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) bekezdésének c) pontja – Elektronikus platformon keresztül történő járatfoglalás – A járat indulási időpontjának az üzemeltető légi fuvarozó általi előrehozása – Minősítés – A járat előrehozásáról szóló tájékoztatásnak nem az érintett utasokhoz tartozó e-mail-címre történő kézbesítése – 2000/31/EK irányelv – Elektronikus kereskedelem – 11. cikk – Kézbesítési vélelem – Az üzemeltető légi fuvarozó tájékoztatási kötelezettségének mértéke”

A C-263/20. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria) a Bírósághoz 2020. június 15-én érkezett, 2020. május 26-i határozatával terjesztett elő

az **Airhelp Limited**

és

a **Laudamotion GmbH**

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:

– az Airhelp Limited képviseletében D. Stanonik és E. Stanonik-Palkovits Rechtsanwälte,

* Az eljárás nyelve: német.

– a Laudamotion GmbH képviseletében M. Klemm Rechtsanwalt,

– az Európai Bizottság képviseletében G. Braun 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.) 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának és 7. cikkének, valamint a belső piacon az információs társadalommal összefüggő szolgáltatások, különösen az elektronikus kereskedelem, egyes jogi vonatkozásairól szóló, 2000. június 8-i 2000/31/EK európai parlament és tanácsi irányelv (Elektronikus kereskedelemről szóló irányelv) (HL 2000. L 178., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 25. kötet, 399. o.) 11. cikkének értelmezésére vonatkozik.

2 A kérelmet az Airhelp Ltd és a Laudamotion GmbH között annak tárgyában folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő, hogy utóbbi megtagadta az Airhelp által engedményesként képviselt légi utasoknak a járatuk törlése miatti kártalanítását.

Jogi háttér

A 261/2004 rendelet

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

„(1) Szükséges, hogy a[z Unió] 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 [helyesen: kötelezettségek] azt az üzemeltető légi fuvarozót 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 légi fuvarozóknak, 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 A rendelet „Fogalommeghatározások” című 2. cikke az alábbiakat 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 Az említett rendelet „Járat törlése” című 5. cikkének (1) és (4) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„(1) 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.

[…]

(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.”

6 A rendeletnek a „Kártalanításhoz való jog” címet viselő 7. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„E cikkre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártérítést kapják:

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

[…]”

7 A 261/2004 rendelet „Jogorvoslathoz való jog [helyesen: Kártérítéshez való jog]” című 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 összhangban. E rendelet különösen nem korlátozza az üzemeltető légifuvarozónak azt a jogát, hogy visszatérítést kérjen 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 kártérítést kérjen az üzemeltető légifuvarozótól az alkalmazandó vonatkozó törvények szerint.”

A 2000/31 irányelv

8 A 2000/31 irányelv II. fejezetének „Elektronikus úton kötött szerződések” című 3. szakasza tartalmazza az irányelv 9–11. cikkét. Az említett irányelv „Az ajánlattétel [helyesen: Megrendelés leadása]” című 11. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A tagállamok – a fogyasztónak nem minősülő szerződő felek ellenkező megállapodása hiányában – biztosítják, hogy abban az esetben, ha a szolgáltatás igénybe vevője technológiai eszköz segítségével teszi meg ajánlatát [helyesen: adja le megrendelését], a következő elvek alkalmazására kerüljön sor:

– a szolgáltatónak indokolatlan késedelem nélkül és elektronikus úton el kell ismernie az igénybe vevő ajánlatának [helyesen: megrendelésének] átvételét,

– az ajánlatot [helyesen: megrendelést] és az átvételi elismervényt akkor kell megérkezettnek tekinteni, amikor a címzett felek ezekhez hozzáférhettek.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

9 Két légi utas egy elektronikus foglalási platformon keresztül a Laudamotion légi fuvarozó által üzemeltetett, Palma de Mallorcából (Spanyolország) Bécsbe (Ausztria) tartó járatra foglalt repülőjegyet. A platformon történő foglalás során az utasok megadták a magán e-mail-címüket és a telefonszámukat. A platform elvégezte az utasok nevére a Laudamotion járatára történő foglalást, és külön e-mail-címet hozott létre az említett foglaláshoz. Ez volt az egyetlen kapcsolattartásra szolgáló cím, amellyel a Laudamotion rendelkezett.

