A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nyolcadik tanács)

2017. május 11.*

„Előzetes döntéshozatal — Légi közlekedés — 261/2004/EK rendelet — Az 5. cikk (1) bekezdésének c) pontja — Járat törlése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség — A kártalanítási kötelezettség alóli mentesülés — Online utazásközvetítőn keresztül kötött szállítási szerződés — Légifuvarozó, amely a járat időpontjának módosulásáról kellő időben tájékoztatta az utazásközvetítőt — Utazásközvetítő, amely az említett információt az utasnak elektronikus levélben tíz nappal a járat indulása előtt küldte meg”

A C-302/16. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a rechtbank Noord-Nederland (észak-hollandiai bíróság, Hollandia) a Bírósághoz 2016. május 27-én érkezett, 2016. május 18-i határozatával terjesztett elő a

Bas Jacob Adriaan Krijgsman

és

a **Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV** között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nyolcadik tanács),

tagjai: M. Vilaras tanácselnök, J. Malenovský és D. Šváby (előadó) bírák,

főtanácsnok: H. Saugmandsgaard Øe,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV képviseletében A. J. F. Gonesh advocaat,

– a francia kormány képviseletében D. Colas, E. de Moustier és M.-L. Kitamura, meghatalmazotti minőségben

– az osztrák kormány képviseletében G. Eberhard, meghatalmazotti minőségben,

– a lengyel kormány képviseletében B. Majczyna, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében N. Yerrell és F. Wilman, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: holland.

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a visszautasított beszállás és légi járatok 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 (HL 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.) 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának az értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet a Bas Jacob Adriaan Krijgsman és a Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV (a továbbiakban: SLM) között folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő, amelynek tárgya, hogy az utóbbi megtagadta előbbi számára kártalanítás nyújtását járatának törlése címén.

Az uniós jog

A 261/2004 rendelet

3 A 261/2004 rendelet (1), (7) és (12) preambulumbekezdése kimondja:

„(1)

Szükséges, hogy a Közösség fellépése a légi közlekedés terén többek között az utasok magas szintű védelmére irányuljon. Emellett maradéktalanul figyelembe kell venni az általános fogyasztóvédelmi követelményeket.

[…]

(7) E rendelet hatékony alkalmazásának biztosítása érdekében a rendeletben meghatározott kötelezettségeknek azt az üzemeltető légifuvarozót terhelik, aki egy repülést végrehajt vagy végrehajtani szándékozik, függetlenül attól, hogy saját tulajdonú, vagy legénységgel, illetve anélkül bérelt légi járművel végzi azt.

[…]

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

4 E rendelet 2. cikke a következőképpen rendelkezik:

„E rendelet alkalmazásában:

[…]

b) »üzemeltető légifuvarozó«: légifuvarozó, amely egy utassal vagy az utassal szerződéses jogviszonyban álló más jogi vagy természetes személlyel kötött szerződés szerint repülést végrehajt vagy végrehajtani szándékozik;

[…]”

5 Az említett rendelet 3. cikkének (5) bekezdése előírja:

„E rendeletet bármely, az (1) és (2) bekezdésben meghatározott utasokat szállító üzemeltető légifuvarozóra alkalmazni kell. Amennyiben egy az utassal szerződési jogviszonyban nem álló üzemeltető légifuvarozó e rendelet szerinti kötelezettségeket teljesít, akkor úgy kell tekinteni, hogy ezt a szóban forgó utassal szerződéses jogviszonyban álló személy nevében teszi.”

6 Ugyanezen rendelet 5. cikkének (1) és (4) bekezdése a következőképpen szól:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

[…]

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

[…]

(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.”

7 A 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdése pontosan meghatározza:

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

a) 250 EUR-t minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra [helyesen: légi járatra];

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

c) 600 EUR-t minden, az a) és b) pontba nem sorolható repülőútra [helyesen: légi járatra].

