A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2021. december 21.*

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – 261/2004/EK rendelet – Légi járatok törlése vagy jelentős késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályai – A 2. cikk l) pontja – Az 5. cikk (1) bekezdése – A járat indulási időpontjának módosítása – Az indulás megközelítőleg három órával történő elhalasztása – Az utasoknak az indulás előtt kilenc nappal történő tájékoztatása – A »járattörlés« és a »késés« fogalma”

A C-395/20. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Landgericht Düsseldorf (düsseldorfi regionális bíróság, Németország) a Bírósághoz 2020. augusztus 19-én érkezett, 2020. augusztus 3-i határozatával terjesztett elő az

EP,

GM

és

a **Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A. Ş**.

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: L. Bay Larsen, a Bíróság elnökhelyettese, az első tanács elnökeként eljárva, J.-C. Bonichot és M. Safjan (előadó) bírák,

főtanácsnok: P. Pikamäe,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– EP és GM képviseletében F. Puschkarski Rechtsanwältin,

* Az eljárás nyelve: német.

– a német kormány képviseletében J. Möller, M. Hellmann és U. Kühne, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében R. Pethke és K. Simonsson, meghatalmazotti minőségben

a főtanácsnok indítványának a 2021. szeptember 23-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

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.; helyesbítés: HL 2019. L 119., 202. o.) 2. cikke l) pontjának, 5. cikke (1) bekezdésének és 8. cikke (1) bekezdésének értelmezésére vonatkozik.

2 A 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) között annak tárgyában folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő, hogy utóbbi megtagadta a szóban forgó utasoknak a járatuk eredetileg tervezett indulási időpontjának elhalasztása miatti kártalanítását.

Jogi háttér

3 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, amelyre legalább egy helyet lefoglaltak.”

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

„Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

a) az üzemeltető légi fuvarozó a 8. cikk szerint segítséget ajánl fel;

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 légi járat 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]; 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 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.”

5 Ugyanezen rendelet „Késés” című 6. cikke a következőket mondja ki:

„(1) Amennyiben egy üzemeltető légi fuvarozó indokoltan [helyesen: észszerűen] 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 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; 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 légi fuvarozó 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].”

6 A rendeletnek a „Kártalanításhoz való jog” címet viselő 7. cikke értelmében:

„(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];

[…]”

7 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 [helyesen: légi járat] 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 [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.

[…]”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

8 A szóban forgó utasok a „Check24” internetes platformon keresztül lefoglaltak egy szervezett utazást. Az üzemeltető légi fuvarozó Corendon Airlines megerősítette a helyfoglalásukat a 2019. május 18-i Düsseldorfból (Németország) Antalyába tartó járatra, ugyanazon a napon 13 óra 20 perces menetrend szerinti indulási időponttal és 17 óra 50 perces menetrend szerinti érkezési időponttal.

9 A Corendon Airlines ezt követően elhalasztotta a járatot, és a járatszámot meghagyva az új indulási időpontot 2019. május 18-án 16 óra 10 percre, az új érkezési időpontot pedig 20 óra 40 percre tette át, amiről a szóban forgó utasokat a járat indulása előtt kilenc nappal tájékoztatta. Miután az így módosított járat késett, az indulásra 2019. május 18-án 17 óra 02 perckor, a leszállásra pedig 21 óra 30 perckor került sor.

10 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 Airlinestól.

11 Miután a Corendon Airlines megtagadta az említett utasok kártalanítását, azok keresetet indítottak az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság, Németország) előtt, amely elutasította a keresetet egyrészt azzal az indokolással, hogy noha a járat indulási időpontját módosították, nem hagyták teljes mértékben figyelmen kívül a járat eredeti repülési tervét. Másrészt az említett utasokat a 261/2004 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, és így nem szükséges vizsgálni azt a kérdést, hogy a járat időpontjának módosulása az említett járat

törlésének vagy jelentős késésének minősül-e. E bíróság továbbá rámutatott, hogy nem tekinthető relevánsnak az a kérdés, hogy a Corendon Airlines teljesítette-e a tájékoztatási kötelezettségét a szóban forgó utasoknak a rendelet 8. cikkéből eredő jogait illetően, mivel a tájékoztatási kötelezettség esetleges megsértése nem keletkeztet kártalanításhoz való jogot az említett rendelet 7. cikkének (1) bekezdése alapján.

12 A szóban forgó utasok az említett bíróság ítéletével szemben fellebbezést nyújtottak be a Landgericht Düsseldorfhoz (düsseldorfi regionális bíróság, Németország), ez utóbbi szerint pedig az említett ítéletet nem lehet helybenhagyni, ha a közel három órával történő elhalasztás a 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontja értelmében vett járattörlésnek minősül, és ha a járat áttételére vonatkozó tájékoztatás nem minősül a rendeletben előírt feltételek szerint az átfoglalás felajánlásának.

