

Anonimizált változat

Fordítás

C-188/20 – 1

C-188/20. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2020. április 30.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landgericht Düsseldorf (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2020. április 6.

Felperesek és fellebbezők:

JG

LH

MI

NJ

Alperes és a fellebbezési eljárásban ellenérdekű fél:

Azurair GmbH f.a.

Beavatkozó:

alltours flugreisen gmbh

[omissis]

I.

[omissis]

Landgericht Düsseldorf

Végzés

A

1. gyermekkorú JG, törvényes képviselői: LH és MI,
2. LH,
3. MI,
4. a gyermekkorú NJ, törvényes képviselői: LH és MI,

felperesek és fellebbezők

[omissis]

és

az Azurair GmbH f.a. képviseli: OP felszámoló,

alperes és a fellebbezési eljárásban ellenérdekű fél

[omissis]

[omissis] **[eredeti 2. o.]**

között

az alltours flugreisen gmbh, [omissis]

Düsseldorf,

[omissis]

beavatkozó részvételével

folyamatban lévő ügyben a Landgericht Düsseldorf (düsseldorfi regionális bíróság, Németország) huszonkettedik polgári tanácsa

a 2020. február 28-i tárgyalás alapján

[omissis]

a következő határozatot hozta:

A bíróság az eljárást felfüggeszti.

A bíróság az EUMSZ 267. cikk alapján az uniós jog értelmezésére vonatkozó következő kérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

1. Rendelkezik-e az utas 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 (2004. február 17-i HL 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.; helyesbítés: HL 2019. L 119., 202. o.) 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében vett „megerősített helyfoglalással”, ha a vele szerződéses jogviszonyban álló utazásszervezőtől a 261/2004 rendelet 2. cikkének g) pontja értelmében vett „más olyan igazolást” kapott, amellyel egy bizonyos, indulási és érkezési hely, indulási és érkezési időpont, valamint járatszám szerint meghatározott légi járattal történő szállításra vállalnak kötelezettséget anélkül, hogy az utazásszervező e járatra vonatkozó helyfoglalást végzett volna az érintett légifuvarozónál, és e légifuvarozó a helyfoglalást megerősítette volna?

2. Valamely légifuvarozó már akkor a 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 2. cikkének b) pontja értelmében vett üzemeltető légifuvarozónak minősül az utas vonatkozásában, ha ezen utas szerződéses jogviszonyban áll ugyan egy olyan utazásszervezővel, amely egy bizonyos, indulási és érkezési hely, indulási és érkezési időpont, valamint járatszám szerint meghatározott légi járattal történő szállításra vállalt kötelezettséget az utas felé, az utazásszervező azonban nem foglalt ülőhelyet az utas részére, és azáltal e járat tekintetében nem hozott létre a légifuvarozóval fennálló szerződéses jogviszonyt?

3. Járat törlése vagy jelentős késéssel történő érkezés miatt nyújtandó kártalanítás tekintetében következhet-e a járatnak a 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 2. cikkének h) pontja, **[eredeti 3. o.]** 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja, 7. cikke (1) bekezdésének második mondata és (2) bekezdése értelmében vett „eredetileg tervezett érkezési ideje” „más olyan igazolásból”, amelyet egy utazásszervező állított ki egy utas részére, vagy e tekintetben a 261/2004/EK rendelet 2. cikkének f) pontja szerinti jegyet kell figyelembe venni?

4. A 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 2. cikkének l) pontja és 5. cikkének (1) bekezdése értelmében vett járat törlésről van-e szó, ha az üzemeltető légifuvarozó a szervezett utazás keretében foglalt járatot ugyanazon napra legalább két óra tíz perccel előrehozza?

5. Csökkentheti-e az üzemeltető légifuvarozó a 261/2004/EK rendelet 7. cikkének (1) bekezdése szerinti kártalanítást a rendelet 7. cikkének (2) bekezdése alapján, ha a járat előrehozásának időtartama az ott megjelölt időtartamokon belül marad?

6. A járat előrehozásáról az utazás kezdete előtt adott tájékoztatás esetében a 261/2004/EK rendelet 5. cikke (1) bekezdésének a) pontja és 8. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében vett átfoglalás felajánlásáról van-e szó?

7. Kötelezi-e a 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 14. cikkének (2) bekezdése az üzemeltető légitársaságot arra, hogy tájékoztatást adjon az utasnak arról, hogy pontosan milyen cégnév és cím alatt milyen – a távolság alapján lépcsőzetesen megállapított – összeget követelhet, és hogy adott esetben milyen dokumentumokat kell mellékelnie a kérelméhez?

Indokolás:

I.