10 A lefoglalt járat indulását, amelyet eredetileg 2018. június 14-én 14 óra 40 percre terveztek, az üzemeltető légi fuvarozó több mint hat órával, 8 óra 25 percre előrehozta.

11 Az Airhelp, amelyre a két utas engedményezte a 261/2004 rendelet szerint esetlegesen fennálló, kártalanításhoz fűződő jogát, keresetet indított a Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság, Ausztria) előtt. Az Airhelp arra hivatkozik, hogy a légi fuvarozó a rendelet 7. cikke

(1) bekezdésének a) pontja alapján köteles a két utasnak összesen 500 euró összegű kártalanítást fizetni a járat több mint hat órával történő előrehozása miatt, amelyről az utasokat a foglalási platform csak 2018. június 10-én, négy nappal a tervezett indulás előtt tájékoztatta.

12 A Laudamotion vitatta az Airhelp kérelmének megalapozottságát, arra való hivatkozással, hogy a szóban forgó járat előrehozásáról kellő időben, 2018. május 23-án és május 29-én, tájékoztatták az utasokat a foglalási platform által rendelkezésre bocsátott e-mail-címen.

13 Mivel a Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság) elutasította az Airhelp keresetét, ez utóbbi fellebbezést nyújtott be az ítélettel szemben a kérdést előterjesztő bírósághoz, a Landesgericht Korneuburghoz (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria). E bíróság különösen arra keresi a választ, hogy egy légi járat előrehozása a 261/2004 rendelet értelmében vett „járattörlésnek” minősül-e, és hogy milyen mértékű tájékoztatási kötelezettség terheli az üzemeltető légi fuvarozót.

14 E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság rámutat, hogy osztja a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) azon álláspontját, amely szerint a légi járat jelentős idővel történő előrehozatala az eredeti menetrend feladásának, és ezáltal az említett rendelet 2. cikkének l) pontja értelmében a „járat törlésének” minősül.

15 Ami azt a kérdést illeti, hogy az alapeljárás utasait megfelelően tájékoztatták-e a járatuk indulási idejének előrehozásáról, az előterjesztő bíróság arra hivatkozik, hogy a 2000/31 irányelvet átültető osztrák jogszabály alapján nem csupán az ezen irányelv 11. cikkének (1) bekezdésében említett esetben keletkezik kézbesítési vélelem, hanem egy egyszerű e-mail-váltás során is. Ez az alapeljárásban szereplőhöz hasonló helyzetben azt jelentené, hogy amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó bejelentése hozzáférhető volt az utas számára, úgy kell tekinteni, hogy az utast tájékoztatták a járat indulási idejének előrehozásáról. A kérdést előterjesztő bíróság következésképpen azt kérdezi, hogy a nemzeti szabályozást, a 2000/31 irányelvet vagy a 261/2004 rendeletet kell-e alkalmazni annak meghatározása érdekében, hogy az alapeljárásban részt vevő utasokat megfelelően tájékoztatták-e a járatuk indulási idejének előrehozásáról.

16 E körülmények között a Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Úgy kell-e értelmezni a [261/2004 rendelet] 5. cikke (1) bekezdésének c) pontját és 7. cikkét, hogy az utasnak joga van a kártalanításhoz, ha az indulási időpontot az eredeti 14 óra 40 percről ugyanazon napon 8 óra 25 percre hozták előre?

2) Úgy kell-e értelmezni a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i–iii. alpontját, hogy annak ellenőrzését, hogy az utast tájékoztatták-e a járat törléséről, kizárólag e rendelkezés alapján kell vizsgálni, és azzal ellentétes a nyilatkozatok kézbesítésére vonatkozó [2000/31] irányelv alapján elfogadott és kézbesítési vélelmet magában foglaló nemzeti jog alkalmazása?

3) Úgy kell-e értelmezni a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i–iii. alpontját és a [2000/31] irányelv 11. cikkét, hogy az utas által foglalási platformon keresztül végzett járatfoglalás esetében, ha az utas telefonszámát és e-mail-címét megadta, a foglalási platform azonban a telefonszámot és a foglalási platform által automatikusan létrehozott e-mail-címet továbbítja a légi fuvarozónak, a járat előrehozásával kapcsolatos tájékoztatás automatikusan

létrehozott e-mail-címre történő elküldése minősül a járat [indulási idejének] előrehozására vonatkozó tájékoztatás közlésének, illetve kézbesítésének, még ha a foglalási platform az utas részére nem, vagy csak késve továbbítja a légi fuvarozó tájékoztatását?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

17 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 törlésének minősül, ha az üzemeltető légi fuvarozó a járat indulását több órával előrehozza.

