



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (negyedik tanács)

2021. szeptember 2.*

Tartalomjegyzék

Jogi háttér	3
Az uniós jog	3
Az 1177/2010/EU rendelet	3
A 261/2004/EK rendelet	9
Az ír jog	10
Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések	10
Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről	15
Az első kérdésről	15
A harmadik kérdésről	18
A második és a negyedik kérdésről, valamint az ötödik kérdés a) pontjáról	20
Az ötödik kérdés b) pontjáról	22
A hatodik kérdésről	24
A hetedik kérdésről	26
A nyolcadik kérdésről	27
A kilencedik kérdésről	28
A tizedik kérdésről	29
A költségekről	34

* Az eljárás nyelve: angol.

„Előzetes döntéshozatal – Tengeriszállítás – A tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogai – 1177/2010/EU rendelet – 18. és 19. cikk, a 20. cikk (4) bekezdése, 24. és 25. cikk – Személyszállító járatok törlése – A hajó szállító részére történő késedelmes rendelkezésre bocsátása – A menetrend szerinti indulási időpont előtti értesítés – Következmények – Átfoglaláshoz való jog – Módozatok – A többletköltségek átvállalása – Kártalanításhoz való jog – Kiszámítás – A menetjegy árának fogalma – Az 1177/2010 rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv – Hatáskör – A panasz fogalma – Az érvényesség értékelése – Az Európai Unió Alapjogi Chartájának 16., 17., 20. és 47. cikke – Az arányosság, a jogbiztonság és az egyenlő bánásmód elve”

A C-570/19. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a High Court (felsőbb bíróság, Írország) a Bírósághoz 2019. július 26-án érkezett, 2019. július 22-i határozatával terjesztett elő

az **Irish Ferries Ltd**

és

a **National Transport Authority**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (negyedik tanács),

tagjai: M. Vilaras tanácselnök, N. Piçarra, D. Šváby (előadó), S. Rodin és K. Jürimäe bírák,

főtanácsnok: M. Szpunar,

hivatalvezető: C. Strömholm tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2020. szeptember 9-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- az Irish Ferries Ltd képviseletében V. Power, T. O’Donnell, B. McGrath és E. Roberts solicitors, C. Donnelly és P. Sreenan SC,
- a National Transport Authority képviseletében M. Collins, D. McGrath SC, S. Murray BL, M. Doyle, K. Quigley és E. O’Hanrahan solicitors,
- Írország képviseletében M. Browne, G. Hodge, J. Quaney, A. Joyce, meghatalmazotti minőségben, segítők: P. McGarry SC és M. Finan BL,
- az Európai Parlament képviseletében L.G. Knudsen és Tamás A., meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Unió Tanácsa képviseletében O. Segnana és R. Meyer, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviselőjében N. Yerrell, L. Armati és S. L. Kaléda, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2021. március 4-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,
meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól, valamint a 2006/2004/EK rendelet módosításáról szóló, 2010. november 24-i 1177/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2010. L 334., 1. o.) 18. és 19. cikkének, 20. cikke (4) bekezdésének, illetve 24. és 25. cikkének értelmezésére, valamint e rendelet érvényességére vonatkozik.
- 2 E kérelmet az Irish Ferries Ltd és a National Transport Authority (nemzeti közlekedési hatóság, Írország; a továbbiakban: ír közlekedési hatóság) között a Dublin (Írország) és Cherbourg (Franciaország) közötti hajójáratok törlésével érintett utasok kártalanításának feltételei tárgyában folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő.

Jogi háttér

Az uniós jog

Az 1177/2010/EU rendelet

- 3 Az 1177/2010 rendelet (1), (2), (3), (12)–(15), (17) és (19) preambulumbekkezdése a következőket mondja ki:
 - „(1) A tengeri és belvízi közlekedésben az Unió fellépésének egyebek mellett azt a célt kell szolgálnia, hogy az utasok számára más közlekedési módokhoz hasonló, magas szintű védelmet biztosítson. Emellett maradéktalanul figyelembe kell venni az általános fogyasztóvédelmi követelményeket.
 - (2) Mivel a személyszállítási szerződésekben a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok a gyengébb felek, valamennyi ilyen utas számára biztosítani kell a minimális szintű védelmet. Semmi sem akadályozhatja meg a szállítókat abban, hogy az e rendeletben meghatározottaknál kedvezőbb szerződéses feltételeket ajánljanak az utasoknak. Ugyanakkor e rendeletnek nem célja, hogy az áruszállítással kapcsolatban beavatkozzon a vállalkozások közötti kereskedelmi viszonyokba. Különösen a közúti fuvarozók és a szállítók közötti megállapodások e rendelet alkalmazásában nem tekinthetők szállítási szerződéseknek, és ezért nem adnak a közúti fuvarozónak vagy munkavállalóinak kártérítéshez való jogosultságot e rendelet alapján késések esetében.

- (3) Az utasok védelmének nemcsak a tagállami területen lévő kikötők közötti személyszállító járatokra kell kiterjednie, hanem az említett kikötők és a nem tagállami területen található kikötők közöttiekre is, tekintettel a személyszállítási piaci verseny torzulásának kockázatára. Ezért az »uniós szállító« kifejezést e rendelet alkalmazásában a lehető legtágabban kell értelmezni, anélkül azonban, hogy az érintene más uniós jogi aktusokat, így a Szerződés 85. és 86. cikkének a tengeri szállításra történő alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1986. december 22-i 4056/86/EGK tanácsi rendeletet [HL1986, L 378., 4. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 241. o.], valamint a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendeletet [HL 1992, L 364., 7. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 2. kötet, 10. o.].

[...]