A felperesek 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 (a továbbiakban: az utasok jogairól szóló rendelet) 7. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti kártalanítás fizetését kérik az alperestől jelentős késéssel történő érkezés, illetve járatok törlése miatt. **[eredeti 4. o.]**

A másodrendű felperes 2018. január 15-én egy olyan szervezett utazást foglalt Sidébe (Törökország) saját maga és a többi felperes számára, amelyet az alperes támogató beavatkozó (a továbbiakban: beavatkozó) mint utazásszervező kínált. Ezen utazás tartalmazta az Antalyába (Törökország) és onnan vissza történő légi szállítást. A másodrendű felperes egy „jelentkezési lap utazáshoz” elnevezésű dokumentumot kapott [omissis], amelyben az alperes járatait tüntették fel. Odaútként a 2018. július 15-i, Düsseldorfból Antalyába tartó ARZ 8711. sz. járat volt feltüntetve, amelynek tekintetében 6 órás indulási időt és 10 óra 30 perces érkezési időt jelöltek meg (valamennyi időpont helyi időként értendő). Visszaútként a 2018. augusztus 5-i, Antalyából Düsseldorfba tartó ARZ 8712. sz. járat volt feltüntetve 12 órás indulási idővel és 14 óra 45 perces érkezési idővel. Ez alatt a következő tájékoztatás szerepelt a „jelentkezési lap utazáshoz” dokumentumon: „VÁRHATÓ REPÜLÉSI IDŐK – KÉRJÜK, HOGY A SAJÁT BIZTONSÁGA ÉRDEKÉBEN VEZESSE ÁT A JÁRATOKAT A JEGYÉRE.”

A felpereseket ténylegesen az alperes ARZ 8711. és ARZ 8712. sz. járataival szállították az útirányonkénti 2482 km-es távolságra Düsseldorfból Antalyába és vissza, a felperesek azonban az odafelé tartó járatokkal csak 2018. július 16-án 1 óra 19 perckor érkeztek meg a végső célállomásukra. A visszafelé tartó járatot 2018. augusztus 5-én 5 óra 10 perckor hajtották végre. A felpereseknek sem az odafelé tartó, sem a visszafelé tartó járatra vonatkozóan nem adtak át az utasok jogairól szóló rendelet 14. cikkének (2) bekezdése szerinti írásbeli tájékoztatást.

Ennélfogva a felperesek személyenként – az odafelé és visszafelé tartó járat tekintetében külön-külön – 400 euró összegű, az utasok jogairól szóló rendelet szerinti kártalanítás iránti igényt érvényesítenek az alperessel szemben. Úgy vélik, hogy az odafelé tartó járatot – a „jelentkezési lap utazáshoz” dokumentumban szereplő adatokból kiindulva – több mint három órás érkezéskori késéssel üzemeltették. A visszafelé tartó járatot törölték, mivel az előrehozás az utasok

jogairól szóló rendelet 5. cikkének (1) bekezdése értelmében vett járatörlésnek minősül. A felperesek megerősített helyfoglalással rendelkeztek a 6 óra és 10 óra 30 perc közötti menetrend szerinti repülési idővel üzemeltetett járatra (odafelé tartó járat), illetve a 12 óra és 14 óra 45 perc közötti menetrend szerinti repülési idővel üzemeltetett járatra (visszafelé tartó járat). A felperesek ezenkívül a perbeli meghatalmazottjuk azon díjigényének megtérítését kérik, amely a kártalanítás peren kívüli behajtásával összefüggésben keletkezett, mindamellett, hogy a perbeli meghatalmazott részére azelőtt adtak megbízást, hogy a felperesek az alperes késedelembe esését előidéztek volna.

Az alperes első fokon az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság, Németország) előtt azzal az érveléssel védekezett, hogy a járatokat nem a „jelentkezési lap utazáshoz” dokumentumban megjelölt repülési időkkel tervezte. Az alperes menetrendje az Anex Tour GmbH által a beavatkozó részére kiállított, 2018. január 22-i „utazás-visszaigazolás/számla” elnevezésű dokumentumban szereplő információknak felel meg. Eszerint az odafelé tartó járatot 2018. július 15-én 20 óra 5 perctől másnap 0 óra 40 percig, a visszafelé tartó járatot pedig 2018. augusztus 5-én 8 órától 10 óra 50 percig kellett üzemeltetni. Következésképpen a 2018. augusztus 15-i ARZ 8711 sz. járatot nem [eredeti 5. o.] üzemeltették legalább három órás érkezéskori késéssel. Az ARZ 8712. sz. járat tekintetében az alperes úgy véli, hogy a járat előrehozása nem minősül az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének 1) pontja értelmében vett járatörlésnek. Ezenkívül az alperes a rendelet 7. cikke (2) bekezdésének b) pontja szerinti csökkentéshez való jogra hivatkozik, mivel a felperesek a tervezetthez képest csupán két óra ötven perccel érkeztek korábban a düsseldorfi végső célállomásukra.