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

19 A „légi járat” fogalmát a 261/2004 rendelet nem határozza meg. Az állandó ítélkezési gyakorlat 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).

20 A Bíróság továbbá pontosította egyfelől, 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).

21 Másfelől a 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontjában szereplő meghatározásból semmiképp nem következik, hogy az eredetileg tervezett légi járat nemteljesítésén kívül e „járat törlése” e rendelkezés értelmében megkövetelné a törlésére vonatkozó kifejezett döntés meghozatalát (2011. október 13-i Sousa Rodríguez és társai ítélet, C-83/10, EU:C:2011:652, 29. pont).

22 Kétségtelen, hogy a rendelet 2. cikkének l) pontja és 5. cikkének (1) bekezdése nem határozza meg, hogy mi a következménye a légi járat előrehozásának. A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint azonban az uniós jogi rendelkezések értelmezésénél nemcsak a rendelkezés megfogalmazását, hanem a szövegkörnyezetét, és annak a szabályozásnak a célkitűzéseit is figyelembe kell venni, amelynek a részét képezi (lásd ebben az értelemben: 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 41. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

23 E tekintetben a 261/2004 rendelet 2. cikke l) pontjának és 5. cikke (1) bekezdésének szövegkörnyezetét illetően meg kell állapítani, hogy a rendelet az 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának ii. és iii. alpontjában előírt átfoglalásokkal összefüggésben történő járat-előrehozás eseteire hivatkozik. Ez utóbbi rendelkezés ugyanis azt írja elő, hogy az üzemeltető légi fuvarozó köteles kártalanítani azt az utast, akinek a légi járatát törölték, kivéve ha a légi fuvarozó az e rendelkezésben előírt határidőn belül tájékoztatja őt, és olyan átfoglalást ajánl fel a számára, amely lehetővé teszi, hogy a menetrend szerinti indulás időpontja előtt esettől függően legfeljebb egy, illetve két órával korábban induljon, és végső célállomását a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest esettől függően legfeljebb négy, illetve két órás késéssel érje el.

24 Ebből következően az uniós jogalkotó elismerte, hogy a jelentős mértékű előrehozatal ugyanúgy súlyos kényelmetlenséget okozhat az utasoknak, mint a járat késése, hiszen az előrehozatal megfosztja az utasokat azon lehetőségüktől, hogy szabadon rendelkezzenek az idejükkel, és utazásukat, illetve tartózkodásukat saját elvárásaik alapján szervezzék.

25 Ez az eset áll fenn különösen akkor, ha az az utas, aki minden szükséges óvintézkedést megtett, azért nem tud felszállni a repülőgépre, mert az általa lefoglalt járat indulását előrehozták. Ez az eset áll fenn akkor is, ha az utasnak jelentős mértékben kell alkalmazkodnia az új indulási időponthoz, hogy elérhesse a járatát.

26 Egyébiránt emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet célja – amint az többek között az (1) preambulumbekezdéséből is kitűnik – az utasok magas szintű védelme (lásd többek között: 2015. szeptember 17-i van der Lans ítélet, C-257/14, EU:C:2015:618, 26. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

27 A Bíróság ily módon megállapította, hogy e célnak megfelelően a légi utasok számára jogokat biztosító rendelkezéseket tágan kell értelmezni (2021. április 22-i Austrian Airlines ítélet, C-826/19, EU:C:2021:318, 61. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

28 Így mivel a 261/2004 rendelet célja, hogy egységesített formában és azonnal jóvátegyék a légi személyszállításból következő kényelmetlenségek által okozott károkat (2020. szeptember 3-i Delfly ítélet, C-356/19, EU:C:2020:633, 25. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat), tekintettel azokra a súlyos kényelmetlenségekre, amelyeket a jelen ítélet 26. pontjában említettekhez hasonló körülmények között az utasok számára okozhatnak, a „törlés” fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az magában foglalja azt a helyzetet, amikor egy járatot jelentős idővel előrehoznak.

29 E tekintetben különbséget kell tenni azon helyzetek között, amelyekben az előrehozatal semmilyen vagy csupán jelentéktelen hatást gyakorol a légi utasok azon lehetőségére, hogy idejükkel szabadon rendelkezzenek, és azon helyezetek között, amikor a légi járat jelentős idővel történő előrehozatala súlyos kényelmetlenséget okoz, ahogyan ez a jelen ítélet 24. és 25. pontjában is szerepel.

