PRIIT PIKAMÄE
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2021. szeptember 23. [1]

C-395/20. sz. ügy

EP,
GM
kontra
Corendon Airlines Turistik Hava Tasimacilik A.S.

(a Landgericht Düsseldorf [düsseldorfi regionális bíróság, Németország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – 261/2004/EK rendelet – Légi járatok törlése vagy jelentős késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályai – A járat indulási időpontjának módosítása – Az indulás megközelítőleg három órával történő elhalasztása – Az utasoknak az indulás előtt kilenc nappal történő tájékoztatása – A »járattörlés« és az »átfoglalás felajánlásának« fogalma”

I. Bevezetés

1. A jelen ügyben, amelynek tárgyát az EUMSZ 267. cikk szerinti előzetes döntéshozatal iránti kérelem képezi, a Landgericht Düsseldorf (düsseldorfi regionális bíróság, Németország) két kérdést terjeszt a Bíróság elé előzetes döntéshozatal céljából, a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet [2] 2. cikke l) pontjának, 5. cikke (1) bekezdésének és 8. cikke (1) bekezdésének értelmezésére vonatkozóan.

2. E kérelmet két légi utas, EP és GM (a továbbiakban: szóban forgó utasok), és a Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A.Ş. (a továbbiakban: Corendon Airlines) közötti azon peres eljárásban terjesztették elő, amelynek tárgya az volt, hogy ez utóbbi megtagadta az utasoknak a járatuk eredetileg tervezett indulási időpontjának elhalasztása miatti kártalanítását. A jelen ügy újszerű és összetett jogi kérdéseket vet fel, amelyekről a Bíróságnak most alkalma nyílik határozni. Ezek a kérdések egyrészt a járat időpontja ilyen elhalasztásának jogi minősítésére, másrészt az utassal ezzel kapcsolatban közölt információk jelentőségére vonatkoznak, amelyek esetlegesen a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának ii. alpontja értelmében vett „átfoglalás felajánlásának” tekinthetők.

[1] Eredeti nyelv: francia.

[2] HL 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet 8. kötet, 10. o.; helyesbítés: HL 2019. L 119., 202. o.

3. A Bíróság kérésének megfelelően a jelen indítvány az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdés elemzésére szorítkozik, arra vonatkozóan, hogy valamely járat időpontjának elhalasztása a 261/2004 rendelet 2. cikke l) pontjának és 5. cikke (1) bekezdésének értelmében vett „járattörlésnek” minősül-e.

II. Jogi háttér

A. A 261/2004 rendelet

4. A 261/2004 rendelet „Fogalommeghatározások” című 2. cikke a következőket írja elő:

„E rendelet alkalmazásában:

[…]

l) »járat törlése«: egy korábban [helyesen: eredetileg] tervezett légi járat nem közlekedése [helyesen: indításának elmaradása], amelyre legalább egy helyet lefoglaltak.”

5. E rendelet „Járat törlése” című 5. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

a) az üzemeltető légifuvarozó a 8. cikk szerint segítséget ajánl fel; és

b) az üzemeltető légifuvarozó a 9. cikk (1) bekezdésének a) pontja és a 9. cikk (2) bekezdésének megfelelően segítséget ajánl fel, valamint átfoglalás esetén, ha az új légijárat indulási időpontja észszerű 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 nyújtja [helyesen: segítséget ajánlja fel];

c) joguk van az üzemeltető légifuvarozó 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 négy órás 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 két órás késéssel érjék el.”

6. Az említett rendelet „Késés” című 6. cikkének szövege a következő:

„(1) Amennyiben egy üzemeltető légifuvarozó 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;

b) legalább három órát az összes Közösségen belüli, 1500 kilométernél hosszabb repülőút [helyesen: légi járat] és az összes egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőút [helyesen: légi járat] esetén; vagy

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

akkor az utasoknak az üzemeltető légifuvarozó

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

ii. amennyiben az indulás időpontja észszerű számítás szerint a korábbi bejelentett indulását követő nap [helyesen: az eredetileg bejelentett indulás időpontját 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.

(2) A segítséget a légifuvarozó minden esetben köteles a fenti, valamennyi távolsági kategóriára megállapított időtartamon belül felajánlani [helyesen: minden esetben köteles az egyes távolsági kategóriákra fent megállapított időtartamon belül felajánlani].”

7. Ugyanezen rendelet „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikke a következőket írja elő:

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

[…]

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

[…]

(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

[…]

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

[…]

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

[…]”

8. A 261/2004 rendelet „Visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog” című 8. cikke a következőképpen 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 lehető legkorábbi járat vissza az első indulási pontra;

b) átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz a legkorábbi alkalommal [helyesen: átfoglalás a célállomásukra hasonló feltételek mellett és a legkorábbi időpontban]; vagy

c) átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz egy későbbi időpontban, amikor az utasnak megfelel [helyesen: átfoglalás a célállomásukra hasonló feltételek mellett egy későbbi, az utasnak megfelelő időpontra], az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően.