- (12) Az utasokat valamely személyszállítási szolgáltatás vagy üdülési célú hajóút törlése vagy késése esetén megfelelően tájékoztatni kell. E tájékoztatásnak segítenie kell az utasokat a szükséges intézkedések megtételében és szükség esetén az alternatív csatlakozásokról szóló információ megszerzésében.
- (13) Csökkenteni kell a hajóút törlésének vagy hosszú késésének következtében az utasokat érő kényelmetlenséget. Ennek érdekében az utasokról megfelelően gondoskodni kell, és biztosítani kell számukra a lehetőséget, hogy az utazást lemondják és a menetjegy ellenértékét visszakapják vagy kielégítő feltételek mellett másik útvonalat válasszanak. Az utasok megfelelő elszállásolása nem feltétlenül jelent szállodai szállást, hanem bármely más megfelelő szállást is jelenthet, amely az adott helyzet sajátos körülményeitől, az utasok járműveitől és a hajó jellemzőitől függően rendelkezésre áll. E tekintetben a rendkívüli és sürgető körülményekkel kellően indokolt esetekben a szállítók számára lehetővé kell tenni, hogy a polgári hatóságokkal együttműködve teljeskörűen használni tudják a megfelelő rendelkezésre álló létesítményeket.
- (14) A szállítóknak gondoskodniuk kell a személyszállító járat törlése vagy késése esetén az utasoknak a menetjegy árának adott százalékában fizetendő kártérítésről [helyesen: kártalanításról], kivéve azt az esetet, amikor a törlés vagy a késés a hajó biztonságos üzemeltetését veszélyeztető olyan időjárási viszonyok vagy rendkívüli körülmény miatt következett be, amelyet minden ésszerű intézkedés megtétele esetén sem lehetett volna elkerülni.
- (15) Az általánosan elfogadott elveknek megfelelően a szállítók viselik annak bizonyítási terhét, hogy a járat törlést vagy a késést ilyen kedvezőtlen időjárási feltételek vagy rendkívüli körülmények okozták.

[...]

- (17) Rendkívüli körülménynek minősülhetnek többek között az alábbiak: természeti katasztrófák, például tűzvész és földrengés, terrortámadások, háborúk és katonák vagy civilek közti fegyveres konfliktusok, felkelések, katonai vagy jogellenes elkobzások, munkaügyi viták, beteg, sérült vagy elhunyt személy partra szállítása, tengeri vagy belvízi keresési és mentési műveletek, környezetvédelmi intézkedések, a forgalomirányító szervek

vagy a kikötői hatóságok által hozott határozatok vagy az illetékes hatóságok által a közrendre és a közbiztonságra tekintettel, valamint a sürgős szállítási igényeknek való megfelelés céljából hozott határozatok.

[...]

(19) Az Európai Unió Bírósága már kimondta, hogy a törlést vagy késést eredményező problémák csak annyiban tartoznak a »rendkívüli körülmények« fogalma alá, amennyiben olyan eseményekből erednek, amelyek nem tartoznak az érintett szállító rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek. Ki kell emelni, hogy a hajó biztonságos üzemeltetését veszélyeztető időjárási feltételek a szállító tényleges befolyásán kívül esnek.”

4 Az 1177/2010 rendelet „Hatály” címet viselő 2. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) E rendelet az alábbi módokon utazó utasokra alkalmazandó:

- a) személyszállító járással, amennyiben a beszállás szerinti kikötő valamely tagállam területén található;
- b) személyszállító járással, amennyiben a beszállás szerinti kikötő valamely tagállam területén kívül található, és a kiszállás szerinti kikötő valamely tagállam területén található, feltéve, hogy a járatot a 3. cikk e) pontjában meghatározott uniós szállító üzemelteti;
- c) üdülési célú hajóúton, amennyiben a beszállás szerinti kikötő valamely tagállam területén található. Mindazonáltal a 16. cikk (2) bekezdése, a 18. cikk, a 19. cikk és a 20. cikk (1) és (4) bekezdése nem alkalmazandó ezekre az utasokra.

(2) E rendelet nem alkalmazandó az alábbi módokon utazó utasokra:

- a) a legfeljebb 12 utas szállítására engedélyezett hajókon;
- b) a hajó üzemeltetéséért felelős legfeljebb három fős személyzettel rendelkező hajókon, vagy ahol a teljes személyszállítási szolgáltatás egy irányban 500 méternél kevesebb;
- c) az üdülési célú hajóutaktól eltérő, kiránduló és városnéző hajóutakon; vagy
- d) nem gépi hajtású hajókon és olyan 1965 előtt épült eredeti történelmi személyszállító hajókon és azok egyedi másolatain, amelyek nagyrészt eredeti anyagokból készültek, és amelyeket legfeljebb 36 utas szállítására engedélyeztek.

(3) A tagállamok 2012. december 18-tól kétéves időtartamra mentesíthetik e rendelet alkalmazása alól a kevesebb, mint 300 bruttó tonna úrtartalmú, a belföldi közlekedésben üzemeltetett tengerjáró hajókat, feltéve, hogy az utasok e rendelet szerinti jogait a nemzeti jog megfelelően biztosítja.

(4) A tagállamok e rendelet alkalmazása alól mentességet adhatnak a közszolgáltatási kötelezettségek és közszolgáltatási szerződések által szabályozott személyszállítási szolgáltatások és az integrált szolgáltatások tekintetében, feltéve, hogy az utasok e rendelet szerinti jogait a nemzeti jog azzal összehasonlítható mértékben biztosítja.

[...]

5 E rendelet 3. cikke az alábbi fogalommeghatározásokat tartalmazza:

„[...]

f) »személyszállító járat«: nyilvános menetrend szerint üzemeltetett, személyeket szállító tengeri vagy belvízi kereskedelmi hajójárat;

[...]

m) »személyszállítási szerződés«: a szállító és az utas között egy vagy több személyszállító járat vagy üdülési célú hajóút igénybevételére létrejött fuvarozási szerződés;

n) »menetjegy«: a személyszállítási szerződést igazoló érvényes dokumentum vagy egyéb bizonyíték;

[...]

r) »foglalás«: adott időpontban induló személyszállító járatra vagy üdülési célú hajóútra történő helybiztosítás;

[...]