30 A jelentős és az elhanyagolható mértékű előrehozatal elhatárolása érdekében a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának ii. és iii. alpontjában előírt határértékeket kell alapul venni.

31 Hangsúlyozni kell, hogy az előrehozatal esete eltér a késés esetétől, amely kapcsán a Bíróság megállapította, hogy az utasok akkor jogosultak kártalanításra, ha időveszteségük a fuvarozó által eredetileg tervezett utazási időtartamhoz képes eléri vagy meghaladja a három órát (lásd ebben az értelemben: 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 57. pont), mivel az utasokat mozgósítani kell, hogy fel tudjanak szállni a repülőgépre, mert a lefoglalt járat indulását előrehozták. Ez a különbség abból is látható, hogy az uniós jogalkotó a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontjában legfeljebb kétórás késést fogad el, míg a járat előrehozatala nem haladhatja meg az egy órát.

32 A rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontjában foglaltak szerint a járat legfeljebb egy órával történő előrehozatala mentesítheti az üzemeltető légi fuvarozót az utas kártalanítására irányuló, az említett rendelet 7. cikke szerint fennálló kötelezettsége alól. Meg kell tehát állapítani, hogy a járat egy órát meghaladó idejű, illetve legfeljebb egy órával történő

előrehozatalát kell viszonyítási alapnak tekinteni annak eldöntésekor, hogy az előrehozatalt jelentősnek vagy elhanyagolhatónak kell-e minősíteni ugyanezen rendelet 5. cikkének alkalmazása szempontjából.

33 Ez az értelmezés tiszteletben tartja a légi utasok és az üzemeltető légi fuvarozók érdekeinek egymással szembeni mérlegelését, amely a jogalkotónak a 261/2004 rendelet elfogadásával elérni kívánt célja volt (lásd analógia útján: 2012. október 23-i Nelson és társai ítélet, C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 39. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

34 Ez az értelmezés ugyanis amellett, hogy lehetővé teszi, hogy az utasok kártalanítást kapjanak a légi járat jelentős idővel történő előrehozatalával okozott súlyos kényelmetlenségekért, mentesíti az üzemeltető légi fuvarozókat a kártalanítás fizetésére vonatkozó kötelezettség alól, amennyiben az említett rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i–iii. alpontjában előírt feltételek mellett tájékoztatják a légi utasokat a légi járat indulási idejének előrehozataláról.

35 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 a járat „törlésének” minősül, ha az üzemeltető légi fuvarozó a járat indulását több mint egy órával előrehozza.

A második kérdésről

36 Második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a légi utasnak a járata törlésére vonatkozó, megfelelő időben történő tájékoztatására vonatkozó kötelezettség betartását kizárólag a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjára, nem pedig a 2000/31 irányelvnek az elektronikus úton megkötött szerződések keretében történő értesítésről szóló 11. cikkét átültető nemzeti jogra tekintettel kell-e megítélni.

37 Először is a 2000/31 irányelv 11. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a tagállamok biztosítják, hogy abban az esetben, ha a szolgáltatás igénybe vevője technológiai eszköz segítségével adja le megrendelését, egyrészt a szolgáltatónak „indokolatlan késedelem nélkül és elektronikus úton el kell ismernie az igénybe vevő megrendelésének átvételét”, másrészt pedig „a megrendelést és az átvételi elismervényt akkor kell megérkezettnek tekinteni, amikor a címzett felek ezekhez hozzáférhettek”.

38 A 11. cikk alkalmazása azt feltételezi, hogy a szolgáltatónak módjában áll a szolgáltatást megrendelő címzettel elektronikus úton közvetlenül kapcsolatba lépni.

39 Márpedig – amint arra a főtanácsnok is rámutatott indítványának 23. pontjában – a járat törlésére vonatkozó, a 261/2004 rendelet 5. cikke értelmében vett tájékoztatás nem minősül a 2000/31 irányelv 11. cikke értelmében vett „megrendelésnek”, illetve „átvételi elismervénynek”, ily módon az alapügyben szereplőhöz hasonló helyzet nem tartozik a 11. cikk tárgyi hatálya alá.