(2) Az (1) bekezdés a) pontját azokra az utasokra is alkalmazni kell, akiknek légi járata egy szervezett utazás részét képezi, kivéve a visszatérítés jogát, amennyiben a [szervezett utazási formákról szóló, 1990. június 13-i] 90/314/EGK [tanácsi] irányelv [HL 1990. L 158., 59. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 10. kötet, 132. o.] szerint ilyen jog keletkezik.

[…]”

B. Az 1033/2006/EK rendelet

9. Az egységes európai égbolton a felszállás előtti szakaszban a repülési tervekre alkalmazandó eljárások követelményeiről szóló, 2006. július 4-i 1033/2006/EK bizottsági rendelet [3] a 2. cikkének (2) bekezdésében a következőket írja elő:

„Az (1) bekezdésben említett meghatározásokon kívül az alábbi meghatározások alkalmazandók:

[…]

10) »a repülési terv kulcsfontosságú részletei«:

[…]

d) számított fékoldási idő;

[3] HL 2006. L 186., 46. o.

[…]”

III. A tényállás, az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

10. A szóban forgó utasok a „Check24” internetes közvetítőoldalon keresztül utazási csomagot foglaltak Antalyába (Törökország). A helyfoglalásukat a Corendon Airlines a 2019. május 18-i Düsseldorfból (Németország) Antalyába tartó járatra megerősítette, a tervezett indulási idő 13 óra 20 perc, a tervezett érkezési idő 17 óra 50 perc volt.

11. A Corendon Airlines ezt követően elhalasztotta e járatot, és az új indulási időpontot 2019. május 18-án 16 óra 10 percre tette át, amiről a szóban forgó utasokat a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának ii. alpontjában előírt határidőn belül tájékoztatta. Mivel az említett járat késett, az indulásra 2019. május 18-án 17 óra 02 perckor, a leszállásra pedig 21 óra 30 perckor került sor.

12. A szóban forgó utasok e rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikke (1) bekezdésének b) pontja alapján fejenként 400 euró kártalanítást kértek a Corendon Airlines-tól. A Corendon Airlines megtagadta az említett utasok kártalanítását.

13. Az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság, Németország) elutasította a szóban forgó utasok keresetét. E bíróság megállapította egyrészről, hogy noha a járat indulási időpontját módosították, nem hagyták teljes mértékben figyelmen kívül a járat eredeti időzítési tervét. Másrészről ezen utasokat az említett rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának ii. alpontjában előírt határidőn belül, vagyis az indulás eredetileg tervezett időpontja előtt legkorábban két héttel és legkésőbb hét nappal tájékoztatták az indulási időpont változásáról. Az említett bíróság továbbá rámutatott, hogy nem szükséges azt a kérdést vizsgálni, hogy a Corendon Airlines teljesítette-e a tájékoztatási kötelezettségét az alapeljárás szóban forgó utasainak az említett rendelet 8. cikkéből eredő jogait illetően, mivel a tájékoztatási kötelezettség esetleges megsértése nem keletkeztet kártalanításhoz való jogot a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdése alapján.

14. Mivel a szóban forgó utasok az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság) ítélete ellen fellebbezést nyújtottak be a Landgericht Düsseldorfhoz (düsseldorfi regionális bíróság), ez utóbbi bíróság megjegyzi, hogy az említett ítéletet nem lehet helybenhagyni, ha a közel három órával történő elhalasztás azt jelenti, hogy a járatot e rendelet 2. cikkének l) pontja értelmében törölték, és ha a járat áttételére vonatkozó tájékoztatás nem minősül az említett rendeletben előírt feltételek szerint az átfoglalás felajánlásának.

15. E körülmények között a Landgericht Düsseldorf (düsseldorfi regionális bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) A [261/2004/EK rendelet] 2. cikkének l) pontja és 5. cikkének (1) bekezdése értelmében vett járattörlésről van-e szó, ha az üzemeltető légi fuvarozó az utazási csomag keretében foglalt, menetrend szerint (helyi idő szerint) 13 óra 20 perckor induló járatot (helyi idő szerint) ugyanaznap 16 óra 10 percre helyezi át?

2) Amennyiben a járatnak a (helyi idő szerint) 13 óra 20 percről (helyi idő szerint) ugyanaznap 16 óra 10 percre történő áthelyezését az utazás kezdete előtt kilenc nappal közlik, a [261/2004/EK rendelet] 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának ii. alpontja értelmében vett átfoglalás felajánlásáról van-e szó, és ha igen, meg kell-e felelnie e felajánlásnak a [261/2004/EK rendelet] 5. cikke (1) bekezdésének a) pontjában és 8. cikkének (1) bekezdésében foglalt követelményeknek?"