6 Az említett rendelet „Menetjegyek és megkülönböztetésmentes szerződési feltételek” című 4. cikke (2) bekezdésében a következőket írja elő:

„A szociális díjtételek sérelme nélkül, a szállítók és a menetjegy-értékesítők által alkalmazott szerződéses feltételeket és díjtételeket az utazóközönségnek a végfelhasználó állampolgárságától, továbbá a szállítók és a menetjegy-értékesítők Unión belüli letelepedésének helyétől függetlenül, közvetlen és közvetett megkülönböztetéstől mentesen kell felkínálni”.

7 Ugyanezen rendeletnek „A fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek jogai” című II. fejezetében található, „Személyszállításhoz való jog” című 7. cikke (2) bekezdésében a következőket mondja ki:

„A fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek részére a helyfoglalásokat és menetjegyeket pótdíj felszámítása nélkül, ugyanazokkal a feltételekkel biztosítják, mint a többi utas esetében”.

- 8 Az 1177/2010 rendeletnek „A szállítók és a terminálüzemeltetők kötelezettségei az utazás során történő fennakadás esetén” című III. fejezetében található annak 18. cikke, amely az „Átfoglalás és visszatérítés törölt vagy késedelmes indulás esetén” címet viseli, a következőképpen rendelkezik:

„(1) Ha a szállító megalapozottan számol azzal, hogy a személyszállító járatot törlik vagy annak a kikötői terminálból való indulása több, mint 90 percet késik, az utas részére haladéktalanul fel kell ajánlani az alábbiak közötti választást:

- a) a személyszállítási szerződésben foglaltak szerinti átfoglalás a végső célállomásra irányuló, hasonló személyszállítási feltételek mellett és felár fizetése nélkül, a lehető legkorábbi alkalommal történő utazásra;
- b) a menetjegy árának visszatérítése és adott esetben a személyszállítási szerződésben foglaltak szerint a lehető legkorábbi díjmentes visszaszállítás a kiindulási pontra.

(2) Amennyiben a személyszállító járatot törlik vagy annak a kikötői terminálból való indulása több, mint 90 percet késik, az utasok jogosultak az ilyen átfoglalásra vagy a menetjegy árának a szállító általi visszatérítésére.

(3) Az (1) bekezdés b) pontja és a (2) bekezdés szerinti visszatérítést hét napon belül, készpénzben, elektronikus banki átutalással, banki megbízással vagy csekkel kell teljesíteni; a jegy teljes vételárát vissza kell fizetni az utazás meg nem tett szakaszára vagy szakaszaira, továbbá a már megtett szakaszra vagy szakaszokra, ha az utazás az utas eredeti útiterve szempontjából feleslegessé vált. Amennyiben az utas hozzájárul, a teljes megtérítés az árral egyenértékű kupon és/vagy egyéb szolgáltatások formájában is kifizethető, feltéve, hogy a feltételek rugalmasak, különösen az érvényesség idejét és az úti célt illetően.”

- 9 E rendeletnek „A menetjegy ára alapján járó kártérítés [helyesen: kártalanítás] késedelmes érkezés esetén” címet viselő 19. cikke a következőket mondja ki:

„(1) Az utas utazáshoz való jogának elvesztése nélkül kártérítést [helyesen: kártalanítást] követelhet a szállítótól, ha a személyszállítási szerződésben foglalt célállomásra késve érkezik meg. A kártérítés [helyesen: kártalanítás] minimális összege a menetjegy 25%-a legalább az alábbi hosszúságú késések esetén:

- a) egy óra legfeljebb négyórás menetrend szerinti utazás esetén;
- b) két óra több mint négyórás, de legfeljebb nyolcórás menetrend szerinti utazás esetén;
- c) három óra több mint nyolcórás, de legfeljebb 24 órás menetrend szerinti utazás esetén; vagy
- d) hat óra több mint 24 órás menetrend szerinti utazás esetén.

Amennyiben a késés időtartama meghaladja az a)–d) pontban foglalt időtartam kétszeresét, a kártérítés [helyesen: kártalanítás] összege a menetjegy árának 50%-a.

(2) Azok az utasok, akik utazási igazolvánnyal vagy bérlettel rendelkeznek, és akik több alkalommal késést szenvednek el igazolványuk, illetve bérletük érvényességi ideje alatt, megfelelő kártérítést [helyesen: kártalanítást] követelhetnek a szállító kártérítési szabályzata alapján. Ennek a

szabályzatnak tartalmaznia kell az érkezési késések meghatározásának és a kártérítések [helyesen: kártalanítás] kiszámításának kritériumait.

(3) A kártérítést [helyesen: kártalanítást] az utas által a késedelmes személyszállításért ténylegesen fizetett árhoz viszonyítva kell kiszámítani.

(4) Amennyiben a személyszállítási szerződés menettérti útra szól, az oda- vagy a visszaúton elszenvedett késésekért fizetendő kártérítést [helyesen: kártalanítást] a személyszállítási szolgáltatásban foglalt utazás árának feléhez viszonyítva kell kiszámítani.

(5) A kártérítést a kártérítési igény [helyesen: a kártalanítást a kártalanítás iránti kérelem] benyújtásától számított egy hónapon belül ki kell fizetni. A kártérítés [helyesen: kártalanítás] utalványban és/vagy egyéb szolgáltatásban is fizethető, feltéve, hogy különösen az érvényességre és a célállomásra vonatkozó feltételek rugalmasak. Az utas kérelmére a kártérítést [helyesen: kártalanítást] pénz formájában kell kifizetni.