40 Az alapügyben szereplő nemzeti rendelkezést illetően a kérdést előterjesztő bíróság továbbá ismertette, hogy az túlmutat a 2000/31 irányelven, mivel az irányelv 11. cikkének (1) bekezdésében foglalt kézbesítési vélelem nemcsak a „megrendelésekre” és az „átvételi elismervényekre” alkalmazandó, hanem minden más jogilag releváns elektronikus dokumentumra, beleértve a repülőjegy-foglalásra és a foglalás módosítására vonatkozó dokumentumokat is. Ez a nemzeti rendelkezés azonban nem befolyásolhatja a 261/2004 rendelet rendelkezéseinek alkalmazási feltételeit.

41 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja úgy rendelkezik, hogy azok az utasok, akiknek a légi járatát törölték, kártalanításra jogosultak, kivéve ha az 5. cikk (1) bekezdése c) pontjának i.–iii. alpontjában foglalt feltételek szerint tájékoztatják őket a járattörlésről.

42 Ebben az összefüggésben hangsúlyozni kell, hogy az említett rendelet 5. cikke az üzemeltető légi fuvarozót terhelő további feltételt ír elő. Az e cikk (4) bekezdésében foglaltak szerint ugyanis az üzemeltető légi fuvarozóra hárul annak bizonyítása, hogy tájékoztatta az utasokat a járat törléséről, valamint, hogy ezt milyen határidőn belül tette. Az a körülmény, hogy a bizonyítás az üzemeltető légi fuvarozót terheli, lehetővé teszi az utasok 261/2004 rendelet (1) preambulumbekezdésében említett magas szintű védelmének biztosítását.

43 A jelen ügyben az alapügy tényállásából kitűnik, hogy a helyfoglalás közvetítő útján történt. Közvetítő esetében e rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjával főszabály szerint ellentétes az olyan vélelem alkalmazása, mint amely az alapügyben szereplő nemzeti rendelkezésekből következik, amely szerint annak bizonyítása érdekében, hogy az utas felé a közlés megtörtént, vélelmezni kell, hogy a szolgáltatás nyújtója és igénybevevője között közlésre került sor. Ha ugyanis az üzemeltető légi fuvarozó csak a közvetítővel közli az információt, ez önmagában nem elegendő annak megállapításához, hogy sor került az utassal való közlésre is.

44 Ugyanakkor ha az utas kifejezetten felhatalmazza a közvetítőt az üzemeltető légi fuvarozó által küldött tájékoztatás átvételére, és erről a felhatalmazásról az üzemeltető légi fuvarozónak tudomása van, meg kell állapítani, hogy nem ellentétes a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjával az olyan vélelem, mint amely az alapügyben szereplő nemzeti rendelkezésekből következik.

45 A kérdést előterjesztő bíróság feladata ezeket a tényezőket az alapügy körülményeire tekintettel megvizsgálni.

46 A fentiekre tekintettel a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy az utasnak a járata törlésére vonatkozó, megfelelő időben történő tájékoztatására vonatkozó kötelezettség betartását kizárólag a 261/2004 rendelet 5. cikkének (4) bekezdésével összefüggésben értelmezett 5. cikke (1) bekezdése c) pontjára tekintettel kell megítélni.

A harmadik kérdésről

47 Harmadik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontját úgy kell-e értelmezni, hogy azt a légi utast, aki közvetítőn keresztül foglalt repülőjegyet, úgy kell tekinteni, mint akit tájékoztattak a járatának törléséről, abban az esetben, ha az üzemeltető légi fuvarozó a járattörlésre vonatkozó tájékoztatást legalább két héttel a menetrend szerinti indulási időpont előtt megküldte annak a közvetítőnek, akin keresztül a légi fuvarozási szerződést az érintett utas megkötötte, de a közvetítő nem tájékoztatta az utast az említett rendelkezésben foglalt határidőn belül a járat törléséről.

48 Ez a kérdés azon az előfeltevésen alapul, hogy az utas nem hatalmazta fel a közvetítőt a jelen ítélet 44. pontjában meghatározottak szerint az üzemeltető légi fuvarozó által küldött tájékoztatás átvételére.

49 A 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában az áll, hogy az érintett utasoknak joguk van az üzemeltető légifuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban, kivéve ha az előbbi rendelkezésben foglalt feltételeknek megfelelően tájékoztatták őket a járat törléséről.

50 Amint az a jelen ítélet 42. pontjában már szerepel, az említett rendelet 5. cikkének (4) bekezdése úgy rendelkezik, hogy az üzemeltető légi fuvarozóra hárul annak bizonyítása, hogy határidőn belül tájékoztatta az utasokat a járat törléséről.