Az Amtsgericht (helyi bíróság) a keresetet elutasította, és kifejtette, hogy a felperesek által benyújtott, az utazási iroda által kiállított „jelentkezési lap utazáshoz” dokumentum nem minősül az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének g) pontja értelmében vett helyfoglalás-megerősítésnek. Már a cím szövege alapján nem a helyfoglalásnak az alperes vagy egy utazásszervező általi megerősítéséről van szó. Ezenkívül a szöveg nem tartalmaz arra vonatkozó egyértelmű tájékoztatást, hogy a repülési idők csak a várható repülési időket jelentik. Az összefüggésből az következik, hogy a dokumentumban megjelölt repülési időket mindenestre még nem fogadták el és nem vették nyilvántartásba. E dokumentum esetében tehát hiányzik a járatokra vonatkozó adatok szükséges kötelező jellege.

II.

A jogi felülvizsgálat alapján ez – a 2018. augusztus 15-i odafelé tartó járatot illetően – csak akkor állja meg a helyét, ha az alperes nem minősül a „jelentkezési lap utazáshoz” dokumentumban megjelölt 10 óra 30 perces menetrend szerinti érkezési idővel üzemeltetett járat üzemeltető légitársaságának, és a felperesek nem rendelkeztek megerősített helyfoglalással e járatra.

A felperesek úgy vélik, hogy ez megállapítható, ezért fellebbezést nyújtottak be az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság) ítélete ellen. Az alperes és a beavatkozó ezzel szemben egyetért a megtámadott ítélettel.

A visszafelé tartó járat tekintetében döntően nem a járatnak a „jelentkezési lap utazáshoz” dokumentumban megjelölt adatai bírnak jelentőséggel, mivel időközben a jogvitában részt vevő felek között nem vitatott, hogy az ARZ 8712. sz. járatot legalábbis előrehozták 8 órától 5 óra 10 percre. A felek mindazonáltal arról a kérdéstről vitáznak, hogy az előrehozás az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének 1) pontjával összefüggésben értelmezett 5. cikkének (1) bekezdése értelmében vett járatörülésnek minősül-e.

III.

A felperesek fellebbezésének eredményessége az odafelé tartó járatot és az e tekintetben jelentős késés miatt érvényesített kártalanítás iránti követelést illetően döntően attól függ, hogy az utazásszervező által történő olyan helyfoglalás-megerősítés, amelynek nem képezte alapját az utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének (1) bekezdése szerinti kártalanítás iránt perelt légitársaságnál végzett azonos helyfoglalás („fedezetül szolgáló helyfoglalás”), a rendelet 3. cikke (2) bekezdésének **[eredeti 6. o.]** a) pontja értelmében vett „megerősített helyfoglalásnak” minősülhet-e, hogy ilyen esetben a perelt légitársaság az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének b) pontja értelmében vett „üzemeltető légitársaságnak” minősül-e, és hogy egy járat „eredetileg tervezett indulási ideje” meghatározható-e egy utazásszervező által történő ilyen helyfoglalás-megerősítés alapján.

Egy járat jelentős késéssel történő érkezése miatt az utasok kártalanítás iránti követelést érvényesíthetnek az üzemeltető légitársasággal szemben, ha végső célállomásukat az üzemeltető légitársaság által eredetileg tervezetthez képest három vagy több órával később éri el (a Bíróság 2009. november 19-i Sturgeon kontra Condor és társai ítélete [C-402/07, C-432/07, 69. pont], amelyet megerősített a 2012. október 23-i Nelson kontra Lufthansa és társai ítélet [C-581/10, C-629/10], továbbá a 2013. február 26-i Air France kontra Folkerts ítélet [C-11/11, 33. pont]).

1.

Az utasok jogairól szóló rendelet alkalmazhatósága tekintetében e rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja szerint először is az bír jelentőséggel, hogy rendelkeztek-e az utasok „megerősített helyfoglalással [...] az érintett légi járaton”. A „helyfoglalás” fogalmat a rendelet 2. cikkének g) pontja határozza meg. Eszerint – mint a rendelet 2. cikkének f) pontja értelmében vett „jegy” – a „más [...] igazolás” is „helyfoglalásnak” minősül, ha jelzi, hogy a helyfoglalást az „utazásszervező” nyilvántartásba vette és elfogadta. A német Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) ítélezési gyakorlata szerint a „megerősített helyfoglalás” az utazásszervező által erről kiállított olyan igazolás

alapján is megállapítható, amelyből kötelező jelleggel következik az előírt, egy bizonyos – jellemzően járatszám és időpont szerint meghatározott – járatral történő légi szállítás [omissis]. A rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja és 2. cikkének g) pontja összefüggéséből az eljáró bírósági tanács álláspontja szerint is az állapítható meg, hogy az ilyen igazolásnak elegendőnek kell lennie az utasok jogairól szóló rendelet alkalmazhatóságához. E tekintetben nem szükséges, hogy az utazásszervező által a helyfoglalásról kiállított igazolás az érintett légitársaságnál végzett azonos „fedezetül szolgáló helyfoglaláson” alapuljon.