IV. A Bíróság előtti eljárás

16. A 2020. augusztus 3-i előzetes döntéshozatalra utaló határozat 2020. augusztus 19-én érkezett a Bíróság Hivatalához.

17. Az alapeljárás felei, a német kormány, valamint az Európai Bizottság az Európai Unió Bírósága alapokmányának 23. cikkében előírt határidőn belül írásbeli észrevételeket nyújtott be.

18. A 2021. április 27-i általános értekezleten a Bíróság úgy határozott, hogy az ügyben nem tart tárgyalást.

V. Jogi értékelés

A. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésről

19. Előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság azt kívánja megtudni, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikke l) pontjának és 5. cikke (1) bekezdésének értelmében vett „járattörlésről" van-e szó, ha az üzemeltető légi fuvarozó az utazási csomag keretében lefoglalt járat eredetileg (helyi idő szerint) 13 óra 20 percre tervezett indulási idejét (helyi idő szerint) ugyanaznap 16 óra 10 percre teszi át.

20. A „járattörlés" fogalmát a 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontja akként határozza meg, mint „egy eredetileg tervezett légi járat indításának elmaradása, amelyre legalább egy helyet lefoglaltak".

21. Mivel e meghatározás azon a körülményen alapul, hogy valamely légi járat indítása elmarad, e tekintetben meg kell vizsgálni a „légi járat" fogalmát, amelyet a Bíróság korábban már értelmezett, mivel ugyanezen rendelet nem határozza meg e fogalmat. Ezen ítélkezési gyakorlat szerint „légi járat" esetén lényegében légiközlekedési műveletről van szó, amely így bizonyos értelemben ezen – valamely légifuvarozó által meghatározott útvonalon végrehajtott – fuvarozás „egysége".[4] A Bíróság továbbá rámutatott arra, hogy az útvonal a légi járat lényegi elemét alkotja, hiszen ez utóbbit a légi fuvarozó által előre meghatározott repülési tervnek megfelelően hajtják végre.[5]

22. Szintén a Bíróság ítélkezési gyakorlatából következik, hogy a törölt légi járatok és a késéssel érintett légi járatok a légi járatok két, jól elkülöníthető kategóriájának tekinthetők. A „késés"-től eltérően ugyanis a 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontja értelmében vett „járattörlés" annak a ténynek a következménye, hogy egy eredetileg tervezett légi járatot nem indítottak el. A 261/2004 rendeletből nem lehet tehát arra következtetni, hogy a késéssel érintett légi járatot „törölt

[4] 2008. július 10-i Emirates Airlines ítélet (C-173/07, EU:C:2008:400, 40. pont).

[5] Lásd: 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 30. pont); 2011. október 13-i Sousa Rodríguez és társai ítélet (C-83/10, EU:C:2011:652, 27. pont).

járatnak” lehet tekinteni pusztán azon ok folytán, hogy a késés időtartama megnő, akár jelentős mértékben is. A Bíróság ebből arra következtetett, hogy a késéssel érintett járatot, a késés időtartamától függetlenül nem lehet töröltnek tekinteni, amennyiben az indulásra az eredetileg tervezett napon [6] sor kerül.

23. A német kormányhoz és a Bizottsághoz hasonlóan úgy vélem, hogy a jelen esetben nem mondtak le a járat eredeti időzítési tervének teljesítéséről. Noha az útvonal a légi járat lényegi eleme, nem kevésbé igaz az, hogy a felpereseket az általuk lefoglalt járat keretében a légi fuvarozó valóban elszállította, még ha erre egy későbbi időpontban került is sor. Sem az indulási vagy érkezési repülőtér, sem az utasokat szállító járat száma nem változott. Ezenfelül semmi sem utal arra, hogy a légi fuvarozó végleg le akart volna tenni vagy ténylegesen le is tett a járat eredeti időzítési tervének teljesítéséről. Ellenkezőleg, a jelen esetben úgy kell tekinteni, hogy ugyanennek a járatnak csupán az (adott napon belüli) időpontját tették át későbbre.

24. Hajlok arra, hogy igazat adjak a Bizottság érvelésének, amely szerint a „járat törlését” a légi fuvarozónak a járat eredeti időzítési tervébe történő közvetlen és szándékos beavatkozása jellemzi, míg „késés” esetén az indulás időpontját a légi fuvarozó nem tervezi meg előre és azt nem mindig tudja befolyásolni. Azok az események ugyanis, amelyekre a légi fuvarozónak nincs befolyása, nagyon gyakran kihatással lehetnek a légifuvarozásra, szükségessé téve az eredeti időzítési terv „módosítását”, anélkül, hogy a módosítás annak „teljes figyelmen kívül hagyását” jelentené. A légi fuvarozó az ilyen jellegű eseményre reagálhat oly módon, hogy a járat eredetileg tervezett indulási időpontjának valamely későbbi időpontra történő áttételét jelenti be. Véleményem szerint pontosan ezt értjük általánosságban egy repülőgép „indulási időpontjának áttétele” alatt, amint az a jelen esetben is megvalósult.

