ELEANOR SHARPSTON
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA

Az ismertetés napja: 2009. július 2. [1]

1. Ezen egyesített ügyekben a Bundesgerichtshof (német szövetségi bíróság) és a Handelsgericht Wien (bécsi kereskedelmi bíróság, Ausztria), annak tisztázására kéri a Bíróságot, hogy miként megkülönböztethető egymástól valamely járat „késésének" és „törlésének" a 261/2004/EK rendeletben (a továbbiakban: rendelet) szereplő fogalma. A Handelsgericht Wien iránymutatást kér továbbá az ugyanezen rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében szerepelő „rendkívüli körülmények" fogalom jelentésének vonatkozásában is. [2]

A jogi háttér

A Montreali Egyezmény [3]

2. A Montreali Egyezmény, melynek a Közösség az egyik aláírója, korszerűsíti, és egységes szerkezetbe foglalja a Varsói Egyezményt [4]. Ezen egyezmény célja többek között a nemzetközi légi szállítás megrendelői érdekvédelmének, valamint az eredeti állapot helyreállítása elvén alapuló méltányos kártérítésnek a biztosítása. [5]

1 – Eredeti nyelv: angol.

2 – 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 szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.).

3 – A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kötött, a Közösség nevében a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezménynek az Európai Közösség részéről történő megkötéséről szóló, 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal jóváhagyott egyezmény (Montreali Egyezmény) (HL L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.). Az Egyezmény a Közösség vonatkozásában 2004. június 28-án lépett hatályba.

4 – A nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes szabályok egységesítéséről szóló, Varsóban, 1929. október 12-én aláírt Egyezmény, League of Nations Treaty Series 11., 137. o.

5 – Lásd a második és harmadik preambulumbekezdést.

3. Ezen egyezmény „Késedelem” című 19. cikke a következőképpen rendelkezik:

„A fuvarozó felelős az utasok, a poggyászok vagy a teherszállítmány légi szállításában bekövetkezett késésből eredő károkért. A fuvarozó azonban nem felelős az olyan késésből eredő károkért, amelyekről bebizonyítja, hogy ő, alkalmazottai és képviselői minden tőlük ésszerűen elvárható intézkedést megtettek a kár elkerülése érdekében, illetve hogy számára vagy számukra lehetetlen volt ezeket az intézkedéseket megtenni.”

Az EK-Szerződés

4. Az EK 3. cikk a következőképpen rendelkezik:

„(1) A 2. cikkben foglaltak [6] megvalósítása céljából a Közösség tevékenysége – e szerződés rendelkezései és az abban meghatározott ütemezés szerint – a következőket foglalja magában:

[…]

(t) hozzájárulás a fogyasztóvédelem erősítéséhez;

[…]”

A 261/2004/EK rendelet

5. A rendelet az alábbi vonatkozó preambulumbekezdéseket tartalmazza:

„…

(2) A beszállás visszautasítása és légi járat törlése vagy hosszú késése súlyos gondot és kényelmetlenséget okoz az utasoknak.

6 – „A Közösség feladata, hogy közös piac, valamint gazdasági és monetáris unió létrehozásával, továbbá a 3. és a 4. cikkben meghatározott közös politikák, illetve intézkedések végrehajtásával a Közösség egész területén előmozdíts[on számos célt, köztük például a harmonikus, kiegyensúlyozott és fenntarthatófejlődést]”.

…

(12) A légi járatok törlése által az utasoknak okozott gondot és kényelmetlenséget szintén csökkenteni kellene. Ezt úgy kellene elérni, hogy ösztönözni kell a légi fuvarozókat arra, hogy az utasokat a menetrend szerinti indulás időpontja előtt tájékoztassák a járatok törléséről, és ezenkívül ajánljanak nekik ésszerű átfoglalást, hogy az utasok más megoldást találhassanak. A légi fuvarozóknak, ha ezt elmulasztják, kártalanítaniuk kellene az utasokat, kivéve ha a járat törlésére olyan rendkívüli körülmények között kerül sor, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

…

(17) Azoknak az utasoknak, akiknek a légi járata meghatározott időt késik, megfelelő ellátást kellene biztosítani, és lehetővé kellene tenni, hogy jegyük árának visszatérítése mellett elálljanak a repülőúttól, vagy tovább folytassák azt kielégítő körülmények között.

…”

6. A 2. cikk (1) bekezdése akként határozza meg e rendelet alkalmazásában a „járat törlésének” fogalmát, hogy az „egy korábban tervezett légi járat nemközlekedése, amelyre legalább egy helyet lefoglaltak”. A „késedelem” fogalmának nincs ennek megfelelő meghatározása.

7. A „Járat törlése” című 5. cikk ekként rendelkezik:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

a) az üzemeltető légi fuvarozó a 8. cikk szerint segítséget ajánl fel [7]; és

b) az üzemeltető légi fuvarozó a 9. cikk (1) bekezdésének a) pontja és a 9. cikk (2) bekezdésének megfelelően segítséget ajánl fel, valamint átfoglalás esetén, ha az új légi járat indulási időpontja ésszerű számítás szerint legalább a törölt járat tervezett indulását követő nap, akkor a 9. cikk (1) bekezdésének b) pontjában

7 – Lásd az alábbi 10. pontot.

és a 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjában előírt segítséget nyújtja [8]; és

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

i. a menetrend szerinti indulási időpont előtt legalább két héttel tájékoztatták őket a járat törléséről, vagy

ii. 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 négyórás késéssel érjék el; vagy

iii. 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 kétórás késéssel érjék el.

(2) A járat törlésére vonatkozó tájékoztatás esetén az utasok részére magyarázatot kell adni a lehetséges alternatív közlekedési módokról.

(3) Az üzemeltető légi fuvarozó 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.

(4) A bizonyítási teher azokkal a kérdésekkel kapcsolatban, hogy az utast tájékoztatták-e, és ha igen, mikor tájékoztatták a járat törléséről, az üzemeltető légi fuvarozóra hárul”.

8. A „Késés” című 6. cikk ekként rendelkezik:

„(1) Amennyiben egy üzemeltető légi fuvarozó indokoltan arra számít, hogy egy járat indulása a menetrend szerinti induláshoz képest késni fog:

a) legalább két órát 1500 kilométeres vagy annál rövidebb repülőutak esetén; vagy

8 – Lásd az alábbi 11. pontot.

b) legalább három órát az összes Közösségen belüli, 1500 kilométernél hosszabb repülőút, és az összes egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőút esetén; vagy

c) legalább négy órát az a) és b) pontba nem sorolható összes egyéb repülőút esetén,

akkor az utasoknak az üzemeltető légi fuvarozó

i. felajánlja a 9. cikk (1) bekezdésének a) pontjában és a 9. cikk (2) bekezdésében előírt segítséget [9]; és

ii. amennyiben az indulás időpontja ésszerű számítás szerint a korábbi bejelentett indulását követő nap, a 9. cikk (1) bekezdésének b) és a 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjában előírt segítséget; és

iii. legalább ötórás késés esetén a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontjában előírt segítséget [10].

(2) A segítséget a légi fuvarozó minden esetben köteles a fenti, valamennyi távolsági kategóriára megállapított időtartamon belül felajánlani”.

9. A „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikk az alábbiak szerint rendelkezik:

„(1) E cikkre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártérítést [helyesen: kártalanítást] kapják:

a) 250 EUR-t minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra;

b) 400 EUR-t minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra, és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőútra;

9 – Lásd az alábbi 11. pontot.

10 – Lásd az alábbi 10. pontot.

c) 600 EUR-t minden, az a) és b) pontba nem sorolható repülőútra.

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

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

a) két órával későbbi, az összes 1500 kilométeres vagy annál rövidebb repülőút esetében; vagy

b) három órával később, az összes 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőút tekintetében, és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőút esetében, vagy

c) négy órával később, az a) és b) pontba nem sorolható összes egyéb repülőút esetében,

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

[…]”

10. A „Visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog” című 8. cikk ekként rendelkezik:

„(1) E cikkre való hivatkozáskor az utasoknak az alábbiak közötti választást ajánlják fel:

a) – a jegy árának a vételi ár szerinti visszatérítése hét napon belül, a 7. 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 következővel együtt,

– a legkorábbi légi járat 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.

…”

11. Az „Ellátáshoz való jog” című 9. cikk felsorolja az ellátás azon típusait, amelyekre az utasok jogosultak:

„(1) E cikkre való hivatkozáskor az utasoknak díjmentesen a következőket kell felajánlani:

a) a várakozási idővel ésszerű arányban étkezést és frissítőket;

b) szállodai elhelyezést az alábbi esetekben:

– ha egy- vagy többéjszakás 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.

(2) Ezenkívül az utasoknak díjmentesen két telefonhívást, telex- vagy faxüzenet, vagy e-mail küldését kell felajánlani.

(3) …”.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

A C-402/07. sz. Sturgeon-ügy

12. Christopher Sturgeon és felesége maguk és két gyermekük számára foglaltak helyet a Condor Flugdienst GmbH (a továbbiakban: Condor) Frankfurtból Torontóba induló járatára, oda-vissza útra. A családra mint csoportra együttesen „a Sturgeon családként" fogok utalni.