[…]”

8 E rendelet 13. cikke így rendelkezik:

„Olyan esetekben, amikor egy üzemeltető légifuvarozó kártalanítást fizet vagy más, e rendelet szerint rá háruló kötelezettségeket teljesít, akkor e rendelet rendelkezései nem értelmezhetők a fuvarozó azon joga korlátozásaként, hogy kártérítést kérjen bármely személytől – beleértve harmadik feleket is –, az alkalmazandó joggal [helyesen: alkalmazandó nemzeti joggal] összhangban. E rendelet különösen nem korlátozza az üzemeltető légifuvarozóknak azt a jogát, hogy visszatérítést kérjen [helyesen: kérjenek] egy utazásszervezőtől vagy más olyan személytől, akivel az üzemeltető légifuvarozó szerződéses jogviszonyban áll. Hasonlóképpen e rendelet rendelkezései nem értelmezhetők úgy, hogy korlátoznák az üzemeltető légifuvarozóval szerződéses jogviszonyban levő utazásszervező vagy – az utas kivételével – harmadik fél jogát arra, hogy visszatérítést vagy kártalanítást kérjen az üzemeltető légifuvarozótól az alkalmazandó vonatkozó törvények szerint.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

9 B. J. A. Krijgsman a www.gate1.nl internetes oldalon (a továbbiakban: Gate 1 weboldal), jegyet foglalt az SLM által működtetett Amsterdam Schiphol (Hollandia) – Paramaribo (Suriname) járatra, oda-visszaútra. Az odautat végrehajtó járat menetrend szerinti indulási időpontja 2014. november 14-e 15 óra 15 perc volt.

10 2014. október 9-én az SLM tájékoztatta a Gate 1 weboldalt e járat törléséről.

11 2014. november 4-én B. J. A. Krijgsman elektronikus levelet kapott a Gate 1 weboldaltól, amelyben tájékoztatták, hogy az oda utat végrehajtó járat menetrend szerinti időpontja 2014. november 15-e 15 óra 15 percre módosult.

12 2014. december 20-án B. J. A. Krijgsman e címen kártalanítást kért a SLM-től, amely kérelmet az 2015. március 5-én elutasította azzal az indokkal, hogy az indulási időpont módosulására vonatkozó információt 2014. október 9-én megküldte a Gate 1 weboldalnak.

13 2015. június 12-én a Gate 1 weboldal közölte B. J. A. Krijgsmannal, hogy elhárít minden felelősséget azon kárral kapcsolatban, amelynek megtérítését kérte tőle, amit lényegében azzal indokolt először is, hogy az ő feladata az utasok és légifuvarozók közötti szerződések megkötésére korlátozódik, továbbá, hogy következésképpen nem felelős a valamely légifuvarozó által eszközölt menetrend-módosításért, végül hogy ilyen helyzetben az utasok tájékoztatásának felelőssége a légifuvarozót terheli, amelynek a foglalási iratokkal együtt megküldték az utas elektronikus postacímét.

14 2015. június 12-én B. J. A. Krijgsman újból a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének c) pontjában előírt 600 euró összegű kártalanítás iránti igénnyel fordult az SLM-hez. E kérelmet 2015. szeptember 3-án elutasították.

15 B. J. A. Krijgsman ezt követően a rechtbank Noord-Nederlandhoz (észak-hollandiai bíróság) fordult annak érdekében, hogy a bíróság előzetesen végrehajtható ítélettel kötelezze az SLM-et az említett összeg megfizetésére.