2.

Az eljáró bírósági tanács véleménye szerint azonban a felpereseknek az alperessel szemben az odafelé tartó járat tekintetében érvényesített kártalanítás iránti igénye szempontjából az bír jelentőséggel, hogy az alperes az Anex Tour GmbH közreműködésével kötelezettséget vállalt-e a beavatkozóval szemben a felpereseknek a 2018. július 15-i, 10 óra 30 perces menetrend szerinti érkezési idővel üzemeltetett ARZ 8711. sz. járatral történő szállítására, mivel csak ebben az esetben szándékozott az így meghatározott járatot a felperesekkel szerződéses jogviszonyban álló utazásszervező, a beavatkozó nevében is üzemeltetni (az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének b) pontja), és ennél fogva – mint e járat [eredeti 7. o.] üzemeltető légitársasága – rendelkezik passzív perbeli legitimációval. A légitársaság ilyen szándéka azonban szükségszerűen megköveteli, hogy az utazásszervező előbb közölje a légitársasággal azt a kívánságot, hogy az érintett utast egy a légitársaság által érdekelt felek részére kínált járaton szállítsák. E tájékoztatás azonban az utazásszervező által történő helyfoglalásnak minősül. Ennél fogva az eljáró bírósági tanács véleménye szerint is mindig szükséges az utazásszervező által végzett, fedezetül szolgáló helyfoglalás, és ennek hiányában a visszautasított beszállás, járatörülés vagy jelentős késés miatt nyújtandó kártalanítás tekintetében nem elegendő az utazásszervező által kiállított, az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének g) pontja értelmében vett „igazolás”.

3.

Az Európai Unió Bíróságának fent hivatkozott ítélezési gyakorlata értelmében vett „eredetileg tervezett érkezési idő” az eljáró bírósági tanács álláspontja szerint nem következhet olyan igazolásból, amelyet az utazásszervező az érintett légitársasággal való egyeztetés nélkül bocsátott ki.

Az „eredetileg tervezett érkezési időt” említi az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének h) pontja, 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja, 6. cikkének (1) bekezdése, valamint 7. cikke (1) bekezdésének második mondata és (2) bekezdése is. Az Air France kontra Folkerts ügyben hozott ítéletben az Európai Unió Bírósága kifejtette, hogy a késést a rendelet 7. cikkében előírt kártalanítás tekintetében a célállomásra való megérkezés tervezett időpontjához képest kell értékelni; a végső célállomás fogalma vonatkozásában a Bíróság a 34. pontban az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének h) pontjában szereplő

meghatározásra hivatkozott. Eszerint a végső célállomás az utasfelvételi pultnál bemutatott repülőjegyen feltüntetett célállomás, illetve közvetlenül csatlakozó járatok esetén az utolsó járat célállomása. Az Európai Unió Bírósága tehát a végső célállomás meghatározása során a 2. cikk f) pontja szerinti jegyet vette figyelembe, tehát a papíron dokumentált vagy azzal egyenértékű nem papír formájú dolgot, amelyet a légitársaság vagy annak meghatalmazott közvetítője bocsátott ki vagy engedélyezett, ennél fogva azon fizikai vagy elektronikus dokumentumot, amely az utas szállításhoz való jogát megtestesíti. A Bíróság az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének g) pontja („helyfoglalás”) értelmében vett „más [...] igazolásra” nem hivatkozott.

Amennyiben ezt a kártalanítás vonatkozásában az eredetileg tervezett érkezési idő meghatározására alkalmazzuk, arra a következtetésre jutunk, hogy e tekintetben is az utas részére kiállított „jegyek” kell jelentőséggel bírnia, így a „helyfoglalásban” szereplő, ettől eltérő információ irreleváns. Ezáltal a jelen ügyben a felperesek 2018. január 15-i „jelentkezési lap utazáshoz” dokumentuma [omissis] eleve nem jönne szóba az eredetileg tervezett érkezési idő meghatározásának alapjaként, anélkül hogy jelentőséggel bírna, hogy e dokumentum az utasok jogairól szóló rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében vett „megerősített helyfoglalásnak” tekinthető-e egyáltalán. Ezenkívül e dokumentum nem teljesíti a rendelet 2. cikkének f) pontja értelmében vett „jegy” feltételeit sem, mivel nem lehet abból kiindulni, hogy e dokumentum esetében az alperes **[eredeti 8. o.]** meghatalmazott képviselője a megjelölt járatokkal történő szállításra vonatkozó „dolgot” bocsátott ki. A „jelentkezési lap utazáshoz” csak annak megállapítására ad lehetőséget, hogy azzal a beavatkozó által szervezett utazási csomagra való jelentkezést kívánták dokumentálni. A jelen ügyben nem áll rendelkezésre egyértelműen „jegyként” azonosítandó dokumentum.