13. A Sturgeon családnak a 2005. július 9-én 16 óra 20 perckor felszálló járattal kellett volna Torontóból visszaindulnia. A járat ezzel szemben csak másnap szállt fel. Ennek következtében a család Frankfurtba csak 2005. július 11-én 7 óra vagy 7 óra 15 perckor érkezett meg, a tervezett érkezési időhöz képest mintegy 25 órás késéssel.

14. A Sturgeon család előadja, hogy 2005. július 9-én 23 óra 30 perc körül a repülő kapitánya bejelentette a járat törlését, és a kijelző táblán is ez az információ szerepelt. A már feladott csomagokat éjfél körül kiadták az utasoknak, akiket busszal egy szállodába szállítottak éjszakára, ahova 2 óra 30 perckor érkeztek meg. Másnap egy másik légitársaság utasfelvételi pultjánál újból be kellett jelentkezniük. Az előző napon számukra kiosztott ülésekhez képest más helyre szóló jegyet kaptak, és ismét alá kellett vetni magukat a biztonsági ellenőrzésnek. Ugyanakkor az - egy nappal később visszainduló - járat száma megegyezett a foglalásban szereplő járatszámmal.

15. A Sturgeon család úgy véli, hogy e körülmények alapján, főként a 25 órás késedelem miatt, valójában nem késésről van szó, hanem a járat törléséről, és így megilleti őket a járattörlés tekintetében járó, személyenként 600 EUR-t kitevő kártalanítás. [11]

16. A Condor megítélése szerint a jelen esetben csupán késésről van szó.

17. Az Amtsgericht Rüsselsheim úgy ítélte meg, hogy a járat késéséről, nem pedig járattörlésről van szó, és így elutasította a Sturgeon család kártalanítás iránti kérelmét.

18. Fellebbezésüket a Landgericht Darmstadt elutasította, ugyanakkor elfogadhatónak nyilvánította a Bundesgerichtshofhoz benyújtott felülvizsgálat iránti kérelmet, azzal

11 – Emellett kártérítést követelnek a keresetkiesés, a felesleges helyfoglalás és a feleslegesen megvásárolt vonatjegyek miatt. Másodlagosan követelik a repülőjegy árának 30%-kal való csökkentését. Ezen tényállási elemek mindazonáltal nem relevánsak az előterjesztett kérdés szempontjából.

az indokkal, hogy a „járattörlés” és a „késés” közötti különbség nem egyértelmű, noha alapvető fontosságú.

19. A Bundesgerichtshof azon az álláspontón volt, hogy a Sturgeon család fellebbezésének kimenetele a rendelet 2. cikke (1) bekezdésének, illetve eshetőlegesen 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának értelmezésétől függ. Következésképpen felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából az alábbi kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

„1. A »járat törlése« fogalmának értelmezésénél meghatározó-e, hogy feladják-e az eredeti repülési tervet, és így a késedelem a tartamától függetlenül nem minősül törlésnek, amennyiben a légitársaság nem adja fel a járat eredeti repülési tervét?

2. Amennyiben az első kérdésre adott válasz nemleges: a tervezett járat késedelme milyen körülmények között minősül már törlésnek, és nem késésnek? E kérdésre adandó válasz függ-e a késedelem tartamától?”

A C-432/07. sz., Böck és Lepuschitz ügy

20. Stefan Böck és Cornelia Lepuschitz az Air France SA-nál (a továbbiakban: Air France) foglaltak helyet a Bécs–Mexikóváros útvonalra. Az út az alábbi szakaszokra tagolódott: 2005. február 18. Bécs–Párizs; 2005. február 18. Párizs–Mexikóváros; 2005. március 7. Cancún–Mexikóváros; 2005. március 7. Mexikóváros–Párizs; 2005. március 8. Párizs–Bécs.

21. S. Böckkel és C. Lepuschitzcal a 2007. március 7-én 21 óra 30 perckor induló AF439-es számú járatra tervezett utasfelvételkor közölték – anélkül, hogy egyáltalán felvették volna őket az utaslistára –, hogy a járatot műszaki ok miatt törölték. Kérdésükre, hogy vajon van-e alternatív járat, a Continental légitársaság (a továbbiakban: Continental) CO1725Y járatszámú járatát ajánlották, amely 2005. március 8-án 12 óra 20 perckor szállt fel Mexikóvárosból.

22. S. Böck és C. Lepuschitz elfogadta ezt az ajánlatot. A jegy kiállításához azonban szükség volt az Air France Mexikóvárosban lévő irodájától származó megerősítésre, amely lehetővé tette a számukra, hogy a Continental pultjánál átvegyék a jegyeket. Az Air France egy szállodában szállást és ellátást biztosított számukra, továbbá a repülőtéri transzfert az oda- és visszaútra. S. Böck és C. Lepuschitz végül 21 órával a tervezett érkezési idő után érkezett meg Bécsbe.

23. A többi utas, akiknek a 2005. március 7-i AF439 járattal kellett volna utazniuk, és akik helyét nem foglalták át a Continental járatára, 2005. március 8-án az FGSPV azonosítási kóddal ellátott járattal utazott Mexikóvárosból Párizsba. A gép kissé módosított járatszámon (AF439A) 19 óra 35 perckor szállt fel, és 2005. március 9-én 13 óra 09 perckor érkezett Párizsba. A járat egy időben közlekedett az Air France március 8-i menetrend szerinti járatával.

24. S. Böck és C. Lepuschitz járatuk törlésére hivatkozva egyenként 600 EUR összegű kártalanítást kér az alperestől a 261/2004/EK rendelet 7. cikkének (1) bekezdésének c) pontjával együttesen olvasott 5. cikke alapján.

25. Első fokon a Bezirksgericht für Handelssachen Wien elutasította a keresetet, mivel úgy vélte, hogy a 2005. március 7-re tervezett járat késett, ám azt a rendelet értelmében nem törölték, és a járat puszta késésének esetén nincs helye kártalanításnak.

26. S. Böck és C. Lepuschitz fellebbezést nyújtott be a Handelsgericht Wien előtt, amely úgy határozott, hogy az alábbi kérdéseket a Bíróság elé terjeszti előzetes döntéshozatal céljából:

„1. A 261/2004 […] rendelet 2. cikkének l) pontjával és 6. cikkével együttesen olvasott 5. cikkét akként kell e értelmezni, hogy a 22 órás késedelem a 6. cikk szerinti »késésnek« minősül?

2. A 261/2004/EK rendelet 2. cikkének l) pontját akként kell-e értelmezni, hogy »késés« helyett »a járat törlésének« minősül, amennyiben a légi utasokat lényegesen későbbi időpontban (22 órával később), kiegészített járatszám alatt (az eredeti járatszám »A«-val megtoldva) szállítják, és az eredetileg foglalással rendelkező légi utasoknak csak egy – bár jelentős – részét szállítják, míg további, eredetileg foglalással nem rendelkező légi utasokat is szállítanak?

Amennyiben a második kérdésre igenlő a válasz:

3. A 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdését akként kell-e értelmezni, hogy a légi jármű műszaki hibája és az általa okozott repülésiterv-módo-

sulás rendkívüli körülménynek minősül, (amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni)?"

27. Írásbeli észrevételt nyújtott be a Sturgeon család, S. Böck és C. Lepuschitz, a Condor, az Air France, az osztrák, a francia, a görög, az olasz, a lengyel és a svéd kormány, valamint az Egyesült Királyság Kormánya és a Bizottság.

28. A tárgyaláson szóbeli észrevételeket terjesztett elő a Sturgeon család, S. Böck és C. Lepuschitz, a Condor, a görög kormány és az Egyesült Királyság Kormánya, valamint a Bizottság.

A „késés" „járattörléstől" való megkülönböztetéséről

29. Két kérdésével az előterjesztő bíróság a Sturgeon-ügyben annak a tisztázását kéri, hogy ahhoz, hogy „a járat törléséről" lehessen beszélni, alapvető fontosságú-e, hogy felhagynak az eredeti repülési tervvel, és amennyiben nem, a késés bizonyos idő elteltével törléssé válhat-e. A Böck és Lepuschitz ügyben előterjesztett első és második kérdésével a Bíróság arra vár választ, hogy egy 22 órás késés még „késésnek" minősül-e a rendelet 6. cikkének értelmében, vagy e késés inkább „a járat törlésének" minősül-e, amennyiben eltérő a járatszám, és az eredetileg foglalással rendelkező légi utasoknak csak egy részét szállítják.

30. A kérdést előterjesztő mindkét bíróság arra vár tehát lényegében választ, hogy miként különböztesse meg a rendelet 2. cikkének (1) bekezdése szerinti „késést" a „járat törlésétől", és hogy valamely „késést" egy bizonyos idő elteltével „a járat törlésének" kell-e tekinteni a rendelet értelmében.