16 Az SLM vitatja e kérelmet. Arra hivatkozik mindenekelőtt, hogy B. J. A. Krijgsman egy utazásközvetítővel kötött utazási szerződést. Az SLM hangsúlyozza ezt követően, hogy a jegyeit értékesítő valamennyi utazásközvetítőt, ideértve a Gate 1 weboldalt is, tájékoztatta a 2014. november 14-i járat törléséről. Végezetül rámutat, hogy bevett gyakorlat, hogy a légifuvarozók az utasok nevében utazási szerződést kötő utazásközvetítőknek küldik meg a járatokra vonatkozó információkat, és e közvetítők feladata ezen információknak az utasok részére történő továbbítása. Márpedig a jelen esetben, tekintettel az SLM által a Gate 1 weboldalnak 2014. október 9-én megküldött információra, B. J. A. Krijgsmant úgy kellett tekinteni, mint akit járatának törléséről több mint két héttel a járatának menetrend szerinti indulási időpontja előtt tájékoztattak.

17 A kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy a 261/2004 rendelet nem határozza meg pontosan, hogy a légifuvarozónak milyen módon kell tájékoztatnia az utasokat a járat törléséről olyan szállítási szerződés esetében, amely utazásközvetítőn vagy egy weboldalon keresztül jött létre.

18 E körülmények között a rechtbank Noord-Nederland (észak-hollandiai bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„Milyen (alaki és tartalmi) követelményeket kell támasztani a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerinti tájékoztatási kötelezettség teljesítésével szemben, ha a szállítási szerződés utazásközvetítőn keresztül jött létre, vagy a jegyváltásra weboldalon keresztül került sor?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

19 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az alapeljárás felperese, olyan utas, aki online utazási iroda közvetítésével vásárolt jegyet egy, az SLM által üzemeltetett járatra, e légifuvarozótól a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában és 7. cikkében előírt kártalanítás megfizetését követeli azzal az indokkal, hogy nem tájékoztatták e járat törléséről legalább két héttel a menetrend szerinti indulási időpont előtt.

20 E határozat szerint vitathatatlan ugyanakkor, hogy az említett légifuvarozó az érintett járat menetrend szerinti indulási időpontja előtt több mint két héttel tájékoztatta az online utazási irodát az érintett járat törléséről, ám ezen utazásközvetítő az alapeljárás felperesét csak tíz nappal a menetrend szerinti indulási időpont előtt tájékoztatta. E tekintetben az említett határozatból egyáltalában nem tűnik ki, hogy e felperes vitatná e tájékoztatás módját és tényleges jellegét.

21 Kérdésével tehát a kérdést előterjesztő bíróság arra keres választ, hogy az említett rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontját és 7. cikkét akként kell értelmezni, hogy az üzemeltető légifuvarozónak az e rendelkezések által előírt kártalanítást meg kell fizetnie járat olyan törlése esetén, amelyről az utast nem tájékoztatták legalább két héttel a menetrend szerinti indulási időpont előtt, ideértve azt is, ha e légifuvarozó e törlésről legalább ezen időpont előtt két héttel tájékoztatta az utazásközvetítőt, amelyen keresztül a szállítási szerződés létrejött az érintett utassal, ám az utazásközvetítő az utast nem tájékoztatta e határidőn belül.

22 A 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja kimondja, hogy az érintett utasoknak joguk van az üzemeltető légifuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban, kivéve ha a menetrend szerinti indulási időpont előtt legalább két héttel tájékoztatták őket a járat törléséről.

23 A 261/2004 rendelet 5. cikkének (4) bekezdése értelmében az üzemeltető légifuvarozóra hárul a bizonyítási teher azokkal a kérdésekkel kapcsolatban, hogy az utast tájékoztatták-e a járat törléséről, és ha igen, mikor.

24 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint valamely uniós jogi rendelkezés értelmezéséhez nemcsak annak kifejezéseit, hanem szövegkörnyezetét, és annak a szabályozásnak a célkitűzéseit is figyelembe kell venni, amelynek az részét képezi (2016. november 16-i Hemmig és társai ítélet, C-316/15, EU:C:2016:879, 27. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

25 A jelen esetben, amint arra rámutatott írásbeli észrevételeiben mind a francia, az osztrák és a lengyel kormány, mind az Európai Bizottság, e rendelkezések egyértelmű szövegezéséből az következik, hogy amennyiben az üzemeltető légifuvarozó nem tudja bizonyítani, hogy az érintett utast több mint két héttel a menetrend szerinti indulási időpont előtt tájékoztatták a járat törléséről, meg kell fizetnie az e rendelkezésekben előírt kártalanítást.

