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

C-263/20. sz. ügy

Airhelp Limited
kontra
Laudamotion GmbH

(a Landesgericht Korneuburg [korneuburgi regionális bíróság, Ausztria] 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 – Elektronikus platformon keresztül történő járatfoglalás – A járat indulási időpontjának előrehozása – A járat előrehozásáról szóló tájékoztatás e-mail-címre történő kézbesítése – Az üzemeltető légi fuvarozó tájékoztatási kötelezettségének terjedelme – 2000/31/EK irányelv – Információs társadalommal összefüggő szolgáltatások – 11. cikk – Megrendelés leadása – Kézbesítési vélelem”

I. Bevezetés

1. A Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria) által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem 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] 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 parlamenti és tanácsi irányelv (elektronikus kereskedelemről szóló irányelv) [3] 11. cikkének értelmezésére vonatkozik.

2. E kérelmet az Airhelp Limited (a továbbiakban: Airhelp) és a Laudamotion GmbH (a továbbiakban: Laudamotion) közötti peres eljárásban terjesztették elő azzal kapcsolatban, hogy ez utóbbi megtagadta az Airhelp által képviselt légi utasoknak a járatuk előrehozatala miatti kártalanítását. A C-188/20. sz. Azurair, C-196/20. sz. Eurowings, C-146/20. sz. Corendon Airlines és C-270/20. sz. Austrian Airlines egyesített ügyekben ismertetett indítványomban (még nem

[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] HL 2000. L 178., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 25. kötet, 399. o.

tették közzé) részletesen foglalkoztam azzal a jogkérdéssel, hogy a járat indulási időpontjának előrehozása megalapozhatja-e a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikke szerinti kártalanításhoz való jogot.

3. A Bíróság kérésének megfelelően a jelen indítvány az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdés elemzésére szorítkozik, amellyel a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy az utasnak a járattörlésre vonatkozó, időben történő tájékoztatására vonatkozó kötelezettség teljesítését kizárólag a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i–iii. alpontjára figyelemmel kell-e értékelni, kizárva a 2000/31 irányelv átültetése céljából elfogadott, az elektronikus közlések kézbesítésére vonatkozó nemzeti jog alkalmazását.

II. Jogi háttér

A. A 261/2004 rendelet

4. A 261/2004 rendelet 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 5. cikkének (1) és (4) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„(1) 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.

[…]

(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. Az említett rendelet 7. cikkének a szövege a következő:

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

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

[…]”

7. Ugyanezen rendelet 13. cikke a következőket írja elő:

„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.”

B. A 2000/31 irányelv

8. A 2000/31 irányelv 11. cikke (1) bekezdésének szövege a következő:

„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.”

III. A jogvita alapját képező tényállás, 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. Az e platformon történő foglalás során ezen utasok megadták a magán e-mail-címüket és a telefonszámukat. A platform elvégezte az utasok nevére a Laudamotion járatára történő foglalást, amelynek során az említett foglaláshoz külön e-mail-címet hozott létre. Ez volt a légi fuvarozó által ismert egyetlen, az utasokkal való kapcsolattartásra szolgáló e-mail-cím.

10. A járatot, amelynek eredetileg tervezett indulása 2018. június 14-én 14 óra 40 perckor, érkezése pedig 17 óra 05 perckor lett volna, a légi fuvarozó több mint hat órával – 8 óra 25 percre – előrehozta.

11. Az Airhelp, amelyre a két utas engedményezte a 261/2004 rendelet szerinti kártalanításhoz való esetleges jogát, keresetet indított a Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság, Ausztria) előtt. Az Airhelp arra hivatkozik, hogy a légi fuvarozó e rendelet 7. cikke (1) bekezdésének a) pontja alapján köteles a két utasnak összesen 500 euró kártalanítást fizetni, többek között a járat több mint hat órával történő előrehozása miatt, amelyről az utasokat az általuk megadott magán e-mail-címen csak 2018. június 10-én tájékoztatták.