Előzetes észrevétel – a rendelet jogalkotási története

31. A Bizottság a rendelet eredeti javaslatához fűzött indokolásának [12] 20. pontjában megjegyezte, hogy „[a] járat valamely működtető részéről történő törlése […] azon szolgáltatás nyújtásának megtagadását valósítja meg, amelynek tárgyában szerződést kötött, kivéve

12 – A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet javaslata, COM (2001) 784 végleges (A Bizottságnak a rendelet eredeti javaslatához fűzött indokolása).

ha a felelősségét meghaladó olyan rendkívüli körülmények állnak fenn, mint amilyen a politikai bizonytalanság, a zord időjárási feltételek, az elégtelen biztonság vagy a biztonsági rendszer váratlan meghibásodása. A járat rendes körülmények esetén, kereskedelmi okokból történő törlése az utas számára elfogadhatatlan nehézséget és késedelmet okoz, főként, ha erről nem értesítik előre". A 23. pontban a Bizottság kijelentette: „Noha az utasok hasonló kényelmetlenségeknek és csalódásnak vannak kitéve a késés által, mint a beszállás visszautasítása vagy a járat törlése folytán, különbséget kell tenni a tekintetben, hogy a beszállás visszautasításáért vagy a járat törléséért valamely üzemeltető a felelős (kivéve a felelősségét meghaladó okokat), míg a késésekért nem mindig. Egy másik szokásos oknak tekinthetők a légiforgalom-irányítási rendszerek és a repülőtér-kapacitási korlátozások. Amint azt a légi utasok védelméről szóló közleményében kijelentette, a Bizottság úgy véli, hogy a jelen körülmények között az üzemeltetőknek nem kötelességük a késedelemmel érintett utasok kártalanítása."

32. Egyáltalán nem egyszerű felismerni a Bizottság által körvonalazott különbségtétel mögött húzódó logikát. Az indokolás először is megállapítja, hogy mindig a légitársaságok felelősek a járattörlésekért, kivéve ha e felelősség alól kivételes körülmények mentesítik őket (amely elv tükröződik később az elfogadott rendelet 5. cikkének szövegében, ahol a Bizottság által hivatkozott „kivételes körülmények" kifejezést a „rendkívüli körülmények" [13] kifejezés váltotta fel). Az indokolás ezt követően meghatározott számos olyan körülményt, amelyek között a légitársaságokat (objektíve) nem terheli felelősség a késések tekintetében. Ezen – a korábbiakban a járattörlésekkel kapcsolatban „rendkívüli körülményekként" – meghatározott körülmények azon körülmények, amelyekért a légitársaság (objektíve) nem felelős. Logikusan elvárható lenne, hogy az indokolás ezt követően azzal a javaslattal él (úgy a törölt, mint a késéssel érintett járatok tekintetében), hogy a légitársaságoknak ne kelljen kártalanítást nyújtaniuk, amennyiben a késés vagy járat törlése objektíve nem róható fel nekik. Ehelyett az indokolás azon szimpla megállapításra szorítkozik, miszerint „a Bizottság úgy véli, hogy a jelen körülmények között az üzemeltetőknek nem kötelességük azon utasok kártalanítása, akiknek a gépe késett".

33. A Bizottság javaslatában a járat törlésének esetére vonatkozó kártalanítás megegyezett a beszállás visszautasításának esetére vonatkozó kártalanítással, amelynek mértékéről az indokolás 11. pontja megállapítja, hogy azt akként kell meghatározni, hogy „visszatartó legyen". Az ezt követő 14. pont a kiszámítás módjáról nyújtott magyarázatot: „Az üzemeltetőknek bármely utas, tekintet nélkül jegye komfortfokozatára, beszállásának visszautasításától való védelme érdekében a Bizottság azt javasolja, hogy a legmagasabb *business class* díjszabások összege kétszeresének megfelelő átalányösszeg kerüljön meghatározásra".

13 – Lásd az alábbi 98–101. pontot.

34. Lehetséges, hogy a „járat törlésének" a „késéstől" való megkülönböztetése, amelyet a Bizottság javaslatában szem előtt tartott, nem az utasokra gyakorolt hatáson, hanem az üzemeltető felelősségének mértékén alapult – azon a különbségen, amely a járat kereskedelmi okokból történő törlésére (járattörlés) vonatkozó szándékos, a kártalanítás elrettentésre alkalmas mértéke által visszaszorítandó döntés, valamint azon puszta szándék között fenn áll, hogy az utasokat, ha késéssel is, a külső tényezőkből fakadó nehézségek ellenére eljuttassák célállomásukba (késés), amely esetben az üzemeltetőknek mindössze bizonyos szintű segítség nyújtása a kötelességük. Ha ez így van, úgy tűnik, némileg összekeveredett az „ok" és a „felróható hiba". Nem nehéz elképzelni olyan eseteket, amikor a ténylegesen arra irányuló erőfeszítés, hogy az utasokat a lehető leggyorsabban célállomásukba juttassák, a menetrend szerinti járat törlését (mert nyilvánvalóan nem szállhat fel időben) eredményezi, majd annak biztosítását teheti szükségessé, hogy az utasok felszállhatnak egy másik járattal. [14] És fordítva: valamely olyan járat késése, amelyre csak néhány utasnak van foglalása, tovább nyújtható alapvetően kereskedelmi okokból, mert a légitársaság az első elérhető helyettesítő gépet használta, hogy egy másik járat, amelyre több utasnak van foglalása, helyzetét rendezze előbb [15]. Ha a Bizottság javaslata mögött meghúzódó elv az volt, hogy „a légitársaságoknak kártalanítást kell fizetniük, amennyiben a kár felróható a számukra, ennek hiányában viszont nem", azt várhatnánk, hogy a javaslat néhány rendelkezés elfogadását írja elő a kereskedelmi jellegű döntéseknek tulajdonítható késések meghatározása (és szankcionálása) céljából.

35. Úgy tűnik mindazonáltal, hogy a jogalkotási eljárás folyamán e különbségtétel nem kapott jelentős hangsúlyt, különösen miután a kártalanítás mértékeit csökkentették. A végleges formában elfogadott szövegből nehezen levezethetőek a „járat törlése" és a „késés" megkülönböztetésének szempontjai.

Miért lényeges a „késés" és a „járat törlése" megkülönböztetése?

36. A rendelet 2. cikkének (1) bekezdése akként határozza meg a „járat törlését", hogy az „egy korábban tervezett légi járat nemközlekedése, amelyre legalább egy helyet lefoglaltak". A rendelet a „késés" tekintetében nem tartalmaz ennek megfelelő meghatározást. A „késés" fogalmát a Varsói vagy a Montreáli Egyezmény sem definiálja. A Montreali Egyezmény 19. cikke mindössze annyit ír elő, meglehetősen általános megfogalmazásban, hogy a fuvarozó felelős „az utasok, a poggyászok vagy a teherszállítmány légi szállításában bekövetkezett késésből eredő károkért". Úgy tűnik, e kitétel érint a „járattörlés" alá tartozó sok esetet – ha ugyan nem valamennyit –, és jelentése jóval tágabb, mint a „járat késésének" rendelet szerinti fogalma.

37. A rendelet értelmében ugyanakkor jelentősége van a „késés" „járat törlésétől" való megkülönböztetésének. A rendelet 5. cikke

14 – Tekintve, hogy a járat törlése a rendelet 7. cikkének értelmében az utasok kártalanítását teszi szükségessé, e példában az a visszás eredmény született, hogy „kedvezőbb" a légitársaság számára (az utasok számára viszont nem) a járat „puszta" késése.

15 – Lásd a C-396/06. sz. Kramme-ügyben előzetes döntéshozatalra terjesztett és az ügyre vonatkozó indítványomban felvázolt tényállási elemeket (hozzáférhető a Bíróság honlapján). Az utaló határozatot az ítélet meghozatala előtt visszavonták.

azoknak az utasoknak, akiknek járatát törölték, meghatározott kártalanítás iránti jogot biztosít. A rendelet 6. cikke nem tartalmaz ennek megfelelő rendelkezéseket a késésre vonatkozó kártalanítás tekintetében.

38. A rendelet jelentős érdeme, hogy automatikus kártalanítást biztosít azon utasok számára, akiknek járatát törölték. Mindazonáltal, amint azt a lengyel kormány írásbeli észrevételeiben megjegyzi, az a különbségtétel, amelyet a rendelet a járat törlése és a késés között felállít, azt eredményezheti, hogy objektíve hasonló helyzetben lévő utasok eltérő bánásmódban részesülnek.

39. Ez pedig óhatatlanul felveti azt az (alapvető) kérdést, hogy a rendelet sérti-e az egyenlő bánásmód elvét.

Az egyenlő bánásmód elvének hatása

40. Az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében az egyenlő bánásmód elve vagy a hátrányos megkülönböztetés elvének tilalma megköveteli, hogy az összehasonlítható helyzeteket ne kezeljék eltérő módon, és hogy a különböző helyzeteket ne kezeljék egyenlő módon, hacsak ez a bánásmód objektíve nem igazolt. [16]

41. Az IATA és ELFAA ügyben a rendelet 5., 6. és 7. cikkének érvényességét vitatták az egyenlő bánásmód elvének fényében, de inkább a légitársaságok, nem pedig az utasok szempontjából.