(6) A menetjegy ára alapján járó kártérítést [helyesen: kártalanítást] nem csökkenthetik pénzügyi tranzakciós költségek, például díjak, telefonköltség vagy postaköltség. A szállítók megállapíthatnak egy minimális összeghatárt, amely alatt nem fizetnek kártérítést [helyesen: kártalanítást]. Ez a határérték nem haladhatja meg a 6 EUR-t”.

10 Az említett rendelet „Mentességek” című 20. cikkének szövege a következő:

„(1) A 17., 18. és 19. cikk nem alkalmazandó a nyílt menetjeggyel rendelkező utasokra mindaddig, amíg az indulás idejét fel nem tüntették, kivéve az utazási igazolvánnyal vagy bérlettel rendelkező utasokat.

(2) A 17. és 19. cikk nem alkalmazandó, ha az utas még a menetjegy megvásárlását megelőzően tájékoztatást kap a járatörlésről vagy a késésről, illetve ha a járatörlés vagy késés oka az utas szándékos magatartása miatt keletkezik.

(3) A 17. cikk (2) bekezdése nem alkalmazandó abban az esetben, ha a szállító bizonyítja, hogy a járatörlés vagy késés a hajó biztonságos üzemeltetését veszélyeztető időjárási viszonyok miatt következik be.

(4) A 19. cikk nem alkalmazandó, ha a szállító bizonyítja, hogy a járatörlés vagy a késés a hajó biztonságos üzemeltetését veszélyeztető időjárási viszonyok vagy a személyszállítási szolgáltatás teljesítését megakadályozó olyan rendkívüli körülmények miatt következett be, amelyeket minden észszerű intézkedés megtétele esetén sem lehetett volna elkerülni.”

11 Ugyanezen rendeletnek „A tájékoztatásra és a panaszokra vonatkozó általános szabályok” című IV. fejezetében található, „Panaszok” című 24. cikke kimondja:

„(1) A szállítóknak és terminálüzemeltetőknek ki kell alakítaniuk, vagy alkalmazniuk kell az e rendelettel szabályozott jogokra és kötelezettségekre vonatkozó, hozzáférhető panaszkezelő mechanizmust.

(2) Amennyiben az e rendelet hatálya alá tartozó utas panaszt kíván benyújtani a szállítóhoz vagy terminálüzemeltetőhöz, ezt a járat igénybevételét vagy annak megghiúsulását követő két hónapon belül kell megtennie. A panasz kézhezvételétől számított egy hónapon belül a szállítónak vagy

terminálüzemeltetőnek tájékoztatnia kell az utast arról, hogy panaszának helyt adtak, azt elutasították vagy még vizsgálják. A végleges választ legkésőbb a panasz kézhezvételétől számított két hónapon belül meg kell adni”.

- 12 Az 1177/2010 rendeletnek a „Végrehajtás és nemzeti végrehajtó szervek” címet viselő V. fejezetében található, „Nemzeti végrehajtó szervek” címet viselő 25. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Minden tagállam kijelöl egy vagy több új vagy már meglévő szervezet, amely e rendelet végrehajtásáért felel a területén levő kikötőkből induló személyszállító járatok és üdülési célú hajóutak, valamint a harmadik országokból e kikötőkbe induló személyszállító járatok tekintetében. Az egyes szervek megteszik az e rendeletnek való megfeleléshez szükséges intézkedéseket.

E szerveknek felépítésükben, finanszírozási döntéseikben, jogi szerkezetükben és döntéshozatalukban függetlennek kell lenniük a kereskedelmi érdekektől.

(2) A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az e cikknek megfelelően kijelölt szervekről vagy szervekről.

(3) Az utasok a nemzeti joggal összhangban panaszt nyújthatnak be e rendelet feltételezett megsértése tekintetében az (1) bekezdés szerint kijelölt hatáskörrel rendelkező szervnek vagy a tagállam által kijelölt egyéb hatáskörrel rendelkező szervnek. Az illetékes szerv az utasnak az általa benyújtott panaszra észszerű időn belül indokolással ellátott választ ad.

A tagállamok úgy is dönthetnek, hogy

- a) az utasnak első lépésként a szállító vagy terminálüzemeltető részére kell benyújtania az e rendelet szerinti panaszt; és/vagy
- b) a nemzeti végrehajtó szerv vagy a tagállam által kijelölt más hatáskörrel rendelkező szerv fellebbviteli szervként jár el azon panaszok tekintetében, amelyeknek a 24. cikk alapján történő rendezése meghiúsult.

(4) Azok a tagállamok, amelyek a 2. cikk (4) bekezdése alapján egyes szolgáltatások mentessége mellett döntöttek, gondoskodnak az utasjogok érvényesítését biztosító hasonló mechanizmusról.”

A 261/2004/EK rendelet

- 13 A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.) tartalmazza a „Járat törlése” című 5. cikket, amelynek (1) bekezdése így szól:

„Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

[...]

- c) joguk van az üzemeltető légi fuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban, kivéve, ha

- i. a menetrend szerinti indulási időpont előtt legalább két héttel tájékoztatták őket a járat törléséről, vagy
- ii. az indulás menetrend szerinti időpontja előtt legkorábban két héttel és legkésőbb hét nappal tájékoztatták őket a járat törléséről és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb a menetrend szerinti indulás időpontja előtt két órával korábban induljanak és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb négy órás késéssel érik el; vagy
- iii. az indulás menetrend szerinti időpontja előtti hét napon belül tájékoztatták őket a járat törléséről, és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt induljanak, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb két órás késéssel érik el.”

