján egyértelmű, hogy az EU kritikával szemléli az állam „harcát” a gazdasági társasággal, ugyanis nem kétséges, hogy a kormány általi presszió célja a visszaállamosítás megvalósítása, annak ellenére, hogy a szabad tőke mozgás adminisztratív korlátozása a Bizottság szerint sérti az európai uniós jogot. További konfliktusforrást képez, hogy ha a magyar államnak végül sikerül európai uniós forráshoz jutnia, az uniós helyreállítási és rezilienciaépítési alapokból származó összegből nem a budapesti légikikötő állami tulajdonba vételét kívánja-e finanszírozni.²² Azt pedig nem nehéz kitalálni, hogy az Európai Unió hogyan reagálna a gazdaság koronavírus utáni helyreállítására szánt pénzeszegek ilyen célú felhasználásra.

Záró gondolatok

Máig nyitott kérdés, hogy magyar nézőpontból mennyire aktuális, reális és optimális a fővárosi reptér visszaszerzése. Az összképet szemlélve, illetve a visszaállamosítás mellett és ellen felsorakoztatható érveket mérlegelve mi személy szerint arra az álláspontra helyezkedünk, hogy a reptér piacon kerülni kell a szélsőséges megoldásokat, és pont emiatt a hibrid tulajdoni modellt szorgalmazzuk, és tartunk megfelelőnek Magyarország számára is. Támogatjuk tehát a Budapest Zrt.-ben való állami tulajdonszerzést, azonban az ország aktuális gazdasági lehetőségeit felmérve kizárólag egy részleges visszaállamosítást gondolunk racionális gazdasági döntésnek. A hibrid megoldásban a külföldi befektetők is tulajdonosok maradhatnak. Úgy gondoljuk, hogy a külföldi vállalatok olyan szemléletmódot, tudást, módszert, forrást és nem mellesleg tapasztalatot tehetnek a közösbbe, amely a magyar állam számára mindenképp kamatozó lehetne a jövőben is, és amelytől nem szabadulni, hanem épp megőrizni kéne a magyar tulajdonospolitikát kiegészítve.

²⁰ Kovács Gábor(2021): *Miért akarja a kormány minden áron a Liszt Ferenc Repülőteret?*

²¹ Gyenis Ágnes (2021): *Nagyon kell a ferihegyi reptér a kormánynak...*

²² Nyilas Gergely (2021): *EU-s forráshoz jutott a Liszt Ferenc repülőtér, amelyet az állam régóta vissza akar vásárolni.*

Források jegyzéke:

- Európai Parlament: Légi közlekedés piaci szabályok. 1-2. [https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hu/sheet/131/legi-kozlekedes-piaci-szabalyok%20\(2021](https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hu/sheet/131/legi-kozlekedes-piaci-szabalyok%20(2021) (letöltés dátuma: 2022. 08. 15.)
- Berkó Attila et al. (2018): *Egységesítési törekvések a fogyasztóvédelem területén, különös tekintettel az online vitarendezésre és a sharing economy jelenségre.* <https://www.mnb.hu/letoltes/egysegesitesi-torekvesek-a-fogyasztovedelem-teruleten-kulonos-tekintett.pdf> (2021 (letöltés dátuma: 2022. 08. 15.)
- Novoszáth Péter (2005): Repülőterek tulajdonviszonyai az Európai Unióban. *Polgári Szemle.* 1. évf., 8. szám.
- Az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK rendelete (2004. február 11.) a visszautasított beszállás és 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.
- International Centre for settlement of investment disputes: ICSID Case No. ARB/03/16. 2006.
- Bod Péter Ákos (2021): *Ferihegy visszavétele: Jó-e a visszaállamosítás és kinek jó?* <https://privatbankar.hu/cikkek/makro/ferihegy-visszavetele-jo-e-a-visszaallamositas-es-kinek-jo.html> (letöltés dátuma: 2022. 08. 15.)
- Bódy Géza (2020): A repülőterek visszaállamosításának korszakát éljük. <https://novekedes.hu/elemezsek/a-repterek-visszaallamositanak-korszakat-eljuk> (letöltés dátuma: 2022. 08. 15.)
- Borsi Gergely (2021): Magyar milliárdos venné meg a Budapest Airportot. https://index.hu/gazdasag/2020/10/09/indotek_csoport_jellinek_daniel_liszt_ferenc_repuloter/ (letöltés dátuma: 2022.08.15.)
- Budapest Airport (2020): A repülőtér története. https://www.bud.hu/budapest_airport/tenyek_a_repuloterrol/tortenelem/tortenelem (letöltés dátuma: 2022.08.15.)
- Fazekas Lázár Benjámín (2021): A kormányzati kommunikációval szemben jelentősen csökkent a sztrájkról letiltott légi irányítók bére. <https://merce.hu/2021/08/23/a-kormanyzati-kommunikacioval-szemben-jelentosen-csokkent-a-sztrajkrol-letiltott-legiiranyitok-bere/> (letöltés dátuma: 2022.08.15.)
- Gyenis Ágnes (2021): Nagyon kell a ferihegyi reptér a kormánynak... https://hvg.hu/360/202120__budapest_airport__nyomasgyakorlas__csu_szo_gyorsvasut__repulorajt (2021. 11. 28.) (letöltés dátuma: 2022. 08. 15.)

- Horváth Bence (2021): Jellinek Dániel elismerte, hogy tárgyalnak a Budapest Airport felvásárlásáról. <https://444.hu/2020/10/09/jellinek-daniel-elismerte-hogy-targyalnak-a-budapest-airport-felvasarlasarol> (letöltés dátuma: 2022.08.15.)
- HVG (2021): Ajánlatot tett a kormány a Budapest Airportra. https://hvg.hu/kkv/20210709_budapest_airport_kormany_ajanlat (letöltés dátuma: 2022.08.15.)
- MTI (2021): Budapest Airport-privatizáció: aláírták a szerződést.
- <https://hvg.hu/gazdasag/20051218bapriv> (letöltés dátuma: 2022.08.15.)
- Mester Nándor (2022): Úgy tűnik, Orbán Viktorék lecsúsznak a ferihegyi repülőtérrel. <https://mfor.hu/cikkek/vallalatok/ugy-tunik-orban-viktorek-lecsusznak-a-ferihegyi-repuloterrol.html> (letöltés dátuma: 2022. 09. 16.)
- Nyilas Gergely (2021): EU-s forráshoz jutott a Liszt Ferenc repülőtér, amelyet az állam régóta vissza akar vásárolni. <https://telex.hu/gazdasag/2021/09/21/eu-s-forrashoz-jutott-a-liszt-ferenc-nemzetkozi-repuloter-amelyet-az-allam-regota-vissza-akar-vasarolni> (2021. (letöltés dátuma: 2022. 08. 15.)
- Portfolió (2021): Még egy lépéssel közelebb a kormány a budapesti reptér megvásárlásához. <https://www.portfolio.hu/uzlet/20211115/meg-egy-lepessel-kozelebb-a-kormany-a-budapesti-repter-megvasarlasahoz-510872> (letöltés dátuma: 2022.08.15.)
- Váczi István (2021): A Budapest Airport lehet Mészáros Lőrinc következő célpontja. <https://g7.hu/vallalat/20190311/a-budapest-airport-lehet-meszaros-lorinc-kovetkezo-celpontja/> (letöltés dátuma: 2022. 08.15.)
- Zziborás Gergő (2020): Kiszámoltuk, hány száz milliárdba kerülhet a ferihegyi reptér. <https://forbes.hu/uzlet/ferihegy-ertekeles/> (letöltés dátuma: 2022.08.15.)
- Zziborás Gergő (2021): Brutális árat ajánlott Ferihegyért a magyar állam, közel lehet a megegyezés. <https://forbes.hu/uzlet/brutalis-arat-ajanlott-ferihegyert-a-magyar-allam-kozel-lehet-a-megegyezes> (letöltés dátuma: 2022.08.15.)

SZORGOS KERESŐK VAGY LUSTA HASZNÁLÓK?.. AVAGY AZ ÁTLAGFOGYASZTÓ KÉPÉNEK ALAKULÁSA ÉS FAJTÁI AZ EURÓPAI UNIÓS JOGBAN*

*Boros Dominik*¹

Manapság a technológia dinamikus fejlődésével az emberek könnyedén ki tudják elégíteni az egyes fogyasztásra buzdító vágyaikat weboldalakon vagy egyéb más tradicionális módon. Viszont az igényeik kielégítése közepette az átlagember könnyen egy átverés áldozatává válhat. Ezért érdemes feltenni a kérdést, hogy milyen magatartást várnak el a fogyasztóktól, hogy elmondhassák, minden elvárhatót megtettek; illetve beszélhetünk-e különösen védendő fogyasztói csoportokról?

1. Fogyasztó, mint fogalom meghatározása

A fogyasztó fogalmának definiálására tettek pár kísérletet : „A fogyasztó a piac központi szereplője, hiszen a termékek (szolgáltatások) és vállalkozások közötti választásában megnyilvánuló fogyasztói döntése alapjaiban határozza meg a gazdasági verseny kimenetelét és így a piac működésének hatékonyságát”.² Illetve a fogyasztó: az önálló foglalkozásán és gazdasági tevékenységén kívül eső célok érdekében eljáró természetes személy.³

2. Klasszikus fogyasztói modell

Az első koncepció a Mars és Gut Springheide-ügyből⁴ származik (és széles körben alkalmazzák a Bíróságon), miszerint egy átlagos fogyasztó jól informált, és képes önállóan dönteni. Ahogy az Iránymutatás a belső piacon a vállalkozások fogyasztókkal szembeni tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatairól szóló 2005/29/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (a továbbiakban: UCP-irányelv) értelmezéséhez és alkalmazásához című Iránymutatás kimondja: „Az arányosság elvével összhangban és az abban foglalt védelem hatékony alkalmazása érdekében ez az irányelv azt az átlagfogyasztót veszi viszonyítási alapul, aki a Bíróság értelmezése szerint megfelelően tájékozott, figyelmes és körültekintő, figyelembe véve a

* DOI 10.21867/KjK/2023.3.5.

¹ Boros Dominik, egyetemi hallgató, Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar

² Berki-Stüle Margit (2015) : *A piaci szereplők tudatossága – tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatok a viselkedési közgazdaságtan tükrében.* Budapest.4.

³ 2008. évi XLVII. törvény a fogyasztókkal szembeni tisztességtelen kereskedelmi gyakorlat tilalmáról (Fttv), 2.§.

⁴ Verein gegen Unwesen im Handel und Gewerbe Köln e. v. / Mars GmbH C-470/93 EBHT 1995. Gut Springenheide GmbH Rudolf Tusky v. Oberkreisdirektor des Kreises Steinfurt C 210/96 EBHT 1998.

társadalmi, kulturális és nyelvi tényezőket is, ugyanakkor ez az irányelv rendelkezik azon fogyasztók kihasználásának megakadályozásáról is, akik tulajdonságaik alapján különösen kiszolgáltatottak a tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatoknak.

Amennyiben egy kereskedelmi gyakorlat célzottan egy bizonyos fogyasztói csoportra – például a gyermekekre – irányul, kívánatos, hogy a csoport átlagtagja szempontjából megvizsgálják a kereskedelmi gyakorlat hatását.” A fent említett definíciót nehéz megítélni, de az arra vonatkozó kritikám az, hogy ez a meghatározás a '90-es években keletkezett, és túl sokat vár el az átlagfogyasztótól, mert: „A fogyasztóképnél az Európai Bíróság egy olyan öntudatos és aktív piaci polgárból indul ki, aki képes racionális döntéseket hozni. Ez az átlagfogyasztó nem csupán önmagáért és döntéseiért felelős, hanem arra is képes, hogy feldolgozza a rendelkezésre álló információkat.”⁵

Az EUB véleményében ezt követően annak eldöntését, hogy a kellően tájékozott, figyelmes és körültekintő fogyasztó megtévesztésére képes-e az adott állítás, jel vagy leírás, azok megítélését az átlagfogyasztói képre kell alapozni. Az EUB szerint nem volt szükség szakértői vélemény beszerzésére vagy fogyasztók körében közvélemény-kutatásra, ennek lehetőségét azonban nem zárta ki, mert ez az eljáró nemzeti bíróság mérlegelési körébe tartozik.