42. Az ELFAA előadta, hogy az általa képviselt diszkont légitársaságokat hátrányos megkülönböztetés éri azáltal, hogy a hivatkozott rendelkezésekben meghatározott intézkedések minden légi fuvarozó tekintetében azonos kötelezettséget írnak elő, függetlenül az árpolitikájuktól és az általuk kínált szolgáltatásoktól. Az ELFAA ezenkívül előadta, hogy a közösségi jog nem írja elő ezeket a kötelezettségeket a többi közlekedési eszköz tekintetében, következésképpen tehát hátrányos megkülönböztetést valósít meg a légiközlekedési ágazat ilyen kiemelése.

43. A Bíróság megállapította, hogy a különféle közlekedési ágazatokban tevékenykedő vállalkozások helyzete nem összehasonlítható,

16 – Lásd például a C-344/04. sz., IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet (EBHT 2006., I-403. o.) 95. pontját, és a C-173/07. sz. Emirates Airlines ügyben hozott ítélet (EBHT 2008., I-5237. o.) 39. pontját.

és a légi közlekedés terén a járat törlésével vagy jelentős késésével érintett utasok objektíve eltérő helyzetben vannak, mint a más közlekedési eszközök hasonló helyzettel érintett utasai. Továbbá a légi fuvarozók utasai által a járatok törlése vagy jelentős késése esetén elszenvedett károk hasonlók, függetlenül attól, hogy melyik légitársasággal szerződtek, és tekintet nélkül az ezek által követett árpolitikára [17]. A Bíróság arra a megállapításra jutott, hogy „a közösségi jogalkotónak – amennyiben nem kívánta megsérteni az egyenlőség elvét – figyelemmel a 261/2004 rendelet céljára, ami a légi fuvarozók minden utasa védelmének növelése, az összes légitársaságot egyformán kellett kezelnie.” [18]

44. Az IATA és ELFAA ügyben a Bíróság kifejezetten kimondta, hogy a rendelet elsődleges célja valamennyi utas védelmének a megerősítése. Valójában ez a megállapítás képezi a Bíróság elemzésének és az ELFAA érvei elutasításának alapját. Az ELFAA akként érvelt, hogy a légiszállítás és a közlekedés egyéb formái összehasonlíthatók. A Bíróság kijelentette, hogy a járattörléssel vagy hosszú késéssel érintett utasok számára viszont nem. Az ELFAA akként érvelt, hogy a menetrend szerinti légi járatok és a diszkont légi járatok nem összehasonlíthatók. A Bíróság kijelentette, hogy a járattörléssel vagy hosszú késéssel érintett utasok számára viszont igen. Összefoglalva az ELFAA a rendelet légitársaságok szemszögéből való vizsgálatát kérte a Bíróságtól. A Bíróság e megközelítést elvetette, és az ELFAA által előterjesztett érvet (és a rendeletet) *az utas nézőpontjából* vizsgálta.

45. Említést érdemel továbbá, hogy vizsgálata során a Bíróság *egyetlen kategóriaként* vizsgálta az olyan utasokat, akiknek járatát törölték, valamint azon utasokat, akiknek járata késett.

46. Amint arra a Bíróság az Arcelor Atlantique, és Lorraine és társai ügyben rámutatott, „az egyenlő bánásmód elvének az eltérő kezelés általi megsértése azt feltételezi, hogy a hivatkozott helyzetek többé-kevésbé hasonlóak valamennyi, az ezeket jellemző tényező fényében. E tényezőket, és így e helyzetek hasonló jellegét főként a szóban forgó különbségtételt létrehozó közösségi aktus tárgyának és céljának fényében kell meghatározni és értékelni. Ezen túlmenően tekintetbe kell venni azon szabályozási terület elveit és céljait, amely alá a szóban forgó aktus tartozik.” [19]

17 – E kár természetének vonatkozásában a Bíróság a 43. pontban megállapította, hogy „a légi személyszállításban a késedelem – és különösen a jelentős késés – általában kétféle kárt okozhat. Egyrészt a nagyon jelentős késés egyrészt minden utas számára szinte ugyanolyan kárt okoz, amelynek orvoslására alkalmas az egységesített és azonnali, minden érdekelt számára felajánlott segítségnyújtás és ellátás, mint például üdítőitalok, étkezés, szállás vagy telefonhívás lehetőségének a biztosítása. Másrészt, az utasoknál felmerülhet az utazásuk céljával összefüggő egyedi kár, amelynek orvoslása az okozott kár mértékének esetenkénti elbírálását követeli meg, és következésképpen ez csak utólagos és egyéniesített kártérítés tárgya lehet”.

18 – Az IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 94–98. pontja; lásd továbbá az Emirates Airlines ügyben hozott ítélet 35. pontját.

19 – A C-127/07. sz., Arcelor Atlantique és Lorraine és társai ügyben hozott ítélet (EBHT 2008., I-9895. o.) 25. és 26. pontja (kiemelés tőlem), hivatkozással a 6/71. sz. Rheinmühlen Düsseldorf ügyben hozott ítélet (EBHT 1971., 823. o.) 14. pontjára; a 117/76. és 16/77. sz., Ruckdeschel és társai egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 1977., 1753. o.) 8. pontjára; a C-280/93. sz., Németország kontra Tanács ügyben hozott ítélet (EBHT 1994., I-4973. o.) 74. pontjára, valamint a C-364/95. és C-365/95. sz., T. Port egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 1998., I-1023. o.) 83. pontjára.

47. Az IATA és ELFAA ügyben hozott ítéletében a Bíróság egyértelműen kimondta, hogy a rendelet 5. (járat törlése) és 6. (késés) cikkének célja világosan következik a rendelet (1) és (2) preambulumbekezdéséből, amelyek szerint szükséges, hogy a Közösség fellépése a légi közlekedés terén többek között az utasok magas szintű védelmére irányuljon, és figyelembe vegye az általános fogyasztóvédelmi követelményeket, figyelemmel arra, hogy a légi járat törlése vagy jelentős késése súlyos gondot és kényelmetlenséget okoz az utasoknak. [20]

48. A Bíróság tehát az IATA és ELFAA ügyben hozott ítéletében „közvetlen célként" vagy „a közösségi jogalkotó által kifejezetten kimondott közvetlen célként" egyértelműen az utasok védelmét jelölte meg, elismerve ugyanakkor, hogy a rendeletnek hallgatólagosan egyéb, másodlagos célkitűzései is lehetnek (például megelőzés útján a légi járatok törlése és jelentős késése számának csökkentése). [21]

49. E megközelítést az a tény hívta életre, hogy, amint azt a Bíróság megjegyezte, a közösségi jogalkotó által választott intézkedések mértéke az utasok által elszenvedett károk nagysága függvényében változik, amelyet vagy a késés és a következő járatra való várakozás időtartamával, vagy a járat törléséről szóló tájékoztatás az érintettekkel való közlésének időpontjával mérnek [22]. Noha az idő kiszámításához használt kiindulási pont eltérő, a törlés és a hosszú késés is az eltelt idő függvényében értékeli a kár jelentőségét.

50. A fogyasztóvédelem erősítése továbbá az EK 3. cikk (1) bekezdése c) pontjában kifejezetten előírt olyan tevékenység, amelyet a Közösség a 2. cikkben foglaltak megvalósítása céljából folytat. [23]

51. Mindazonáltal, függetlenül az okozott kényelmetlenség jelentőségétől, a rendelet akként rendelkezik, hogy a járat törlése automatikusan kártalanítás iránti jogot keletkeztet (a 7. cikk értelmében), míg a késés sohasem. Amint azt a Sturgeon-ügy utaló végzése sugallja, és amint azt a Bizottság a tárgyaláson előadta, úgy tűnik, a rendelet

20 – A 16. lábjegyzetben hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 69. pontja; a C-549/07. sz. Wallentin-Hermann ügyben hozott ítélet (EBHT 2008., I-11061. o.) 18. pontja. A rendelet (2) preambulumbekezdése egyetlen mondatban említi „a légi járat törlését vagy hosszú késését", anélkül hogy különbséget tenne a kettő között.

21 – A 16. lábjegyzetben hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 82. és 83. pontja, és Geelhoed főtanácsnok indítványának 121. és 122. pontja.

22 – A 16. lábjegyzetben hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 85. pontja.

23 – Lásd továbbá Geelhoed főtanácsnok a 16. lábjegyzetben hivatkozott IATA és ELFAA ügyre vonatkozó indítványának 117–119. pontját, ahol a főtanácsnok az EK 153. cikk (2) bekezdésére (amely előírja, hogy a közösségi jogalkotónak a fogyasztóvédelmi követelményeket figyelembe kell vennie az egyéb közösségi politikák meghatározásakor), valamint az EK 95. cikk (3) bekezdésére hivatkozik (amely előírja a fogyasztóvédelem magas szintjét), és arra a következtetésre jut, hogy a fogyasztóvédelem kétségtelenül a Szerződés által kifejezetten előírt jogos cél.

azon a feltételezésen nyugszik tehát, hogy a járat törlése szükségképpen több kényelmetlenséget okoz az utasok számára, ennélfogva a védelem erősebb formájára tarthat igényt, mint a „puszta” késés. [24]

52. Egyáltalán nem világos a számomra, hogy miért kellene ennek így lennie. A Bizottság írásbeli észrevételeiben ezt el is ismeri, és elfogadja, hogy a törlések ténylegesen nem okoznak minden esetben több kényelmetlenséget, mint a késések.