Az ír jog

- 14 A 2012. október 10-én elfogadott European Union (Rights of Passengers when Travelling by Sea and Inland Waterway) Regulations 2012 ([a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól szóló] az európai uniós szabályok alapján elfogadott 2012. évi rendelet; a továbbiakban: 2012. évi rendelet) 3. cikkében kijelöli az ír közlekedési hatóságot mint az 1177/2010 rendelet 25. cikkének értelmében a rendelet végrehajtásáért felelős szervet.
- 15 A 2012. évi rendelet 4. cikke (1) bekezdésének megfelelően az ír közlekedési hatóság hivatalból vagy valamely utas által tett panasz alapján – ha álláspontja szerint a szolgáltató megsérti az 1177/2010 rendeletet – e szolgáltatóhoz „olyan felszólítást” intézhet, „amelyben megjelöli a szóban forgó mulasztást vagy jogsértést, és felhívja a szolgáltatót arra, hogy a felszólításnak történő megfelelés érdekében tegye meg az abban megjelölt intézkedéseket, az ott megjelölt határidőn belül”.
- 16 A 2012. évi rendelet 4. cikkének (2) bekezdése előírja, hogy a szolgáltató, amennyiben hozzá e rendelet 4. cikkének (1) bekezdése alapján felszólítást intéztek, 21 napon belül benyújthatja észrevételeit az ír közlekedési hatósághoz. E hatóság megvizsgálja ezen észrevételeket, és megerősíti, módosítja vagy visszavonja e felszólítást.
- 17 Végül, a 2012. évi rendelet 4. cikkének (3) bekezdése alapján az a szolgáltató, amelyhez e rendelet alapján felszólítást intéztek, és amely annak nem tesz eleget, jogsértést követ el, amely gyorsított eljárásban való elítélést követően legfeljebb 5000 euró összegű bírsággal, vádemelést követő elítélést követően legfeljebb 250 000 euró összegű bírsággal büntethető.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 18 Az Irish Ferries anyavállalata, az Irish Continental Group plc 2016-ban egy hajó építésére vonatkozó szerződést kötött a német jog szerint alapított Flensburger Schiffbau-Gesellschaft társasággal (a továbbiakban: hajógyár), azzal, hogy a hajót a gyártó a hajózási engedéllyel együtt legkésőbb 2018. május 26-ig rendelkezésére bocsátja.
- 19 Az említett hajót a 2018-as nyári szezonra kellett volna üzembe helyezni különböző útvonalak – köztük egy új, Dublin és Cherbourg között folyamatos menettérrel hajójáratokkal teljesítendő útvonal (a továbbiakban: Dublin–Cherbourg útvonal) – biztosítása céljából.

- 20 Figyelemmel a hajóút hozzávetőleg 18 órás időtartamára, az Irish Ferries tervei szerint e hajót a Dublin-Cherbourg útvonal biztosítása céljából minden másnap, a 2018-as szezonban Rosslare (Írország) és Cherbourg, valamint Rosslare és Roscoff (Franciaország) közötti útvonalon általa üzemeltetett másik hajóval felváltva üzemeltette volna, így naponta üzemelő járatot kínált volna – noha különböző indulási kikötőkből és érkezési kikötőkbe – Írország és Franciaország között.
- 21 2017 januárjában a hajógyár szóban bejelentette az Irish Ferriesnek, hogy a hajó rendelkezésre bocsátásának várható időpontja legkésőbb 2018. június 22.
- 22 2017. október 27-én az Irish Ferries megnyitotta a jegyfoglalás lehetőségét a 2018-as szezonra, mivel az utasok többsége előre foglal jegyet a hajójáratokra. 2017. november 1-jén a hajógyár megerősítette, hogy a szóban forgó hajót 2018. június 22-én rendelkezésre bocsátja annak érdekében, hogy az készen álljon a 2018. július 12-re tervezett első útra.
- 23 Mindazonáltal 2018. április 18-án a hajógyár arról tájékoztatta az Irish Ferriest, hogy a szóban forgó hajót legkorábban 2018. július 13-ig fogja rendelkezésre bocsátani a hajógyár által alvállalkozóként bevont külső berendezők késedelme miatt. Következésképpen a hajójáratok nem indulhatnak a terveknek megfelelően 2018. július 12-én, és bizonyos más hajójáratok ugyancsak érintettek lesznek.
- 24 Következésképpen az Irish Ferries 2018. április 20-án – miután megállapította, hogy ezt a hajót sem saját flottájának hajójával, sem hajózási ügynökön keresztül bérelt hajóval nem tudja pótolni – a szóban forgó hajó rendelkezésre bocsátásának új időpontjáig törölte az e hajóval tervezett hajóutakat, további biztonsági időszakot is előírányozott. Az Irish Ferries így törölte a 2018. július 12. és 2018. július 29. közötti hajóutakat.
- 25 E járat törlés keretében az Irish Ferries különböző intézkedéseket hozott. Először is minden érintett utast tizenkét héttel korábban tájékoztattott a járat törléséről. Másodszor felajánlotta ezen utasok részére a menetjegy árának azonnali és teljes körű visszatérítését vagy az általuk választott másik hajóútra történő átfoglalást (a továbbiakban: alternatív hajóutak). Tekintettel arra, hogy a Dublin–Cherbourg útvonalon nem működött más, azonos járat, az Irish Ferries egy sor olyan alternatív járatot kínált fel az érintett utasok részére, amelyek más indulási kikötőkből és más célállomások szerinti kikötőkbe, közvetlenül vagy közvetetten, azaz Nagy-Britannián (Egyesült Királyság) keresztül közlekedtek Írország és Franciaország között. Az ír közlekedési hatóság ugyanakkor vitatja a kérdést előterjesztő bíróság előtt, hogy az Irish Ferries valamennyi érintett utasnak felajánlott volna szárazföldi összeköttetéssel történő átfoglalást.
- 26 Az Irish Ferries azoknak az érintett utasoknak, akiket Dublin helyett Rosslare irányába vagy irányából és/vagy Cherbourg helyett Roscoff irányába vagy irányából közlekedő járatra foglalt át, nem ajánlotta fel az ezen utasok részéről esetlegesen felmerült többletköltségek megtérítését. Az Irish Ferries úgy vélte ugyanis, hogy nem minden utas viselt többletköltségeket, tekintettel arra, hogy egyesek közülük közelebb tartózkodtak Roscoffhoz, mint Cherbourghoz.
- 27 2018. május 9-én az ír közlekedési hatóság jelezte az Irish Ferriesnek, hogy „az [1177/2010 rendelet] végrehajtási módjainak a jelen esetben történő megállapítása érdekében” vizsgálja a 2018. július 12. és 29. közötti hajójáratok törlésének körülményeit, és azon okok kifejtésére kérte az Irish Ferriest, amelyek folytán e szállító úgy vélte, hogy e járat törlés a befolyásán kívül eső rendkívüli körülményeknek tudható be.

- 28 2018. június 1-jén az ír közlekedési hatóság további információkat kért az Irish Ferriestől annak az 1177/2010 rendelet 18. cikkének való megfeleléséről.
- 29 2018. június 11-én a hajógyár bejelentette az Irish Ferriesnek, hogy a szóban forgó hajó rendelkezésre bocsátása még tovább, egy 2018. szeptemberi meghatározatlan időpontig késni fog az elektromos vezetékkel kapcsolatos, alvállalkozó által végzett munkálatok késedelme, a hajótest és a fedélzet elektromos rendszere telepítésének késedelme, valamint a nyilvános terek belső elemeinek szállítási késedelme miatt. Végül a hajót 2018. december 12-én, azaz mintegy 200 napos késedelemmel bocsátották rendelkezésre.
- 30 Mivel az Irish Ferriesnek nem állt módjában a szóban forgó hajó üzemeltetése, és mivel nem volt lehetősége alternatív hajót bérelni, úgy határozott, hogy törli a 2018. július 30. után tervezett valamennyi hajójáratot.
- 31 E járatörlés keretében az Irish Ferries különböző intézkedéseket hozott. Először is, amint megerősítették a számára, hogy nem áll módjában alternatív hajót bérelni, hét–tizenkét héttel korábban előzetesen értesített minden érintett utast az említett járatörlésről. Másodszor felajánlotta ezen utasok számára a hajóút törlésének és a menetjegy ára azonnali, teljes körű visszatérítésének a lehetőségét. Harmadszor felajánlotta az említett utasok számára Franciaországba tartó alternatív hajójáratok igénybevételét, az esetlegesen felmerülő többletköltségek megtérítése nélkül. Az Irish Ferries az utasok számára átfoglalást is felajánlott választásuk szerint az általa kínált szárazföldi összeköttetések bármelyikén keresztül bármelyik ír kompkikötőből a franciaországi Cherbourg, Roscoff, Calais és Caen kikötői felé. Ebben az esetben az utasok számára megtérítette a Nagy-Britannián történő átutazással kapcsolatos üzemanyagköltséget.
- 32 Ezen intézkedések eredményeként az e járatörlésekkel érintett 20 000 utas 82%-a választotta az Irish Ferries vagy más szállító valamely alternatív hajójáratát, 3%-a a szárazföldi összeköttetés igénybevétele mellett döntött, fennmaradó 15%-a pedig elfogadta a menetjegy árának teljes körű visszatérítését.
- 33 Az alternatív hajójáratokat igénybe vevő utasok terhére nem számlázták ki a felmerülő többletköltségeket, hanem azokat az Irish Ferries vállalta át. Ezenkívül az Irish Ferries megtérítette a fedélzeti kiadások esetleges különbözetét.
- 34 A szárazföldi összeköttetést választó utasok számára az Irish Ferries megtérítette a Nagy-Britannián történő átutazással kapcsolatban felmerülő üzemanyagköltségeket.
- 35 Az Irish Ferries ugyanakkor nem fizetett kártalanítást az 1177/2010 rendelet 19. cikke alapján a végső célállomásra történő késedelmes érkezés miatt kártalanítást igénylő utasoknak, mivel álláspontja szerint e rendelet 18. cikkének megfelelően már felajánlotta az átfoglalást és a menetjegy árának visszatérítését. Az Irish Ferries úgy vélte ugyanis, hogy az említett rendelet 18. és 19. cikke nem alkalmazandó egyidejűleg.
- 36 2018. augusztus 1-jén az ír közlekedési hatóság „előzetes felszólítást” küldött az Irish Ferriesnek az 1177/2010 rendeletnek a törölt hajójáratokra történő alkalmazását illetően, amelyre az Irish Ferries észrevételeinek 2018. augusztus 15-i előterjesztésével válaszolt.

- 37 Az ír közlekedési hatóság 2018. október 19-án határozatot hozott, amelyben megállapította először is, hogy az 1177/2010 rendelet alkalmazandó a Dublin és Cherbourg közötti hajójáratok 2018 nyarán történt törléseire, másodsor, hogy az Irish Ferries nem teljesítette az e rendelet 18. cikkében foglalt követelményeket, harmadszor pedig, hogy e szállító nem tartotta be az említett rendelet 19. cikkét. A 2012. évi rendelet 4. cikke (1) bekezdésének megfelelően e határozat két felszólításnak az 1177/2010 rendelet 18., illetve 19. cikke alapján történő kibocsátását eredményezte.
- 38 Az Irish Ferries 2018 novemberében a 2012. évi rendelet 4. cikke (2) bekezdésének megfelelően előterjesztette az e határozatra vonatkozó észrevételeit.
- 39 Az ír közlekedési hatóság kontradiktórius eljárást követően, 2019. január 25-i határozatával megerősítette az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikke alapján kibocsátott felszólításokat. Úgy ítélte meg egyrészt, hogy az Irish Ferries megsértette az e rendelet 18. cikkében előírt átfogalási kötelezettségét, és felszólította az Irish Ferriest, hogy térítse meg a járat törléssel érintett azon utasok többletköltségeit, akik a Dublin helyett Rosslare-be vagy Rosslare-ből és/vagy Cherbourg helyett a Roscoffba vagy Roscoffból történő átfoglalást választották.
- 40 Az ír közlekedési hatóság másrészt úgy vélte, hogy az Irish Ferries megsértette az említett rendelet 19. cikkét, és felszólította az Irish Ferriest, hogy fizessen kártalanítást a személyszállítási szerződésben meghatározott végső célállomásra késedelmesen érkező utasok részére.
- 41 Az Irish Ferries mind a 2019. január 25-i határozatot, mind az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikke alapján kibocsátott felszólításokat megtámadta a High Court (felsőbb bíróság, Írország) előtt, először is azt állítva, hogy e rendelet nem alkalmazandó, ha a törlésre a személyszállító járat menetrend szerinti időpontja előtt több héttel kerül sor. Másodsor, az Irish Ferries vitatja az 1177/2010 rendelet 18–20. cikkének az ír közlekedési hatóság általi értelmezését és alkalmazását. Az Irish Ferries közelebbről azt állítja, hogy a szóban forgó hajó rendelkezésre bocsátásának késedelme rendkívüli körülménynek minősül, amely mentesíti őt az e rendelet 19. cikkében előírt kártalanítás megfizetése alól. Harmadsor, az Irish Ferries felrója, hogy az ír közlekedési hatóság hatáskörének túllépésével megsértette az említett rendelet 25. cikkét. E hatóság ugyanis a Franciaországból Írországba induló járatokra vonatkozóan gyakorolta a hatáskörét, holott e járatok a francia hatóság kizárólagos hatáskörébe tartoztak. Negyedsor, az Irish Ferries felrója az ír közlekedési hatóságnak, hogy megsértette az 1177/2010 rendelet 24. cikkét, mivel határozatának hatályát nem korlátozta azokra az utasokra, akik az e rendelet 24. cikkében előírt formában és határidőn belül panaszt nyújtottak be. Ötödször, az Irish Ferries vitatja az említett rendelet érvényességét az arányosság, a jogbiztonság és az egyenlő bánásmód elvére, valamint az Európai Unió Alapjogi Chartájának (a továbbiakban: Charta) 16., 17. és 20. cikkére tekintettel.
- 42 E körülmények között a High Court (felsőbb bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„[...]

- 1) Alkalmazható-e az [1177/2010 rendelet] (különösen annak 18. és/vagy 19. cikke) abban az esetben, ha az utasok előzetesen jegyket foglaltak le és személyszállítási szerződést kötöttek, és ha a személyszállító járatokat a várható indulás előtt legalább hét héttel amiatt törlik, hogy a kompszolgáltató részére valamely új hajót késedelmesen bocsátanak rendelkezésre? E tekintetben a[z említett] rendelet alkalmazhatóságát illetően releváns-e bármelyik (vagy az összes) alábbi körülmény:

- a) a rendelkezésre bocsátás végül 200 napos késedelme;
- b) a kompszolgáltatónak egy teljes szezonnyi hajóutat kellett törölnie;
- c) nem volt lehetőség megfelelő alternatív hajó beszerzésére;
- d) a kompszolgáltató 20 000-nél is több utast foglalt át más hajóutakra vagy térítette vissza részükre a viteldíjat;
- e) a hajóutak a kompszolgáltató által indított új útvonalra vonatkoztak és az eredeti útvonalon nem volt hasonló alternatív járat?

[...]

2) Valamely utasnak [az 1177/2010 rendelet] 18. cikk[év]el összhangban történő átfoglalása esetén létrejön-e új személyszállítási szerződés, következésképpen a[z e rendelet] 19. cikk[e] szerinti kártalanítást az eredeti személyszállítási szerződés helyett az új szerződés alapján kell-e megállapítani?

- 3) a) Amennyiben [az említett] 18. cikk alkalmazható, valamely hajóút törlése esetén, ha az adott útvonalon alternatív járat nem üzemel (vagyis nincs közvetlen járat a két érintett kikötő között), a[z ugyanezen] 18. cikk értelmében vett »végső célállomásra történő átfoglalásnak« minősül-e az olyan alternatív hajóút biztosítása, amelyre valamely másik rendelkezésre álló és az utas által választott egy vagy több útvonalon, akár »szárazföldi összeköttetéssel« (vagyis Írországból az Egyesült Királyságba komppal, majd ezt követően gépkocsival, az üzemanyagköltség kompszolgáltató általi megtérítése mellett az Egyesült Királyság valamely olyan kikötőjébe történő utazás, ahonnan van csatlakozás Franciaországba és onnan Franciaországba utazás azzal, hogy az utas választja ki az egyes hajóutakat) kerül sor? Amennyiben erre a kérdésre nemleges választ kell adni, mely szempontok alkalmazásával állapítható meg, hogy valamely átfoglalás »hasonló személyszállítási feltételek mellett« történik?
- b) Amennyiben a törölt útvonalon nem áll rendelkezésre alternatív hajóút, így az érintett utas számára nem biztosítható hely a beszállás szerinti eredeti kikötőből a végső célállomásra tartó, a személyszállítási szerződésben foglaltak szerinti közvetlen hajójáraton, köteles-e a szállító megtéríteni az átfoglalt utasnak a beszállás szerinti új kikötőből az új rendeltetési kikötőbe és/vagy onnan visszafelé történő utazás révén felmerült további költségeit?

[...]

- 4) a) Alkalmazható-e [1177/2010 rendelet] 19. cikke abban az esetben, ha az utat valójában már a várható indulás előtt legalább hét héttel törölték? Amennyiben erre a kérdésre igenlő választ kell adni, alkalmazható-e a 19. cikk [e rendelet] 18. cikkének alkalmazása esetén, ha az utast felár nélkül átfoglalták és/vagy visszatérítést kapott és/vagy az utas későbbi hajójáratot választott?
- b) Az [1177/2010 rendelet] 19. cikkének alkalmazása esetén [e cikk] alkalmazásában mi minősül »célállomásnak«?