12. A Laudamotion vitatta az Airhelp keresetének megalapozottságát, arra való hivatkozással, hogy a 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 a kérdést előterjesztő bírósághoz, a Landesgericht Korneuburghoz (korneuburgi regionális bíróság). E bíróság különösen arra keresi a választ, hogy valamely járat előrehozása a 261/2004 rendelet értelmében vett járattörlésnek minősül-e, és az üzemeltető légi fuvarozó tájékoztatási kötelezettségének terjedelméről is érdeklődik.

14. E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy egyetért a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország)[4] álláspontjával, amely szerint valamely tervezett járat időpontjának a csekély mértéket meghaladó előrehozása e rendelet 7. cikkének (1) bekezdése alapján megalapozhatja a kártalanításhoz való jogot, és e rendelkezés szerint, ha a járatot több órával hozzák előre, az a menetrend figyelmen kívül hagyását jelenti.

15. Ami azt a kérdést illeti, hogy az alapeljárás utasait megfelelően tájékoztatták-e a járatuk előrehozásáról, a kérdést 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 a jelen esetben azt jelentené, hogy amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó közleményeit ezen utas meg tudja tekinteni, úgy tekintik, hogy az utast tájékoztatták a járat 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 utasokat megfelelően tájékoztatták-e a járatuk előrehozásáról.

[4] Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemben szereplő információk szerint ezen álláspontot a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) a 89/2015, X ZR 59/14 hivatkozási számú sajtóközleményben fejtette ki és a kérelem előterjesztésével való egyetértést megállapító határozatot követően került megfogalmazásra.

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 előrehozására vonatkozó tájékoztatás közlésének, illetve kézbesítésének, még ha a foglalási platform az utas részére nem, vagy csak késve továbbítja a légi fuvarozó tájékoztatását?”

IV. A Bíróság előtti eljárás

17. A 2020. május 26-i előzetes döntéshozatalra utaló határozat 2020. június 15-én érkezett a Bíróság Hivatalához.

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

19. 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 második kérdésről

20. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy az utasnak a járattörlésről való, időben történő tájékoztatására vonatkozó kötelezettség betartását kizárólag a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i–iii. alpontjára figyelemmel kell-e értékelni. Igenlő válasz esetén ugyanis e rendelettel ellentétes lenne a 2000/31 irányelv átültetése érdekében elfogadott, az elektronikus közlések kézbesítésére vonatkozó nemzeti jog alkalmazása.

21. Amint azt a későbbiekben részletesen kifejtem, véleményem szerint az utasnak a járattörlésről való időben történő tájékoztatására vonatkozó kötelezettség betartását *kizárólag* a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i–iii. alpontjára való figyelemmel kell értékelni. Ezen értelmezés egyszerre következik a releváns rendelkezések szövegéből és céljából.

22. Egyrészről ezen irányelv II. fejezetének 3. szakasza tartalmazza az elektronikus úton kötött szerződésekre vonatkozó rendelkezéseket. Az említett irányelvnek „Az ajánlattétel [helyesen: Megrendelés leadása]" címet viselő 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, a szolgáltatónak „indokolatlan késedelem nélkül és elektronikus úton el kell ismernie az igénybe vevő megrendelésének átvételét" (első franciabekezdés) és hogy „a megrendelést és az átvételi elismervényt akkor kell megérkezettnek tekinteni, amikor a címzett felek ezekhez hozzáférhettek" (második franciabekezdés).