53. Tegyük fel, hogy A utas és B utas is a Brüsszelből New Yorkba tartó járatokra foglalt helyet, eltérő légitársaságoknál, és mindketten 8.30-kor szállnak fel. Amikor A utas kiérkezik a repülőtérre, közlik vele, hogy járatát törölték. Felajánlanak neki egy helyet egy másik, New Yorkba tartó járaton, amely egy nappal később 8.30-kor indul. Amikor B utas kiérkezik a repülőtérre, közlik vele, hogy járata késik. Járata végül egy időben száll fel A utas új járatával, tehát a menetrend szerinti indulási időhöz képest egy nappal később. A és B utas ugyanabban az időben ér New Yorkba. A két utas helyzete ténylegesen azonos. A rendelet értelmében mégis csak A utas jogosult automatikus kártalanításra.

54. A járat törlése és a késés közötti különbségtétel, amint az jelenleg a rendeletben megvalósul, nincs összhangban tehát annak céljával.

55. Ez még nyilvánvalóbbá válik, ha tekintetbe vesszük azt, hogy a rendelet ahhoz a (visszás) eredményhez vezethet, hogy azoktól az utasoktól, akik a nagyobb kényelmetlenségnek lettek kitéve, automatikusan megtagadják a kártalanítást, míg azok, akiket kisebb kényelmetlenség ért, ugyanarra jogosultak lesznek. Tegyük fel, hogy az iménti A és B utas (nyilvánvalóan gyakori utasok) mindketten Brüsszelből New Yorkba tartó járatra foglaltak helyet, más-más légitársaságnál, amely járatok 10.30-kor indulnak. A utas a repülőtérre kiérve megtudja, hogy járatát törölték. A légitársaság ugyanakkor azonnal alternatív járatot ajánl fel a számára, amelyet egy másik légitársaság üzemeltet, és amely 11.00-kor száll fel. B utast a repülőtérre kiérve tájékoztatják arról, hogy járata késik. Járata végül 22.30-kor száll fel, a menetrend szerinti indulási időnél 12 órával később. Magától értetődő, hogy B utas szenvedte el a nagyobb kényelmetlenséget.

56. A utas (aki kevéssé volt érintett) kártalanításra tarthat igényt a rendelet 5. cikke (1) bekezdésének (c) pontja és 7. cikke alapján. B utas az idő múlásával csupán étkezést és frissítőket, [25] díjmentesen néhány

24 – Összehasonlítás végett lásd a rendelet (12) (törlés) és (17) (késés) preambulumbekezdését. Az általuk javasolt eltérő megoldások ellentmondanak a (2) preambulumbekezdésnek, amely elismeri, hogy úgy „[a] beszállás visszautasítása [mint] a légi járat törlése vagy hosszú késése súlyos gondot és kényelmetlenséget okoz az utasoknak.”

25 – A 6. cikk (1) bekezdése (c) pontjának i. alpontja, utalással a 9. cikk (1) bekezdésének a) pontjára. Tekintve, hogy az általam bemutatott példában tengerentúli járatról van szó, a B utasnak négy órát kell várakoznia, hogy a 9. cikk szerinti „ellátásra” jogosulttá váljon.

telefonhívást (telex vagy faxüzenet, vagy e-mail küldését) igényelhetett [26]; ezt követően (öt óra elteltével) jogosulttá válik arra, hogy a kártalanítást válassza, amennyiben úgy tűnik, hogy nem érdemes többet várakoznia. [27] Noha kétségtelenül értékes az ellátáshoz való jog, kevéssé tekinthető egyenértékűnek azzal a kártalanítással, amelyet A utas fog kapni.

57. A rendelet javaslatához fűzött indokolásban, azon kiindulópont ellenére, hogy az intézkedés a fogyasztóvédelem megerősítésére irányul, a Bizottság az alábbi módon kommentálja a járat törlése és a késés közti különbséget: „Noha az utasok hasonló kényelmetlenségeknek és csalódásnak vannak kitéve a késés által, mint a beszállás visszautasítása vagy a járat törlése folytán, különbséget kell tenni a tekintetben, hogy a beszállás visszautasításáért vagy a járat törléséért valamely üzemeltető a felelős (kivéve a felelősségét meghaladó okokat), míg a késésekért nem mindig.” [28]

58. Ezt a magyarázatot alaposabban kell megvizsgálni.

59. A Bizottság kifejezetten elismeri, hogy az utasok által elszenvedett kényelmetlenség hasonló, akár hosszú késésnek, akár törlésnek van kitéve a járatuk. Amennyiben ez igaz (és ténylegesen úgy tűnik, igen), azt várhatnánk, hogy az utasok két kategóriáját azonos módon kezelik, mert mindkettőnek ugyanannyira szüksége van a védelemre, és az meg is illeti (ezzel szemben nem azonos módon kezelik őket). A Bizottság ezt követően azt állítja, hogy a járat törlése és a késés közötti különbség (és, legalábbis hallgatólagosan, az eltérő bánásmód igazolása) abban keresendő, hogy az üzemeltető mindig felelős a járat törléséért (kivéve amikor nem); ugyanakkor nem mindig felelős a késésekért (kivéve, feltételezhetően, amikor igen). Ez olyan különbségtétel, amelynek nem létező különbség az alapja.

60. Úgy vélem, hogy az e mögött meghúzódó logika (újra csak a megerősített fogyasztóvédelem mint kiindulópont ellenére) az lehetett, hogy amennyiben az üzemeltető *nem felelős* a kényelmetlenségért (akár a járat törlése, akár késése okozta azt), nem tartozik kártalanítással; illetve, megfordítva: ha felelős, fizetnie kell. Más szóval, a kártalanítás kritériuma nem a károkozás, hanem a (tágan meghatározott) vétkesség az üzemeltető részéről.

26 – Uo., utalással a 9. cikk (2) bekezdésére.

27 – A 6. cikk (1) bekezdése (c) pontjának iii. alpontja, utalással a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontjára.

28 – A 12. lábjegyzetben hivatkozott, a Bizottság a rendelet eredeti javaslatához fűzött magyarázó jelentésének 23. pontja.

61. Ha ez így is van, továbbra sem nyújt magyarázatot arra, hogy a járat törléséből eredő kényelmetlenséget és a hosszú késésből eredő kényelmetlenséget elszenvedő utasokat miért kezelik eltérő módon. A hosszú késés és a törlés egyaránt lehet (vagy nem lehet) az üzemeltető felelőssége. Mindazonáltal a rendelet szerinti eltérő bánásmód nem az üzemeltető vétkességének függvénye. Annak a függvénye csupán, hogy a történteket a késés vagy a törlés kategóriájába kell-e sorolni. A *travaux préparatoires* [előkészítő munkálatok] pedig nem tartalmaznak egyetlen más, objektív magyarázatot sem az eltérő bánásmódra.

62. Úgy tűnik tehát, hogy ezen eltérő bánásmód ütközik az egyenlő bánásmód elvével.

63. Ezt megerősíti az a tény, hogy az IATA és ELFAA ügyben a Bíróság nyilvánvaló és minden kétséget kizáró módon kimondta, hogy a rendelet elsődleges célja a fogyasztóvédelem. Az utasok nézőpontjából ez azt jelenti, hogy összehasonlítható helyzetben lévő személyeket eltérő módon kezelnek, az egyik kategória (azon személyek, akiknek járatát törölték) javára és a másik kategória (azok a személyek, akiknek a járata hosszú késéssel érintett) kárára.

64. Úgy tűnik továbbá, legalábbis első ránézésre, hogy a rendelet elsődleges célja (a megerősített fogyasztóvédelem) olyan eszközök révén is elérhető lenne, amelyek tiszteletben tartják az egyenlő bánásmód elvét. Természetesen a közösségi jogalkotás feladata, hogy ezen eszközöket megvizsgálja, és azok tárgyában döntsön. [29]

65. A jelen eljárás folyamán, a lengyel kormány rövid megjegyzését leszámítva, a Bíróság előtt nem hangzott el érv az egyenlő bánásmód elvének az előterjesztett kérdésekre gyakorolt lehetséges hatása vonatkozásában. Ennélfogva annak lehetőségét, hogy a járat késése és törlése közötti különbség vizsgálata ahhoz a következtetéshez vezethet, hogy az, ahogyan a rendelet e két fogalmat kezeli, sérti az EK jog ezen alapelvét, nem vizsgálták kellő módon. Tisztában vagyok azzal, hogy létezhetnek olyan ellenérvek, amelyekkel nem számoltam. Az intézményeknek és a tagállamoknak is lehetőséget kellene biztosítani arra, hogy észrevételt tegyenek az általam előterjesztett elemzéshez, és az objektív igazolás vonatkozásában érveket terjeszthessenek elő.

