



30.1.2015

# KÖZLEMÉNY A KÉPVISELŐK RÉSZÉRE

**Tárgy: Olaf Vollmer német állampolgár által benyújtott 1608/2013. számú petíció az utasok légitársaság csődje elleni biztosításáról**

## 1. A petíció összefoglalása

A petíció benyújtója az utazási csomagokat forgalmazó utazási irodák gyakorlatára hivatkozik az utasok légitársaság csődje elleni biztosítása vonatkozásában. Az utasok általános összeget fizetnek a szállásért és az utazásért, valamint a szervező által kötött, csőd elleni biztosítási díj 20%-áért. A repülőút költségeinek számítása azonban az előző évi számokon alapul és nem rendelkezik a biztosítási díjról, így a csődkockázat az utazókra és a szervezőkre hárul. A petíció benyújtója ennek megfelelően egyenlő bánásmódot kér a szervezők és a légitársaságok számára, azaz hogy mindkét fél nyújtson biztosítást és fizessen 20–20%-ot.

## 2. Elfogadhatóság

Elfogadhatónak nyilvánítva: 2014. június 4. Tájékoztatás kérése a Bizottságtól (az eljárási szabályzat 216. cikkének (6) bekezdése szerint) megtörtént.

## 3. A Bizottságtól kapott válasz: 2015. január 30.

A petíció

A petíció benyújtója alapvetően arra kéri az Uniót, hogy a fogyasztók utazási csomagok szervezőinek fizetésképtelenségével szembeni védelmét terjessze ki a kizárólag repülőjegyet vásárló utasokra is.

A szervezett utazások szervezőinek fizetéseképtelenségével szembeni védelem elvét a szervezett utazási formákról szóló 90/314/EGK tanácsi irányelv<sup>1</sup> 7. cikke rögzíti. A 90/314/EGK irányelv<sup>2</sup> 7. cikke értelmében „a szervező és/vagy közvetítő szerződő fél kellő biztosítékra vonatkozó igazolást nyújt arra vonatkozóan, hogy fizetéseképtelenség esetén a befizetett összeget visszatéríthesse, és a fogyasztót hazaszállíthassa”.

A petíció benyújtója kifejezetten arra a kötelezettségre utal, hogy az utazásszervezőknek és -közvetítőknek olyan dokumentumot („Sicherungsschein”) kell biztosítaniuk az utasok számára, amely igazolja, hogy valamely biztosítótársaság vagy bank fizetéseképtelenség esetére védelmet biztosít számukra, illetve arra a tilalomra utal, miszerint az utasoktól nem követelhető meg előre a teljes ár 20%-át meghaladó fizetés; e két jellemző a 90/314/EGK irányelv németországi átültetésének és a német bíróságok ítélezési gyakorlatának sajátossága.

A petíció benyújtója hangsúlyozza, hogy a kizárólag repülőjegyet értékesítő légitársaságok nem tartoznak e szabályok hatálya alá, és a jegy teljes összegét felszámítják akár egy évvel az utazás időpontja előtt, ám fizetéseképtelenség esetére nem kell biztosítást kötniük. Kifejti, hogy amennyiben az utazási csomag repülést is magában foglal, az utazásszervezőknek korán ki kell fizetniük a légitársaságok számára a jegy árát, ám utasaiktól csak az ár legfeljebb 20%-ának megfizetését írhatják elő, így a légitársaság fizetéseképtelenségi kockázatát nekik kell viselniük.

A petíció benyújtójának véleménye szerint fogyasztóvédelmi okokból és az utazásszervezők légitársaságokkal szembeni hátrányos megkülönböztetésének megszüntetése céljából a légitársaságokra is alkalmazni kellene a „Sicherungsschein” koncepcióját, azaz a fizetéseképtelenséggel szembeni biztosítás kötelezővé tételét és a 20%-ot meghaladó előlegfizetés előírásának tilalmát.

#### A Bizottság észrevételei

A 90/314/EGK irányelv hatálya a különböző utazási szolgáltatások előre meghatározott kombinációira, például a repülőútra és a szállodai elhelyezésre terjed ki, az önmagában foglalt repülőjegyekre azonban nem. Többek között előírja az utazásszervezők „és/vagy a közvetítő szerződő felek” számára, hogy fizetéseképtelenség esetére biztosítást kössenek annak érdekében, hogy amennyiben a csomag a szervező fizetéseképtelensége vagy csődje miatt nem valósul meg, az utasok részére az általuk befizetett összegeket visszatérítsék, illetve őket hazaszállítsák. Ezt a védelmet 1990-ben vezették be annak érdekében, hogy a fogyasztókat védjék a szervezett utazási ágazat bekövetkező fizetéseképtelenségek kockázatával szemben.

Míg az irányelv a fizetéseképtelenséggel szembeni védelem elvét rögzíti, a fizetéseképtelenségi védelem rendszerének részleteit az irányelvet átültető tagállamok jogszabályai határozzák meg. Az irányelv önmagában nem rendelkezik a „Sicherungsschein” használatáról, és nem tartalmaz előlegfizetési szabályokat sem. A Bizottság értelmezése szerint a 20%-ot meghaladó előleg befizetésének előírására vonatkozó tilalom a tisztességtelen szerződéses feltételekről szóló, a fogyasztókkal kötött szerződésekben alkalmazott tisztességtelen feltételekről szóló

---

<sup>1</sup> HL L 158., 1990.6.30., 59. o.