Az EUB is az ésszerűen körültekintő fogyasztókra alapozta a Mars-ügyben hozott ítéletét. A megtévesztő reklámok ellen fellépő német fogyasztói szervezet pert indított a Mars fagyaltokkal szemben, akik helytelenítették a "+10%" feliratot a csomagolásán. A "+10%" felirat azért került elhelyezésre, hogy jelezze (véleményük szerint azt a benyomást kelthette a fogyasztóban), a termék mérete a felirat méretével megegyező mértékben nőtt, bár a felirat mérete meghaladta a csomagolási méret 10%-át.

Az EUB az ügyben megjelent álláspontjában kifejtette, hogy a tudatos fogyasztótól elvárható, hogy tudja, hogy a termék csomagolásán (a termék mennyiségi növekedésére utalva) a reklámszöveg terjedelme és a tényleges méret növekedése nem feltétlenül van összefüggésben.

Ebben a témában egy fontos dolgot érdemes megemlíteni, az átlagfogyasztói tesztet. Konkrétan az UCP-irányelvre vonatkozóan a Bíróság megállapította, hogy „a megtévesztő kereskedelmi gyakorlatot alkotó, az említett rendelkezésben foglalt elemeket alapvetően a fogyasztó mint a tisztességtelen kereskedelmi gyakorlat címzettje szemszögéből kell vizsgálni”⁶. „Más szóval, az átlagfogyasztó a referenciapont annak meghatározásához, hogy egy kereskedelmi gyakorlat félrevezető-e, ha nem szerepel a feketelistán.”⁷

⁵ Sik-Simon Rita (2016): Fogyasztókép és szabályozás. *MTA Law Working Papers*, 2.szám. 14.

⁶ A C-611/14. sz. ügy, a Canal Digital Danmark A/S [ECLI:EU:C:2016:800].

⁷ Hanna Schebesta and Kai P. Purnhagen (2020): An average consumer concept of bits and pieces: Empirical evidence on the Court of Justice of the European Union's concept of the average consumer in the UCPD. *European Review of Private Law*, 2.szám. 293-310.

3. A fogyasztói kép megváltozása

A Kásler-ügyben⁸ megfigyelhető, hogy az átlagfogyasztó definícióját hogyan „vonták kétségbe”, mivel ebben a példában a „jól informált fogyasztó” fogalma megváltozott.

Az ítélet fontosabb kijelentései:

„A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint továbbá a 93/13 irányelv által létrehozott védelmi rendszer azon az elven alapszik, hogy a fogyasztó az eladóhoz vagy szolgáltatóhoz képest hátrányos helyzetben van mind tárgyalási lehetőségei, mind pedig információs szintje tekintetében, amely helyzet az eladó vagy szolgáltató által előzetesen meghatározott feltételek elfogadásához vezet, anélkül, hogy a fogyasztó befolyásolni tudná ezek tartalmát.”

„A szerződési feltételeknek világosnak és érthetőnek kell lenniük, csupán azt kell-e érteni, hogy a fogyasztó számára az érintett szerződési feltételnek önmagában nyelvtanilag kell világosnak és érthetőnek lennie, hanem azt is, hogy a szerződési feltétel alkalmazása gazdasági indokainak, illetve a szerződés többi feltételével való kapcsolatának is világosnak és érthetőnek kell lennie ugyanezen fogyasztó számára.”

Az ügy lényegére tekintettel az ítélet jelentősége abban ragadható meg, mennyiben várható el az átlagfogyasztótól, hogy bonyolult hitelkonstrukciókat értsen meg - nem csak a nyelvtani helyességre tekintettel.

Továbbá, itt már nem teljesen érvényesül az az aktív, tájékozódó magatartás, hiszen vannak a megismerésnek és a tudakozás minőségének határai egy laikus fogyasztó számára.

Összességében a „kétkomponensű” átlagfogyasztó felemelkedik a joggyakorlatban: egyrészt a gyakorlat tisztességtelenségének szigorú megítélésében ("megtévesztés"), másodsorban a tranzakciós döntésre gyakorolt hatásban. Mindazonáltal van különbség „a fogyasztó egy adott kontextusban” és az „átlagfogyasztó” között. Ez jelenik meg például a Wind Tre ügyben, amelyben az EUB aggályokat fogalmazott meg: „Márpedig nem egyértelmű, hogy a SIM-kártya átlagos vásárlója tudomással bírna egyrészt arról, hogy a megvásárlásakor e kártya előre telepített és aktivált szolgáltatásként, alapértelmezetten tartalmazza az üzenetrögzítő és az internetes böngészés szolgáltatását, amelyek többletköltségeket eredményezhetnek, másrészt arról, hogy e kártyának a mobiltelefonba vagy az internetes böngészésre alkalmas bármely más készülékbe való behelyezésével az alkalmazások vagy maga a készülék a fogyasztó tudta nélkül csatlakozhat az internetre, ahogyan arról sem, hogy kellő technikai tudással saját maga is elvégezheti a készülékén az e szolgáltatások vagy az automatikus csatlakozások kikapcsolásához szükséges beállításokat. (...) a kérdést előterjesztő bíróság feladata, hogy meghatározza az

⁸ C-26/13. sz. Kásler-ügy [ECLI:EU:C:2014:282].

átlagfogyasztó alapügyben szereplőhöz hasonló körülmények között tanúsított jellegzetes viselkedését.

Úgy vélem, hogy a kontextus szerinti átlagfogyasztó megjelenése egy fontos differenciálódás lehet, hiszen különböző szolgáltatásokat akár különböző társadalmi rétegben és szubkultúrákban található emberek veszik igénybe.

Tagállami közreműködés

Az UCPD 18. preambulumbekzdése kimondja, hogy „egy adott esetben a nemzeti bíróságoknak és hatóságoknak saját ítélőképességüket kell gyakorolniuk”. Vannak azonban olyan vegyes esetek, amelyekben a Bíróság által alkalmazott iránymutatás mértéke következetlen. Például a Canal Digital ügyben a Bíróság megadta a figyelembe veendő irányadó elveket és változókat. A Wind Tre-ügyben kvázi határozat történt, csak a nemzeti bíróságnak kellett ellenőriznie a tényeket: *„A jelen esetben úgy tűnik, hogy az alapeljárásban szóban forgó szolgáltatásokat előre telepítették és aktiválták a SIM-kártyákra, anélkül hogy a fogyasztót előzetesen megfelelően tájékoztatták volna, továbbá a fogyasztó e szolgáltatások esetleges igénybevételével kapcsolatos költségekről sem kapott tájékoztatást; mindezek vizsgálata ugyanakkor a kérdést előterjesztő bíróság feladata.”*⁹ Az EUB ilyen szintű tevékenysége véleményem szerint aláássa a tagállami bíróságok kompetenciáját, ami akár megakadályozhatja azt is, hogy az EUB segítsen a jogfejlődésben, hiszen a tagállami bíróságok előzetes döntéshozatalai eljárásai újabb lehetőséget adnak a jogértelmezésre. Álláspontom szerint az EUB-nak sokkal inkább általa megfontolandónak tartott jogértelmezési lehetőségeket kellene tárnia a nemzeti bíróságok elé.

4. Kiszolgáltatott fogyasztók

Ahogy az UCP Iránymutatás definiálja: *„Azon kereskedelmi gyakorlatokat, amelyek valószínűsíthetően csak a fogyasztóknak egy, e kereskedelmi gyakorlattal vagy az annak alapjául szolgáló termékkel szemben szellemi vagy fizikai fogyatékoságuk, koruk vagy hiszékenységük miatt különösen kiszolgáltatott, egyértelműen azonosítható csoportjának gazdasági magatartását torzítják jelentősen – és oly módon, hogy azt a kereskedőnek ésszerűen előre kellene látnia –, az adott csoportot az átlagtagja szempontjából kell értékelni.”*

Ez a fajta csoport ebben az értelemben veszélyeztetett, és külön figyelmet igényel a megfosztott vagy alacsony tudatosság miatt, de úgy látom, hogy a sebezhetőség sokféle okból fakadhat, például nyelvi akadályok, technológiai félreértések stb... Az Európai Parlament Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi

⁹ C-54/17. és C-55/17. sz. egyesített ügyek [ECLI:EU:C:2018:710].

Bizottságának jelentése szerint a „sebezhetőség” okai lehetnek „endogén” és „exogén” okok.¹⁰ „A jelentés megjegyzi, hogy a kiszolgáltatottság okai „endogének”, ha „a fogyasztó kiszolgáltatottsága olyan átmeneti vagy tartós okok eredménye, amelyek a fogyasztóval vagy testi vagy lelki helyzetével (gyermek, serdülő, idősek, fogyatékkal élők) vejejárói. stb.)”. A fent említett hátrányok hosszú ideig fennállhatnak, ezért nagyon fontos, hogy szemmel tartsuk ezeket a csoportokat.

Az endogén problémákra jó példa hogy „a Gazdasági Versenyhivatal (GVH) megállapította, hogy jogsértő volt a Marslakócskák vitamin rágótabletta kereskedelmi kampánya, mivel közvetlenül szólította meg a gyermekeket a termék megvásárlására. A GVH feltárta, hogy a Walmark Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. gyerekjátékokkal összecsomagolt készítményének Youtube és televízió reklámjai tisztességtelenül buzdítottak gyerekeket a vitaminok megvásárlására. A fogyasztóvédelmi szabályozás alapján ugyanis tilos egy reklámban a gyermekek közvetlen felszólítása a reklámozott áru megvásárlására, illetve szülei vagy más felnőtt meggyőzésére, hogy vegyék meg nekik a terméket.”¹¹

Ezenkívül az Európai Parlament bizottsági jelentése azzal érvel, hogy az „exogén” tényezők is „sebezhetőséget” okozhatnak. Az exogén okok: a nyelvtudás hiánya, a képzettség hiánya (általános vagy a piac valamely szektorára jellemző), vagy egyszerűen a fogyasztó által nem ismert új technológiák használatának szükségessége. Én úgy látom, hogy a sérülékenység exogén okait nehezebb komolyan figyelembe venni a technológiai fejlődés miatt és a valós szolgáltatások semmissé tehetik ezeket a hátráltató hatásokat. Továbbá az eszközök egyre inkább elérhetőek az átlagfogyasztó számára a fontos tudásanyagokhoz ingyenes szolgáltatásokat nyújtó weboldalakon keresztül.

5. Összegzés és észrevételek

Ahogy láthattuk, a fogyasztói kép alakulása egy olyan elvárással kezdődött a '90-es évek folyamán, ami a mai helyzetekre vetítve teljesen használhatatlanná tenné a jogintézményt a komplex internetes szolgáltatások korában. Viszont nem szabad az átlag fogyasztónak a képességeit alábecsülni, mert akkor a vállalkozásokra helyeznénk aránytalan terheket. Mindemellett üdvözlendő a kiszolgáltatott fogyasztók védelmére való fókuszálás és különböző hátrányok differenciálása.

¹⁰ Report on a strategy for strengthening the rights of vulnerable consumers (2011/2272/(INI)), 8.5.2012, A7- 0155/2012, Committee on the Internal Market and Consumer Protection.

¹¹<https://gvh.hu/sajtoszoba/sajtokozlemenyek/2020-as-sajtokozlemenyek/50-millios-versenyhivatali-birsag-gyermekeket-befolyasolo-reklamok-miatt> (letöltés dátuma: 2023.04.01.)