29 – Pusztán csak illusztrációképpen: hozhatnának olyan rendelkezést, amely az automatikus kártalanítást a járat törlésének olyan eseteire korlátozná, amikor egy bizonyos időtartamon (például két óra) belül nem ajánlanak fel átfoglalást, ugyanakkor automatikus kártalanítást biztosítana az ugyanezen meghatározott időtartamnál hosszabb késések esetén. A járat törlése tekintetében (a jelen szabályozáshoz hasonlóan), a légitársaságnak nem kellene pénzbeli kártalanítást fizetnie, amennyiben bizonyítani tudja, hogy a járat késése vagy törlése rendkívüli körülmények következménye, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Ennek megfelelő intézkedés lenne szükséges az olyan késések szabályozására, amelyek tekintetében a légitársaság bizonyítani tudja, hogy nem terheli felelősség. Amennyiben szükséges és megfelelő, a meghatározott időtartam a repülési távolság függvényében változhatna (mint a rendelet 6. cikke (1) bekezdése és 7. cikkének (2) bekezdése szerinti jelen szabályozásban). Úgy vélem, egy ilyen szabályozás az arányosság követelményeinek is megfelelne (amelyre a 16. lábjegyzetben hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 79. pontja kifejezetten utal).

66. Azt javasolom tehát, hogy a Bíróság rendelje el a szóbeli szakasz újbóli megnyitását, és hívja fel a tárgyban észrevételek benyújtására a tagállamokat, a Bizottságot, az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

67. Amennyiben a Bíróság e javaslattal nem értene egyet, az alábbi megfontolások szerint azt vizsgálom, hogy a rendelet értelmezhető-e az egyenlő bánásmód elvével összhangban. [30]

Jelzések arra nézve, hogy a járatot törölték

68. A Bíróság előtt, valamint a nemzetközi esetjogban és jogirodalomban [31] hivatkozott azon tényezők között, amelyek lehetséges jelzésül szolgálhatnak arra nézve, hogy a járatot törölték, az alábbiak szerepelnek: a légitársaság cseréje, a légi jármű cseréje, a járatszám módosulása, a felszállás vagy érkezés szerinti repülőtér módosulása, a csomagok visszajuttatása az utasoknak, újabb utasfelvétel, új ülésrend, valamennyi utas egy vagy több másik repülőgépre történő elhelyezése, új beszállókártyák kiadása, valamint az a tény, hogy a pilóta (vagy a repülőgép legénységének más tagja) bejelenti a járat „törlését", vagy hogy ezen információ megjelenik az indulásokra vonatkozó kijelzőtáblán.

69. A józan ész azt sugallja, hogy ezen tényezők mindegyike szolgálhat jelzésül arra nézve, hogy valamely járatot töröltek, és az nem csupán késik. Minél több áll fenn e tényezők közül együttesen, annál valószínűbb, hogy a járatot ténylegesen törölték. Ugyanezen az alapon nem hinném, hogy bármely tényező önmagában meggyőző lehet.

70. Példának okáért, ha üzemen kívül helyeznek egy repülőgépet, ez nem vezet automatikusan annak a járatnak a törléséhez, amelyre a repülőgép ki volt jelölve. A járat továbbra is indítható, amennyiben cseregépet üzembe helyeznek. [32] Lényegtelennek tűnik számomra, hogy az utasokat egyetlen cseregépen vagy több másik cseregépen helyezik el. [33]

71. Hasonló elemzés alkalmazható a fentebb említett legtöbb tényező vonatkozásában. Ezek a légi utazás szerves részét képezik. Egyébként rendes, nem is szükségszerűen

30 – Egy közösségi jogszabály szövegét, amennyire lehet, úgy kell értelmezni, hogy összhangban legyen a Szerződés rendelkezéseivel és a közösségi jog általános elveivel. Lásd például a C-413/06. P. sz., Bertelsmann és Sony Corporation of America kontra Impala ügyben hozott ítélet (EBHT 2008., I-4951. o.) 174. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

31 – Lásd például: R. Schmid, „Die Bewährung der neuen Fluggastrechte in der Praxis – Ausgewählte Probleme bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004" (2006) *NJW* 26, 1843. o.; E. Gaedtke, „Fluggastrechte: Praktische Schwierigkeiten bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004", (2007) *Verbraucher und Recht,* 203. és 204. o.; B. Wagner, „Verbesserung der Fluggastrechte durch die Verordnung (EG) Nr. 261/2004", (2006) *VuR*, 338. és 339. o.; és az e cikkekben hivatkozott esetjogot.

32 – Lásd a 15. lábjegyzetben hivatkozott Kramme-ügyre vonatkozó indítványom 39. pontját.

33 – Amely tényező említést nyer a Böck és Lepuschitz ügy utaló végzésében.

késéssel érintett légi járat vonatkozásában is előfordulhatnak.

72. A Bizottság, akit a tárgyaláson S. Böck és C. Lepuschitz, a Condor és a görög kormány képviselői is támogatnak, azt javasolja írásbeli észrevételeiben, hogy a járatszám módosulása [34] erőteljes útmutatásul szolgál arra nézve, hogy a járatot törölték. [35] Osztom e nézetet.

73. Ugyanakkor egy új járatszám nem szolgál megdönthetetlen útmutatásul a késéssel érintett járatoknak a törölt járatoktól való megkülönböztetésére. A járat számának módosítása történhet a légitársaság befolyásolási körén kívül eső, pusztán technikai okokból, még úgy is, hogy a légi járat más paramétere nem módosul. [36] Ilyen körülmények között a járatszám módosulását nem lehet a járattörlés döntő bizonyítékának tekinteni. És fordítva: az eredeti járatszám megtartása nem jelzi szükségképpen azt, hogy a járatot nem törölték.

74. Ugyanez vonatkozik a légitársaság legénysége vagy a repülőtéri személyzet részéről tett azon kijelentésre, miszerint a járatot törölték. Nem nehéz elképzelni, hogy a nemzeti bíróságok előtt véget nem érnek az annak tárgyában indított perek, hogy a zaklatott személyzet egy tagjának, aki egy pult előtt hömpölygő és lökdösődő tömegben a sorára várakozó utasnak azt mondta, hogy a járatot törölték, vajon volt-e felhatalmazása ezen kijelentés megtételére (vagy hogy a személyzet tagja és az utas valamely nyelven egyáltalában kellő módon szót értett-e egymással ahhoz, hogy akármi is hangzott el, annak jelentése egyértelmű legyen). A pilóta részéről történő bejelentés vagy a kijelzőtábla hivatalos kiírása megbízhatóbb, de nem szükségképpen döntő forrás.

75. Mivel önmagában a fent hivatkozott tényezők egyike sem lehet döntő, a nemzeti bíróságoknak minden egyes esetben mérlegelniük kell e tényezők mindegyikének jelentőségét, ha azok együttesen vannak jelen. Ez a jogbiztonsággal kapcsolatos komoly problémákhoz vezethet. [37]

76. Az is nyilvánvaló, hogy maguk a légitársaságok jelentős befolyással rendelkeznek számos olyan tényező felett, amelyek felhasz-

34 – Amint azt a Böck és Lepuschitz ügy utaló végzése tényezőként említi.

35 – A rendelettel kapcsolatos tájékoztatójában a Bizottság ugyancsak kijelenti, hogy valamely járatot „általában töröltnek lehet tekinteni, ha a járatszám módosul ugyanazon útvonalra, amelyre az utasnak meghatározott nap és meghatározott menetrend tekintetében szerződése van” – az Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság tájékoztató anyaga: Válaszok a 261/2004 rendelet alkalmazására vonatkozó kérdésekre, 3. o.; hozzáférhető [angolul] http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/doc/2008/q_and_a_en.pdf.

36 – Például egy olyan úton, amelyet a menetrend szerinti légitársaság napi rendszerességgel üzemeltet, meglehetősen valószínű, hogy a hétfői és a keddi járat ugyanazt a számot viseli. Ha ez így van, és amennyiben a hétfői járatot 24 órával késleltetni kellene, a járat számát feltétlenül meg kellene változtatni a légiforgalmi irányítói utasítások lehetséges összetévesztésének elkerülése végett, mert a hétfői és a keddi járat pilótája közel azonos időpontban készülne az indulásra, kérne engedélyt a felszállásra vagy a gurulásra („taxizásra”).

37 – Lásd az alábbi 89. és 90. pontot.

nálhatók a késésnek a járat törlésétől való megkülönböztetése során. E légitársaságok gazdasági érdeke, hogy olyan lépéseket tegyenek, hogy egy eseményt inkább – bármilyen időtartamú is legyen – késésnek, mint a járat törlésének tekintsenek, és vitassák (amikor csak lehetséges) az utasok reklamációit, melyek szerint a járatot valójában törölték. [38]

Az idő mint tényező a járat törlésésnek meghatározása során

77. A fentebb felsorolt tényezőkkel ellentétben az idő múlása nem manipulálható. [39] Egy „különösen hosszú" késés válhat-e *de facto* a járat törlésévé, megnyitva ezáltal a rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerinti kártalanítás iránti jogot?