51 E rendelkezések egyértelmű szövegéből az következik, hogy amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó nem tudja bizonyítani, hogy az érintett utast legalább két héttel a menetrend szerinti indulási időpont előtt tájékoztatták a járatának törléséről, a 261/2004 rendelet 7. cikkének megfelelően kártalanítást kell fizetnie.

52 A Bíróság e tekintetben korábban már kimondta, hogy ez az értelmezés nem csupán arra az esetre vonatkozik, ha a fuvarozási szerződés közvetlenül az érintett utas és a légi fuvarozó között jött létre, hanem arra is, amikor e szerződés harmadik fél, például, mint a jelen ügyben, online platform közvetítésével jött létre (lásd ebben az értelemben: 2017. május 11-i Krijgsman ítélet, C-302/16, EU:C:2017:359, 26. pont).

53 Ugyanis, amint az a 261/2004 rendelet 3. cikkének (5) bekezdéséből, valamint (7) és (12) preambulumbekezdéséből is következik, csak a repülést végrehajtó vagy végrehajtani szándékozó légi fuvarozótól követelhető az utasok amiatt történő kártalanítása, hogy nem tett eleget a rendeletből eredő kötelezettségeinek, köztük a rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjából eredő tájékoztatási kötelezettségének (2017. május 11-i Krijgsman ítélet, C-302/16, EU:C:2017:359, 27. pont).

54 Ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy a 261/2004 rendelet alapján az üzemeltető légi fuvarozó által teljesített kötelezettségek nem zárják ki azt, hogy a légi fuvarozó bárkitől, aki miatt a kötelezettségeit megszegte – harmadik személyeket is beleértve – kártérítést követeljen, amint azt e rendelet 13. cikke előírja (lásd ebben az értelemben: 2017. május 11-i Krijgsman ítélet, C-302/16, EU:C:2017:359, 29. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

55 Mivel e cikk kifejezetten harmadik személyeket említ, ebből az következik, hogy a 261/2004 rendelet nem teszi függővé az üzemeltető légi fuvarozó kártérítésre való jogosultságát attól, hogy ez utóbbi és a légi utas által a repülőjegyfoglaláshoz igénybe vett közvetítő között szerződés áll-e fenn.

56 A fentiekre tekintettel a harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontját úgy kell értelmezni, hogy azt a légi utast, aki közvetítőn keresztül foglalt repülőjegyet, úgy kell tekinteni, mint akit nem tájékoztattak a járata törléséről abban az esetben, ha az üzemeltető légi fuvarozó a járattörlésre vonatkozó tájékoztatást legalább két héttel a menetrend szerinti indulási időpont előtt megküldte annak a közvetítőnek, akin keresztül a légi fuvarozási szerződést az utas megkötötte, de a közvetítő nem tájékoztatta az utast az említett rendelkezésben foglalt határidőn belül a járat törléséről, és az utas nem hatalmazta fel kifejezetten a közvetítőt az üzemeltető légi fuvarozó által küldött tájékoztatás átvételére.

A költségekről

57 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:

1) 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) bekezdésének c) pontját úgy kell értelmezni, hogy a járat „törlésének” minősül, ha az üzemeltető légi fuvarozó a járat indulását több mint egy órával előrehozza.

2) Az utasnak a járata törlésére vonatkozó, megfelelő időben történő tájékoztatására vonatkozó kötelezettség betartását kizárólag a 261/2004 rendelet 5. cikkének (4) bekezdésével összefüggésben értelmezett 5. cikke (1) bekezdése c) pontjára tekintettel kell megítélni.

3) A 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontját úgy kell értelmezni, hogy azt a légi utast, aki közvetítőn keresztül foglalt repülőjegyet, úgy kell tekinteni, mint akit nem tájékoztattak a járata törléséről abban az esetben, ha az üzemeltető légi fuvarozó a járattörlésre vonatkozó tájékoztatást legalább két héttel a menetrend szerinti indulási időpont előtt megküldte annak a közvetítőnek, akin keresztül a légi fuvarozási szerződést az utas megkötötte, de a közvetítő nem tájékoztatta az utast az említett rendelkezésben foglalt határidőn belül a járat törléséről, és az utas nem hatalmazta fel kifejezetten a közvetítőt az üzemeltető légi fuvarozó által küldött tájékoztatás átvételére.

Aláírások