26 Az SLM állításával ellentétben ez az értelmezés nem csupán arra az esetre vonatkozik, ha a szállítási szerződés közvetlenül az érintett utas és a légifuvarozó között jött létre, hanem arra is, amikor e szerződés harmadik fél, például, mint a jelen ügyben, online utazási iroda közvetítésével jött létre.

27 Ugyanis, amint az mind a 261/2004 rendelet 3. cikkének (5) bekezdéséből, mind annak (7) és (12) preambulumbekezdéséből következik, csak a valamely járatot üzemeltető vagy üzemeltetni szándékozó légifuvarozótól követelhető az utasok kárának annak címén történő megtérítése, hogy nem tett eleget az e rendeletből eredő kötelezettségeinek, köztük az ugyanezen rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjából eredő tájékoztatási kötelezettségének.

28 Ez az egyetlen olyan értelmezés, amely alkalmas arra, hogy megfeleljen az utasok magas szintű védelme biztosítása 261/2004 rendelet (1) bekezdésében kimondott céljának, garantálva, hogy annak az utasnak, akinek később törölt járatára harmadik személy közreműködésével foglaltak jegyet, módjában álljon az e rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában és 7. cikkében előírt kártalanítás adósának beazonosítása.

29 Ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy a 261/2004 rendelet alapján az üzemeltető légifuvarozó által teljesített kötelezettségek nem zárják ki azt, hogy e légifuvarozó bárkitől, aki miatt e fuvarozó kötelezettségeit megszegte – harmadik személyeket is beleértve – kártérítést követeljen, amint azt e rendelet 13. cikke előírja (lásd ebben az értelemben: 2015. szeptember 17-i van der Lans ítélet, C-257/14, EU:C:2015:618, 46. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

30 E cikk pontosítja különösen, hogy a 261/2004 rendelet egyáltalán nem korlátozza az üzemeltető légifuvarozóknak azt a jogát, hogy visszatérítést kérjen egy utazásszervezőtől vagy más olyan személytől, akivel az üzemeltető légifuvarozó szerződéses jogviszonyban áll.

31 A fenti megfontolások fényében az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontját és 7. cikkét akként kell értelmezni, hogy az üzemeltető légifuvarozónak az e rendelkezések által előírt kártalanítást meg kell fizetnie járat olyan törlése esetén, amelyről az utast nem tájékoztatták legalább két héttel a menetrend szerinti indulási időpont előtt, ideértve azt is, ha e légifuvarozó e törlésről legalább ezen időpont előtt két héttel tájékoztatta az utazásközvetítőt, amelyen keresztül a szállítási szerződés létrejött az érintett utassal, ám az utazásközvetítő az utast nem tájékoztatta e határidőn belül.

A költségekről

32 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (nyolcadik tanács) a következőképpen határozott:

A visszautasított beszállás és légi járatok 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 5. cikke (1) bekezdésének c) pontját és 7. cikkét akként kell értelmezni, hogy az üzemeltető légifuvarozónak az e rendelkezések által előírt kártalanítást meg kell fizetnie járat olyan törlése esetén, amelyről az utast nem tájékoztatták legalább két héttel a menetrend szerinti indulási időpont előtt, ideértve azt is, ha e légifuvarozó e törlésről legalább ezen időpont előtt két héttel tájékoztatta az utazásközvetítőt, amelyen keresztül a szállítási szerződés létrejött az érintett utassal, ám az utazásközvetítő az utast nem tájékoztatta e határidőn belül.

Aláírások