25. Véleményem szerint valamely járat indulási időpontjának a repülőgép és az útvonal megtartása melletti (azonos napon belüli) elhalasztása hétköznapi értelemben véve „késésnek” minősül, és nem „járattörlésnek”. Úgy vélem, hogy ellentétes lenne az általános tapasztalattal, a fogalmak szokásos jelentésével és a 261/2004 rendelet rendszerével, ha úgy tekintenénk, hogy egy járat indításának mintegy három órával történő elhalasztása – egyéb módosítások nélkül – „járattörlésnek” minősülne, átfoglalás felajánlásával. Ez a „késés” fentiekben már hivatkozott fogalmának teljes figyelmen kívül hagyását jelentené, a „járattörlés” fogalmának mesterséges értelmezése javára. Olyan *konkrét bizonyíték hiányában*, amely alapján feltételezhető, hogy a légi fuvarozó ténylegesen lemondott a járat eredeti időzítési tervének teljesítéséről, azt a következtetést kell levonni, hogy e tervet csak *átmenetileg függesztették fel*, tekintettel arra, hogy azt később, amint az az adott körülmények között lehetségessé vált, teljesítették [7].

26. Egyébiránt az a tény, hogy a módosítást viszonylag korán (jelen esetben kilenc nappal korábban) bejelentették, önmagában nem játszhat szerepet abban, hogy az áttételt „járattörlésnek” vagy „késésnek” kell-e minősíteni. A kellő időben történő előzetes bejelentésnek az utasok számára fennálló nehézségek vagy kellemetlenségek mértékére van hatása, de nem szükségszerűen a tulajdonképpeni módosítás jellegére.

[6] Lásd: 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 33. és 34. pont).

[7] Lásd e tekintetben: 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 37. pont), amelyből egyértelműen kiderül, hogy a Bíróság a „járattörlés” fogalmának *megszorító* értelmezését részesíti előnyben. A Bíróság ugyanis több, a légi személyszállítás területére tartozó olyan körülményt említ, amelyek a látszat ellenére (például a várakozás elhúzódása, valamint hogy az érintett utasoknak egy éjszakát szállodában kell tölteniük), nem igazolnak ilyen jogi minősítést.

27. Kétségtelenül nem zárható ki, hogy a felszállást érintő késés „jelentős” mértéke és az azt övező sajátos körülmények esetlegesen befolyásolhatják a „járattörlésnek” vagy „késésnek” való minősítést. A helyzettől függően e körülményeket egy olyan eset valószínűsítő körülményeiként lehet értelmezni, amely túllép a járat eredeti időzítési tervének pusztán ideiglenes felfüggesztésén.

28. Márpedig bizonyosan nem ez a helyzet a jelen ügyben, tekintettel arra, hogy az indulási időpontot csupán megközelítőleg három órával halasztották el, és ebből következően azt inkább „csekély jelentőségűnek” kell tekinteni. Következésképpen véleményem szerint nem szükséges, hogy a jelen ügyben a Bíróság egy ilyen tisztán hipotetikus eset lehetőségéről határozzon.

B. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre adandó válasz

29. A fentiekben kifejtett indokokra tekintettel az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre azt a választ javaslom adni, hogy nincs szó a 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontja és 5. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „járattörlésről”, ha az üzemeltető légi fuvarozó csupán az utazási csomag keretében lefoglalt, eredetileg (helyi idő szerint) 13 óra 20 percre időzített járatindulást (helyi idő szerint) ugyanaznap 16 óra 10 percre teszi át, de egyébként más módosításokra nem kerül sor a járatot illetően.

VI. Végkövetkeztetés

30. A fenti megfontolások fényében azt javasolom a Bíróságnak, hogy a Landgericht Düsseldorf (düsseldorfi regionális bíróság, Németország) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre a következő választ adja:

Nincs szó 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 2. cikkének l) pontja és 5. cikkének (1) bekezdése értelmében vett járattörlésről, ha az üzemeltető légi fuvarozó csupán az utazási csomag keretében lefoglalt, eredetileg (helyi idő szerint) 13 óra 20 percre időzített járatindulást (helyi idő szerint) ugyanaznap 16 óra 10 percre teszi át, de egyébként más módosításokra nem kerül sor a járatot illetően.