Mindenesetre az eljáró bírósági tanács álláspontja szerint az „eredetileg tervezett érkezési idő” nem következhet „más olyan igazolásból”, amelyet az érintett járat tekintetében a légitársasággal szerződéses jogviszonyban nem álló utazásszervező bocsátott ki. A járatok tervezése kizárólag a légitársaság feladata. A légitársaság akkor tervezett egy járatot, ha azt a menetrendjében feltüntette, és következésképpen indulási hely és célállomás, valamint indulási és érkezési idő szerint meghatározta, járatszámmal ellátta, és az e járatra vonatkozó helyfoglalást engedélyezte [omissis]. Ameddig nincs helyfoglalás egy ilyen járatra, a légitársaság megváltoztathatja a repülési tervet, vagy azt feladhatja anélkül, hogy az utasok ebből kártalanításhoz való jogot vezethetnének le; ez a rendelet 2. cikkének 1) pontjából következik. Ennek alapján az ilyen helyfoglalás előtt valamely utazásszervező által kibocsátott, az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének g) pontja értelmében vett „más [...] igazolás” legalábbis ebben az esetben nem alkalmas kártalanításhoz való jog megalapozására. Ez annak megállapítása ellen szól, hogy az ilyen „más [...] igazolás” minden olyan esetben elegendő a kártalanításhoz való jog megalapozásához, amikor az érintett légitársaság az ezen igazolásban megjelölt járatot nem üzemelteti, vagy más időpontban üzemelteti.

4.

Az utasok jogairól szóló rendelet 13. cikkéből sem következhet más, az eljáró bírósági tanács számára ugyanis nem világos, hogyan kérhetne kártérítést a légitfuvarozó az utazásszervezőtől, ha nem áll fenn közöttük szerződéses jogviszony, a légitfuvarozónak azonban az utasok jogairól szóló rendelet szerinti kártalanítás iránti követeléseket kell teljesítenie, amelyeket olyan menetrend be nem tartása miatt érvényesítenek vele szemben, amelyet maga a légitfuvarozó nem is állított fel. E tekintetben az eljáró bírósági tanács álláspontja szerint az utasok magas szintű védelmének biztosítására vonatkozó követelményből (az utasok jogairól szóló rendelet (1) preambulumbekzdése) sem következik más eredmény. Az adott utassal szerződéses jogviszonyban álló utazásszervező esetében egy olyan ellenérdekű fél áll az utassal szemben, amelytől az utas kártérítést kérhet azon egyéni károk miatt, amelyeket annak következtében szenvedett el, hogy bízott az utazásszervező által a repülési tervvel kapcsolatban közölt téves információkban. [eredeti 9. o.]

IV.

A felperesek által a visszafelé tartó járat miatt érvényesített, az utasok jogairól szóló rendeletnek a 7. cikke (1) bekezdésének b) pontjával összefüggésben értelmezett 5. cikkének (1) bekezdése szerinti kártalanítás nyújtása iránti igénye tekintetében az bír jelentőséggel, hogy a 8 órától 5 óra 10 percre – legalább két óra ötven perccel – történő előrehozás a rendelet 2. cikkének 1) pontja értelmében vett járatörlésnek minősül-e.

1.

A „járat törlése” az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének 1) pontjában szereplő jogi meghatározás szerint egy eredetileg tervezett légi járat nem közlekedése, amelyre legalább egy helyet lefoglaltak. A tervezett légi járat „nem közlekedését” meg különböztetni a „késéstől”, és azt az jellemzi, hogy az eredeti repülési tervet feladják (lásd: a Bíróság 2009. november 19-i Sturgeon és társai kontra Condor és Böck és társa kontra Air France ítélete, C-402/07 és C-432/07, 33. és azt követő pontok). A Bíróság eddig nem tisztázta, hogy akkor is meg kell-e állapítani az eredeti repülési terv feladását, ha a járatot két óra ötven perccel előrehozzák.