Források jegyzéke:

- Berki-Süle Margit (2015): *A piaci szereplők tudatossága – tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatok a viselkedési közgazdaságtan tükrében*. Budapest.
- 2008. évi XLVII. törvény a fogyasztókkal szembeni tisztességtelen kereskedelmi gyakorlat tilalmáról.
- Verein gegen Unwesen im Handel und Gewerbe Köln e. v. / Mars GmbH C-470/93 EBHT 1995.
- Gut Springenheide GmbH Rudolf Tusky v. Oberkreisdirektor des Kreises Steinfurt C 210/96 EBHT 1998 .
- Sik-Simon Rita (2016): Fogyasztókép és szabályozás. *MTA Law Working Papers*, 2.szám. 14.
- C-26/13. sz. Kásler-ügy [ECLI:EU:C:2014:282].
- A C-611/14. sz. ügy, a Canal Digital Danmark A/S [ECLI:EU:C:2016:800].
- Hanna Schebesta and Kai P. Purnhagen (2020): An average consumer concept of bits and pieces: Empirical evidence on the Court of Justice of the European Union's concept of the average consumer in the UCPD. *European Review of Private Law*, 2.szám. 293-310.
- C-54/17. és C-55/17. sz. egyesített ügyek [ECLI:EU:C:2018:710].
- Report on a strategy for strengthening the rights of vulnerable consumers (2011/2272/(INI)), 8.5.2012, A7- 0155/2012, Committee on the Internal Market and Consumer Protection.
- <https://gvh.hu/sajtoszoba/sajtokozlemenyek/2020-as-sajtokozlemenyek/50-millios-versenyhivatali-birsag-gyermekeket-befolyasolo-reklamok-miatt> (letöltés dátuma: 2023.04.01)

Fórum rovatunkban a Közjavak folyóirat korábbi számaiban megjelent tanulmányokhoz érkezett hozzászólásokat, vitaindítókat, reflexiókat, megjegyzéseket közöljük. A közös gondolkodás alapjainak továbbépítéséhez kíván fórumot biztosítani, továbbá a közjogi kutatások aktuális kérdéseinek megvitatásához, közvetlenül teret adva az aktuális témákkal kapcsolatos hírek megjelenésének, valamint a szakmai vélemények és különböző álláspontok közlésének a különböző jogágak közötti szabad és kötetlen kommunikáció jegyében.

CSALÁDBAFOGADÓ GYÁM, VAGY ROKON NEVELŐSZÜLŐ?- GYERMEK ÁTMENETI NEVELÉSÉNEK ANYAGI VONZATAI*

Hegedüs Eszter¹

Amint azt a mindennapi életünkben is tapasztaljuk, kiskorú gyermekek elhelyezése tárgyában számos okból vitás kérdés felmerülhet, amelyek rendezésének céljából a jogalkotó jogintézmények széles skáláját tárja elénk, egészen az utaló magatartással történő egyezségtől, gyámhatósági határozattal elrendelhető elhelyezési formákon át odáig, ahol már bírói szakértelem szükséges a döntéshez.

Ez azonban ezeknek a jogintézményeknek csupán egyik csoportosítási módja. Vizsgálhatjuk többek között, hogy vajon polgári jogi viszonyokon belüli, természetes személyek kérelmén alapuló eljárásról van-e szó, avagy a gyermek mindenek felett álló érdekében egyéb beavatkozás szükséges az adott ügymenet megindításához, gyermekvédelmi hatósági intézkedésről van-e szó, avagy gyermekjóléti alapellátásról; azt, hogy az adott jogintézményt megtaláljuk-e a Ptk.² rendelkezései között, avagy más, speciális jogszabályban, rendeletben kell-e kutakodnunk, -ezek közül kiemelném a Gyvt³.-t amelyet alábbiakban gyakran fogok említeni-, valamint akár tanulmányozhatjuk az adott gyermekelhelyezési mód tartós avagy ideiglenes (átmeneti) mivoltát, a felülvizsgálat szükségességének kérdéskörét.

Egy-egy szituációban több megoldás is születhet, azonban vannak olyan különleges helyzetek, amelyben a hatósági gyakorlat figyelmen kívül hagyhat

* DOI 10.21867/KJK/2023.3.6.

¹ Hegedüs Eszter, egyetemi hallgató, Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar

² 2013. évi V. törvény a Polgári Törvénykönyvről.

³ 1997. évi XXXI. törvényt a gyermekek védelméről és a gyámügyi igazgatásról.

lehetőségeket, amelyek az érintett, - általában (halmozottan) hátrányos helyzetű, avagy hátrányosabb szociális körülményekből származó- gyermek, valamint az őt későbbiekben nevelő felek számára a leginkább előnyösek volnának. Ezek olyan opciók, amelyekről az érintetteknek az eljárás során gyakran tudomásuk sincsen – nem közismert jogintézményekről lévén szó.

Ezen opciókat kívánom az alábbiakban szemléltetni, rámutatva ezeknek anyagi vonzataira, jogpolitikai indokokra, valamint előnyeire, hátrányaira, azokra a szituációkra, amikor nem sikerül megoldást találni a gyermek családjának környezetében való elhelyezésére, miközben azt jogszabályok lehetővé tennék.

Elsőkörben a családbafogadás jogintézményét mutatom be, majd a nevelőszülői foglalkoztatási jogviszonyt, a „rokon nevelőszülőre” irányadó speciális, gondozási helyként való kijelölését megkönnyítő rendelkezésekkel, azután az általam ismert problémákon keresztül szeretnék de lege ferenda javaslatot megfogalmazni.

1. A kutatásban foglalt jogintézmények

A gyámhatóság hozzájárulása szükséges a családbafogadáshoz, amely határozat formájában történik meg. A Ptk.-hoz tartozó Nagykommentár ennek szükségességét így indokolja: „a gyermek kikerül a szülői felügyeletet egyébként ellátó szülők gondoskodásából.”

A szülői felügyeletet gyakorló szülő/szülők kérelmére indul az eljárás, azon szülő, akinek szülői felügyeleti joga a gyermek felett megszüntetésre került, avagy megszűnt, a családbafogadás iránti kérelem benyújtására nem jogosult, azonban a szülő, akinek a szülői felügyeleti joga szünetel, a nevelésbe vett gyermeke tekintetében, amennyiben a nevelésbe vétel előtt szülői felügyeleti joga fennállt, a kérelmet benyújthatja⁴. Ebben az esetben a Ptk. 4:187-189. § rendelkezéseit kell alkalmazni azzal a kivétellel, hogy a nevelésbe vett kiskorú gyermekvédelmi gyámját az eljárásban meg kell hallgatni.

A gyámhatósági eljárás lehetséges okainak felsorolása a Ptk. rendelkezései szerint exemplifikatív, bármely indokolt családi helyzet szolgálhat okként. Fontos kiemelni, hogy a jogintézmény, ahogyan az új Ptk. koncepciójában⁵ is kimondásra került, a családból való átmeneti kikerülés esete. Érdekesség azonban, hogy nem rendelkezik jogszabály a családbafogadás maximális időtartamáról, tehát elképzelhető, hogy a gyermek az őt befogadó családban évekig, akár nagykorúságáig nevelkedik, amennyiben a szülő ennyi ideig akadályoztatva van (például kórházi kezelésre szorul), egyedüli feltétel, hogy sem a szülő, sem a családbafogadó szülő nem kéri ennek megszüntetését, és a

⁴ Gyvt. 81.§. (1a).

⁵ 1003/2003. (I. 25.) Korm. határozat.

fenntartása a gyermek érdekében áll. A családbafogadás szükségességét a gyámhatóság évente hivatalból vizsgálja felül.

Előbbiekhez szorosan kapcsolódik, hogy a gyámhatóság a gyermek érdekeinek biztosítása érdekében az eljárása során a következőket vizsgálja: a családbafogadás okát és várható időtartamát „a szülő(k) által megnevezett családbafogadó személy(ek) alkalmasságát, valamint azt, hogy viselhet(nek)-e gyámságot⁶”; környezetanulmányt⁸ készít a családbafogadni kívánó szülő lakóhelyén (szokásos tartózkodási helyén), avagy intézkedik ennek beszerzéséről;

A gyámhatóság határozatában rendelkezik a szülő szülői felügyeleti jogának szüneteltetéséről (kivétel ez alól Gyer. 92.§ (2) alapján indult eljárás), valamint a családbafogadó szülőt gyámul rendeli. Ez utóbbi azért szükséges, hiszen a cselekvőképtelen, avagy korlátozottan cselekvőképes kiskorúnak törvényes képviselőt alatt kell állnia, amelyet akadályoztatás esetén a szülő nem képes ellátni. Ez alól is rendelkezik a Ptk. kivételről, ugyanis lehetséges a gyermek vagyoni ügyeiben, illetve vagyónának kezelése kapcsán a szülőt törvényes képviselőre feljogosítani különösen indokolt esetben.

A családbafogadás esetén különélő szülő kötelezettsége is maradhat fent: a tartási kötelezettséget a jogintézmény nem keletkeztet, ám fennálló ez irányú kötelezettséget nem is szünteti meg.

A nevelőszülő fogalmát első körben a Ptk. adja meg, különös, hogy az örökbefogadás szabályozása körében, a nevelőszülő általi örökbefogadás kapcsán. A Ptk. szerint⁹ gyermekvédelmi nevelőszülő (továbbiakban: nevelőszülő) „*azon személy, aki a gyámhatóság határozata alapján nála elhelyezett gyermeket ellenszolgáltatás ellenében saját háztartásában neveli.*” Ezen személyek nevelőszülői foglalkoztatási jogviszonyban állnak, amely részletszabályait az 513/2013. számú kormányrendelet¹⁰ (továbbiakban: Kormányrendelet), a Gyer., illetve a Gyvt. tartalmazza.

A nevelőszülő főszabály szerint huszonnegyedik életévét betöltött, cselekvőképes, büntetlen előéletű személy, aki a gyermeknél legalább tizennyolc, de legfeljebb ötven évvel idősebb, illetőleg OKJ nevelőszülő szakképesítéssel rendelkezik, avagy miniszteri rendeletben¹¹ meghatározott

⁶ Ptk. 4:233. §.

⁷ Gyer 92. §. (1) d.)

⁸ Gyer 2. §. e.) környezetanulmány (helyzetértékelés): az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) szerinti helyszíni szemlén felvett jegyzőkönyv vagy feljegyzés.

⁹ Ptk. 4:122. §. (2).

¹⁰ 513/2013. (XII. 29.) Korm. rendelet a nevelőszülői foglalkoztatási jogviszony és a helyettes szülői jogviszony egyes kérdéseiről.

¹¹ 29/2003. (V. 20.) ESzCsM rendelet a helyettes szülők, a nevelőszülők, a családi napközit működtetők képzésének szakmai és vizsgakövetelményeiről, valamint az örökbefogadás előtti tanácsadásról és felkészítő tanfolyamról.

nevelőszülői tanfolyamot eredményesen elvégezte, és vállalja az első gyermek vagy fiatal gondozásába helyezésétől számított két éven belül a nevelőszülők számára szervezett központi oktatási program eredményes elvégzését.

A jogviszony létrejötte a Gyvt. alapján keretmegállapodással történik, melynek tartalmi elemei a Kormányrendeletben találhatóak, ezek a működtető és a nevelőszülő azonosításra alkalmas adatai, a nevelőszülő házastársának, élettársának, saját háztartásban élő gyermekének adatai a Jogviszony tartama, díjazás, nevelőszülő szakképesítésének részletei, kapcsolattartás a nevelőszülő és működtető között, díjazás, férőhely, valamint egyéb szakmai kérdések.

A nevelőszülő foglalkoztatási jogviszonyának fennállta alatt díjazásban részesül. A nevelőszülő alapdíja legalább a mindenkori kötelező legkisebb munkabér 30%-a, amely akkor is megilleti, hogyha nem helyeztek a háztartásában gyermeket, fiatal felnőttet. Befogadottanként ezen felül legalább a kötelező legkisebb munkabér 20%-a jár, amely kiegészítő díjként jelenik meg, többletdíjnak pedig a normáltól eltérő szükségletű gyermek (ilyen szükséglet megállapítása gyakorisággal megszűnik) után járó (kivéve: GYED igénybevétele esetén) legalább a kötelező legkisebb munkabér 7%-nak megfelelő összeg nevezendő. Emellett a nevelőszülőt nevelési ellátmány illeti meg – ennek jogi szabályozása 2023. elején változott – amelyet a gyermek szükségleteinek kielégítésére (élelmezés, iskoláztatás, egészségügyi ellátások stb.), illetve a nevelőszülői lakásfenntartásra kell fordítani, úgy, ahogyan a gyermek után járó családi pótlékot is.

A gyermekvédelmi nevelőszülőnél való elhelyezés a nevelésbe vett gyermekek gondozási hely kijelölésének egy jogpolitikai szempontból, illetve ma már Gyvt. 105. § alapján is előnyben részesített módja. Ebből adódik, hogy nevelőszülő gondozásában a gyámhatóság -az ideiglenes hatályú elhelyezés kivételével- nevelésbe vett gyermeket helyezhet el, amely jogintézmény a többi, nevelés-ellátást biztosító megoldással szemben Gyvt. 99. § (1) alapján szubszidiárius gyermekvédelmi intézkedés.