23. Bár a járattörlésre vonatkozó információk nem minősülnek a 2000/31 irányelv 11. cikke értelmében sem „megrendelésnek", sem „átvételi elismervénynek", az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a szóban forgó nemzeti szabályozás túlmutat ezen az irányelven, hiszen előírja, hogy a kézbesítésre vonatkozó szabály nem csupán a „megrendelésekre" és az „átvételi elismervényekre" alkalmazandó, hanem minden más jogilag releváns elektronikus dokumentumra, beleértve a jegyfoglalásra vonatkozókat is. A kérdést előterjesztő bíróság által rendelkezésre bocsátott információk szerint mind a 2000/31 irányelv 11. cikke (1) bekezdésének második franciabekezdése, mind az e rendelkezést átültető nemzeti rendelkezések „kézbesítési vélelmet" írnak elő, amely lényegében akkor keletkezik, amikor a közlés megtekinthető. [5]

24. Másrészről meg kell jegyezni, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában említett információk azok, amelyeket valamely „járat törlése esetén" nyújtanak, és amelyeknek köszönhetően az érintett utasok megkapják a „járat törlésére vonatkozó tájékoztatást". Nyilvánvaló, hogy a járat törlésére vonatkozó e tájékoztatás nem minősül a 2000/31 irányelv 11. cikke értelmében sem „megrendelésnek", sem „átvételi elismervénynek". Ennélfogva az elemzés szempontjából úgy kell tekinteni, hogy a szóban forgó jogi aktusok főszabály szerint olyan közlések, amelyek tárgya eltérő.

25. Hozzáteszem, hogy e rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának szövegéből nem lehet levezetni, hogy kizárólag az elektronikus eszközökre korlátozódna az a mód, amelynek révén e tájékoztatást el kell juttatni az utashoz. Ellenkezőleg, az egyetlen követelmény az, hogy „az érintett utasokat tájékoztassák a járat törléséről", ami főszabály szerint más közlési módokat is lehetővé tesz. Kétségtelen, hogy az ilyen típusú tájékoztatásnak a 261/2004 rendelet által biztosított jogok hatékony gyakorlása szempontjából betöltött különleges jelentősége miatt a választott kommunikációs eszközöknek megfelelőeknek kell lenniük, és igazodniuk kell a légi személyszállítás követelményeihez. [6]

[5] Lásd: előzetes döntéshozatalra utaló határozat 10. oldal.

[6] Steinrötter, B., *Beck'scher Online-Großkommentar (Gsell/Krüger/Lorenz/Mayer)*, Art. 1–19 VO (EG) Nr. 261/2004, 5. cikk, 23. és 25. pont, jelzi, hogy nincsenek formális követelmények arra vonatkozóan, hogy a törlésről szóló tájékoztatásnak milyen módon kell eljutnia az utashoz. A szerző mindazonáltal azt ajánlja, hogy olyan kommunikációs módot válasszanak, amely biztosítja, hogy az utast ténylegesen tájékoztatták a járattörlésről. Ha az utas azt kifogásolja, hogy nem kapta meg az üzenetet, akkor a légi fuvarozót terheli annak bizonyítása, hogy az utast tájékoztatták a járattörlésről és a tájékoztatás időpontjáról.

26. Megjegyzem, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (4) bekezdése értelmében alapvetően az üzemeltető légi fuvarozót terheli annak „bizonyítása”, hogy tájékoztatta az utasokat a járat törléséről, valamint, hogy ezt milyen határidőben tette. Az a körülmény, hogy az üzemeltető légi fuvarozó viseli a bizonyítási terhet[7], hozzájárul az utasok magas szintű védelmének a 261/2004 rendelet (1) preambulumbekezdésében említett biztosításához.

27. Emlékeztetni kell e jogalkotási célkitűzés jelentőségére a jelen összefüggésben, tekintettel arra, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata 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.[8] A Krijgsman ítéletben a Bíróság kiemelte az utas tájékoztatására vonatkozó, a 261/2004 rendelet 5. cikkének (4) bekezdéséből eredő bizonyítási kötelezettség jelentőségét az utas jogainak védelme szempontjából.[9] Az utas számára ugyanis lehetővé kell tenni, hogy e tájékoztatás révén időben reagálhasson a járat törlésére, ezáltal csökkentve az ebből eredő kellemetlenségeket, és hogy a légi fuvarozóval szemben érvényesíthesse jogait.