A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) ítélezési gyakorlata szerint egy tervezett járatnak a légitfuvarozó által történő nem jelentéktelen előrehozása olyan – átfoglalás felajánlásával összekapcsolt – járatörlésnek minősül, amely az utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének (1) bekezdése szerinti kártalanításhoz való jogot alapozhat meg. A BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) [omissis] kifejti, hogy a járat törlését az jellemzi, hogy a légitfuvarozó az eredeti repülési tervét végérvényesen feladja, még ha az utasokat másik légi járatra irányítják is át. Ezt az Európai Unió Bíróságának azon ítélezési gyakorlata (2009. november 19-i Sturgeon kontra Condor ítélet; továbbá a 2011. október 13-i Sousa Rodriguez

kontra Air France ítélet, C-83/10) tisztázta, amelyet a járat törlés tényállásának a jelentős késés tényállásától való elhatárolásával kapcsolatban alakítottak ki. Az eredeti repülési tervet akkor is feladják, ha egy járatot több órával előrehoznak.

Az eljáró bírósági tanácsnak azonban kétségei vannak az uniós jognak a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) általi értelmezésének helyessége tekintetében.

Az, hogy az utasok jogairól szóló rendelet egyetlen helyen sem említi a járat előrehozását, és nem tartalmaz erre vonatkozó szabályokat, az eljáró bírósági tanács álláspontja szerint sem jelent határozott akadályt a 2. cikk 1) pontjának a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) ítélkezési gyakorlata szerinti értelmezése tekintetében. Az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlata alapján főszabály szerint megállapítható a járat törlése, ha a késéssel érintett és eredetileg tervezett járatot más járatra alakítják, vagyis ha a járat eredeti repülési tervével felhagynak, és ez utóbbi járat utasai csatlakoznak egy ugyancsak, azonban azon járatról függetlenül tervezett járat utasaihoz, amelyre az **[eredeti 10. o.]** átirányított utasoknak foglalásuk volt; kizárólag az ilyen módon szállított egyes utasok egyéni helyzete mérvado, tehát azon körülmény, hogy az utas tekintetében feladják az eredeti repülési tervet (a Bíróság Sousa kontra Rodriguez ítélete, 30. és azt követő pont). Az Európai Unió Bírósága azonban azt is tisztázta, hogy kizárólag a tényleges indulási időnek a tervezett indulási időhöz képest történő későbbre tolása nem minősül a járat törlésének; a késéssel érintett járatot a késés időtartamától függetlenül nem lehet töröltnek tekinteni, ha az az eredeti repülési tervnek megfelelően közlekedik (Sturgeon kontra Condor ítélet, 32. és 34. pont). Ennélfogva az eljáró bírósági tanácsnak nincsenek kétségei afelől, hogy a járat előrehozása az eredeti repülési tervnek az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlata értelmében vett módosítását eredményezi.

Az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikke 1) pontjának helyes értelmezése tekintetében azért vannak az eljáró bírósági tanácsnak kétségei, mert a járat előrehozásában kétségtelenül benne rejlik, a repülésnek az üzemeltető légitársaság általi tervezésével kapcsolatos feladat – a rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontja szerinti, rövid időn belüli, kártalanítási ajánlat nélküli járat törlésektől és a jelentős késésektől eltérően – nem eredményez szükségszerűen olyan kényelmetlenséget, amelyet egységesített módon kártalanítással, segítség és ellátás nyújtásával kell kompenzálni, illetve csökkenteni. Ugyanis, még ha az utasok nem is kapnak a rendelet utóbb említett rendelkezése alá tartozó kártalanítási ajánlatot, azonban előzetesen megfelelő időben tájékoztatják őket az előrehozásról, nem okoznak számukra a rendelet (12) és (13) preambulumbekzdése értelmében vett hasonló gondot vagy kényelmetlenséget, mivel megfelelő időben felkészülhetnek az új repülési tervre, és következésképpen az új indulási időpontra megérkezhetnek a repülőterre. Az utasoknak tehát nincs szükségük arra, hogy repülőtéren várakozási idő alatt segítségben és ellátásban részesüljenek. Mivel ilyen várakozási idő nincs, ezzel anyagi kompenzációt igénylő gondot és kényelmetlenséget sem okoznak az utasoknak. Ilyen gond és kényelmetlenség tehát esetleg akkor keletkezhet, ha az

érintett utasokat nem tájékoztatják előzetesen az előrehozásról, és azok csak az eredetileg tervezett indulási időpontra érkeznek meg a repülőtérre. A jelen ügyben azonban nem ez a helyzet, mivel a felpereseket az előrehozott visszafelé tartó járatral szállították. Ennélfogva a jelen ügghöz hasonló esetekben a gond és kényelmetlenség adott esetben abban állapítható meg, hogy az utasok a visszafelé tartó járat előrehozása miatt egyáltalán az utazási tervük módosítására kényszerültek. Ezáltal azonban – várakozási idő értelmében – nem szenvedtek el idővesztést.

Amennyiben a jelen ügghöz hasonló esetekben már a járat előrehozása esetében kártalanítással kompenzálható károkat kellene megállapítani, felmerül a kérdés, hogy milyen mértékű kár szükséges ahhoz, hogy az utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének (1) bekezdése szerinti kártalanítás indokolt legyen. Az eljáró bírósági tanács álláspontja szerint **[eredeti 11. o.]** a több órás előrehozással rendszerint együtt járó gond és kényelmetlenség sem hasonlítható össze a rövid időn belül történő járatotrlés vagy a járat jelentős késése révén keletkező gonddal és kényelmetlenséggel.

2.

Az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlatában az a kérdés is tisztázatlan, hogy amennyiben a járat előrehozása az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének 1) pontja értelmében vett járatotrlésnek minősül, megilletetheti-e az üzemeltető légitársaságot a rendelet 7. cikkének (2) bekezdése szerinti csökkentéshez való jog, ha a tényleges érkezési időnek a menetrend szerinti érkezési időhöz képest történő kitolódása a rendelet 7. cikkének (2) bekezdésében megjelölt időtartamokon belül marad. Az eljáró bírósági tanácsnak már azért kétségei vannak e rendelkezésnek az előrehozás esetére történő alkalmazását illetően, mert az előrehozás – amennyiben ahhoz egyáltalán járatotrlés kapcsolódik – átfoglalásról szóló tájékoztatást tartalmaz ugyan, ez azonban nem minősül az utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke szerinti, a 7. cikk (2) bekezdése által feltételezett ajánlatnak. A rendelet 8. cikke szerint ugyanis az utasok választási joggal rendelkeznek, és a (20) preambulumbekkezdés szerint maradéktalanul tájékoztatni kell őket a jogaikról. Ez azt jelenti, hogy a járatotrló légitársaság választást tesz lehetővé az utasok számára a rendelet 8. cikke (1) bekezdésének a), b), illetve c) pontjában rögzített feltételek mellett (a Bíróság 2019. július 29-i Rusu kontra Blue Air ítélete, C-354/18, 53. pont, a beszállítás visszautasításának esetére vonatkozóan). Az Európai Unió Bírósága szerint (a fenti ítélet 54. pontja) ebből az következik továbbá, hogy e választás felajánlása során meg kell adni az utasok számára az ahhoz szükséges információkat, hogy lehetővé váljon számukra a hatékony választás, amelynek célja, hogy jegyük árának visszatérítése mellett elállhassanak a repülőúttól, vagy a közlekedést hasonló feltételek mellett a végső célállomásukhoz a legkorábbi időpontban vagy egy későbbi időpontban folytathassák. Az átfoglalásra vonatkozó ajánlattal szemben támasztott e követelményeknek nem tesznek eleget, ha a légitársaság csupán a járata előrehozásáról tájékoztatja az utast.

3.

Az utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) és c) pontja szerinti hasonló feltételek az eredetileg foglalt járáshoz és ezáltal a légi szállításról szóló szerződéshez kapcsolódnak. Még az sem tisztázott, hogy a két óra ötven perccel előrehozott járat ebben az értelemben hasonló-e az eredetileg foglalt járáshoz, és hogy a legkorábbi szállításnak minősül-e, és így az alperes légifuvarozó az előrehozásról szóló tájékoztatással teljesítette-e a rendelkezés által számára előírt kötelezettségeket. **[eredeti 12. o.]**

V.

A felperesek által érvényesített, a perbeli meghatalmazottjuk díjigénye alóli mentesítés iránti igény tekintetében az eljáró bírósági tanács által hozandó döntés attól függ, hogy milyen tartalommal kell rendelkeznie az utas részére az utasok jogairól szóló rendelet 14. cikkének (2) bekezdése szerint átadandó tájékoztatásnak.

[omissis] [a nemzeti jog szerint késedelem miatt nem áll fenn mentesítéshez való jog]

A késedelembe esésen kívül az utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének (1) bekezdése szerinti kártalanítás iránti igény első alkalommal történő érvényesítésével összefüggésben felmerült ügyvédi költségek megtérítése [omissis] az eljáró bírósági tanács álláspontja szerint nem feltétlenül jön tekintetbe már akkor, ha az üzemeltető légifuvarozó nem teljesítette az utasok jogairól szóló rendelet 14. cikkének (2) bekezdése szerinti kötelezettségét. A jelen ügyben a teljesítés ilyen elmaradásából kell kiindulni.

Amennyiben az üzemeltető légifuvarozó nem teljesíti az írásbeli tájékoztatásnak az utas részére történő átadására vonatkozó kötelezettségét, az ügyvédi segítségnek a kártalanítás iránti igény peren kívüli érvényesítése során történő igénybevétele nem e mulasztáson alapul. Az utasok jogairól szóló rendelet 14. cikkének (2) bekezdésének első mondata szerint ugyanis az üzemeltető légifuvarozó kötelezettsége csak egy olyan írásbeli tájékoztatás átadására terjed ki, amelyben a rendelettel összhangban ismertetik a kártalanítás és segítségnyújtás szabályait; az eljáró bírósági tanács véleménye szerint a (20) preambulumbekzdésből nem következik más. Ez különösen azt jelenti, hogy a légifuvarozó nem köteles a konkrét tényállást a rendelet valamely figyelembe vehető szabálya alá sorolni. Az utasokat ennél fogva nem az „öket megillető” jogokról, hanem általánosan a „szabályokról” kell tájékoztatni. Az eljáró bírósági tanács azonban nem hagyja figyelmen kívül, hogy a BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) [omissis] kifejtette, hogy az utas részére a rendelet 14. cikkének (2) bekezdése szerint adandó információknak képessé kell tenniük az utast arra, hogy hatékonyan és ügyvédi segítség nélkül érvényesítse az igényét az üzemeltető **[eredeti 13. o.]** légifuvarozóval szemben, azaz kellően egyértelműen tájékoztatni kell az utast arról, hogy pontosan milyen cégnév és cím alatt milyen – a távolság

alján lépcsőzetesen megállapított – összeget követelhet, és hogy adott esetben milyen dokumentumokat kell mellékelnie. A tájékoztatási kötelezettség értelme és célja, hogy lehetővé tegye az utasok számára, hogy maguk érvényesítsék a kártalanítást az üzemeltető légitársasággal szemben, ami a (20) preambulumbekzdésből következik.

Az eljáró bírósági tanács nem osztja ezt az álláspontot, mivel a rendeletnek a BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) által ebben az összefüggésben hivatkozott preambulumbekzdése nem szól arról, hogy el kell kerülni, hogy az utasok jogi tanácsadást vegyenek igénybe. Ezenkívül az eljáró bírósági tanács abból indul ki, hogy a rendeletet elfogadó jogalkotó alkalmazta a (20) preambulumbekzdésben rögzített megfontolásokat, és ezek ösztönözték a jogalkotót arra, hogy a rendelet 14. cikkének (2) bekezdését úgy fogalmazza meg, ahogy azt tette, így a légitársaság számára éppen nem kívánta azt a kötelezettséget előírni, hogy tájékoztassa az utast az őt a konkrét esetben megillető jogokról, hanem csak a rendelkezés szövegéből megállapítható kötelezettségeket kívánta előírni a légitársaság számára. A rendeletnek a némettől eltérő más nyelvi változatai – például a francia vagy az angol – is csak azon kötelezettséget említik a rendelet 14. cikkének (2) bekezdésében, hogy a szabályokról szóló írásbeli tájékoztatást kell átadni az utasnak („une notice écrite reprenant les regles d’indemnisation et d’assistance conformement aux dispositions du present reglement”, illetve „a written notice setting out the rules for compensation and assistance in line with this Regulation”), így ezekből sem következik arra vonatkozó iránymutatás, hogy az üzemeltető légitársaság kötelezettsége túllép az e szabályokról szóló általános tájékoztatáson.

A fenti okokból az eljáró bírósági tanács nem osztja [omissis] a BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) azon álláspontját sem, hogy az utasok jogairól szóló rendelet 14. cikkének (2) bekezdése szerinti tájékoztatási kötelezettségnek az üzemeltető légitársaság általi elmulasztása esetén tekintetbe jön az olyan ügyvédi díj megtérítéséhez való jog, amely a kártalanítás iránti igény első alkalommal történő érvényesítése során ellátott peren kívüli képviselőre vonatkozó megbízás alapján keletkezett. A felperesek a perbeli meghatalmazottjuk peren kívül keletkezett díjigénye alóli mentesítést más okokból sem kérhetik. A felvetett kérdés tehát a felperesek fellebbezéséről való döntés szempontjából is releváns, mivel ha az alperes a járat törlése, illetve késése miatt fennálló jogokról szóló általános tájékoztatással megfelelő mértékben teljesítette volna a rendelet 14. cikkének (2) bekezdéséből eredő kötelezettségeit, akkor a felpereseknek a peren kívül keletkezett ügyvédi költségek megtérítése iránti igénye nem jönne tekintetbe. Ezzel szemben e költségek megtéríthetők lennének, ha az alperes **[eredeti 14. o.]** köteles lett volna tájékoztatást adni a bekövetkezett zavar miatt a felperest konkrétan megillető jogokról.

Az eljáró bírósági tanácsnak a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) ítélkezési gyakorlata alapján kétségei vannak az uniós jog helyes alkalmazása tekintetében, így az EUMSZ 267. cikk harmadik bekezdése szerint szükségesnek

tartja, hogy az utasok jogairól szóló rendelet 14. cikke (2) bekezdésének értelmezését kérje az Európai Unió Bíróságától.

VI.

[omissis]

VII.

[omissis]

MUNKADOKUMENTUM