13 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?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

14 A kérdést előterjesztő bíróság első kérdésével lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontját és 5. cikkének (1) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy a járat e rendelkezések értelmében vett „törlésének” minősül, ha az üzemeltető légi fuvarozó a járat indulását kevesebb mint három órával elhalasztja, más tekintetben pedig nem módosítja a légi járatot.

15 Elöljáróban meg kell állapítani, hogy az előterjesztő bíróság ezt a kérdést csak az érintett járat indulási időpontjának két óra ötven perccel történő elhalasztásával kapcsolatban teszi fel, az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdéseiben pedig nem hivatkozik az érintett légi járat később bekövetkezett késésére.

16 E tekintetben rá kell mutatni arra, hogy a „törlés” fogalmát a rendelet 2. cikkének l) pontja a következőképpen határozza meg: „egy korábban tervezett légijárat nem közlekedése, amelyre legalább egy helyet lefoglaltak”.

17 A „légi járat” fogalmát a 261/2004 rendelet nem határozza meg. Az állandó ítélkezési gyakorlata szerint azonban a légi járat lényegében „egy olyan légi közlekedési műveletből áll, amely így bizonyos értelemben ezen – valamely légi fuvarozó által meghatározott útvonalon végrehajtott – fuvarozás »egysége«” (2018. július 4-i Wirth és társai ítélet, C-532/17, EU:C:2018:527, 19. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). A Bíróság ezenkívül pontosította, hogy az útvonal a légi járat lényegi elemét alkotja, hiszen ez utóbbit a légi fuvarozó által előre meghatározott repülési tervnek megfelelően hajtják végre (2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 30. pont).

18 A Bíróság korábban azt is kimondta, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikke l) pontjának értelmében a járat törlése – a járat késésével szemben – annak a következménye, hogy az eredetileg tervezett járat nem közlekedik. Ebből e tekintetben az következik, hogy a törölt légi járatok és a késéssel érintett légi járatok a légi járatok két, jól elkülöníthető kategóriájának tekinthetők. A rendeletből nem lehet tehát arra következtetni, hogy a késéssel érintett légi járatot „törölt járatnak” lehetne tekinteni pusztán amiatt, hogy a késés időtartama – akár jelentős mértékben – elhúzódik (2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 33. pont).

19 Ilyen körülmények között, amennyiben az utasokat olyan légi járattal szállítják, amelynek indulási időpontját későbbre tolták az eredetileg tervezett indulási időponthoz képest, a légi járatot kizárólag akkor lehet „töröltnek” tekinteni, ha a légi fuvarozó az utasok szállítását olyan járaton biztosítja, amelynek eredeti repülési terve eltér a korábban tervezett járatétól (2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 35. pont).

20 Márpedig az a körülmény, hogy a járat indulás idejének elhalasztását a szóban forgó utasoknak több nappal korábban bejelentették, önmagában nincs kihatással a „késés” és a „törlés” fogalma közötti különbségre.

21 Amint ugyanis a jelen ítélet 18. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatból is kitűnik, a 261/2004 rendelet két jól elkülöníthető kategóriáról rendelkezik: egyrészt a rendelet 5. cikke értelmében vett járattörlésről, másrészt az említett rendelet 6. cikke értelmében vett késésről. Ugyanezen rendelet a kategóriák szerinti minősítést nem teszi függővé kizárólag attól, hogy előzetesen bejelentették-e a légi járat indulási idejének elhalasztását.

22 Következésképpen – amint arra a főtanácsnok az indítványának 25. pontjában rámutatott – ellentétes lenne a 261/2004 rendelet szövegének szokásos jelentésével és felépítésével, ha úgy tekintenénk, hogy az a helyzet, amikor a légi járat indulását kevesebb mint három órával elhalasztották, és ezt előzőleg bejelentették, ám egyébként a járatot nem módosították, a rendelet 2. cikkének l) pontja értelmében vett „járat törlésének” minősül.

23 A fentiekre figyelemmel az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontját és 5. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy nem minősül a légi járat e rendelkezések értelmében vett „törlésének”, ha az üzemeltető légi fuvarozó a járat indulását kevesebb mint három órával elhalasztja, más tekintetben azonban nem módosítja a légi járatot.

A második kérdésről

24 Második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság arra vár választ, hogy a szóban forgó járat indulásának elhalasztására vonatkozó tájékoztatás a 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontja értelmében vett „járattörlés” fogalmára utaló 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának ii. alpontja értelmében vett átfoglalás felajánlásának minősül-e.

25 Az első kérdésre adott válaszra tekintettel a második kérdésre nem szükséges válaszolni.

A költségekről

26 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 (első 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 2. cikkének l) pontját és 5. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy nem minősül a légi járat e rendelkezések értelmében vett „törlésének”, ha az üzemeltető légi fuvarozó a járat indulását kevesebb mint három órával elhalasztja, más tekintetben azonban nem módosítja a légi járatot.

Aláírások