28. E tekintetben meg kell jegyezni, hogy a 2000/31 irányelv 11. cikke (1) bekezdésének második franciabekezdése a bizonyítási teher megfordítását eredményezi, amennyiben a megrendeléseket és átvételi elismervényeket akkor kell „megérkezettnek tekinteni”, ha a címzett felek hozzáférhetnek azokhoz. Az utasnak címzett tájékoztatás „megfelelő átvételének” ilyen vélelmezése számomra összeegyeztethetetlennek tűnik a 261/2004 rendelet alapján a légi fuvarozókra háruló bizonyítási teherrel, mivel e vélelem következtében az utasra hárulna minden további fenntartás nélkül annak bizonyítása, hogy nem kapta meg időben a tájékoztatást.

29. Véleményem szerint a gyakorlatban rendkívül nehéz ezt bizonyítani, így a légi utasok védelmének már említett célkitűzése megkérdőjelezhetővé válna. Emberi hiba vagy műszaki hiba miatt bekövetkező kommunikációs problémák esetén ugyanis, ha a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában említett információkat tartalmazó közlések hiányának bizonyítására köteleznénk az utast, az egyenértékű lenne azzal, hogy bizonyítania kellene a bizonyíthatatlant, másképpen fogalmazva egy lehetetlen dolog teljesítését várnák el tőle. Márpedig nyilvánvaló, hogy egy ilyen megközelítés ellentétes az uniós jogrendben elismert azon elvvel, amely szerint „lehetetlen teljesítésére senki nem kötelezhető” (*„impossibilium nulla obligatio est”*).[10]

30. A 261/2004 rendelet 5. cikkének (4) bekezdése *„lex specialis”-nak* minősül a 2000/31 irányelv rendelkezéseihez képest, mivel sajátos kötelezettségeket ír elő az utasok tájékoztatásának módjára vonatkozóan. Tekintettel ezen utóbbiak azon érdekére, hogy tájékoztatást kapjanak minden olyan esetlegesen előre nem látható körülményről, amely jelentősen befolyásolhatja a járatok

7 Lásd: a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre, valamint a 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel módosított, a légi fuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK tanácsi rendeletre vonatkozó értelmező iránymutatásokról szóló, 2016. június 15-i bizottsági közlemény (HL 2016. C 214., 5. o.) „Bizonyítási teher törlés esetén” címet viselő 3.2.5. pont.

8 2016. november 16-i Hemming és társai ítélet (C-316/15, EU:C:2020:879, 27. pont); 2017. november 15-i Krijgsman ítélet (C-302/16, EU:C:2012:359, 24. pont).

9 Lásd ebben az értelemben: 2017. május 11-i Krijgsman ítélet (C-302/16, EU:C:2017:359, 23–28. pont).

10 Lásd: 2016. március 3-i Daimler ítélet (C-179/15, EU:C:2016:134, 42. pont); 2017. december 20-i Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation ítélet (C-664/15, EU:C:2017:987, 96. pont); 2018. november 6-i Scuola Elementare Maria Montessori kontra Bizottság, Bizottság kontra Scuola Elementare Maria Montessori és Bizottság kontra Ferracci ítélet (C-622/16 P-C-624/16 P, EU:C:2018:873, 79. pont).

menetrendjét, és figyelemmel a járat törléséből általában adódó kellemetlenségekre, véleményem szerint a „megfelelő átvétel” puszta vélelmezése aligha felel meg az utasok légi közlekedés terén fennálló jogainak magas szintű védelmére vonatkozó követelményeknek.