A nevelésbe vételre akkor kerül sor, amennyiben más intézkedés nem vezet eredményre, vagy attól eredmény nem várható, ennek gyakorlati leképeződése, amikor a gyermek a családjában nem nevelhető megfelelően, illetve más személy nincsen, aki az ő befogadását vállalni tudná, és a gyermek fogyatékosok vagy pszichiátriai betegek otthonában való elhelyezése nem indokolt. A nevelésbe vétel során egyéni elhelyezési terv készül, az érintett személyek részvételével.

A fent leírtakhoz képest speciális a rokon nevelőszülő helyzete. A már említett Kormányrendelet határozza meg a fogalmat, amelyet a köznyelv rokon nevelőszülőiségként emleget, ez pedig a gyermeknek a „*Ptk. szerinti*

hozzátartozói¹² között olyan személy, aki a gyermek nevelését vállalná, hozzá a gyermek kötődik, de a hozzátartozó a saját családjá és a gyermek anyagi veszélyeztetése nélkül csak nevelőszülőként tudja vállalni a gyermek nevelését”.

A gyakorlat ezt a szabályt kiterjesztően értelmezi, tágabb rokonságra nézve.

Ebben az esetben a gyermek és a nevelőszülő közötti életkori különbségre vonatkozó szabályoktól, valamint a nevelőszülővé válás képesítési követelményeitől lehetséges -és indokolt is- eltérni. Ebből az következik, hogy a jogalkotó akarata is irányult arra, hogy a gyermek anyagi feltételek hiányában sem kerüljön ki a vér szerinti családja kötelekéből hiszen lehetőséget biztosít adott jóval alacsonyabb feltételekkel nevelőszülővé válni, ebben az esetben csupán a betöltött huszonnegyedik életév, a büntetlen előélet illetve a cselekvőképesség követelményének szükséges megfelelni, illetve az alkalmassági vizsgálaton pozitív elbírálást szerezni, amely azonban szintén nem teszi elérhetetlenül magasra a léceket. Ebben az esetben a fentiekkel azonos jogviszonyról, illetve juttatásokról beszélhetünk a nevelőszülővé válástól kezdődően.

A két jogintézmény közötti hasonlóságok között megemlítendő, hogy a gyermek családi jogállásán egyik jogintézmény sem hivatott változtatni, tehát a gyermek az ezen ellátásokból való kikerüléskor -az örökbefogadási célú megszüntetés esetét kivéve- főszabály és a jogintézmény alapvető célja szerint saját családjába tér vissza. Természetesen ez nem jelenti azt, hogy ne szűnhetne meg bármelyik elhelyezési forma hatálya nagykorúsággal, avagy a családbafogadás ne végződhetne tartós nevelésbe vétellel, illetőleg fordítva is lehetséges ugyanez. A gyermek születési anyakönyvi kivonata, szüleinek, illetve születési nevének meghatározása azonban egyik esetben sem változik.

Mindkettő opció a gyámhatóság hatáskörébe tartozik, ahogyan a családbafogadás engedélyezése, úgy a tartós nevelésbe vételről való határozat meghozatala is. Ebben különbség, hogy míg a családbafogadást a szülői felügyeletet gyakorló szülő kezdeményezi, addig a nevelésbe vétel általában a gyermekvédelmi jelzőrendszer tagjának jelzése alapján indul, de semmi nem zárja ki a szülő ezirányú kérelmét. Legtöbb esetben a tartós nevelésbe vétel esetén, ahogyan a családbafogadáskor is, a szülő szülői felügyeleti joga csupán szünetel¹³, viszont a nevelésbe vételről szóló határozatban, illetve annak tartama alatt lehetőség van a szülő szülői felügyeleti joga megszüntének megállapítására is bizonyos feltételek mellett.

Lényeges különbség a gyermek törvényes képviselőjének ellátása, hiszen családbafogadás esetében a gyámhatóság a családbafogadó szülőt gyámul

¹² A házastárs, az egyeneságbeli rokon, az örökbefogadott, a mostoha- és a nevelt gyermek, az örökbefogadó - a mostoha- és a nevelőszülő és a testvér, az élettárs, az egyeneságbeli rokon házastársa, a házastárs egyeneságbeli rokona és testvére, és a testvér házastársa.

¹³ Dr. Kőrös András (2006): "Fontolva haladás" - az új Ptk. Családjogi Könyve 6. Rész: A szülői felügyelet I. és II. fejezet. *Családjog Folyóirat*, 3.szám. 1-8.

rendeli, míg a nevelőszülő gondozásában álló gyermek törvényes képviselője főszabály szerint ún. gyermekvédelmi gyám, amely hálózat működtetése alaptevékenysége körében az Országos Gyermekvédelmi Szakszolgálat feladata. A nevelőszülő csupán „osztott gyámi tisztségben” részesülhet, további feltételek fennállta esetén, azonban teljeskörű törvényes képviselőt a gondozásában álló nevelt gyermek tekintetében nem láthat el az új szabályozás alapján. Nevelésbe vétel esetén a szülő általi törvényes képviselőt kizárt – az ideiglenes hatályú elhelyezés kivételével, – míg családbafogadás esetén különösen indokolt esetben vagyoni ügyek tekintetében a szülő erre jogosultságot kaphat.

Általánosságban elmondható, hogy egy tartós nevelésbe vételen alapuló gondozás tekintetében a gyermek érdekeit ellátni hivatott szervezetnek több rálátása, ellenőrzési és jogviszony jogszerű működésére vonatkozó felügyeleti jogköre van, hiszen családbafogadás esetén az évenkénti gyámhatósági felülvizsgálat csupán a családbafogadás fennálltának feltételeire irányul, míg nevelőszülő esetén nevelőszülői tanácsadótól kezdve több személy is segíti a gyermeket befogadó személy munkáját.

A véleményem szerint legfontosabb különbséget azonban, hogy a nevelőszülő, így a rokon nevelőszülő által igénybe vehető díjazások közül a családbafogadó gyám csupán családi pótlékra jogosult a gyermek után. Ez azt jelenti, hogy a családbafogadó saját költségén végzi el ugyanazt – sőt, a törvényes képviselővel többlet – munkát, amelyet egy adott esetben összehasonlítható helyzetben levő, képesítés nélküli nevelőszülő díjazás ellenében, nem is beszélve arról, hogy a tartós nevelésbe vétellel járó halmozottan hátrányos helyzetű státusz a gyermek számára további előnyökkel jár, gondolok itt az ingyenes iskolai étkezésre, az Útravaló Ösztöndíjprogramra, illetve több, további kedvezményre. A családbafogadás csupán annak valójában előnytelen mivolta esetén jár hátrányos helyzetű státusszal.¹⁴ Ennek eredménye, hogy a szubszidiárius jellegű nevelésbe vétel, míg a gyermek személyes viszonyaiban hátránnyal nem jár, megszüntetése a családba történő visszaintegrálhatóság esetén gyámhatósági határozattal szintén lehetséges, a gyermek életkörülményeiben, a gyermek, illetve a család vagyoni viszonyaiban előnyösebb helyzetet teremt a családbafogadáson alapuló gondozással összehasonlításban. Ezt jól mutatja az is, hogy amennyiben a gyermek nevelésbe vétele gyakorisággal szűnik meg, és a gyermek előtte legalább három év folyamatos időtartamban a gondozási helyén nevelésben állt, otthonteremtési támogatásra szerezhethet jogosultságot, amely a felnőtté válásban hatalmas segítség lehet, ennek ellenében erre a családbafogadotti státusszal nem nyílik mód.

¹⁴ Repponi Felícia Laura (2020): Az alacsony foglalkoztatottság jelenségének és a gyermekek hátrányos helyzetének néhány kapcsolódási pontja. *Glossa iuridica*. 1-2. szám, 179-198.

2. A gyakorlati probléma a szubszidiárius jelleg kapcsán

A Gyvt. 7. § (1) kimondja, hogy gyermeket szüleitől, vagy más hozzátartozójától csak saját érdekében lehet elválasztani, illetve kimondja az anyagi okból történő elválasztás tilalmát. Ebből következik, hogy törekedni kell arra, hogy amennyiben erre lehetőség van, anyagi feltételek hiányában is a gyermek elhelyezését a szüleinél, avagy erre való mód hiányában más hozzátartozójánál kell biztosítani.

A rokon nevelőszülő jogintézménye, bár szubszidiárius, ám amennyiben különélő másik szülőnél vagy harmadik személynél történő ideiglenes elhelyezés, családbafogadás, a gyermek átmeneti gondozás nem lehetséges, mégis előrébb helyezendő a gyermek szempontjából ismeretlen nevelőszülő, avagy egyéb otthont nyújtó ellátással szemben, fentiekből kiindulva.

Élek azzal a feltevéssel, amely a gyakorlatban rendszeres, illetve az élethelyzeteket tekintve abszolút ésszerű, hogy egy gyermek családból való kiemelése esetén az első gondolat, amely egy szülő általi, avagy gyámhivatali megkeresés nyomán a hozzátartozóban felmerül, az, hogy a gyermek nevelésére megfelelő anyagi körülményei az adott hozzátartozónak, saját, illetve családja megélhetésének veszélyeztetése nélkül nincsenek. Rendszerint ez az oka annak, hogy a gyermek családbafogadására a szülő nem tud megfelelő embert megjelölni, hiszen nincsen, aki vállalná, illetve a bíróság sem tudja – erre irányuló kereset hiányában – harmadik személynél az adott gyermeket elhelyezni. Ez olyan gyermek esetén, akit örökbefogadhatónak nyilvánítani nem lehet, gyakran sokéves gyermekvédelmi gondoskodásban eltöltött időtartamot eredményez, amelyet gyámhivatali gyakorlatot vizsgáló tanulmány is alátámaszt.¹⁵

A másik eset az, hogy a hozzátartozó a gyermek családbafogadását – félve a gyermek idegen helyen történő elhelyezésétől – vállalja, úgy is, hogy csak nagyon szűkös anyagi körülményeket tud számára biztosítani.

Fentebb már ismertetettek alapján az említett Kormányrendelet lehetőséget biztosít arra, ezzel elő kívánja segíteni, hogy a gyermek hozzátartozója nevelőszülővé váljon, képesítés nélkül¹⁶, amennyiben csupán anyagi helyzete akadályozza a gyermek befogadásában, erre való tájékoztatási kötelezettséget azonban egy szabályozás sem ír elő, így az adott szituációban szereplő személyek több ízben elesnek ezen, a gyermek számára előnyös alternatívától. A családbafogadással hozzátartozói körében nem nevelhető gyermek esetén ez biztosíthatná több ízben a Gyvt. által megfogalmazott azon követelményt,

¹⁵ Cseh Gergely - Sáfrány Laura (2011): A rendszeresen előforduló gyermekvédelmi hatósági intézkedésekről a miskolci járási gyámhivatal gyakorlatában. *Családjog Folyóirat*, 3.szám, 39-46.

¹⁶ 513/2013. (XII. 29.) Korm. rendelet 9. §. (2).

miszerint hozzátartozóitól való elszakításnak anyagi okok indokai nem lehetnek. Itt egy nevelésbe vett kiskorúról beszélhetnénk, aki mégis vér szerinti családja kötelékében él, megfelelő anyagi körülményekkel, az őt nevelő személyre vonatkozó alapvető garanciákkal (gondolok itt a nevelőszülővé válás minimális követelményeire), illetőleg a családot támogató intézményrendszerrel a háta mögött.

A rokon nevelőszülő körébe eső személyek erről való tájékoztatásának elmulasztása véleményem szerint súlyos következményekkel járhat a gyermek további helyzetére nézve, ezen gyakorlatot gyermekjogi szempontból hibásnak találok, ám elismerem, hogy erre jogszabályi kötelezettség nem áll fent.