78. A Sturgeons család, S. Böck és C. Lepuschitz, az osztrák, a francia, a görög, az olasz, a lengyel és a svéd kormány, valamint a Bizottság azon az álláspontón van, hogy bizonyos idő elteltét követően a késést a járat törlésének lehet tekinteni. Az Egyesült Királyság Kormánya úgy véli ugyanakkor, hogy csak a közösségi jogalkotás vezetheti be megfelelő módon az eltelt időt mint e két esemény közötti különbséget létrehozó eszközt. A Condor akként érvel, hogy a Montreali Egyezmény 19. cikke az utasoknak kártalanítás iránti jogot biztosít, amennyiben járatuk késik. Az utasok védelmére vonatkozó megfontolások nem teszik szükségessé tehát, hogy a hosszú késést a járat törléseként kelljen értelmezni a rendelet 5. cikkének értelmében.

79. Az utolsó érvet röviden érintem. A Montreali Egyezmény valóban alkalmazható a Közösségben. Ez a reparációs elv alapján biztosít kártalanítást. E kártalanítás egyedi esetben az egyes utas számára kedvezőbb lehet, mint az automatikus átalányalapú kártalanítás, amelyet a rendelet 7. cikkének (1) bekezdése a tényleges kár bizonyítása nélkül biztosít. A rendeletben foglalt szabályozás eltérő és kiegészítő jellegű a Montreali Egyezmény 19. cikke szerinti rendszerhez képest. [40] Azok az utasok, akiknek járatát törölték, a rendelet 7. cikkének (1) bekezdése értelmében kártalanításra jogosultak, „a bíró-

38 – A rendelet gyakorlati hatásával kapcsolatos jelentésében a Bizottság aggodalmát fejezte ki a tekintetben, hogy a légitársaságok a járattörléseket hosszú késésnek sorolják át, hogy ezáltal elkerüljék a kártalanításfizetés iránti kérelmeket, noha e gyakorlatnak nem találta egyértelmű statisztikai bizonyítékát (a törlések számának csökkenése és a késések számának ezzel párhuzamos növekedése): lásd a Bizottság Közleménye az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a 261/2004/EK rendelet 17. cikk értelmében az ezen, a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló rendelet működéséről és eredményeiről, COM (2007) 168 végleges, 4.1.2. pont. A jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelmek jól példázzák e potenciális problémát.

39 – Összehasonlításképpen lásd Screwtape [Csűrcsavar] (rangidős démon, aki unokaöccsét oktatja a kísértés tudományára) kritikus észrevételét, miszerint az emberek mindig „saját" idejük birtoklását követelik: „Az emberfajzat folyvást tulajdonjogi igényeket támaszt, melyek a mennyben és a pokolban egyaránt nevetségesen hatnak" („The humans are always putting up claims to ownership which sound equally funny in Heaven and in Hell") (C. S. Lewis, *The Screwtape Letters* (1942) [Csűrcsavar levelei], 112. és 113. o.).

40 – A rendelet 12. cikkének (1) bekezdése egyértelművé teszi, hogy a 7. cikk (1) bekezdésében szabályozott átalányalapú kártalanításnak nem célja, hogy helyettesítse a Montreáli Egyezmény szerinti kártalanítást.

sági úton történő jogérvényesítéssel szükségszerűen együtt járó nehézségek elkerülésével”. [41] Ha a hosszú késés és a járat törlése hasonló kényelmetlenségeket okoz az utasok számára, az utasok védelme azt teszi szükségessé, hogy mindkettő hasonló módon jogosult legyen az automatikus átalányalapú kártalanítás megfelelő rendszerére. Ennyi elegendő a Condor érvére adott válaszként.

80. És mi a helyzet azzal a központi érvvel, miszerint egy bizonyos idő elteltével a késés *de facto* a járat törlésévé válik?

81. Amint azt a józan ész diktálja, az idő nyilánvalóan egyike azon tényezőknek, melyek alapján meghatározható, hogy egy járatot töröltek-e. Ha a fentebb felsorolt tényezők bizonyos számban együttesen fennállnak, és/vagy a járat különösen hosszú időtartamot késik, ez erőteljesen arra utal, hogy a járatot ténylegesen törölték.

82. Ezen túl, amint azt a Bizottság a tárgyaláson előadta, amikor egy utas helyet foglal egy járatra, hallgatólagosan szerződést köt a légitársasággal bizonyos időpontban történő, két meghatározott pont közötti szállítás tárgyában. Ha a járat indulási idejét jelentősen késleltetik, nehezen fenntartható, hogy a járat továbbra is „a korábban tervezett légi járat” marad. [42] Így például, ha egy menetrend szerinti járatot naponta ugyanabban az időpontban üzemeltetnek, rendes körülmények között az a tény, hogy a légi járat még nem szállt fel a másnapi járat indulását követően sem, erőteljes útmutatásul szolgál a tekintetben, hogy az előbbi légi járatot törölték. [43]

83. Fogalommeghatározás hiányában a „késés” kifejezést a rendelet egésze rendelkezéseinek és céljainak fényében kell értelmezni [44]. Az, ha az idő múlását lényeges tényezőnek tekintenénk annak meghatározása során, hogy a járat törléséről van-e szó, nyilvánvalóan alátámasztaná a rendelet utasok védelmének megerősítésére irányuló célját. E megközelítéssel kapcsolatban felmerül azonban két nehézség. Először is, mit jelent a különösen nagy késés? Másodszor, értelmezhető-e a rendelet akként, miszerint a különösen nagy késést *de facto* törlésnek kell tekinteni?

41 – Lásd az IATA és ELFAA ügyben (hivatkozás a 16. lábjegyzetben) hozott ítélet 45. pontját, amelyben a Bíróság a Montreáli Egyezmény és a segítséghez való automatikus jog közötti különbséget fejtette ki, a rendelet 6. cikke szerinti késés tekintetében.

42 – Lásd a „járat törlésének” a rendelet 2. cikkének (1) bekezdésében foglalt meghatározását.

43 – Ezzel nem azt akarom mondani, hogy amennyiben egy légi járatot hetente üzemeltetnek, ezen útmutatás alkalmazása azt jelenti, hogy csak azt követően igényelhető kártalanítás a járat törlése tekintetében, hogy a következő heti járat felszállt.

44 – Analógia útján lásd a 16. lábjegyzetben hivatkozott Emirates Airlines ügyben hozott ítélet 27. és 28. pontját.

Mikor „különösen nagy" a késés?

84. A Bizottság helytállóan mutat rá arra, hogy a rendelet alapján nem határozható meg egyetlen olyan különleges időpont, amelyet követően a késést a járat törlésének lehetne tekinteni. A rendelet egyértelművé teszi, hogy a késés tarthat tovább öt óra hosszánál (6. cikk (1) bekezdés iii. pont), és elhúzódhat legalábbis a következő napig, sőt talán annál is tovább (a 6. cikk (1) bekezdésének ii. pontja, összefüggésben a 9. cikk (1) bekezdés (b) pontjának első francia bekezdésével).

85. A francia kormány megjegyzi, hogy a rendelet számos olyan elemet tartalmaz, amelyek jelzésül szolgálhatnak. A rendelet 6. cikke (1) bekezdésének értelmében a segítség különleges formái nyújtásának kötelezettségét megnyitó időtartam az utazás időtartamának függvényében változik: legalább két óra 1500 kilométeres vagy annál rövidebb repülőutak esetén;[45] legalább három óra az összes Közösségen belüli, 1500 kilométernél hosszabb repülőút és az összes egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőút esetén;[46] és legalább négy óra az összes egyéb repülőút esetén.[47] Vagyis a közösségi jogalkotás az ellátáshoz való jogosultságot a repülés hosszától tette függővé – a messzebb utazó utasoknak tovább kell várniuk, hogy jogosulttá váljanak az ellátásra.[48]

86. Annak értékelése során, hogy mikor beszélhetünk „különösen nagy" késésről, és ezáltal a járat törléséről, az e rendelkezésekben foglalt eltérő időszakokat lehet tekintetbe venni. Ugyanakkor ahhoz, hogy egy késés „különösen nagy" legyen, szükségszerűen érzékelhetően hosszabbnak kell lennie, mint ezen időegységek bármelyike. A felmerülő kérdés ez lenne tehát: mennyivel hosszabbnak?

87. Úgy vélem, lehetetlen bármely elfogadható precíziós mértékkel pontosan meghatározni, mekkora időtartamnak kell eltelnie ahhoz, hogy a késés „különösen naggyá" váljon.

88. Következésképpen a nemzeti bíróságok feladata, hogy minden egyedi esetben mérlegeljék a tényállási elemeket, és álláspontot alakítsanak ki – sokkal inkább a nemzeti jogi tradíció, a józan ész és ösztön egyfajta egyvelege, semmint valamely pontos közösségi jogi rendelkezés alapján – arra vonatko-

45 – Az a) pont.
46 – A b) pont.
47 – A c) pont.