<sup>2</sup> Egyes tagállamok a közvetítők (utazási irodák) számára is előírják a fizetéseképtelenségi biztosítás megkötését.

93/13/EGK irányelvet<sup>1</sup> átültető német szabályoknak a német bíróságok általi alkalmazásából erednek.

A Bizottság az utazási csomagokról szóló, korszerűsített irányelvre irányuló javaslatában<sup>2</sup> azt javasolta, hogy a 90/314/EGK irányelv szerinti utazási csomagokra alkalmazandó védelmet terjesszék ki azokra az új típusú csomagokra, amelyeket az utasok jellemzően az interneten vásárolnak meg. A Bizottság emellett minimális védelmi szint bevezetését javasolta az úgynevezett „igény szerint összeállított utazási formák” számára, amelyek esetében a csomagokhoz képest lazább a kapcsolat a különböző utazási szolgáltatások között. Amennyiben a társjogalkotó elfogadja, a javaslat kötelezővé tenné a fizetéseképtelenség esetére szóló biztosítás megkötését azon légitársaságok számára is, amelyek ugyanazon utazásra vonatkozóan lehetővé teszik kiegészítő utazási szolgáltatások, pl. szállásfoglalás, a célállomáson történő autóbérlés megvásárlását.

A Bizottság javaslatát az Európai Parlament jelenleg tárgyalja, első olvasatban 2014. március 12-én szavazott róla<sup>3</sup>, a Tanács pedig 2014. december 4-én fogadta el általános megközelítését.

Ami az „önmagukban” vásárolt repülőjegyeket illeti, le kell szögezni, hogy az utazási csomagokra és a repülőjegyekre vonatkozó jogszabályok közötti összhang nem szükségszerűen jelenti azt, hogy a kizárólag repülőjegyet vásárló utasok ugyanolyan jogokat élveznek, mint az utazási csomagot vásárlók. Az uniós jog célja inkább az, hogy az utazási csomagot vásárló utasokat jobban védje, mivel az utazási csomag összetettebb és atipikus szerződéses viszonyt testesít meg, amely több szolgáltató bevonásával valósul meg, hosszabb időtartamot fed le, és gyakran magasabb összegek előzetes kifizetésével jár.

Noha a légitársaságok fizetéseképtelensége által érintett utasok száma igen alacsony, a fizetéseképtelenség egyes utasokra gyakorolt hatása jelentős lehet, különösen ha otthonuktól távol rekednek. A légitársaságok fizetéseképtelenségével szembeni védelem jelentős költségeire és gyakorlati nehézségeire tekintettel azonban a Bizottság a területre vonatkozó új jogszabály fontolóra vételét megelőzően a légi utasok védelméről szóló közleményében (COM(2013)0129) arra tett javaslatot, hogy először az uniós légi fuvarozók 1008/2008/EK rendelet szerinti engedélyezési felügyeletét erősítsék meg, és működjenek együtt az uniós légitársaságok szövetségével önkéntes mechanizmusok kidolgozása (pl. „mentési díjak” és kísérő intézkedések, többek között ilyen helyzetekben alkalmazható csökkentett repülőtéri díjak) céljából.

A Nemzetközi Légiszállítási Szövetség (IATA) 2014. november 25-én bejelentette, hogy megállapodás született a mentési díjak hivatalossá tételéről. Az IATA Európába, Európából és

---

<sup>1</sup> HL L 95., 1993.4.21., 29–34. o.

<sup>2</sup> Az Európai Parlament és a Tanács irányelvére irányuló javaslat az utazási csomagokról és az igény szerint összeállított utazási formákról, valamint a 2006/2004/EK rendelet és a 2011/83/EU irányelv módosításáról, továbbá a 90/314/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről, COM(2013)0512.

<sup>3</sup> Az Európai Parlament 2014. március 12-i jogalkotási állásfoglalása az utazási csomagokról és az igény szerint összeállított utazási formákról, valamint a 2006/2004/EK rendelet és a 2011/83/EU irányelv módosításáról, továbbá a 90/314/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (COM(2013)0512 - C7-0215/2013 – 2013/0246(COD)) (Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)

Európán belül járatokat üzemeltető tagjai nevében megkötött önkéntes megállapodása fedezi azon utasok hazaszállításának költségeit, akik valamely légitársaság működésének csőd miatti beszüntetése folytán nem tudnak hazatérni (lásd az IATA sajtóközleményét az alábbi címen: [HYPERLINK "http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2014-11-25-01.aspx"](http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2014-11-25-01.aspx) <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2014-11-25-01.aspx>).

A Bizottság továbbá a 261/2004/EK rendelet felülvizsgálatára irányuló javaslatában (COM(2013)0130) javaslatot tett olyan vészhelyzeti tervek kidolgozására, amelyek több repülőjárat törlése esetén lépnének életbe annak érdekében, hogy a repülőtér, a légitársaságok és a földi kiszolgálást végző társaságok összehangoltan járjanak el az ott rekedt utasok hatékony segítése céljából. E vészhelyzeti tervek olyan helyzetekre is kiterjednének, amelyekben a járat törlésekre valamely légitársaság fizetési képzetlensége miatt kerül sor.