Véleményem szerint ezen helyzetek könnyen kiküszöbölhetőek lennének a gyámhatósági eljárásra vonatkozó, olyan szabályozás bevezetésével, amely előírja, hogy amennyiben a nevelésbe vételi eljárást megelőzően, vagy az alatt a gyámhatóság tudomására jut, hogy a gyermeknek van olyan hozzátartozója, akihez a gyermek kötődik, illetve aki a gyermek nevelését vállalná, azonban erre anyagi körülményei miatt nem képes, tájékoztatni szükséges a rokon nevelőszülővé válás lehetőségéről, feltételeiről, menetéről, illetőleg a területen működő nevelőszülői hálózatok elérhetőségéről. Ezen szabályozást a gyermek érdekeit figyelembe véve indokoltnak tartom olyan esetekben is, amikor a gyermek családbafogadását, avagy más jogalapon történő gondozását, nevelését olyan hozzátartozó vállalja, akinek a havi bevétele, valamint anyagi helyzete egy meghatározott minimum alatt határozható meg.

3. Összegzés

Jelen kutatásból kitűnik tehát, hogy vannak esetek, amikor a gyermek elhelyezése azért nem a hozzátartozói körében történik, mert a hétköznapokban a rokon nevelőszülői jogintézmény nem közismert, arról az érintett feleknek a gyámhatósági eljárás alatt nincsen tudomásuk. Ezen jogintézmény ismertetettek alapján megfelelő anyagi körülményeket teremt a gyermeket befogadó család számára, azonban mégsem eredményez valódi, képesítés nélküli nevelőszülőket, mivel hozzátartozónak nem minősülő gyermek nevelését képesítéssel nem rendelkező nevelőszülői foglalkoztatási jogviszonyban álló személy nem vállalhatja. Az ily módon elhelyezett gyermek helyzetének hatóság, illetve gyermekvédelmi szolgáltató, nevelőszülői hálózat általi felügyelete is egyszerűbb, amely a gyermek érdekét szolgálja, hiszen egy problémás esetben hamarabb juthat megfelelő, szakszerű segítséghez, így a nevelőszülői működtető által biztosított pszichés megsegítéshez, illetőleg az őt befogadó is közvetlen támogatást kap a nevelőszülői tanácsadó személyében. Ezen elhelyezési forma esetén a gyermek az állam által biztosított további kedvezményeket is élvezheti, amelyek az ő hátrányos szociális helyzetéből való kitöréséhez támogatást jelentenek.

A rokon nevelőszülőség jogintézménye teremtheti meg, megfelelő szabályozás esetén nagyon sok egyedi ügyben annak a lehetőségét, hogy a gyermek a családja körében nevelkedhessen, amíg valamely szülője nem válik képessé az ő visszafogadására, avagy akár véglegesen is, hiszen a nevelésbe vétel fenntartható a gyermek önjogúvá válásáig, illetőleg ebben az esetben utógondozotti státuszt, illetve pénzbeli támogatást is adhat a fiatal életkezdéséhez. Mindehhez azonban az érintett feleknek ezen opcióról tudomással kell bírniuk.

Nem állítom, hogy a családbafogadással, mint családot pótló elhelyezési formával probléma volna, hiszen ismert, bevált az évek során, és amennyiben az anyagi körülmények megfelelőek a gyermek számára rövid, - illetve hosszútávon is, a szakellátást tehermentesíti.

Ezeket összegezve véleményem szerint az általam megfogalmazott javaslat kellő egyensúlyt teremthetne a kettő jogintézmény között, hiszen a nevelésbe vétel szubszidiárius jellegét nem érintené, ám kiemelné a rokon nevelőszülőnél való elhelyezést a harmadik személy nevelőszülő kijelölésével szemben.

Források jegyzéke:

- Cseh Gergely - Sáfrány Laura (2021): A rendszeresen előforduló gyermekvédelmi hatósági intézkedésekről a miskolci járási gyámhivatal gyakorlatában, *Családjog Folyóirat*, 3.szám. 39-46.
- Dr. Kőrös András (2006): "Fontolva haladás" - az új Ptk. Családjogi Könyve 6. Rész: A szülői felügyelet I. és II. fejezet. *Családjog Folyóirat*, 3.szám. 1-8.
- Reponi Felícia Laura (2020): Az alacsony foglalkoztatottság jelenségének és a gyermekek hátrányos helyzetének néhány kapcsolódási pontja. *Glossa iuridica*, 1-2. szám, 179-198.

AZ ÜZLETLEZÁRÁS, MINT HATÉKONY INTÉZKEDÉS? *

*Kovács Kitti*¹

Az üzletlezárás intézkedés az adóhatóság által alkalmazható szankciók egyike. A jogszabályban meghatározottak megsértése esetén sem kötelező az üzletet lezárni (alkalmazható más szankció), annak elrendelése az adóhatóság anyagi jogi mérlegelési jogkörébe tartozik, azonban az időtartamot tekintve nincs ilyen döntési szabadsága a hatóságnak. Jelen blogbejegyzésben az üzletlezárás hatékonyságának kérdéskörét világitom meg pénzügyi jogi szempontból.

1. Bevezetés

Az üzletlezárás intézkedés kiindulási pontja az adóköteles jövedelem megállapítása, hiszen ebben az esetben az adózók adóköteles tevékenységükből származó valós árbevételének megismerése a cél. Ha az adózó ezen kötelezettségével kapcsolatos tevékenységét elmulasztja, mint például számla, bizonylat, illetve nyugtaadási kötelezettségét,² akkor ezzel az általános forgalmi adó (továbbiakban: ÁFA) érvényesítését vagy megfizetését veszélyezteti, illetve a jövedelemadó meghatározása tekintetében is nagy jelentőségű jövedelem ellenőrzést és annak regisztrálását megakadályozva jár el.

Ezen jogsértések kiemelkedő súlyú adóérdek-sérelmet okozhatnak, amelyek megkövetelhetik azt, hogy az adóhatóság által ne csak bírság kiszabására kerüljön sor, hanem a bírság összegénél adott esetben súlyosabb anyagi hátrányt jelentő jogkövetkezmény kerüljön alkalmazásra és ezzel fokozottabb védelmet nyújtson az adójogi szabályok betartatása érdekében. A fokozottabb védelmet a jogalkotó úgy kívánja elérni, hogy az adóköteles tevékenység céljára szolgáló helyiséget (üzlet, telephely, műhely) határozott időtartamra lezárja, így az adózó tevékenységét nem folytathatja.³

Az adóhatósági ellenőrzés során, ha az adóhatóság az előzőekben említett jogsértéseket észleli, akkor mulasztási bírság mellett az üzletlezárás intézkedést is alkalmazhatja. Ezen jogsértések, adózói magatartások kapcsán a törvény három esetkört szabályoz:

- a) be nem jelentett alkalmazott foglalkoztatása a jelenben vagy a múltban
- b) igazolatlan eredetű árut forgalmazása
- c) az adóköteles tevékenység célját szolgáló ugyanazon helyiségben (műhely, telep, üzlet stb.) az első ellenőrzéstől számított egy éven belül

* DOI 10.21867/KjK/2023.3.7.

¹ Kovács Kitti, egyetemi hallgató, Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar

² 2017. évi CL. törvény az adózás rendjéről 245.§.

³ Rajházi Mónika (2018): *Az adóeljárási. Budapest.* Wolters Kluwer, 76.

második alkalommal számla- vagy nyugtaadási kötelezettség elmulasztása.⁴

A törvény bevezet egy „elévülési időt”, amely sajátosnak tekinthető, ha az adózó az említett magatartásokat ismételtelen megvalósítja. Az ismétlődéseknek legalább három éven belül kell történnie, ezen időintervallumon túl nem alkalmazható az intézkedés. A fentebb említett törvény által meghatározott mind három esetkorre igaz az, hogyha az adózó nem egyedül, hanem más adózóval együtt folytat adózási tevékenységet közös helyiségben, akkor csak a helyiséget a jogsértő adózó által használt részére kell lezárni vagy az általa használt tárgyakra kell foganatosítani, amely a tevékenysége gyakorlásához szükséges.⁵

Az adóhatóságnak mérlegelési jogköre az üzletlezárás alapesetében – vagyis akkor, ha az intézkedésre az adózó első mulasztása miatt sor kerül – a mulasztási bírság kiszabására irányadó körülményeket kell mérlegelnie, hiszen ebben az esetben az intézkedés alkalmazására még nem kötelező jelleggel kell, hogy sor kerüljön. E körben a bírósági gyakorlat is kiemeli, hogy az ügy konkrét körülményeinek értékelése hiányában megjelöltek (a jogszabálysértés tárgyi súlya, a jogszabályoknak megfelelő foglalkoztatáshoz fűződő kiemelt társadalmi érdek, az elvárt körültekintés hiánya) még nem szolgálnak kellő magyarázatként a mulasztási bírság mellett az intézkedés alkalmazására; ezek a bírságkiszabásnak is mérlegelendő körülményei. Azt is meg kell tudnia indokolni az adóhatóságnak, hogy miért nem tartja a mulasztási bírságot elegendőnek és miért szükséges más szankciós jellegű intézkedés kiszabása is.⁶ Az adóhatóság ezen mérlegelési jogkörét, amely az első mulasztás alkalmával az adóhatóságnak az intézkedés indokoltsága kapcsán a fennáll, az intézkedés időtartamát a jogszabály kogens jelleggel határozza meg 12 napban. Amennyiben az adóhatóság a mulasztási bírság kiszabása mellett üzletlezárással is él, annak időtartamától már nincs módja eltérni.⁷

2. Üzletlezárás intézkedés előnyei és hátrányai

Az üzletlezárás intézkedésnek vannak előnyei és megjelennek azok hátrányai is. Az előnyök között megemlíthető, hogy komoly visszatartó erőt jelenthet (preventív) hiszen ismételtelen alkalmazható intézkedés, valamint ez a nyilvánosság szempontjából is megjelenik, mivel a kihelyezett adóhatósági

⁴ 2017. évi CL. törvény az adózás rendjéről 245.§.

⁵ 2017. évi CL. törvény az adózás rendjéről 245.§.

⁶ Nógrád Megyei Bíróság 10.K.20.750/2009.sz. döntése, Legf. Bír. Kvf.V.35.552/2009. sz. döntése, Győri Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság 14.K.27.569/2015. sz. döntése, Kúria Kfv.III.35.231/2016.sz. döntése.

⁷ Nógrád Megyei Bíróság 10.K.20.326/2010.sz.döntése, Legf. Bír. (Kúria) Kfv.V.35.374/2010.sz.döntése.

tájékoztató és pecsét meglehetősen látványos. Továbbá előnyként jelentkezhet, hogy közvetlen pénzügyi terhet nem eredményez, viszont adott esetben sokkal súlyosabb közvetett következményekkel járhat.

Hátrányai között említhető, hogy megfoszthatja az adózót a vállalkozási tevékenység folytatásának feltételeitől, ugyanis a vásárlói szokások átalakulása az árbevétel – adott esetben drámai – visszaesését és a vállalkozás ellehetetlenülését okozhatja. Az adózó nem képes jövedelemszerző tevékenységet folytatni, és így az államháztartás is adóbevételtől esik el. Az adózó alkalmazásában álló személyeket is megfosztja a munkalehetőségtől, így azok helyzetét alapvetően érinti.⁸

3. Az üzletzárás és az államháztartás bevételeinek kapcsolata

A következő ábrán látható az üzletzárás intézkedés és az államháztartás bevétele közötti kapcsolat. Az EMIS⁹ adatbázis segítségével 22 dohánybolt bevételeit tettem vizsgálatom tárgyává.

1. ábra

Dohányboltok éves bevétele

Num	Vállalat	Összes működési bevétel	Nettó eredmény	Pénzügyi év
1	Herceg Benzinkút Kft.	1 165,33	35,41	2021
2	Fortuna Dohánybolt Bt.	778,86	11,07	2021
3	Sebastian Dohánybolt Bt.	727,42	15,92	2021
4	Vedanta Dohánybolt Bt.	636,77	10,41	2021
5	Első Dohánybolt Bt.	362,75	14,40	2021
6	BENI DOHÁNYBOLT Bt.	345,00	21,18	2021
7	Rebacco Dohánybolt Bt.	333,85	3,74	2021
8	SÜNI DOHÁNYBOLT Bt.	314,30	0,66	2021
9	Net-Dohányboltok Hu Bt.	301,06	0,12	2021
10	HERCEG-DOHÁNYBOLT Bt.	291,40	4,09	2021
11	UPA Dohánybolt Bt.	291,13	27,70	2020
12	Hajdú Dohánybolt Bt.	272,03	7,61	2021
13	Széplaki Dohánybolt Bt.	269,70	12,23	2021
14	TALIÁN Dohánybolt Bt.	239,22	22,58	2021
15	Velencei Dohánybolt Bt.	238,54	4,82	2021
	Kocsis és Kovács Dohánybolt Bt.	206,61	9,81	2021
17	Fercsi Dohánybolt Bt.	202,20	0,61	2021
18	Vámosi Dohánybolt Bt.	193,16	6,92	2021
19	Üvegház Dohánybolt Kkt.	181,35	11,05	2021
20	Panagent Kft.	124,21	58,49	2019
21	Peviktera Consulting Kft.	45,80	8,90	2019
22	Hajnakopitax Kft.	2,61	-0,56	2019
Átlaga:		341,97	Millió Ft	

Forrás: saját szerkesztés EMIS adatbázis alapján

⁸ Pfeffer Zsolt: (2018): *Jogkövetkezmények (szankciók) az adózásban*. Budapest, Nemzeti Közszerzői Egyetem.

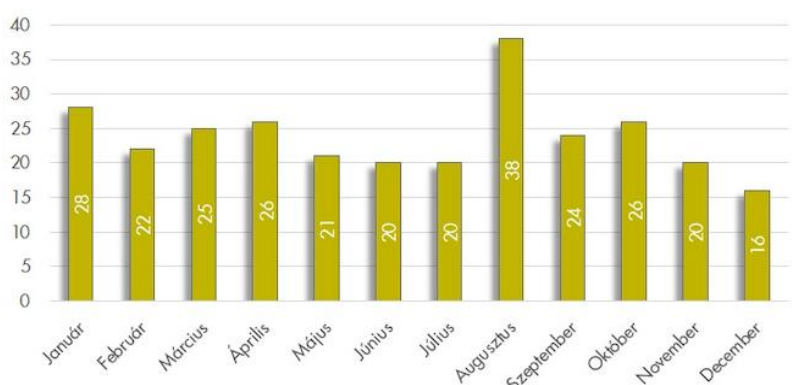
⁹ Az EMIS gazdasági adatbázisa a világ fejlődő gazdaságaiból szállít céges-, iparági-, és makroökonómiai információkat, valamint gazdasági híreket, elemzéseket és jelentéseket.

Azért dohányboltokat vettem górcső alá tekintetében készült, mert ezeknek kisebb a foglalkoztatotti létszáma és gyakorta dolgozik a pult mögött a tulajdonos, így véleményem szerint többször megvalósítanak kisebb egységek olyan jellegű tevékenység, amely alapján üzletzárás kiszabásának van helye. Továbbá a termékek is sokkal homogénebbek, mint egy élelmiszerboltban.

A 2. ábra mutatja a foganatosított intézkedések számát a 2021-es évben. Jól kiolvasható az adatokból, hogy adóhatóság által foganatosított intézkedések (lefoglalás, üzletlezárás, valamint az adószám törlése) tekintetében átlagot számolva körülbelül 95 üzletzárás történik éves szinten. Sajnos a pontosabb adatok titkosak, így becslés alkalmazására került sor.

2. ábra

Intézkedések száma éves szinten



*Forrás: NAV*¹⁰

Átlagot kialakítva körülbelül 95 üzletzárás történt éves szinten 22 dohánybolt tekintetében (az egyneműség és leegyszerűsítés érdekében) melyeknek éves árbevétele szintén átlagolva 341,97 millió forint. 12 napra nézve 11,24 millió forint a bevétel egy átlagos dohánybolt tekintetében, ezen összegből jövedéki adót számolva közel 3 millió forint adótól esik el az államháztartás, amennyiben szankcióként üzletlezárást alkalmaz az adóhatóság.

Ezen adat az éves becsült 95 bezárás tekintetében közel 250 millió forint. Ezen összeg (a 250 millió forint) nagyban hozzájárulna a központi költségvetés bevételi irányzat növekedéséhez. A 2021-es évben ezen irányzat 1 263 100 millió¹¹ forint volt, ezen összeghez képest az előbbi számítások

¹⁰ <https://pei.nav.gov.hu/statisztikai-adatok/statisztikai-adatok-2021> (letöltés dátuma: 2022.10.24.)

¹¹ https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/e_qse006i.html (letöltés dátuma: 2022.10.24)

elhanyagolhatónak tűnhetnek, de ezen számítások az ismételt üzletlezárás alkalmazásakor sokszorozódnak, így azok fontossá válhatnak. Ezen jogintézmény a fenti összegekkel kapcsolatos hátrányát jól tükrözi az a joggyakorlati példa is, melyben maga a tulajdonos hivatkozott a 12 nap alatti bevétel nagyságára. A hivatkozott jogeset szerint a NAV a számla-, nyugtakibocsátási és az azzal kapcsolatos kötelezettségek teljesítésére irányuló ellenőrzést végzett.

Az elsőfokú adóhatóság a nyugtakibocsátási kötelezettség teljesítésének elmulasztása miatt a felperest a határozatával 550.000, - Ft mulasztási bírsággal sújtotta, egyben elrendelte a fenti címen található üzlethelyiségének 12 nyitvatartási napra történő bezárását. A felperes a mulasztási bírság összegét megfizette, továbbá az üzletlezárás körülbelül 5.000.000, - Ft-os bevételkiesést jelent számára.¹²Ezen összeg áfában kifejezett értéke 1 350 000 forint, miközben mulasztási bírság kapcsán 550.000 forint került kiszabásra.¹³ Ezen határozat alapján is azt mutatja, hogy az üzletlezárás intézkedés alkalmazása az államháztartásra hátrányos lehet.

4. Összegezve

Összességében elmondható, hogy a törvényalkotásra tartozik annak eldöntése, hogy a felállított szankciórendszer milyen struktúrában működjön, következésképp annak megítélése, hogy a vagyoni (pénzbeli) jellegű jogkövetkezményeken kívül egyéb jellegű eszközök alkalmazása is szükséges-e. Általánosságban egy szankciórendszer minél összetettebb és sokrétűbb, annál inkább jelentkeznek azon kérdések, hogy egy mulasztás eredményeként kiszabott szankció arányos-e, azt az adóhatóság indokoltan vette-e igénybe.¹⁴ A szankcionáláskor az adóhatóságnak kellő körültekintéssel kell eljárnia, amely az adóalanyok „fegyelmezésének” minden formájára igaz; nincsen ez másként az üzletlezárás esetében sem. De a törvény átalakítása olyképpen, hogy az az adóhatóságnak nagyobb mérlegelési jogkört biztosítson arányosíthatná a jelenlegi szabályozást.

Források jegyzéke:

- Pfeffer Zsolt (2018): *Jogkövetkezmények (szankciók) az adózásban*. Budapest, Nemzeti Közszerzői Intézet.
- Rajházi Mónika (2018): *Az adóeljárási szabályzat*. Budapest, Wolters Kluwer.

¹² Fővárosi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság 11.K.33.355/2016/6. számú döntése.

¹³ Fővárosi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság 11.K.33.355/2016/6. számú döntése.

¹⁴ Pfeffer Zsolt (2018): *Jogkövetkezmények (szankciók) az adózásban*. Budapest, Nemzeti Közszerzői Intézet, 89. o.

- <https://pei.nav.gov.hu/statisztikai-adatok/statisztikai-adatok-2021>
(letöltés dátuma: 2022.10.24.)¹
- https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/e_qse006i.html
(letöltés dátuma: 2022.10.24)
- 2017. évi CL. törvény az adózás rendjéről.
- Fővárosi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság 11.K.33.355/2016/6. számú döntése.
- Fővárosi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság 11.K.33.355/2016/6. számú döntése.
- Győri Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság 14.K.27.569/2015. sz. döntése.
- Kúria Kfv.III.35.231/2016.s z. döntése.
- Kúria Kfv.V.35.374/2010. sz. döntése.
- Legf. Bíróság Kvf.V.35.552/2009. sz. döntése.
- Nógrád Megyei Bíróság 10.K.20.326/2010.sz.döntése.
- Nógrád Megyei Bíróság 10.K.20.750/2009. sz. döntése.

HÍRÖSSZEFOGLALÓK

Hírösszefoglaló rovatunkban a MTA-DE Közszolgáltatási Kutatócsoport munkájában résztvevő egyetemi hallgatók írásait közöljük. A rovat célja, hogy a Közjavak blog és folyóirat profiljába illeszkedő, – a közjog területét tágan értelmezve – legfrissebb tudományos hírekről, álláspontokról, az egyes közjogi szervek döntéseiről első kézből nyújtson információt az olvasóközönségnek.

A NEMZETI VERSENYHATÓSÁGOK HATÁSKÖRÉRŐL ÉS AZ ADATOK HELYES KEZELÉSÉRŐL DÖNTÖTT AZ EUB*

Az Európai Unió Bírósága értelmezésében a nemzeti versenyhatóság az erőfölénnyel való visszaélés vizsgálata keretében megállapíthatja az általános adatvédelmi rendelet megsértését. A lojális együttműködés elvének megfelelően azonban figyelembe kell vennie az e rendelet alapján hatáskörrel rendelkező felügyeleti hatóság valamennyi határozatát vagy vizsgálatát.

Ki ne ismerné a Meta-csoportot? Mindenki láthatja a „from Meta” jelzést 2-2 másodpercig mikor megnyitja kedvenc applikációit. Az Európai Unióban a Meta Platforms Ireland működteti a Facebook online közösségi hálózat kínálatát, illetve a Meta-csoport vállalkozásai szolgáltatják az Instagram, WhatsApp és az Oculus alkalmazásokat. A szolgáltatások ingyenesek, így fenntartásukat az online hirdetések biztosítják, amelyeket szintén rendszeresen kisebb-nagyobb „örömmel” tapasztalhatunk. Ezen hirdetések személyre szabását, adataink kezelésének módját és az általános feltételeket a regisztrációnkkal együttesen fogadjuk el. Jelen ügyben a szövetségi versenyhatóság kötelezte a szolgáltatót, hogy az „off Facebook adatok”[1] kezelését külön hozzájárulás alapján végezze a Németországban lakóhellyel rendelkező magánfelhasználók esetében. Így igazítsák ki az általános feltételeket úgy, hogy belőle egyértelműen kitűnjön, hogy ezen adatokat külön hozzájárulás nélkül nem gyűjtik össze, nem használják fel és nem kapcsolják össze felhasználói fiókkal.

A Meta Platforms Ireland az általános feltételeknek megfelelően a felhasználóknak a közösségi hálózaton belüli és kívüli tevékenységére vonatkozó adatokat gyűjt, és ezen adatokat összekapcsolja az érintett felhasználók Facebook-fiókjával. A német szövetségi versenyhatóság határozatát azzal indokolta, hogy mivel ezen adatkezelés nem felel meg az általános adatvédelmi rendeletnek (GDPR)[2], a Meta Platforms Ireland

* Készítette: **Balogh Lilla**, joghallgató, DE ÁJK

visszaélésszerűen kihasználta a közösségi hálózatok németországi piacán fennálló erőfölényét.

A fellebbezés ügyében eljáró düsseldorfi regionális felsőbbíróság azt kérdezi a Bíróságtól, hogy a nemzeti versenyhatóságok ellenőrizhetik-e, hogy az adatkezelés megfelel-e az általános adatvédelmi rendeletben meghatározott követelményeknek. Ezenkívül a német bíróság az általános adatvédelmi rendeletnek az online közösségi hálózat üzemeltetője által végzett adatkezelésre vonatkozó egyes rendelkezéseinek az értelmezését és alkalmazását illetően terjeszt kérdést a Bíróság elé.

Az ítéletében a Bíróság rámutat, hogy a valamely vállalkozás által tanúsított erőfölénnyel való visszaélés vizsgálata keretében az érintett tagállam versenyhatósága számára szükséges annak vizsgálata is, hogy e vállalkozás magatartása megfelel-e a versenyjog szabályaitól eltérő olyan normáknak, mint az általános adatvédelmi rendeletben előírt szabályok. Márpedig, amikor a nemzeti versenyhatóság megállapítja az általános adatvédelmi rendelet megsértését, nem helyettesíti az e rendelettel létrehozott felügyeleti hatóságokat. Az általános adatvédelmi rendelet tiszteletben tartásának értékelése ugyanis kizárólag az erőfölénnyel való visszaélés megállapítására és az e visszaélés megszüntetésére irányuló intézkedéseknek a versenyjogi szabályok szerinti előírására korlátozódik, így a rendeletben szereplő egyik feladatát sem lája el és a számára fenntartott hatáskörökkel sem él.

Az EUSZ 4. cikk (3) bekezdésében rögzített lojális együttműködés elvére tekintettel és az általános adatvédelmi rendelet következetes alkalmazásának biztosítása érdekében a nemzeti versenyhatóságoknak konzultálniuk kell, és lojálisan együtt kell működniük az e rendelet tiszteletben tartását biztosító hatóságokkal. Amennyiben a nemzeti versenyhatóság úgy ítéli meg, hogy valamely vállalkozás magatartásának megfelelőségét az általános adatvédelmi rendelettel összefüggésben kell megvizsgálni, ellenőriznie kell, hogy e magatartás vagy hasonló magatartás már tárgyát képezte-e az illetékes felügyeleti hatóság vagy akár a Bíróság határozatának. Ha ilyen eset áll fenn, attól nem térhet el, azonban szabadon vonhatja le belőle a versenyjog alkalmazására vonatkozó következtetéseit. Ha a határozattal kapcsolatban kétségei merülnek fel, konzultálnia kell e hatóságokkal és együttműködésüket kell kérnie a kétségek elosztatása érdekében.

Egyébiránt a Bíróság megállapítja, hogy úgy tűnik, hogy az adatkezelés olyan különleges adatkategóriákra is vonatkozik, amelyek többek között a faji vagy etnikai származásra, politikai véleményre, vallási meggyőződésre vagy szexuális irányultságára utalhatnak, és amelyek kezelése az általános adatvédelmi rendelet 9.cikk (1) bekezdése alapján tilos. A nemzeti bíróság feladata tehát annak meghatározása, hogy a gyűjtött adatok önmagukban vagy a Facebook-fiókkal való összekapcsolás révén ténylegesen lehetővé teszik-e ilyen információk felfedését, függetlenül attól, hogy ezen információk e közösségi

hálózat valamely felhasználójára vagy bármely más természetes személyre vonatkoznak.

Ami azt a kérdést illeti, hogy az ilyen, úgynevezett „különleges” adatok kezelése kivételesen megengedett-e azon oknál fogva, hogy azokat az érintett személy kifejezetten nyilvánosságra hozta, a Bíróság kifejti, hogy önmagában az a tény, hogy a felhasználó olyan weboldalakat vagy alkalmazásokat nyit meg, amelyek ilyen információkra utalhatnak, egyáltalán nem jelenti azt, hogy szándékában áll adatait kifejezetten nyilvánosságra hozni. Ugyanez vonatkozik továbbá arra az esetre is, ha a felhasználó ilyen weboldalon vagy ilyen alkalmazásokban adatokat visz be, vagy ha az e weboldalakba és alkalmazásokba beépített kiválasztási gombokra (például „tetszik” vagy „megosztás”) kattint, kivéve, ha kifejezetten kinyilvánította azon döntését, hogy a rá vonatkozó adatokat korlátlan számú személy számára nyilvánosan hozzáférhetővé teszi.

Ami általánosabban a Meta Platforms Ireland által végzett adatkezelést illeti, ideértve a „nem különleges” adatok kezelését is, a Bíróság ezt követően azt vizsgálja, hogy esetében fennállnak-e az általános adatvédelmi rendelet által előírt azon indokok, amelyek lehetővé teszik, hogy az érintett hozzájárulása nélkül végzett adatkezelést jogszerűnek lehessen tekinteni. Ezzel kapcsolatban úgy véli, hogy azon szerződés teljesítésének szükségessége, amelyben e személy szerződő félként szerepel, csak azzal a feltétellel igazolja a vitatott gyakorlatot, hogy az adatkezelés objektíve elengedhetetlen és ezért e szerződés fő célja ezen adatkezelés hiányában nem érhető el. A Bíróság – a kérdést előterjesztő bíróság által elvégzendő vizsgálat függvényében – kétségeit fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy a tartalmak személyre szabása vagy a Metacsoporthoz tartozó szolgáltatások egységes és zökkenőmentes használata megfelelhet e kritériumoknak. Ráadásul a Bíróság szerint a Facebook online közösségi hálózatot finanszírozó hirdetések személyre szabása nem igazolhatja a szóban forgó, az érintett személy hozzájárulása nélkül történő adatkezelést. A rendelet értelmében akkor igazolt, ha az ténylegesen az uniós jog vagy az érintett tagállam joga alapján az adatkezelőre vonatkozó jogi kötelezettség teljesítéséhez szükséges, e jogalap közérdekű célt szolgál, és arányos az elérni kívánt jogszerű céllal, valamint ezen adatkezelésre a feltétlenül szükséges határokon belül kerül sor.

Végül a Bíróság kiemeli, hogy az a körülmény, hogy az online közösségi hálózat üzemeltetője adatkezelőként erőfölényben van a közösségi hálózatok piacán, önmagában nem zárja ki, hogy e közösségi hálózat felhasználói az általános adatvédelmi rendelet értelmében érvényesen hozzájárulhassanak személyes adataik e gazdasági szereplő általi kezeléséhez. Az ilyen erőfölényes helyzet azonban érintheti e felhasználók választási szabadságát, így fontos tényezőnek minősül annak meghatározása szempontjából, hogy a hozzájárulást

ténylegesen érvényesen és különösen szabadon adták-e meg. Ennek bizonyítása az említett szolgáltató kötelezettsége.

Források jegyzéke:

- C-252/21. sz. Meta Platforms és társai ügy, ECLI:EU:C:2023:537
- A természetes személyeknek a személyes adatok kezelése vonatkozásában történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2016. április 27-i (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelet (általános adatvédelmi rendelet) (HL 2016. L 119., 1. o.)

BÍRÓ MENTEMLI JOGÁNAK FELFÜGGESZTÉSE ÉS TISZTSÉGÉBŐL VALÓ FELFÜGGESZTÉSE TÁRGYÁBAN DÖNTÖTT AZ EUB*

A nemzeti bíróságok kötelesek mellőzni az olyan aktus alkalmazását, amely az uniós jog megsértésével rendel el valamely bíró tisztségéből való felfüggesztését – az Európai Unió Bíróságának döntése értelmében, mely egy lengyel ügy kapcsán született.

Az ügy tényállása

2020. november 18-án a lengyel Legfelsőbb Bíróság fegyelmi tanácsa határozatot hozott, amelyben engedélyezte a varsói regionális bíróság bíróját, I. T. elleni büntetőeljárás megindítását, egyúttal felfüggesztette őt tisztségéből, és a felfüggesztés időtartamára csökkentette az illetményét. E határozatot követően az I. T. bíró által eredetileg tárgyalt ügyeket – a C-615/20. sz. ügyben előterjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelem alapjául szolgáló büntetőügy kivételével – más ítélkező testületeknek osztották ki.

A C-615/20. sz. ügyben a varsói regionális bíróság azon ítélkező testülete, amelyben I. T. bíró egyesbíróként jár el, kétségeket fogalmazott meg a fegyelmi tanács függetlenségét és pártatlanságát illetően, és azt kérdezte, hogy az uniós joggal ellentétes-e az, hogy egy ilyen szerv felfüggeszthesse a rendes bíróságok bírójának mentelmi jogát és felfüggeszthesse őket tisztségükből. Ezenkívül a bíróság azt kérdezte a Bíróságtól, hogy az uniós joggal, különösen az uniós jog elsőbbségének elvével és a lojális együttműködés elvével ellentétes-e, hogy a szóban forgó határozatot kötelező erejűnek tekintsék, és hogy I. T. bíró következőképpen megalapozottan folytathatja-e az előtte folyamatban lévő büntetőeljárás vizsgálatát.

A C-671/20. sz. ügyben egy olyan bíró, aki számára újra kiosztották az eredetileg I. T. bírónak kiosztott ügyek egyikét, azt kérdezte a Bíróságtól, hogy az uniós jog megköveteli-e, hogy tartózkodjon az ügy vizsgálatától, figyelmen kívül hagyva a fegyelmi tanácsnak az I. T. bíróval szemben hozott határozatát, és hogy az illetékes nemzeti igazságügyi hatóságok kötelesek-e lehetővé tenni I. T. bíró számára, hogy továbbra is eljárjon ugyanebben az ügyben.

* Készítette: *Kovács Kitti*, joghallgató, DE ÁJK

Bíróság ítélete

A napokban hozott ítéletében a Bíróság megállapította, hogy ez a határozat olyan nemzeti rendelkezéseken alapult, amelyeket a Bíróság a közelmúltban az Európai Unióról szóló szerződés 19. cikke (1) bekezdésének második albekezdésével ellentétesnek ítélt, mivel döntéshozatali hatáskört biztosítottak a fegyelmi tanács számára, amelynek függetlensége és pártatlansága nem volt biztosított, olyan ügyekben, amelyek közvetlenül érintik a bírák jogállását és feladatainak ellátását, mint például a bírakkal szembeni büntetőeljárás megindítása. A tagállami kötelezettségszegést megállapító ítélethez fűződő jogerőre, valamint e rendelkezés közvetlen hatályára és az uniós jog elsőbbségének elvére tekintettel a lengyel bíróságok tehát kötelesek biztosítani az említett rendelkezés és a Bíróság e megállapításának tiszteletben tartását, és még a nemzeti jogszabályi intézkedések hiányában is kötelesek levonni ebből minden következtetést.

E célból a nemzeti bíróságoknak mellőzniük kell az olyan aktus alkalmazását, mint a fegyelmi tanács határozata, amennyiben ez a szóban forgó eljárási helyzetre tekintettel elengedhetetlen az uniós jog elsőbbségének biztosítása érdekében, anélkül hogy a jogbiztonság elvén alapuló vagy az állítólagos jogerőhöz kapcsolódó bármilyen megfontolás ennek akadályát képezhetné. A jogbiztonságot illetően a Bíróság rámutat különösen arra, hogy a nemzeti bíróságok mind a C-615/20. sz. ügyben, mind pedig a C-671/20. sz. ügyben folytatott büntetőeljárást a Bíróság jelen ítéletének meghozataláig felfüggesztették, ennél fogva úgy tűnik, hogy semmi akadálya nincs ezen eljárások I. T. bíró általi folytatásának.

Következésképpen az uniós jog megköveteli egyrészt, hogy a C-615/20. sz. ügyben I. T. bíró továbbra is gyakorolhassa hatáskörét az előtte folyamatban lévő büntetőeljárásban, másrészt pedig, hogy a C-671/20. sz. ügyben az az ítélező testület, amelynek az eredetileg I. T. bírónak kiosztott ügyet újból kiosztották, tartózkodjék az ügyben való határozathozataltól, és hogy utóbbi ügyet az illetékes igazságügyi szervek újból I. T. bírónak osszák ki.

A Bíróság végül úgy ítéli meg, hogy sem azok a nemzeti rendelkezések, amelyek fegyelmi szankciók terhe mellett megtiltják a nemzeti bíróságok számára a fegyelmi tanács által hozott határozat kötelező jellegének vizsgálatát, sem valamely alkotmánybíróság azon ítélezési gyakorlata, amely nem teszi lehetővé az ilyen vizsgálatot, nem képezheti akadályát annak, hogy e határozat alkalmazását mellőzzék. Az uniós jog elsőbbsége megköveteli, hogy mellőzzék az uniós joggal ellentétes valamennyi nemzeti rendelkezés és ítélezési gyakorlat alkalmazását. Ugyanígy az a tény, hogy valamely nemzeti bíró mellőzi e nemzeti rendelkezések vagy e nemzeti ítélezési gyakorlat alkalmazását, nem vonhatja maga után e bíró fegyelmi felelősségét.

Források jegyzéke:

- A Bíróság ítélete a C-615/20. sz., YP és társai és C-671/20. sz., M. M. (Bíró mentelmi jogának felfüggesztése és tisztségéből való felfüggesztése) egyesített ügyekben. <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2023-07/cp23012...> (Letöltés dátuma: 2023.08.02.)
- A Bíróság ítélete a C-204/21. sz. Bizottság kontra Lengyelország ügyben <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2023-06/cp230089hu.pdf> (Letöltés dátuma: 2023.08.02.)

AZ EUB ÍTÉLETE A BELFÖLDI VÁLLALKOZÁSOKBA TÖRTÉNŐ KÜLFÖLDI BEFEKTETÉSEK KORLÁTOZÁSÁRÓL*

A Bíróság 2023. július 13-án hozta meg ítéletét a C-106/22. számú ügyben, melyben a Fővárosi Törvényszék fordult előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel a Bírósághoz 2022. februárjában. Az ügy alapját egy 2020-as kormányrendelet adta, mely alapján a belgazdaságért felelős miniszter engedélye szükséges, hogy stratégiai jelentőségű vállalatokban külföldiek tulajdont szerezhessenek.

Előzmény

2020-ban a kormány hozott egy kormányrendeletet, mely alapján a belgazdaságért felelős miniszter engedélye szükséges, hogy stratégiai jelentőségű vállalatokban külföldiek tulajdont szerezhessenek. Ezen kormányrendelet alapján a Xella Magyarország Építőanyagipari Kft. számára megtiltották, hogy megvásárolja a kavics-, homok-, és agyagbányát üzemeltető Janes és Társa Kft-t.

Ítélet

A Bíróság megállapította, hogy nem igazolhatja a letelepedés szabadságának korlátozását az a célkitűzés, hogy regionális szinten biztosítva legyen az építőipar kavicsal, homokkal és agyaggal történő ellátása, mivel e cél nem tartozik olyan alapvető társadalmi érdekek körébe, amely a közrend vagy a közbiztonság alapján igazolhatná az ilyen korlátozást. A Bíróság ítéletében nyomatékosította, hogy az eset nem a 2019/452 rendelet rendelkezései alapján vizsgálendő, hiszen ez a harmadik országbeli társaságok által az Unióban foganatosított befektetésekre vonatkozik, hanem az EUMSZ 54. cikkében fellelhető uniós társaságokat megillető letelepedés szabadságára vonatkozó szabályok alapján kell elbírálni. Fontos megemlíteni, hogy a Xella Magyarország Kft. német társaság tulajdonában áll, amely tulajdonosa egy luxemburgi társaság, ezen társaság pedig közvetetten egy olyan anyavállalat tulajdonában áll, amelynek székhelye Bermudán található. A kormány ezen tulajdonosi láncolat miatt látta indokoltnak a gazdasági társaság átvilágítására szolgáló mechanizmust, és úgy vélte, hogy hosszú távon stratégiai kockázatot rejt az építőipari ágazat számára, ha engedélyezik a Xella Magyarország Kft-nek a Janes és Társa Kft. megvásárlását.

* Készítette: *Pella Sebestyén Márk*, joghallgató, DE ÁJK

A Bíróság ítéletében kimondta, miszerint az átvilágítási mechanizmus adott ügyben történő használata nyilvánvalóan a letelepedés szabadságának korlátozásának minősül, mely ráadásul különösen súlyos korlátozás. Ezen korlátozás nem igazolható azzal a céllal, hogy az építőipari ágazatban helyi szinten biztosított legyen a nyersanyagokkal történő ellátás biztonsága, ugyanis ez nem tartozik a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint az alapvető társadalmi érdekek körébe. Ezen kívül a Bíróság nem látja úgy, hogy a felvásárlás a Bíróság általános ítélkezési gyakorlata alapján „valós és kellően komoly veszélyt” keletkeztetne.

Források jegyzéke:

- <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=40AB6D982740E55ADD372E61D775A810?text=&docid=275390&pageIndex=0&doclang=HU&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=327642> (letöltés dátuma: 2023.08.01.)
- <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2023-07/cp23012...> (letöltés dátuma: 2023.08.01.)

AB DÖNTÉS SZÜLETETT EGY TELEPÜLÉSI ADÓ KONFISKÁLÓ JELLEGÉRŐL*

A Fővárosi Törvényszék normakontroll eljárást kezdeményezett az Alkotmánybíróságnál. A Törvényszék a Budapest Főváros IV. Kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének települési adóról szóló önkormányzati rendeletének két pontját is alkotmányellenesnek vélte, ezért ezen pontok megsemmisítését, illetve egyedi és általános alkalmazási tilalom elrendelését is kérte.

A sérelmezett rendelet említett két pontja az ingatlanokra kivetett adó mértékét úgy szabályozza, hogy az 1000 nm-t meg nem haladó területű ingatlan esetében 307 Ft/nm, az 1000 nm-t meghaladó területű ingatlan esetében 349 Ft/nm fizetési kötelezettség terheli az adóalanyt évente.

A normakontroll eljárást megelőző alapperben a felperesnek részbeni és kizárólagos tulajdonában állnak szántó művelési ágú ingatlanok. A lefolytatott települési adó ellenőrzése során az elsőfokú önkormányzati adóhatóság megállapította, hogy a felperes 2016. és 2017. évében adóalanynak minősült, így terhére fizetési kötelezettséget állapított meg. A felperes fellebbezése alapján eljáró másodfokú adóhatóság az adókötelezettségét mind a két évre 12 Ft-tal csökkentette, de egyebekben helybenhagyta az elsőfokú határozatokat. Jogi érvelése alapján kiemelte, hogy a területalapú adóztatás esetén nem vizsgálható az adótárgy értéke, továbbá a települési adó kapcsán nem vizsgálható az adó konfiskáló jellege, mivel nincsenek erre vonatkozó törvényi szabályok. Ezután a felperes a Törvényszékhez fordult, mely az összes ingatlan forgalmi értékének megállapítása érdekében igazságügyi szakértőt rendelt ki.

A vizsgálat eredménye értelmében az adó összege valamennyi ingatlan értékét egy-két év alatt felemésztí. Ez az adómérték ebben a formában konfiskáló jellegű, a tulajdon olyan szintű elvonását eredményezi, ami túlmutat az adó funkcióján, vagyis a tulajdonhoz kapcsolódó fizetési kötelezettségen, ezáltal sérti a felperes tulajdonhoz való jogát. Az Alaptörvény szerint az adókötelezettség csupán a teherbíróképesség szintjéig terjedhet, így a települési adókötelezettség is csak arányos mértékig terhelheti az adóalanyokat.

Az Alkotmánybíróság megállapította, hogy az adómértéket az önkormányzat 2019. január 1-jei hatálybalépéssel módosította, ezért a sérelmezett szabály már nincs hatályban, de annak 2016. és 2018. között hatályos tartalmának alkotmányossága vizsgálható. Összességében megállapította, hogy a felperes arra volt köteles az alapügyben, hogy telkei értékével közel azonos vagy azt meghaladó összeget fizessen meg. A települési adó egy, de legfeljebb két év alatt felemésztette az ingatlanok értékét. Az Alkotmánybíróság az ilyen szintű

* Készítette: *Balogh Lilla*, joghallgató, DE ÁJK

elvonást okozó területalapú helyi vagyondókat, amennyiben az indítvány az érdemi elbírálásra alkalmas volt, kivétel nélkül alaptörvény-sértőnek találta. Jelen ügyben megállapított adóterhelés kétségtől jóval magasabb (62,9%-162,9%) a határesetet képező tartománnyal, és az önkormányzat beadványa nem tartalmazott olyan értékelhető előadást, amely alkalmas lett volna az ilyen szintű adómérték arányosságának igazolására. Ennek értelmében kimondta, hogy az adómérték súlyosan aránytalan, elkobzó jellegű, így az Alaptörvény XIII. cikk (1) és a XXX. cikk (1) bekezdését is megsértette.

Alkotmánybíróság megállapította a már hatálytalan adómérték-szabály alaptörvény-ellenességét, és elrendelte az egyedi alkalmazási tilalmat. Az Alkotmánybíróság a támadott jogszabályi rendelkezés általános alkalmazási tilalmát azonban nem rendelte el.

Források jegyzéke:

- az Alkotmánybíróság 12/2023. (VII. 13.) AB határozata

SZERZŐINK FIGYELMÉBE

A Közjavak folyamatosan várja a minimum 10.000, maximum 25.000 karakter terjedelmű, a folyóirat profiljába illeszkedő tanulmányokat. A kéziratok megküldése előtt javasoljuk a formai követelményekre vonatkozó szabályok áttanulmányozását. A megjelentetni kívánt tanulmányokat a szerkesztőbizottság részére az alábbi e-mail címre kérjük megküldeni: bartha.ildiko@law.unideb.hu

A szerkesztőbizottság által befogadott tanulmányok hagyományos módon, a negyedévente megjelenő elektronikus folyóiratban, valamint az interaktív kozjavak.hu blogoldalon is megjelennek. Erre tekintettel a tanulmányok elkészítését és benyújtását kétféle formában kérjük megtenni.

Formai követelmények

A tanulmányokat word dokumentumban, Times New Roman betűtípusban, 12-es betűmérettel, normál sortávolsággal, sorkizártan kérjük elkészíteni.

Hivatkozási rendszerre vonatkozó követelmények

A szerkesztőbizottság kéri a szerzőket, hogy amennyiben lehetőség van rá, a tanulmányokat egyfelől a hagyományos szövegekőzi lábjegyzettel ellátott formátumban, valamint az elektronikus megjelentetést elősegítő sorkőzi hivatkozásokat tartalmazó változatban is szíveskedjenek elkészíteni.

1. Blog változat:

Amennyiben a forrás nyilvános weboldalon is teljes terjedelemben elérhető (pl. egy hatályos törvényszöveg, tanulmány, jelentés stb.), akkor a wordbe ágyazott hiperhivatkozással (a hiperlinket a szövegben a forrásra egyértelműen utaló szóhoz vagy szókapcsolathoz rendeljük hozzá).

Példa:

"Az információszabadság lényege, hogy a társadalom tagjainak joga van a közérdekű adatokat ([Infotv. 3. § 5.](#)) megismerni, betekinteni az ezekkel kapcsolatos dokumentációba."

Amennyiben tudományos irodalmi forrást hivatkozunk meg ezzel a módszerrel, a hiperlink alatt csak olyan elérhetőséget adjunk meg, amely a közlemény bibliográfiai adatait is teljeskörűen tartalmazza és a szerzői jogi követelményeknek megfelelően lett közzétéve. Amennyiben ez nem lehetséges, a 2. pontban ismertetett hivatkozási formát alkalmazzuk.

Ha nem érhető el (vagy nem teljes terjedelemben) a forrás nyilvános weboldalon, a forrást a megfelelő szövegrész után szögletes zárójelben jelöljük a folyóirat változathoz lentebb megadott hivatkozási rendszer szerint.

2. Folyóirat változat:

Könyveknél:

Sivák József–Vigvári András (2012): *Rendhagyó bevezetés közpénzügyek tanulmányozásába*. Budapest: Complex, 35-40.

Tanulmánykötetben, gyűjteményes kötetben megjelent szövegek esetében:

Mickiewicz, Ellen (2000): Institutional Incapacity, the Attentive Public, and Media Pluralism in Russia. In: Richard Gunther, Richard-Mughan, Anthony (eds.): *Democracy and the Media*. Cambridge: Cambridge University Press., pp. 85–121.

Folyóiratban megjelent tanulmány esetében:

Selck, J. Torsten (2004): On the Dimensionality of European Union Legislative. In: *Journal of Theoretical Politics*. Vol. 16., No. 2. April, pp. 203–222.

Hetilapokban/napilapokban megjelent, szerző nélküli írások hivatkozása:

Közös rendszer – felkészült irányítás (2011). In: *Szabadhajdú Városi Hetilap*, 2011. 21. évf. 42. sz. (12. 20.) 4–5. old.

Mindegyik fenti esetben az alábbiak szerint kérjük a pontos oldalszám megjelölését, amennyiben szükségessé válik: magyar szakirodalomnál „34–54. old.” és angol szakirodalomnál „pp. 34–54.”

Kérjük, hogy a szerzők a tervezett tanulmány részét képező képeket, ábrákat vagy táblázatokat is külön dokumentumban is küldjék el (ábrák és táblázatok esetében olyan formátumban, amelyben lehetséges ezek szerkesztése - diagramoknál excelben).

© 2023 DE Közszolgáltatási Kutatócsoport.

A mű szerzői jogilag védett. Minden jog, így különösen a sokszorosítás, terjesztés és fordítás joga fenntartva. A mű a szerzők írásbeli hozzájárulása nélkül részeiben sem reprodukálható.

Idézni, szöveges tartalmat átvenni csak a forrásra való hivatkozással szabad.