48 – Lásd hasonlóképpen a rendelet 7. cikkének (2) bekezdését és analógia útján 5. cikke (1) bekezdése (c) pontjának ii. és iii. alpontját. A rendelet preambulumbekezdései nem nyújtanak magyarázatot az ellátáshoz való jogosultság lépcsős jellegére, amely talán inkább azon szempont pragmatikus értékelésének következménye, hogy mekkora lehet a légitársaságokra róható elfogadható gazdasági teher (tekintettel a késés rövid, közép- és hosszú távú légi járatokra vonatkozó ismert időtartamaira), mintsem az utasok vonatkozó szükségleteit tekintetbe vevő mélyebb logikának.

zólag, hogy az adott ügy tárgyát képező késés „különösen nagy" volt-e, és ennek következtében azt *de facto* a járat törlésének kell-e tekinteni. Az ítélkezési gyakorlat erre vonatkozólag azt sugallja, hogy a nemzeti bíróságok erőteljesen eltérnek egymástól abból a szempontból, hogy az időt tekintetbe veszik-e annak eldöntése során, hogy a járat törléséről van-e szó, és ha tekintetbe veszik, milyen mértékben. [49] Annak megerősítésén túl, hogy az idő lényeges tényező lehet a járat törlésének meghatározása során, valamint hogy a légi járat tervezett távolságát tekintetbe kell venni annak mérlegelésekor, hogy valamely késés „különösen nagy"-e, a Bíróság csekély specifikus és hasznos útmutatással szolgálhat a nemzeti bíróságok számára.

Lehetséges a késés de facto a járat törléseként való értelmezése?

89. Az eredmények ebből következő eltérő volta valószínűleg ütközik a jogbiztonság elvével.

90. Az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében a jogbiztonság elve, amely egyike a közösségi jog általános elveinek, különösen azt követeli meg, hogy a jogi rendelkezések egyértelműek, pontosak és hatásaikat illetően előre láthatók legyenek, különösen olyankor, amikor a magánszemélyekre és a vállalkozásokra nézve kedvezőtlen következményeik lehetnek. [50] Tehát a bizalomvédelem és a jogbiztonság elve a közösségi jogrend részét képezi, és ennélfogva ezen elveket a közösségi intézményeknek tiszteletben kell tartaniuk. [51] Egyértelműen alapvető fontosságú, hogy az utasok és légitársaságok is ismerjék jogaik és kötelezettségeik terjedelmét. Ha a tagállamok nemzeti bíróságaira marad annak eldöntése, hogy egy késés mikor „különösen nagy", az ügy kimenetele kevéssé lesz a felek bármelyike számára is átlátható, pontos vagy előre megjósolható.

91. Ha lehetséges lenne akár egy pontos időpont meghatározása, amely időpontban egy késés különösen naggyá válik, akár olyan szempontok felállítása, amelyek hatékony útmutatásul szolgálnának a nemzeti bíróság számára, e kérdés megválaszolásához a fogyasztóvédelem igencsak teleologikus megközelítése és a rendelet egyszerű, szó szerinti szövege között kellene választani.

92. A jelen esetben úgy vélem, a választás egyszerűbb.

49 – Lásd például a 31. lábjegyzetben hivatkozott művekben hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

50 – Lásd a C-337/07. sz. Altun-ügyben hozott ítélet (EBHT 2008., I-10323. o.) 60. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot. Ezen elv és általában a bizalomvédelem elvének tárgyában lásd például: S. Schønberg, Legitimate Expectations in Administrative Law (2000).

51 – A C-256/07. sz. Mitsui & Co. Deutschland ügyben hozott ítélet (EBHT 2009., I-1951. o.) 31. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

93. A valamely jogosultság szempontjából való besorolásra szolgáló számszerű küszöbértékek két csoportot határolnak el egymástól – a szerencsésekét és a kevésbé szerencsésekét –, és e küszöbérték felállítása során a jogalkotónak óvakodnia kell az egyenlő bánásmód elvének megsértésétől. A jogalkotónak jogában áll, hogy kiválasszon egy számot, és azt védelmébe vegye, ameddig választását nem támadják meg, mint amely objektíve igazolhatóan sérti ezt az elvet. A mágikus szám tényleges kiválasztása a jogalkotó kiváltsága. Amennyiben *bármely* szám önkényes bizonyos mértékig, önkényessége e kiváltság (a jogalkotó mérlegelési mozgástere) alá tartozik.

Végkövetkeztetés a késés és járattörlés kérdésében

94. Vagyis a közösségi jogalkotó a kártalanítás iránti jog megnyílására kiválaszthat egy bizonyos időkorlátot (23 és fél óra, 24 óra, 25 óra vagy 48 óra – vagy bármi más). A Bíróság viszont ezt nem teheti meg. Bármely számot akarnánk is kiválasztani, azzal olyasvalamit olvasnánk ki a rendeletből, amit az egész egyszerűen nem tartalmaz, és ez a jogalkotói kiváltság bírói elbitorlásához vezetne.

95. Még egyértelműbben, *bármilyen küszöbérték kerüljön is kiválasztásra,* a rendelet jelenlegi szerkezetének értelmében valamennyi utas, akinek a járatát törölték, továbbra is automatikusan jogosult lenne a kártalanításra, míg ugyanerre csak a különösen nagy késéssel érintett járatok utasai lennének jogosultak (amennyiben a Bíróság e fogalom meghatározása mellett döntene). Néhány, objektíve hasonló helyzetben lévő utas továbbra is eltérő bánásmódban részesülne. Néhány olyan utas, aki csak kisebb kényelmetlenségeket szenvedett el, továbbra is automatikus kártalanításban részesülne, míg másokat, akiknek jóval nagyobb kényelmetlenségben volt részük, nem kártalanítanának. [52]

96. Úgy vélem, a Szkülla (azon utasok nyilvánvalóan hátrányos megkülönböztetése, akik légi járata különösen sokat késett, az olyan utasokkal szemben, akik automatikus kártalanításban részesülnek törölt járatuk okából) elkerülése iránti igyekezetében az embert azonnal Kharübdisz (jogi bizonytalanság) ragadja magával. Ráadásul azok a kérdés mögött húzódó nehézségek, amelyeket fentebb az egyenlő bánásmóddal kapcsolatban meghatároztam, sajnálatos módon nincsenek megoldva a „különösen nagy késés" teleologikus megközelítésének elfogadásával. Úgy vélem, e nehézségek - a jelen állapot szerint - a rendelet szerkezetében magában rejlenek.

52 – Lásd a fenti 53., valamint 55–56. pontban felhozott példákat.

97. Mivel nem hiszem, hogy a kérdés mögött húzódó ezen probléma „orvosolható” lenne egy, mégoly konstruktív értelmezés által is, javasolom, hogy a Bíróság, eljárási szabályzata 61. cikkének értelmében, rendelje el a szóbeli szakasz újbóli megnyitását, és hívja fel észrevételek benyújtására a tagállamokat, a Bizottságot, az Európai Parlamentet és a Tanácsot annak tárgyában, hogy a rendelet 5. és 7. cikke, valamint a rendelet 6. cikke, különösen pedig a járat törlése és a késés közti, általa bevezetett különbségtétel érvénytelen-e az egyenlő bánásmód elvének fényében.

A „rendkívüli körülmények” fogalmáról

98. A Böck és Lepuschitz ügyben előterjesztett harmadik kérdés annak tisztázását kéri, hogy a légi járat műszaki hibája és az általa okozott repülésiterv-módosulás rendkívüli körülménynek minősül-e.

99. E kérdést már tárgyaltam a Kramme-ügyre vonatkozó indítványomban [53], ám az előzetes döntéshozatal iránti kérelmet az ítélet meghozatala előtt visszavonták. Ezt követően hasonló előzetes döntéshozatal iránti kérelmet terjesztettek elő a Wallentin-Hermann ügyben. [54]

100. Ezen ítéletében a Bíróság megállapította, hogy a rendelet 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a légi jármű járattörlést eredményező műszaki hibája nem tartozik az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalmába, kivéve ha e hiba olyan eseményekből ered, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek. [55]

101. Természetesen ugyanezt a választ kell adni a Böck és Lepuschitz ügyben előterjesztett harmadik kérdésre.

53 – Hivatkozás a 15. lábjegyzetben.

54 – Hivatkozás a 20. lábjegyzetben.

55 – A 20. lábjegyzetben hivatkozott Wallentin-Hermann ügyben hozott ítélet 34. pontja.

Végkövetkeztetések

102. A fentieknek megfelelően a következőket javasolom:

(1) A Bundesgerichtshof által előterjesztett kérdések, valamint a Handelsgericht Wien által előterjesztett első és második kérdés megválaszolását megelőzően a Bíróság, eljárási szabályzata 61. cikkének értelmében, rendelje el a szóbeli szakasz újbóli megnyitását, és hívja fel észrevételek benyújtására a tagállamokat, a Bizottságot, az Európai Parlamentet és a Tanácsot annak tárgyában, hogy 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 szóló, 2004. február 11 i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. és 7. cikke, valamint 6. cikke, azon részében, amely különbséget tesz a járat törlése és a késés között (függetlenül annak hosszától), érvénytelen-e az egyenlő bánásmód elvének fényében.

(2) Az ítélet meghozatalakor a Handelsgericht Wien által előterjesztett kérdésre az alábbi választ kell adni:

A 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a légi jármű járattörlést eredményező műszaki hibája nem tartozik az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalmába, kivéve ha e hiba olyan eseményekből ered, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek.