



## Határozatok Tára

PRIIT PIKAMÄE  
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA  
Az ismertetés napja: 2020. december 3.<sup>1</sup>

**C-826/19. sz. ügy**

**WZ  
kontra  
Austrian Airlines AG**

(a Landesgericht Korneuburg [korneuburgi regionális bíróság, Ausztria] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – Járat törlése vagy késése esetén a légi utasok kártalanítása – Az eredetileg tervezett repülőtértől eltérő repülőtérre irányított járat – 261/2004/EK rendelet – A 2. cikk 1) pontja – A »törlés« fogalma – A 8. cikk (3) bekezdése – Az átszállítás költségeinek vállalása – Kezdeményezés – A rendelet 8. és 9. cikkében előírt kötelezettségek megsértése – Kártalanításhoz való jog”

1. Az eredetileg tervezett repülőtértől eltérő, de ez utóbbi közelében lévő repülőtérre átirányított járatot a 261/2004/EK rendelet<sup>2</sup> értelmében törölt járatnak kell-e tekinteni, oly módon, hogy e rendelet 7. cikkének (1) bekezdése értelmében az érintett utasok számára kártalanítás iránti jogot biztosít, vagy csupán késett járatnak kell tekinteni, amely esetben ezen utasokat csak akkor illeti meg ez a jog, ha a késés a Sturgeon és társai ítéletnek<sup>3</sup> megfelelően eléri vagy meghaladja a három órát?
2. A leszállást követően köteles-e a légi fuvarozó önként felajánlani az említett rendelet 8. cikkének (3) bekezdése értelmében az eredetileg tervezett repülőtérre vagy az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra történő átszállítás költségének vállalását?
3. Az e cikkben, valamint a 261/2004 rendelet 9. cikke (1) bekezdésének c) pontjában említett ellátási kötelezettség megsértése keletkeztet-e a rendelet 7. cikkének (1) bekezdése értelmében vett általán-kártalanításhoz való jogot?
4. Azokról a kérdésekről van szó – amelyek között szerepelnek a Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria) által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyát képezők –, amelyek a Bíróság kérésének megfelelően a jelen célzott indítvány tárgyai.
5. A Bíróságnak a meghozandó ítéletében ugyanis először lesz alkalma a 261/2004 rendelet 8. cikke (3) bekezdésének értelmezéséről határozni, valamint e rendelet logikájában és rendszerében annak biztos helyet találni.

<sup>1</sup> Eredeti nyelv: francia.

<sup>2</sup> 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 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.).

<sup>3</sup> 2009. november 19-i ítélet (C-402/07 és C 432/07, EU:C:2009:716).

## I. Jogi háttér

6. A 261/2004 rendelet (1), (2) és (4) preambulumbekzdése a következket mondja ki:

„(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.

(2) A beszállás visszautasítása és légi járat törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] súlyos gondot és kényelmetlenséget okoz az utasoknak.

[...]

(4) [Az Uniónak] ezért emelnie kellene az említett rendelet által meghatározott védelem szintjét az utasok jogainak erősítése érdekében, továbbá, hogy biztosítsa a légi fuvarozók harmonizált feltételek melletti tevékenységét egy liberalizált piacon.”

7. E rendeletnek a „Járat törlése” címet viselő 5. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

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

b) az üzemeltető légi fuvarozó 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

[...]

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 órával késéssel érik el.

[...]”

8. Az említett rendelet „Késés” címet viselő 6. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Amennyiben egy üzemeltető légi fuvarozó indokoltan [helyesen: észszerűen] arra számít, hogy egy járat indulása a menetrend szerinti induláshoz képest késni fog:

a) legalább két órát 1500 kilométeres vagy annál rövidebb repülőutak esetén; vagy

b) legalább három órát az összes Közösségen belüli, 1500 kilométernél hosszabb repülőút és az összes egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőút esetén; vagy

c) legalább négy órát az a) és b) pontba nem sorolható összes egyéb repülőút esetén,

akkor az utasoknak az üzemeltető légi fuvarozó

- i. felajánlja a 9. cikk (1) bekezdésének a) pontjában és a 9. cikk (2) bekezdésében előírt segítséget; és
- ii. amennyiben az indulás időpontja észszerű számítás szerint a korábbi bejelentett indulását követő nap [helyesen: az eredetileg bejelentett indulás időpontját követő nap], a 9. cikk (1) bekezdésének b) és a 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjában előírt segítséget; és
- iii. legalább ötórás késés esetén, a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontjában előírt segítséget.

(2) A segítséget a légifuvarozó minden esetben köteles a fenti, valamennyi távolsági kategóriára megállapított időtartamon belül felajánlani [helyesen: minden esetben köteles az egyes távolsági kategóriákra fent megállapított időtartamon belül felajánlani].”

9. Ugyanezen rendeletnek a „Kártalanításhoz való jog” címet viselő 7. cikke a következőképpen rendelkezik:

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

- a) 250 EUR-t minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra [helyesen: légi járatra];
- b) 400 EUR-t minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra [helyesen: légi járatra] és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőútra [helyesen: légi járatra];
- c) 600 EUR-t minden, az a) és b) pontba nem sorolható repülőútra [helyesen: légi járatra].

A távolság meghatározásánál azt az utolsó célállomást kell alapul venni, amelynél a beszállás visszautasítása vagy a járat törlése miatt az utas érkezése késik a menetrend szerinti időponthoz képest.

[...]”

10. A 261/2004 rendelet „Visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog” címet viselő 8. cikke a következőket írja elő:

„(1) E cikkekre való hivatkozáskor az utasoknak az alábbiak közötti választást ajánlják fel:

- a) – a jegy árának a vételi ár szerinti visszatérítése hét napon belül, a 7. cikk (3) bekezdésében meghatározott módon az utazás meg nem tett szakaszára vagy szakaszaira, továbbá a már megtett szakaszra vagy szakaszokra, amennyiben a repülőút [helyesen: légi járat] az utas eredeti utazási tervével kapcsolatban már nem szolgál semmilyen célt, vagy adott esetben a következővel együtt
  - a legkorábbi légi járat vissza az első indulási pontra;
- b) átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz a legkorábbi alkalommal [helyesen: átfoglalás a célállomásukra hasonló feltételek mellett és a legkorábbi időpontban]; vagy
- c) átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz egy későbbi időpontban, amikor az utasnak megfelel [helyesen: átfoglalás a célállomásukra hasonló feltételek mellett egy későbbi, az utasnak megfelelő időpontra], az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően.

[...]

(3) Amennyiben egy várost vagy régiót több repülőtér szolgál ki, és az üzemeltető légitársaság az utasnak a helyfoglaláshoz képest egy alternatív repülőtérre induló légitársaságot ajánl, akkor az üzemeltető légitársaságot terheli az utas átszállításának a költsége az alternatív repülőtérrel arra a repülőtérre, amelyre a jegyet váltották, vagy az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra.”

11. A 261/2004 rendelet „Ellátáshoz való jog” címet viselő 9. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) E cikkre való hivatkozáskor az utasoknak díjmentesen a következőket kell felajánlani:

- a) a várakozási idővel észszerű arányban étkezést és frissítőket;
- b) szállodai elhelyezést az alábbi esetekben:
  - ha egy vagy több éjszakás ott tartózkodás szükséges vagy
  - ha az utazónak a szándékaihoz képest tovább kell ott tartózkodnia;
- c) szállítást a repülőtér és a szálláshely (hotel vagy egyéb) között.

[...]”

## **II. A tényállás, az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések**

12. WZ egyedi helyfoglalással rendelkezett az Austrian Airlines légitársaság két, 2018. május 21-i járatára, az első, Klagenfurt (Ausztria) és Bécs (Ausztria) közötti, Klagenfurtból 18 óra 35 perckor induló és Bécsbe 19 óra 20 perckor érkező járatra, és a második, a Bécs és Berlin Tegel (Németország) közötti, Bécsből 21 órakor induló és Berlin Tegelre 22 óra 20 perckor érkező járatra.

13. A szóban forgó bécsi járat előtti járatot megelőző járat előtti járat során fellépő időjárási körülmények olyan késést eredményeztek, amely az ugyanezen repülőgép által a Bécsből Berlinre összekötő útvonalon végrehajtott későbbi járatokra is kihatott oly módon, hogy a WZ által lefoglalt Berlin Tegelre tartó járat átlépte az e repülőtéren hatályos éjszakai repülési tilalom kezdetét.

14. Az Austrian Airlines ezért átirányította az érintett járatot a Berlin városán kívül, Brandenburg tartományban található Berlin Schönefeld repülőtérre. E járat 22 óra 7 perckor szállt fel Bécsben és 23 óra 18 perckor szállt le a Berlin Schönefeld repülőtéren.

15. A kérdést előterjesztő bíróság szerint a járat átirányítása WZ számára nem csupán késést eredményezett (leszállás 23 óra 18 perckor, az eredetileg tervezett 22 óra 20 perc helyett), hanem a lakóhelyétől távolabbi leszállási hely miatti kellemetlenséget is (24 km a 8 km-es távolság helyett), amelynek következtében hosszabb időbe telt a hazajutás (41 perc a Berlin Schönefeld repülőtérrel a lakásáig, a Berlin Tegel repülőtér és a lakása közötti 15 perces távolság helyett). Az Austrian Airlines nem ajánlotta fel a WZ számára a Berlin Schönefeld repülőtérrel a Berlin Tegel repülőtérre történő átszállítást.

16. WZ a 261/2004 rendelet 7. cikkével összefüggésben értelmezett 5. cikke alapján kártalanításként 250 euró megfizetését követelte. E kérelem egyrészt a járat érkezési késésén alapult, másrészt azon a tényen, hogy az Austrian Airlines nem ajánlotta fel számára a Berlin Schönefeld repülőtérrel a Berlin Tegelre történő további szállítást.

17. Az Austrian Airlines vitatta a kérelmet, és elsősorban arra hivatkozott, hogy a felperes mindössze 58 perccel később érte el Berlint, a végső célállomását. Másodszor, WZ könnyen hazajuthatott valamilyen pótlólagos közlekedési eszköz igénybevételével. Harmadszor, a jelentős időjárási problémák miatti, a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülmények” fennállása az érintett járat előtti járatot megelőző járat során, amely az Eurocontrolt arra készítette, hogy az ugyanezen repülőgép által teljesített járatnak az eredetileg tervezetthez képest későbbi időablakot engedélyezzen, valósnak bizonyult.

18. A Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság, Ausztria) elutasította WZ kérelmeit, mivel úgy ítélte meg, hogy a járat átirányítása nem tekinthető a repülési útvonal jelentős megváltoztatásának, így nem lehet úgy tekinteni, hogy a járatot törölték. E bíróság azt is megállapította, hogy a késés nem érte el a három órát vagy azt meghaladó időtartamot.

19. WZ fellebbezést nyújtott be a Landesgericht Korneuburghoz (korneuburgi regionális bíróság). Ez utóbbi azt a kérdést veti fel, hogy a tényállást törlésnek, késésnek vagy egyéb esetnek kell tekinteni, másodszor, hogy a légi fuvarozó hivatkozhat-e a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülmények bekövetkezésére, amelyek az utas által igénybe vett járatot megelőző járatot érintették, és harmadszor, a légi fuvarozó köteles-e kártalanítást fizetni az őt terhelő segítésnyújtási és ellátási kötelezettségek megsértése miatt.

20. 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] 8. cikkének (3) bekezdését, hogy az alkalmazandó két olyan repülőtérre, amelyek közül mindkettő egy adott város központjának közvetlen közelében található, de csupán az egyik helyezkedik el a város területén, míg a másik a szomszédos tartomány területén található?
- 2) Úgy kell-e értelmezni a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontját, 7. cikkének (1) bekezdését és 8. cikkének (3) bekezdését, hogy az ugyanazon város és ugyanazon régió egy másik repülőterére történő leszállás esetén is fennáll a járat törlése miatti kártalanításhoz való jog?
- 3) Úgy kell-e értelmezni a 261/2004 rendelet 6. cikkének (1) bekezdését, 7. cikkének (1) bekezdését és 8. cikkének (3) bekezdését, hogy az ugyanazon város és ugyanazon régió egy másik repülőterére történő leszállás esetén is fennáll a jelentős késés miatti kártalanításhoz való jog?
- 4) Úgy kell-e értelmezni a 261/2004 rendelet 5. cikkét, 7. cikkét és 8. cikkének (3) bekezdését, hogy annak megállapításához, hogy a légi utas valóban elszenvedte-e az Európai Unió Bíróságának [2009. november 19-i] Sturgeon és társai ítéletének (C-402/07 és C-432/07) értelmében vett három órát elérő vagy azt meghaladó idővesztéséget, a késés számításakor a másik repülőtérre való leszállás időpontját kell alapul venni, vagy azt az időpontot, amikor a légi utas megérkezik arra a repülőtérre, amelyre a jegyet váltotta, vagy egy másik közeli célállomásra a vele történt megállapodás alapján?
- 5) Úgy kell-e értelmezni a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését, hogy az a légi fuvarozó, amely több, egymást váltó járatot üzemeltet, hivatkozhat olyan körülményre, konkrétan az időjárástól függő leszállási korlátozásra, amely az érintett járat előtti járatot megelőző járat előtti járatot érintette?
- 6) Úgy kell-e értelmezni a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdését, hogy egy másik repülőtéren történő leszállás esetén a légi fuvarozó köteles felajánlani a másik célállomásra történő szállítást, vagy ezt a légi utasnak kell kérnie?

7) Úgy kell-e értelmezni a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdését, 8. cikkének (3) bekezdését és 9. cikke (1) bekezdésének c) pontját, hogy a légi utast kártalanítás illeti meg a 8. és 9. cikkben foglalt segítségnyújtási és ellátási kötelezettség megsértése miatt?”

21. Írásbeli észrevételeket WZ, az osztrák kormány és az Európai Bizottság terjesztett elő.

### III. Elemzés

22. Amint azt a fentiekben szemléltettem, a jelen indítvány a Bíróság kérésének megfelelően csak a második, harmadik, hatodik és hetedik kérdésre vonatkozik.

23. E kérdéseket tehát sorban fogom vizsgálni.

#### A. A második és harmadik kérdéstről

24. A kérdést előterjesztő bíróság a második és harmadik kérdésével – amelyeket együtt kell vizsgálni – lényegében arra kér választ a Bíróságtól, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontját, 6. cikkének (1) bekezdését, 7. cikkének (1) bekezdését és 8. cikkének (3) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy valamely járatnak az eredetileg tervezettől eltérő, de ugyanazon város vagy régió egy másik repülőtérén történő leszállása esetén az utast megilleti a járat törlése vagy érkezéskori jelentős késése miatti kártalanításhoz való jog.<sup>4</sup>

25. Másképp megfogalmazva a Bíróságnak azt kell értékelnie, hogy valamely járatnak az eredetileg tervezett repülőtér közelében található alternatív repülőtérre történő átirányítását lehet-e járat törlésnek minősíteni, vagy adott esetben érkezési késésnek. Az e kérdésre történő válasznak komoly következményei vannak, mivel az utasnak járó kártalanításhoz való jogot járat törlés esetén automatikusan elismeri a rendelet [kivéve, ha a járat törlésről a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában előírt határidőben tájékoztatták őt], ugyanakkor ezen utast nem illeti meg ez a jog, ha a késés nem éri el vagy nem haladja meg a három órát.

26. Az e kérdésekre javasolt válasz érdekében először is vizsgálni fogom a „törlésnek” a 261/2004 rendelet értelmében vett fogalmát, és arra a következtetésre fogok jutni, hogy e fogalom – a Bíróság ítélkezési gyakorlata által értelmezettek szerint – főszabály szerint magában foglalhatná a jelen ügy tárgyát képezőhöz hasonló olyan helyzetet, amikor a járat az eredetileg tervezett repülőtérrel azonos régióban fekvő alternatív repülőtérre száll le (1. szakasz). Ezt követően azonban azt fogom állítani, hogy nem helyes ez az értelmezés, mivel – a 8. cikk (3) bekezdésének a 261/2004 rendeletbe történő bevezetésével – az uniós jogalkotó ki akarta vonni az említett esetet a törléshez kapcsolódó jogi szabályok alkalmazása alól (2. szakasz). Így ebből azt a következtetést fogom levonni, hogy a légi járatnak az ugyanazon város vagy régió repülőtérére történő átirányítása esetén az érintett utas csak akkor jogosult kártalanításra, ha az eredetileg tervezett repülőtérre vagy a légi fuvarozóval történt megállapodás szerinti másik közeli célállomást három órát elérő vagy azt meghaladó késéssel éri el (3. szakasz).

<sup>4</sup> A 261/2004 rendelet 6. cikkének (1) bekezdésére történő hivatkozás ellenére számomra egyértelmű, hogy a harmadik kérdéssel érintett „jelentős késés” a jelentős érkezési késés esetének felel meg, vagyis a 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716) értelmében vett három órát elérő vagy meghaladó késésnek, és nem a jelentős indulási késésnek. Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból ugyanis kitűnik, hogy az alapeljárás felperese által a nemzeti bíróságokhoz benyújtott kártalanítás iránti kérelem az érintett járat érkezési késésén alapult. Mindenesetre az indulási késés mint olyan nem keletkeztet önmagában kártalanításhoz való jogot, figyelemmel arra, hogy a 261/2004 rendelet 6. cikke nem hivatkozik annak 7. cikkére.

1. Törölt járat-e valamely járatnak az eredetileg tervezett repülőtérrel azonos várost vagy régiót kiszolgáló repülőtérre történő átirányítása?

a) A Bíróság ítélkezési gyakorlatában a „törlés” fogalmáról

27. A „törlés” fogalmát a 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontja akként határozza meg, mint „egy korábban tervezett légijárat nem közlekedése, amelyre legalább egy helyet lefoglaltak”. Mivel e meghatározás azon a körülményen alapul, hogy egy légi járat nem közlekedett”, a „törlés” fogalma jelentésének pontos meghatározását nem lehet elvonatkoztatni néhány előzetes, a „légi járat” fogalmára vonatkozó pontosítástól.

28. A „légi járat” fogalmát a 261/2004 rendelet nem határozza meg. Mindazonáltal a Bíróság következetes ítélkezési gyakorlata azt úgy jellemezte, hogy lényegében egy légi fuvarozó által meghatározott útvonalon megvalósított légiközlekedési műveletről van szó.<sup>5</sup> A Bíróság később pontosította, hogy az útvonal a légi járat „lényegi elemét” alkotja, hiszen ez utóbbit a légi fuvarozó által előre meghatározott repülési tervnek megfelelően hajtják végre.<sup>6</sup> Véleményem szerint ebből következik, hogy ha az e repülési tervben szereplő légi járat útvonalát nem tartják be, e járatot a 261/2004 rendelet értelmében „nem közlekedett”, tehát „töröltnek” kell minősíteni.

29. Felmerül tehát a kérdés, hogy mely körülmények között lehet azt a következtetést levonni, hogy a légi járat útvonalát nem tartották be.

30. Úgy vélem, hogy a választ a Bíróság a Sousa Rodríguez és társai ítéletben<sup>7</sup> adta meg. Az ezen ítélet alapjául szolgáló ügyben a Bíróságtól arra a kérdésre kértek választ, hogy az a tény, hogy nem sokkal a felszállás után a repülőgép tett egy félkört az indulási repülőtér felé oly módon, hogy az utasok az eredeti repülőtéren találták magukat, azt jelentette-e, hogy a járatot törölték. A Bíróság ekkor megállapította, hogy ahhoz, hogy valamely légi járat teljesítettnek legyen tekinthető „nem elegendő, hogy a repülőgép a tervezett menetrend szerint elinduljon, hanem az is szükséges, hogy az említett menetrendnek megfelelően megérkezzen a célállomására”, hangsúlyozva azt a megállapítást, hogy „az »útvonal« kifejezés meghatározott időrend alapján állapítja meg a légi jármű által az *indulási repülőtérről* az *érkezési repülőtérre* megteendő utakat”<sup>8,9</sup>.

31. Véleményem szerint ebből következik, hogy az indulási és/vagy érkezési repülőtérre vonatkozó módosítások jelentik főszabály szerint az eredetileg tervezett repülési terv feladását, és ebből következően teszik lehetővé a 261/2004 rendelet értelmében vett „törölt járatként” történő minősítést.

32. Úgy vélem, hogy ezen értelmezést a Bíróság által a Wunderlich ügyben<sup>10</sup> hozott végzés alátámasztja. Ekkor azzal a kérdéssel fordultak a Bírósághoz, hogy töröltnek kell-e tekinteni valamely járatot abban az esetben, ha e járat indulási helye és érkezési helye megfelelt az előírt repülési tervnek, azonban az említett járat közbeni kényszerleszállást hajtott végre. A Bíróság – mivel úgy vélte, hogy a válasz világosan következik a Sousa Rodríguez és társai ítéletből<sup>11</sup> –, ebben az ügyben megállapította, hogy ez utóbbi körülmény alapján nem tekinthető az említett járat töröltnek, mivel ez utóbbi indulási és érkezési helye megfelelt az előírt repülési tervnek<sup>12</sup>. Másképp megfogalmazva, a Bíróság álláspontja

5 Lásd: 2008. július 10-i Emirates Airlines ítélet (C-173/07, EU:C:2008:400, 40. pont).

6 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 30. pont).

7 2011. október 13-i ítélet (C-83/10, EU:C:2011:652).

8 2011. október 13-i Sousa Rodríguez és társai ítélet (C-83/10, EU:C:2011:652, 28. pont).

9 Kiemelés tőlem.

10 2016. október 5-i végzés (C-32/16, EU:C:2016:753).

11 2011. október 13-i ítélet (C-83/10, EU:C:2011:652).

12 2016. október 5-i Wunderlich végzés (C-32/16, EU:C:2016:753, 18. pont).

szerint azért nem lehetett a járat törlésére következtetni, mert az említett járat útvonalának módosítása nem érintette *sem az indulási, sem az érkezési repülőteret*. Ebből *a contrario* arra következtettek, hogy e két tényező valamelyikére vonatkozó bármely módosításból főszabály szerint azt kell megállapítani, hogy a szóban forgó járat a 261/2004 rendelet értelmében vett törölt járat.

*b) A jelen esetre történő alkalmazás*

33. A jelen ügy ténybeli háttere – nem tagadom – a Bíróság ezen ítélkezési gyakorlatának határaiba ütközik. Még ha az alapeljárás felperese által igénybe vett járat nem is a repülési tervben szereplő végső célállomás repülőterén szállt le, a járat az annak közelében lévő repülőtéren szállt le, ami a tervezett repülési útvonal szigorú betartása követelményének esetleg enyhébb értelmezése mellett szólhatna, amit véleményem szerint a Bíróság fentiekben vizsgált ítélkezési gyakorlata előír.

34. Azt lehetne ugyanis állítani, hogy mivel a légi fuvarozó szolgáltatása – jellegéből adódóan – olyan nehézségek esetleges felmerülésének van kitéve, amelyek a járat útvonalának módosítását vonhatják maguk után, ezen útvonal bármilyen *kisebb* módosítása, mint például a végső célállomás repülőterének közelében lévő repülőtéren történő leszállás, nem kellene, hogy oda vezessen, hogy a kérdéses járatot törölt járatnak tekintsék. Pontosan ezzel érvel véleményem szerint a Bizottság az írásbeli észrevételeiben, amikor azt állítja, hogy az alapeljárás felperese által igénybe vett járatot csupán átirányították a Berlin Tegelről a Berlin Schönefeld felé, oly módon, hogy az alternatív repülőtér az utazás azonos célállomásának felelt meg, a repülési tervvel nem hagytak fel, azt csupán a külső körülményekhez igazították.

35. Úgy vélem, hogy a Bíróság ítélkezési gyakorlatát két típusú ok miatt nem lehet a Bizottság által értelmezett módon érteni.

36. Először is pontosítani kívánom, hogy azon tény, hogy a Bíróság által a Wunderlich ügyben hozott végzés<sup>13</sup> 18. pontja az „indulási és érkezési hely” kifejezést használja az „indulási és érkezési repülőtér” helyett, nem támasztja alá a Bizottság érvelését, tekintettel arra, hogy az említett pont az általa hivatkozott 2011. október 13-i Sousa Rodriguez és társai ítélet (C-83/10, EU:C:2011:652) 28. pontjának körülírására irányul, amely az „indulási és érkezési repülőtérre” hivatkozik.

37. Másodszor és különösen, nem szabad elfelejteni, hogy eredetileg a Bíróság a Sturgeon és társai ítéletben az útvonalat a meghatározó tényező rangjára emelte a „törlés” fogalmának a „késés” fogalmától való megkülönböztetése érdekében, amely fogalmakhoz a 261/2004 rendelet igen eltérő jogkövetkezményeket<sup>14</sup> fűz. Márpedig a Bíróság fentiekben vizsgált ítélkezési gyakorlatának rugalmas értelmezése, amely szerint az indulási repülőtérre vagy a járat célállomására vonatkozó kisebb módosítások nem vonják maguk után a járat törlését, a 261/2004 rendelet alkalmazásában a jogbiztonság követelményeinek kárára az említett különbségtétel összekeveréséhez vezet.

38. Következésképpen véleményem szerint az eredetileg tervezett repülőtérrel azonos várost vagy régiót kiszolgáló repülőtéren való leszállás érdekében átirányított járatot első ránézésre lehetne törölt járatnak minősíteni a Bíróság ítélkezési gyakorlata alapján, amely a 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontjában előírt „törlés” fogalmát értelmezte. Így valamely járat átirányítása kártalanításhoz való jogot keletkeztetne a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikke (1) bekezdésének együttes értelmezése alapján.

<sup>13</sup> 2016. október 5-i végzés (C-32/16, EU:C:2016:753).

<sup>14</sup> 2009. november 19-i ítélet (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 29–36. pont).



39. E javaslat pontosságának ellenőrzéséhez mindazonáltal szükséges azt a 261/2004 rendelet 8. cikke (3) bekezdésének szövege szempontjából vizsgálni, mivel ez utóbbit erre az esetre kell alkalmazni, hiszen az konkrétan az eredetileg tervezett repülőtérrel azonos várost vagy régiót kiszolgáló repülőtérre történő átirányítás esetét szabályozza.

2. *A jelen esetben szereplő átirányítás „törlésként” való minősítésének és a 261/2004 rendelet 8. cikke (3) bekezdésének összeegyeztethetőségéről*

*a) Előzetes megjegyzések*

40. Emlékeztetni kell arra, hogy az utasok magas szintű védelmének biztosítása céljából a 261/2004 rendelet egy normatív rendszert hozott létre, amelyben az ott előírt jogok, vagyis a kártalanításhoz való jog, a segítségnyújtáshoz és az ellátáshoz való jog (7., 8. és 9. cikk) bizonyos események bekövetkezésétől függenek, vagyis a beszállás visszautasításától, a törléstől vagy a jelentős indulási késéstől (4., 5. és 6. cikk), amelyeket a Bíróság ítélkezési gyakorlata kiegészített a jelentős érkezési késéssel (Sturgeon és társai ítélet).<sup>15</sup> Így a járat törlése az utasnak kártalanításhoz való jogot biztosít (250, 400 vagy 600 eurót azon távolságtól függően, amelyet e járatnak meg kellett volna tennie, ha közlekedett volna), segítségnyújtáshoz való jogot, a jegyár visszatérítése vagy a végső célállomásra történő átfoglalás formájában, valamint ellátáshoz való jogot, díjmentes frissítőket, kapcsolatfelvételi lehetőséget (telefonhívás, faxüzenet, vagy e-mail), és adott esetben szálláshelyet.

41. Ebben az összefüggésben úgy lehetne tekinteni – a jelen indítvány 38. pontjában említetteknek megfelelően –, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdésében foglalt átirányítás esete megfelel a 261/2004 rendelet értelmében vett törlési helyzetnek, és ezért az utasok javára biztosít minden ebből eredő jogot, amelyek a segítségnyújtást illetően szükségszerűen az érkezési repülőtér és az eredetileg tervezett repülőtér vagy az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomás közötti szállítási költségek légi fuvarozó általi vállalásában jelennek meg. Ha ez az eset állna fenn, az előző szakasz végén kifejtett javaslat értelemszerűen helyes lenne.

42. Azonban úgy is lehetne tekinteni, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdésében foglalt átirányítás esete nem törlési helyzetnek felel meg, hanem a beszállás visszautasításához, a törléshez vagy késéshez képest egy *hiányos szolgáltatás külön esetének*, és ezért az utasok javára kizárólag az ott előírt jogot biztosítja, amennyiben egy ilyen hiányos szolgáltatás bekövetkezik. Ha ez az eset állna fenn, az előző szakasz végén kifejtett javaslatot értelemszerűen módosítani kellene.

43. Annak meghatározásához, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikke (3) bekezdésének két értelmezése közül melyik a helyes, a Bíróság hagyományos értelmezési módjait kell igénybe venni.

*b) Szó szerinti, rendszerszintű, történeti és teleologikus értelmezés*

44. Ami a szó szerinti értelmezést illeti, véleményem szerint az megalapozhatja a jelen indítványnak a 41. és 42. pontjában számba vett *mind* az első, *mind* a második lehetőséget. E rendelkezés ugyanis annak előírására szorítkozik, hogy az utasnak joga van az érkezési repülőtér és az eredetileg tervezett repülőtér közötti átszállítás költségeinek megtérítésére valamely járatnak ugyanazon városban vagy régióban fekvő repülőtérre történő átirányítása esetén, anélkül, hogy a szövegben egyetlen olyan körülmény lenne, amely megerősíthetné vagy kizárhatná az ilyen átirányításnak a 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontja értelmében vett „törlésnek” való minősítését.

45. A 261/2004 rendelet 8. cikke (3) bekezdésének rendszerszintű és történeti értelmezése szerencsére világosabb magyarázatot eredményez.

<sup>15</sup> 2009. november 19-i ítélet (C-402/07 és C 432/07, EU:C:2009:716).

46. Rendszerszintű szempontból a 261/2004 rendelet 8. cikkét mindenekelőtt egészében kell figyelembe venni. E rendelkezés (1) bekezdése – emlékeztetek rá – a segítségnyújtáshoz való jog tartalmát veszi számba, előírva, hogy az e cikkekre való hivatkozáskor az utasoknak fel kell ajánlani a választást a jegy árának visszatérítése (és az első indulási pontra közlekedő légi járat) [a] pont], valamint a célállomásukra hasonló feltételek mellett és a legkorábbi időpontban [b] pont], vagy egy későbbi időpontban [c] pont] történő átfoglalás között. A 261/2004 rendelet 5. cikke („Járat törlése”) a 8. cikkekre utalva, a járat törlése esetén az érintett utasok javára e két vagylagos segítségnyújtási lehetőséghez való jogot biztosítja. Márpedig véleményem szerint észszerű úgy képzelni, hogy ha a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdésében szereplő jogot – csakúgy, mint a jegyár visszatérítéséhez való jogot vagy az átfoglaláshoz való jogot – valamely járat törlésétől tették volna függővé, azt valószínűleg e rendelkezés (1) bekezdésébe illesztették volna, azt esetleg egy d) ponttal kiegészítve.

47. Ha úgy tekintjük, hogy az érkezési repülőtér és az ugyanazon várost vagy régiót kiszolgáló eredetileg tervezett repülőtér közötti átszállítás költségeinek vállalásához való jog *önálló* bekezdésben szerepel, nem abban, amely az utasokat járatotrlés esetén megillető segítségnyújtáshoz való jogot meghatározza, szükségszerűen azt a következtetést vonjuk le, hogy az e jogokat keletkeztető feltételeket nem lehet az előbbire alkalmazni.

48. Különösen emlékeztetni kell arra, hogy az (1) bekezdés első kifejezései („E cikkekre való hivatkozáskor [...]”) feltételezi, hogy az ott előírt, segítségnyújtáshoz való jogok főszabály szerint a 261/2004 rendeletben kimerítően azonosított események bekövetkezésétől, és az azokat értelmező ítélezési gyakorlatától függenek, vagyis a beszállás visszautasításától (4. cikk), járatotrléstől (5. cikk), indulási késéstől (6. cikk) és a három órát elérő vagy azt meghaladó érkezési késéstől (Sturgeon és társai ítélet).<sup>16</sup> Márpedig, ha a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdését az említett (1) bekezdéshez képest *önállóan* kell értelmezni – amint azt az előző pontban javasoltam –, az ott szereplő jogot nem lehet úgy tekinteni, hogy az ezen események valamelyikének bekövetkezésétől függ. Ezért azt a következtetést kell levonni, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdése biztosítja az utasoknak az ugyanazon városban vagy régióban található érkezési repülőtér és az eredetileg tervezett repülőtér közötti átszállítás költségeinek vállalását, *függetlenül attól a kérdéstől, hogy az említett események valamelyike ténylegesen bekövetkezett-e.*

49. A 261/2004 rendelet 8. cikke (3) bekezdésének önálló értelmezése véleményem szerint annál is inkább indokolt, mivel a szóban forgó jog *tartalmilag különbözik* az ugyanezen cikk (1) bekezdésében szereplő segítségnyújtáshoz való jogoktól, mivel nem a légi utasnak felajánlott, a végső célállomására történő „átfoglalásra” vonatkozik, hanem az egymás közelében fekvő két repülőtér közötti „átszállításra”. Míg az első az általában az érintett fuvarozó által nyújtott légi szállítási szolgáltatásnak minősül,<sup>17</sup> a második egy eltérő jellegű szállítási szolgáltatás, amelyet a légi fuvarozótól független gazdasági szereplő biztosít, és a légi fuvarozó kizárólag azon költségek vállalásáért felelős, amelyek az utasnál egy ilyen szolgáltatás igénybevétele érdekében merülnek fel. Összegezve úgy vélem, hogy azon tény, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdésében szereplő jog jellege *eltér* a segítségnyújtáshoz való jogok jellegétől, azzal magyarázható, hogy azt a légi fuvarozó hiányos szolgáltatása miatt biztosítják az utasnak, amely szolgáltatás a 261/2004 rendeletnek és a Bíróság azt értelmező ítélezési gyakorlatának megfelelően *eltér* a segítségnyújtásra jogosító szolgáltatásoktól.

<sup>16</sup> 2009. november 19-i ítélet (C-402/07 és C 432/07, EU:C:2009:716).

<sup>17</sup> Ez különösen világosan kiténik a 261/2004 rendelet 8. cikkének olasz nyelvi változatából, amelyben az „átfoglalás” kifejezést az „imbarco su un volo alternativo” kifejezésre fordították (kiemelés tőlem), vagyis „egy alternatív járatra történő beszállás”.

50. Ha figyelmesen megnézzük a szóban forgó rendelet előkészítő munkálatait, valamint elődjét, vagyis a 295/91/EGK rendeletet,<sup>18</sup> az véleményem szerint megerősíti, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdésében kimondott jogot az említett 8. cikkben szereplő segítségnyújtáshoz való egyéb jogokhoz képest önállóan kell értelmezni.

51. Ami a 295/91 rendeletet illeti, meg kell ugyanis jegyezni, hogy e rendelet a 6. cikkének (2) bekezdésében a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdésével<sup>19</sup> tartalmilag szinte azonos szabályt írt elő, és hogy e szabályt a kizárólag az utasok ellátáshoz való jogának szentelt<sup>20</sup> rendelkezésbe illesztették, ahelyett, hogy a 295/91 rendelet 4. cikkének (1) bekezdésében<sup>21</sup> előírt segítségnyújtáshoz való jogok között szerepelt volna. A 261/2004 rendelet előkészítő munkálatait illetően megjegyzem, hogy míg az e rendelet alapjául szolgáló bizottsági javaslat<sup>22</sup> a szóban forgó szabályt a „Visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog” címet viselő cikkben helyezte el, ezen elhelyezés nem eredményezte az említett rendelet 8. cikkének (1) bekezdésbe történő illesztését, hanem e szabály az említett 8. cikk (3) bekezdésébe került külön, ahol jelenleg is található.

52. A rendszerszintű és történeti értelmezésből következik tehát, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdését önálló rendelkezésként alkották meg, amely maga határozza meg egyaránt a saját alkalmazási feltételeit (a légi fuvarozó javaslata az utas számára az eredetileg tervezett repülőtérrel azonos városban vagy régióban található repülőtérre történő átirányításra vonatkozóan), és az e feltételek megvalósításából eredő jogkövetkezményeket (az érkezési repülőtér és az eredetileg tervezett repülőtér vagy a légi fuvarozóval történt megállapodás szerinti másik közeli célállomás közötti átszállítás miatt felmerült költségek megtérítéséhez való jog az utas számára), anélkül, hogy azok azonosítása érdekében azt a 261/2004 rendeletnek a Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint értelmezett egyéb rendelkezéseivel való összefüggésében kellene értelmezni.

53. Végül a szóban forgó rendelkezést teleologikus szempontból is vizsgálni kell, ami – emlékeztetek rá – a 261/2004 rendelet értelmezése érdekében kétségtelenül a Bíróság által előnyben részesített módszer<sup>23</sup>. Már most jelzem, hogy véleményem szerint e módszer lehetővé teszi minden esetlegesen fennmaradó kétely eloszlatását azzal a kérdéssel kapcsolatban, hogy az e rendelet 8. cikkének (3) bekezdésében előírt átirányítás esetét az említett rendelet 2. cikkének 1) pontja értelmében vett járatotrléshez kell-e hasonlítani.

54. A 261/2004 rendelet elsődleges céljának szempontjából először is emlékeztetni kell arra, hogy e rendelet célja – amint az annak (1), (2) és (4) preambulumbekkezdéséből következik – az utasok magas szintű védelmére irányul, számos súlyos gondot és kényelmetlenséget okozó helyzetben, mint például a beszállás visszautasítása, a járatotrlés és a jelentős késés, jogaik megerősítése által, valamint az ilyen helyzetek egységesített és azonnali formában történő orvoslása által.<sup>24</sup>

18 A menetrendszerű légiközlekedésben visszautasított beszállás kártalanítási rendszerének közös szabályainak megállapításáról szóló, 1991. február 4-i 295/91/EGK tanácsi rendelet (HL 1991. L 36., 5. o., magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet 1. kötet, 306. o.).

19 A 295/91 rendelet 6. cikkének (2) bekezdése a következőképpen szól: „Amennyiben valamely várost vagy régiót több repülőtér szolgál ki, és a légiszállító a helyfoglalás szerinti célállomástól eltérő repülőtérre érkező járatot ajánl fel olyan utasnak, akinek a beszállását elutasították, vele egyetértésben a két repülőtér közötti utazás vagy egy közeli más célállomásra történő utazás költségeit légitársaság viseli”.

20 Lásd: 295/91 rendelet 6. cikkének (1) bekezdése, amelynek értelmében „[a] kártalanítás 4. cikkben előírt minimális összegén felül a légiszállító térítésmentesen ajánlja fel azoknak az utasoknak, akiknek a beszállását elutasították: a) a célállomás helyére irányuló telefonhívás és/vagy telex/fax-üzenet költségét; b) a várakozási idővel észszerű arányban álló étkezést és frissítőket; c) szállodai elhelyezést, amennyiben további, egy vagy több éjszakára kiterjedő várakozásra van szükség”.

21 E rendelkezés a következőképpen szól: „Elutasított beszállás esetén az utas a következő lehetőségek közül választhat: – az út meg nem valósult részére szóló jegy teljes árának visszatérítése, vagy – végső célállomásához a lehető leggyorsabb eljuttatása más útvonalon, vagy – az utasnak megfelelő későbbi időpontban, más útvonalon történő utaztatása.”

22 A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslat (COM/2001/0784 végleges - COD 2001/0305) (HL 2002. C 103 E/17., 225. o.).

23 Számos lehetséges példa közül lásd: a Bíróság hivatkozása a 261/2004 rendelet céljaira, amikor a „járat” fogalmát kellett értelmeznie a 2008. július 10-i Emirates Airlines ítéletben (C-173/07, EU:C:2008:400, 35. pont), amely szerint „ha a »légi járatot« oda-vissza utazásnak tekintenénk, ez valójában csökkentené az utasoknak az e rendelet szerint nyújtandó védelmet, ami ellentétes lenne a rendeletnek az utasok magas szintű védelme biztosítására irányuló céljával [...]”.

24 2016. június 22-i Mennens ítélet (C-255/15, EU:C:2016:472, 26. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

55. Így valamely járat „töröltként” minősítése magában foglalja, hogy a szállítási kötelezettség be nem tartásából az utasokat ért kellemetlenségek *súlyosak*. Márpedig valamely járatnak az eredetileg tervezett repülőtértől eltérő, de ugyanazon várost vagy régiót kiszolgáló repülőtéren történő leszállása véleményem szerint nem minősül olyan helyzetnek, amely mint ilyen annyira súlyos kellemetlenséggel járna az utasok számára, mint amelyet egy járatörülés (vagy beszállás visszautasítása vagy három órát elérő vagy azt meghaladó érkezési késés) idéz elő.

56. Ezenkívül számomra nem egyértelmű, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikke (3) bekezdésének olyan értelmezése, amely az eredetileg tervezett repülőtérrel azonos várost vagy régiót kiszolgáló repülőtéren történő átirányítás esetét a törléshez hasonlítja, magasabb szintű védelmet biztosít az utas számára, mint az az értelmezés, amely ezen esetet a törléstől, a beszállás visszautasításától és a jelentős érkezési késéstől eltérő, hiányos szolgáltatásnak minősíti. Emlékeztetek ugyanis arra, hogy az említett rendelet által az utasok magas szintű védelmének biztosítására irányuló cél elérése érdekében alkalmazott egyik eszköz a légi fuvarozók visszatartása a járatörlések alkalmazásától<sup>25</sup>. Ebben az összefüggésben könnyen elképzelhetjük, hogy ha a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdésében előírt átirányítást nem úgy értelmeznénk, hogy az kikerül a „járatörülés” fogalmának hatálya alól, és így az utas javára ugyanazokat a jogokat keletkeztetné, mint egy járatörülés, a légi fuvarozók az esetek nagy részében, mint körültekintő gazdasági szereplők úgy döntenének, hogy törlik azokat a járatokat, amelyeket egyszerűen át lehetett volna irányítani az eredetileg tervezett repülőtér közelében fekvő repülőtérré, és az utasok számára e járatoknak ez előbbi repülőtérré történő átfoglalását javasolnák, vélhetően egy későbbi időpontban. Észszerű lenne mindezek után gazdaságilag gyakran nem elhanyagolható szervezési erőfeszítéseket tenni annak érdekében, hogy az utasok a legkorábbi alkalommal elérhessék a végső célállomásukat, ha ezen átirányítás miatt a légi fuvarozókat terhelő kötelezettségek azonosak lennének a járatörülés esetén őket terhelő kötelezettségekkel (kártalanítás, segítségnyújtás és ellátás)?

### 3. Véggöveztetés

57. A fenti megfontolások fényében úgy vélem, hogy a jelen indítvány 41. pontjában vizsgált értelmezés, amely szerint valamely járatnak az eredetileg tervezett repülőtérrel azonos várost vagy régiót kiszolgáló repülőtéren történő leszállása céljából történő átirányítását járatörülésnek lehetne minősíteni, nem fogadható el, mivel a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdése egy ilyen átirányítást a járatörléstől eltérő, hiányos szolgáltatásnak tekint. Ebből következik, hogy ezen átirányítás főszabály szerint kizárólag az érkezési repülőtér és az eredetileg tervezett repülőtér (vagy a légi fuvarozó és az utas közötti megállapodás alapján egy másik közeli célállomás) közötti átszállítás költségeinek megtérítéséhez való jogot biztosítja az utas számára, kizárva a kártalanításhoz való jogot, amely az utast járatörülés esetén illetné meg.

58. Mindenesetre hozzáteszem – még ha tudatában is vagyok annak, hogy az alapeljárásban nem ez a helyzet –, hogy bizonyára nem tudjuk kizárni, hogy a szóban forgó átirányítás okán az utas az eredetileg tervezett vagy a légi fuvarozóval történt megállapodás alapján másik közeli célállomást három órát elérő vagy azt meghaladó késéssel éri el. Magától értetődik, hogy egy ilyen jelentős érkezési késés ezen utas számára – a fent hivatkozott Sturgeon és társai ítéletből<sup>26</sup> eredően – a 261/2004 rendelet 5., 6. és 7. cikkének együttes értelmezése alapján kártalanításhoz való jogot biztosít.

<sup>25</sup> Lásd ezzel kapcsolatban: a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslat (COM/2001/0784 végleges – COD 2001/0305), 5. pont; Lásd szintén: 2006. január 10-i IATA és ELFAA ítélet (C-344/04, EU:C:2006:10, 83. pont).

<sup>26</sup> 2009. november 19-i ítélet (C-402/07 és C 432/07, EU:C:2009:716).

59. Befejezésképp meg kívánom jegyezni, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdése által szabályozott átirányítás esetét a járatotrléshez hasonlító értelmezés véleményem szerint összeütközésbe kerülne az egyenlő bánásmód elvével, amelyre a Bíróság számos esetben hivatkozott e rendelet egyéb rendelkezéseinek értelmezése során.<sup>27</sup>

60. Mint ismeretes, ezen elv megköveteli, hogy az összehasonlítható helyzeteket ne kezeljék eltérően, és az eltérő helyzeteket ne kezeljék egyformán, hacsak egy ilyen bánásmód objektíven nem igazolt. A 261/2004 rendeletet illetően a Bíróság már rámutatott, hogy azon kérdést, hogy a rendelet hatálya alá tartozó helyzetek összehasonlíthatók-e, „az érintett utasok által elszenvedett különböző kényelmetlenségek és károk [jellege és jelentősége] szempontjából kell” meghatározni.<sup>28 29</sup> E szempontokra tekintettel véleményem szerint aligha kétséges, hogy valamely utast, akinek a járata a repülési tervnek megfelelően zajlott le, és az eredetileg tervezett repülőteret három órát el nem érő késéssel érte el, ugyanolyan jellegű és jelentőségű kényelmetlenség érte, mint az alapeljárás felpereséhez hasonló azon utast, akinek a járatát ugyanazon várost vagy régiót kiszolgáló alternatív repülőterre irányították át, és aki az eredetileg tervezett repülőteret három órát el nem érő késéssel érte el. Azonban ha ezen átirányítás esetét járatotrléshez kellene hasonlítani, csak a második utas lenne jogosult kártalanításra a 261/2004 rendelet 7. cikke alapján.

61. A fentiekre tekintettel azt javasolom a Bíróságnak, hogy a második és harmadik kérdésre azt a választ adja, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontját, 6. cikkét, 7. cikkének (1) bekezdését és 8. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy valamely járatnak az eredetileg tervezett repülőterétől eltérő, ugyanazon várost vagy régiót kiszolgáló repülőterre történő leszállása nem keletkeztet az utas javára a járatotrlés miatti kártalanításhoz való jogot. Kártalanításhoz való jog kizárólag akkor keletkezik, ha ezen átirányítás miatt az utas az eredetileg tervezett repülőteret vagy a légi fuvarozóval történt megállapodás szerinti másik közeli célállomást három órát elérő vagy azt meghaladó késéssel éri el.

## **B. A hatodik kérdéstről**

62. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett hatodik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy az eredetileg tervezett repülőterétől eltérő repülőteren történő leszállás esetén a légi fuvarozó köteles az utasnak önként felajánlani az előbbi repülőterre vagy az utassal történt megállapodás alapján másik közeli célállomásra történő átszállítás költségeinek vállalását.

63. Először is jelzem, hogy nem értek egyet a Bizottság által az írásbeli észrevételeiben kifejtett állásponttal, amely szerint az a tény, hogy e cikk előírja, hogy a „*légifuvarozót terheli az utas átszállításának a költsége az alternatív repülőteréről arra a repülőterre, amelyre a jegyet váltották, vagy az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra*”,<sup>30</sup> szükségszerűen arra a következtetésre vezet, hogy e fuvarozó nem köteles kezdeményezni e kötelezettség teljesítése érdekében. Bár valóban igaz, hogy a „*terheli*” kifejezés alapján azt lehet gondolni, hogy az említett kötelezettség kizárólag az átszállítás költségeinek *az utas kérelmére* történő megtérítését tartalmazza, ezen értelmezés mindazonáltal elvonatkoztat azon tényről, hogy a szóban forgó rendelkezést megelőző tagmondat („[h]a az üzemeltető légifuvarozó az utasnak a helyfoglaláshoz képest egy alternatív

27 2006. január 10-i IATA és ELFAA ítélet (C-344/04, EU:C:2006:10, 93–100. pont); 2008. július 10-i Emirates Airlines ítélet (C-173/07, EU:C:2008:400, 38. és 39. pont); 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 48. és azt követő pontok); 2012. október 23-i Nelson és társai ítélet (C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 33–40. pont); 2017. szeptember 7-i Bossen és társai ítélet (C-559/16, EU:C:2017:644, 19. és azt követő pontok); 2016. október 5-i Wunderlich végzés (C-32/16, EU:C:2016:753, 21. és azt követő pontok).

28 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 49. pont).

29 Kiemelés tőlem.

30 Kiemelés tőlem.

repülőtérré induló légijáratot *ajánl*”<sup>31</sup>) a légi fuvarozó olyan javaslatára utal, amelyet az utasnál felmerült költségek vállalásának felajánlása kísér a szóban forgó átszállítás miatt. Következésképpen véleményem szerint a 261/2004 rendelet 8. cikke (3) bekezdésének szövege nem teszi lehetővé a jelen kérdésre történő egyértelmű válasz adását.

64. E körülmények között a 261/2004 rendelet 8. cikke (3) bekezdésének teleologikus szempontja ezúttal is meghatározó jelentőségű az értelmezése céljából. Emlékeztetni kell ugyanis arra, hogy jóllehet e rendelet elsődleges célja, amint arra az (1) preambulumbekzdése utal, „az utas magas szintű védelmének biztosítása”, ugyanezen preambulumbekzdés pontosítja, hogy „emellett maradéktalanul figyelembe kell venni az általános *fogyasztóvédelmi* követelményeket”<sup>32</sup>.

65. Másképp megfogalmazva, a 261/2004 rendelet által bevezetett szabályrendszert megalapozó elgondolás azon a megállapításon is alapul, amely szerint az utas-fogyasztó hátrányos helyzetben van a szolgáltatásnyújtó légi fuvarozóval szemben. E helyzet kiegyenlítése és ezáltal az utas-fogyasztó számára biztosított jogok tényleges igénybevételének lehetővé tétele érdekében véleményem szerint e rendelet megköveteli, hogy a szolgáltatásnyújtó légi fuvarozó *aktív módon* nyújtson segítséget e személynek.

66. Ez következik többek között a 261/2004 rendeletnek az utas segítségnyújtáshoz való jogát szabályozó rendelkezéseiből. E tekintetben ugyanis megállapíthatjuk, hogy jóllehet az említett rendelet 8. cikkének (1) bekezdése különböző nyelvi változatai nem egységesek azon kérdést illetően, hogy a kezdeményezés a légi fuvarozót vagy az utast terheli<sup>33</sup>, ugyanezen rendelet 4. cikkének (3) bekezdése (beszállás visszautasítása), 5. cikke (1) bekezdésének a) pontja (járatörlés) és 6. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontja (legalább ötórás késés) előírja, hogy a légi fuvarozó „segítségnyújt [az érintett utasoknak]”, hogy az érintett utasoknak „a légi fuvarozó [...] segítséget ajánl fel”, és hogy ezen utasoknak „a [...] légi fuvarozó felajánlja a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontjában előírt segítséget”.

67. A segítség légi fuvarozó részéről történő felajánlásának szükségessége ugyanis az utas-fogyasztó védelmének követelményét tükrözi, amennyiben a fent említett események valamelyikének bekövetkezése miatt a végső célállomásától eltérő repülőtéren „rekedt” utas kiszolgáltatott helyzetben van az e repülőtéren letelepedett légi fuvarozóhoz képest. Ezen ok miatt köteles ez utóbbi eleget tenni az őt terhelő segítségnyújtási kötelezettségének, függetlenül attól, hogy ezen utas azt előzetesen kéri-e.

68. Amint azt az osztrák kormány az írásbeli észrevételeiben megjegyezte, ezen értelmezés véleményem szerint teljes összhangban van a Bíróság által a Rusu ügyben hozott ítélettel, amelyben megállapította, hogy az a légi fuvarozó, aki az utasokat a beszállásnál visszautasítja, köteles ez utóbbiaknak a 261/2004 rendelet 8. cikkének (1) bekezdésében előírt segítséget nyújtani. Közelebbről, a Bíróság ebben az ítéletben úgy ítélte meg, hogy a légi fuvarozónak az ajánlata megtételekor meg kell adnia az utas számára az ahhoz szükséges információkat, hogy lehetővé váljon számára a hatékony választás a jegy árának visszatérítése és az átfoglalás között anélkül, hogy ezen utasnak aktívan hozzá kellene járulnia ezen információk kereséséhez.<sup>34</sup> Összefoglalva, ezen ítéletből véleményem szerint az következik, hogy a segítségnyújtáshoz való jog utas általi hatékony igénybevételét nem lehet elvonatkoztatni a légi fuvarozó előzetes közbenjárásának szükségességétől.

31 Kiemelés tőlem.

32 Kiemelés tőlem.

33 A német („so können Fluggäste wählen zwischen [...]”), a finn („matkustajalle on annettava mahdollisuus valita jokin seuraavista vaihtoehdoista [...]”), a litván („keleiviams leidžiama rinktis [...]”) és a lengyel („pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy [...]”) nyelvi változat csupán arra hivatkozik, hogy az utasok választhatnak vagy joguk van választani a rendelkezésre álló különböző segítségnyújtási formák között, annak pontosítása nélkül, hogy a légi fuvarozónak kell javasolnia az utasoknak az e rendelkezés által előírt segítséget, vagy hogy azt az utóbbiaknak kellene kérniük, míg a többi nyelvi változat e két eset közül az elsőt ismeri el.

34 2019. július 29-i ítélet (C-354/18, EU:C:2019:637, 53–55. pont).

69. Márpedig, bár az érkezési repülőtér és az eredetileg tervezett repülőtér (vagy az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomás) közötti átszállítás költségeinek megtérítéséhez való jogot – amint azt a jelen indítvány javasolja – a 261/2004 rendelet 8. cikkének (1) bekezdésében foglalt segítségnyújtáshoz való joghoz képest önállóan kell értelmezni, úgy vélem, hogy a légi fuvarozót ezzel összefüggésben terhelő kötelezettségnek figyelembe kell vennie az e rendelet (1) preambulumbekkezdésében kimondott utas-fogyasztó védelmének követelményét is.

70. A fentiekre tekintettel azt javaslom a Bíróságnak, hogy a hatodik kérdésre azt a választ adja, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az eredetileg tervezett repülőtértől eltérő repülőtéren történő leszállás esetén a légi fuvarozó saját kezdeményezésére köteles felajánlani az utasnak az ez utóbbi repülőtérre vagy az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra történő átszállítás költségeinek vállalását.

### C. A hetedik kérdéstről

71. A hetedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy az utasoknak az érkezési repülőtér és az eredetileg tervezett repülőtér (vagy az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomás) közötti átszállítása költségeinek és a repülőtértől a szálláshelyig történő szállítása költségeinek vállalására vonatkozó kötelezettség – amely a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdése és 9. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján a légi fuvarozót terheli – megsértése átalány-kártalanításhoz való jogot biztosít-e az utas számára e rendelet 7. cikkének (1) bekezdése értelmében.

72. Mindenekelőtt e kérdés átfogalmazását kell javasolni a Bíróság számára, a 261/2004 rendeletnek kizárólag a 8. cikke (3) bekezdésére történő hivatkozás révén. E rendelet 9. cikke (1) bekezdésének c) pontját illetően ugyanis úgy vélem, hogy a jelen ügy tényállásából nem tűnik ki egyértelműen, hogy annak értelmezése releváns az alapjogvita eldöntése szempontjából, és mindenesetre az említett rendelet 8. cikke (3) bekezdésének a jelen indítványban általam javasolt önálló rendelkezésként történő értelmezése olyan jellegű, hogy kizár egy ilyen relevanciát, mivel ezen értelmezés azt vonja maga után, hogy a jelen ügyben szóban forgó átirányítás esetére csak a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdése alkalmazandó.

73. Egy ilyen kérdés véleményem szerint nem okoz különösebb nehézséget, mivel a Bíróság ítélkezési gyakorlata már megadott minden szükséges támpontot az arra történő válaszadás érdekében.

74. Először is emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság a Sousa Rodríguez és társai ítéletben<sup>35</sup> – noha *obiter dictum* formájában – igenlő válasszal már kifejezetten állást foglalt az utas kártalanításhoz való jogának arra tekintettel való *fennállásáról*, hogy a légi fuvarozó nem teljesítette a 261/2004 rendelet 8. és 9. cikke alapján őt terhelő segítségnyújtási és ellátási kötelezettséget.

75. Felvethető esetlegesen az a kérdés, hogy akkor is megilleti-e ez a jog az utast, ha a légi fuvarozó a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdésében foglalt azon kötelezettségét sértette meg, hogy vállalja az utasnak az érkezési repülőtér és az eredetileg tervezett repülőtér (vagy a megállapodás szerinti közeli célállomás) közötti átszállításának költségeit. Emlékeztetek ugyanis még egyszer arra, hogy a jelen indítványban támogatott feltevés szerint a tulajdonképpeni segítségnyújtási kötelezettségeket – amelyek a megsértése a Sousa Rodríguez és társai ítélet<sup>36</sup> szerint kártalanításhoz való jogot keletkeztet –, csak e rendelet 8. cikkének (1) bekezdése írja elő, míg a rendelet 8. cikkének (3) bekezdését önálló rendelkezésnek kell tekinteni. Márpedig úgy vélem, hogy e kérdésre

35 2011. október 13-i ítélet (C-83/10, EU:C:2011:652, 44. pont).

36 2011. október 13-i ítélet (C-83/10, EU:C:2011:652).

szükségszerűen igenlő választ kell adni, mivel a szóban forgó kötelezettség, csakúgy, mint a segítségnyújtási (és az ellátási) kötelezettség, „érvényesíthetőség nélkül hatástalan”, hogy Sharpston főtanácsnoknak a Sousa Rodríguez és társai ügyre vonatkozó indítványában használt szavait idézzem.<sup>37</sup>

76. Ami azt a kérdést illeti, hogy a szóban forgó kártalanítás lehet-e a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdése értelmében vett *átalány*-kártalanítás, amint azt az alapeljárás felperese állítja, egy ilyen lehetőség kizárása érdekében elegendő közelebbről megvizsgálni a Bíróság által a McDonagh ítéletben<sup>38</sup> kifejtett érvelést, amelyben az arányosság elve szempontjából értékelte a 261/2004 rendelet 9. cikke érvényességének kérdését.

77. A Bíróság álláspontja szerint az e rendelet 9. cikkében kimondott ellátási kötelezettség időbeli vagy pénzbeli korlátozásának hiánya nem sértheti az arányosság elvét, mivel az ellátási kötelezettség által a légi fuvarozók számára okozott akár jelentős hátrányos pénzügyi következmények nem aránytalanok az utasok magas szintű védelmének célkitűzéséhez képest, és mindenesetre a légi fuvarozók mint körültekintő gazdasági szereplők az e kötelezettség miatt keletkezett költségeiket szabadon beépíthetik a repülőjegyek árába. E szakaszban a Bíróság pontosításként hozzátette, hogy az ezen ellátási kötelezettség légi fuvarozó általi be nem tartása miatti kártalanítás címén csak azokat az összegeket lehet az utas számára megtéríteni, amelyek az egyes ügyek sajátos körülményeire tekintettel szükségesnek, megfelelőnek és észszerűnek bizonyulnak annak érdekében, hogy pótolják az említett utas légi fuvarozó általi ellátásának elmaradását, ennek értékelését a nemzeti bíróságokra hagyva.<sup>39</sup> Így véleményem szerint a Bíróság úgy értette, hogy az arányosság elvének megfelelő értelmezés feltételezi a légi fuvarozó által fizetendő kártalanítás összege és az érintett utasnál felmerülő költségek összege közötti *megfelelést*, amely követelmény értelemszerűen kizárja a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdésében előírt átalány jellegű kártalanítást.

78. Szívesen elismerem, hogy e pontnak az említett ítéletbe történő beillesztését nem kifejezetten az átalány-kártalanítás alkalmazása mellőzésének igénye indokolta, hanem egyedül annak szükségessége, hogy határt szabjon az utasok által igényelt összegeknek abban az esetben, ha az időben elhúzódó rendkívüli körülmények miatt törölték a járatukat, és a légi fuvarozó nem tesz eleget az őt terhelő ellátási kötelezettségnek. Mindazonáltal a Bíróság által alkalmazott általános megfogalmazás, azzal összefüggésben, hogy a kérdéses pont az említett ítélet rendelkező részében is szerepel, véleményem szerint felfedi, hogy a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdésében előírt átalány-kártalanítás utas számára történő elismerése az e rendelet 9. cikkében előírt valamennyi ellátási kötelezettség megsértése miatt a Bíróság álláspontja szerint olyan súlyos negatív pénzügyi következményekkel járna a légi fuvarozó számára, hogy e cikket az arányosság elvének megsértése nélkül nem lehet így értelmezni.

79. Következésképpen azt lehet megállapítani, hogy a jelen esetben a 261/2004 rendelet 9. cikke (1) bekezdésének b) pontjában szereplő ellátási kötelezettségnek a légi fuvarozó általi megsértése következtében az utas azon összegek megtérítésére lesz jogosult, amelyek az egyes ügyek sajátos körülményeire tekintettel szükségesnek, megfelelőnek és észszerűnek bizonyultak a légi fuvarozó e mulasztásának pótlása érdekében.

80. Tekintettel arra, hogy a 261/2004 rendelet valamennyi rendelkezését az arányosság elvének megfelelően kell értelmezni, véleményem szerint nyilvánvaló, hogy e következtetés arra az esetre is alkalmazandó, amelyben a légi fuvarozó az említett rendelet 8. cikkének (3) bekezdését sérti meg.

37 Sharpston főtanácsnok Sousa Rodríguez és társai ügyre vonatkozó indítványa (C-83/10, EU:C:2011:427, 60. pont).

38 2013. január 31-i ítélet (C-12/11, EU:C:2013:43).

39 2013. január 31-i McDonagh ítélet (C-12/11, EU:C:2013:43, 45–51. pont).



81. A fenti megfontolások fényében azt javaslom a Bíróságnak, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett hetedik kérdésre azt a választ adja, hogy az érkezési repülőtér és az eredetileg tervezett repülőtér (vagy az utassal történt megállapodás szerinti közeli célállomás) közötti átszállítás költségei vállalása kötelezettségének megsértése – amely a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdése alapján a légi fuvarozót terheli –, nem biztosíthat az utasnak az e rendelet 7. cikkének (1) bekezdése értelmében vett átalány-kártalanításhoz való jogot. Az utas ellenben jogosulttá válik azon összegek megtérítésére, amelyek az egyes ügyek sajátos körülményeire tekintettel szükségesnek, megfelelőnek és észszerűnek bizonyulnak a légi fuvarozó e mulasztásának pótlása érdekében.

#### IV. Véggövetkeztetés

82. A fenti megfontolásokra tekintettel azt javaslom a Bíróságnak, hogy a Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett második, harmadik, hatodik és hetedik kérdésére a következő választ adja:

- 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 5. cikke (1) bekezdésének c) pontját, 6. cikkét, 7. cikkének (1) bekezdését és 8. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy valamely járatnak az eredetileg tervezettől eltérő, ugyanabban a városban vagy régióban található repülőtéren történő leszállása nem keletkeztet az utas számára járat törlés miatti kártalanításhoz való jogot. Kártalanításhoz való jog kizárólag akkor keletkezik, ha ezen átirányítás miatt az utas az eredetileg tervezett repülőteret vagy a légi fuvarozóval történt megállapodás szerinti másik közeli célállomást három órát elérő vagy azt meghaladó késéssel éri el.
- 2) A 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az eredetileg tervezettől eltérő repülőtéren történő leszállás esetén a légi fuvarozó köteles az utasnak önként felajánlani az előbbi repülőtérre, vagy az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra történő átszállítás költségeinek vállalását.
- 3) Az érkezési repülőtér és az eredetileg tervezett repülőtér (vagy az utassal történt megállapodás alapján egy közeli célállomás) közötti átszállítás költségei vállalása kötelezettségének megsértése – amely a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdése alapján a légi fuvarozót terheli – nem biztosíthat az utasnak az e rendelet 7. cikkének (1) bekezdése értelmében vett átalány-kártalanításhoz való jogot. Az utas ellenben jogosulttá válik azon összegek megtérítésére, amelyek az egyes ügyek sajátos körülményeire tekintettel szükségesnek, megfelelőnek és észszerűnek bizonyulnak a légi fuvarozó e mulasztásának pótlása érdekében.