31. A fenti megfontolásokra tekintettel úgy vélem, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának – ugyanezen cikk (4) bekezdésének fényében értelmezett – i–iii. alpontjában előírt tájékoztatási kötelezettséggel ellentétes a 2000/31 irányelvet átültető olyan nemzeti jogi rendelkezések alkalmazása, amelyek értelmében az elektronikus üzeneteket kézbesítettnek kell tekinteni, így a légi utasok magas szintű védelmének biztosítása érdekében kizárólag e rendeletre figyelemmel kell vizsgálni, hogy az utas járattörlésről történő tájékoztatásának kötelezettségét betartották-e.

32. A 261/2004 rendelet által előírt fogyasztóvédelmi szint be nem tartására vonatkozóan ugyanez a következtetés érvényes az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban hivatkozott, nem harmonizált nemzeti jogi rendelkezésekre, amelyek a 2000/31 irányelv 11. cikkének átültetése keretében az ajánlatok és átvételi elismervények tárgyi hatályát más elektronikus közlésekre, különösen a járattörlésre vonatkozó elektronikus közlésre is kiterjesztették.

33. E tekintetben emlékeztetni kell arra, amint arra a Bíróság az ítélkezési gyakorlatában rámutatott, hogy az elektronikus kereskedelem vonatkozásainak többségét illetően az irányelv nem „az anyagi jogi szabályok harmonizálását célozza, hanem olyan »szabályozott területet [helyesen: összehangolt jogterületet]« határoz meg, amelynek keretében a 3. cikk szerinti mechanizmusnak ezen irányelv (22) preambulumbekezdése szerint lehetővé kell tennie, hogy az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásokra főszabály szerint annak a tagállamnak a jogrendszere vonatkozzon, amelyben a szolgáltató letelepedett” [11]. Ezt az értelmezést ezen irányelv (6), (7), (10) és (22) preambulumbekezdése is megerősíti.

34. Amennyiben a nemzeti jogalkotó – önként és anélkül, hogy ezt az uniós jog kifejezetten előírná – úgy döntött, hogy az elektronikus kereskedelemre vonatkozó harmonizált szabályok hatályát a 2000/31 irányelvben nem szereplő egyéb területekre is kiterjeszti, e rendelkezések nem tekinthetők az elektronikus kereskedelemre vonatkozó harmonizált szabályozás részének. Ebben az esetben inkább az a kérdés merül fel, hogy a nemzeti jog rendelkezései összeegyeztethetők-e a 261/2004 rendelet rendelkezéseivel.

35. Függetlenül attól a kérdéstől, hogy a szóban forgó nemzeti rendelkezéseket – helyesen vagy tévesen – a 2000/31 irányelv átültetése keretében fogadták-e el, joggal állapítható meg, hogy azok akadályozzák a 261/2004 rendelet által kitűzött célt. Következésképpen a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i–iii. alpontját, e cikk (4) bekezdése fényében úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétesek a 2000/31 irányelv 11. cikkén alapuló nemzeti jogi rendelkezések.

B. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésre adandó válasz

36. A fentiekben kifejtett okokból az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésre azt a választ javaslom adni, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i–iii. alpontját úgy kell értelmezni, hogy az utas járattörlésről történő tájékoztatásának

[11] 2011. október 25-i eDate Advertising és társai ítélet (C-509/09 és C-161/10, EU:C:2011:685, 57. pont).

kötelezettségét kizárólag az említett rendeletre való figyelemmel kell teljesíteni, amivel ellentétes az elektronikus kommunikációhoz való hozzáférés vélelmére vonatkozó nemzeti rendelkezések alkalmazása.

VI. Végkövetkeztetés

37. A fenti megfontolások fényében azt javasolom a Bíróságnak, hogy a Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésre a következőképpen válaszoljon:

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 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i–iii. alpontját úgy kell értelmezni, hogy az utas járattörlésről történő tájékoztatásának kötelezettségét kizárólag az említett rendeletre való figyelemmel kell teljesíteni, amivel ellentétes az elektronikus kommunikációhoz való hozzáférés vélelmére vonatkozó nemzeti rendelkezések alkalmazása.