- 5) Az [1177/2010 rendelet] 19. cikkének alkalmazhatósága esetén:
- a) ilyen körülmények között hogyan mérendő a késés időtartama?
 - b) Az [e] cikk értelmében vett árat hogyan kell kiszámítani a fizetendő kártalanítás mértékének meghatározása során, és konkrétan tartalmazza-e az ár az extra szolgáltatások (így a kabin, kennel és VIP-váró) költségeit?

[...]

6) Az [1177/2010] rendelet alkalmazása esetén az első kérdésben felvázolt körülmények és szempontok a rendelet 20. cikkének (4) bekezdése értelmében vett olyan »rendkívüli körülményeknek minősülnek-e, amelyeket minden észszerű intézkedés megtétele esetén sem lehetett volna elkerülni«?

[...]

7) Az következik-e az [1177/2010 rendelet] 24. cikkéből, hogy az [e] rendelet 19. cikke alapján kártalanítást igénylő utasnak a panaszát a járat igénybevételét vagy annak megghiúsulását követő két hónapon belül be kell nyújtania?

[...]

8) Az [1177/2010 rendelet] végrehajtásáért felelős nemzeti szerv hatásköre kizárólag [e] rendelet 25. cikkében megjelölt kikötőket érintő hajóutakra terjed-e ki vagy az kiterjedhet egy másik tagállam kikötőjéből a hatáskörrel rendelkező nemzeti szerv államába irányuló, visszafelé szóló hajóútra is?

[...]

9) a) A kérdést előterjesztő bíróságnak mely uniós jogelveket és jogszabályokat kell alkalmaznia az [1177/2010 rendelet] végrehajtásáért felelős nemzeti szerv határozata és/vagy felszólításai érvényességének a Charta 16., 17., 20. és/vagy 47. cikkével és/vagy az arányosság, a jogbiztonság és az egyenlő bánásmód elvével összefüggésben történő vizsgálata során?

b) Az észszerűtlenség nemzeti bíróság által folytatandó vizsgálata a nyilvánvaló hiba vizsgálatának felel-e meg?

[...]

10) Uniós jogi szempontból érvényes-e az 1177/2010 rendelet, különös tekintettel:

a) a Charta 16., 17. és 20. cikkére?

b) arra, hogy a légi fuvarozók nem kötelesek kártalanítást fizetni, ha a menetrend szerinti indulási időpont előtt legalább két héttel tájékoztatják a légi utasokat a járat törléséről (a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontja)?

c) az arányosság, a jogbiztonság és az egyenlő bánásmód elvére?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

43 Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy az 1177/2010 rendeletet akként kell-e értelmezni, hogy az alkalmazható abban az esetben, amikor egy szállító – az indulás menetrend szerinti időpontja előtt több héttel történő előzetes értesítés mellett – töröl egy személyszállító járatot abból az okból, hogy az e járatot biztosítani hivatott hajót késve bocsátották rendelkezésre, és azt nem lehetett másik hajóval pótolni.

44 Előljáróban meg kell jegyezni, hogy mind e kérdés szövegéből, mind az előzetes döntéshozatalra utaló határozat indokolásából kitűnik, hogy a kérdést előterjesztő bíróság olyan körülmények összességére utal, amelyek e bíróság szerint relevánsak lehetnek az említett kérdés megválaszolása

szempontjából, így arra, hogy a szállítónak nem áll módjában alternatív hajó beszerzése, hogy az érintett útvonalon nem működik hasonló alternatív járat ezen útvonal újonnan történő megnyitása folytán, vagy hogy a szóban forgó hajó törlése jelentős számú utast érint, akik számára a menetjegy árát visszatérítették, vagy akiket másik hajókra, illetve más szállítási módra foglaltak át. Mindazonáltal az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy e bíróságban valójában az Irish Ferries által arra vonatkozóan előtte kifejtett érvelésre tekintettel merül fel a kérdés, hogy alkalmazandó-e az 1177/2010 rendelet olyan esetben, amikor a szállító a járat törléséről több héttel korábban értesítette az utasokat. Az Irish Ferries szerint ugyanis e rendelet csak az utasok két csoportjára alkalmazható, nevezetesen egyrésztől azokra az utasokra, akiknek a közlegő hajójáratát törölték vagy akiknek ilyen járata késik, és akik ténylegesen is a kikötőben tartózkodnak, másrésztől azokra, akik üdülési célú hajóúton vesznek részt.

- 45 E pontosítást követően meg kell jegyezni, hogy az 1177/2010 rendelet hatályát annak 2. cikke határolja körül. E cikk (1) bekezdése kimondja azt az elvet, amely szerint e rendeletet az utasok három kategóriájára kell alkalmazni: először is azokra, akik személyszállító járatral utaznak, amennyiben a beszállás szerinti kikötő valamely tagállam területén található, másodsor azokra, akik személyszállító járatral utaznak, amennyiben a beszállás szerinti kikötő valamely tagállam területén kívül található, és a kiszállás szerinti kikötő valamely tagállam területén található, feltéve, hogy a járatot uniós szállító üzemelteti, harmadsor azokra, akik üdülési célú hajóúton vesznek részt, amennyiben a beszállás szerinti kikötő valamely tagállam területén található. Az említett cikk (2)–(4) bekezdése pedig az eseteket sorolja fel, amelyekben az említett rendelet nem alkalmazható.
- 46 Az 1177/2010 rendelet 2. cikkéből összességében kitűnik, hogy az uniós jogalkotó e rendelet hatályát két olyan kritériumra tekintettel kívánta korlátozni, amelyeket együttesen kell figyelembe venni, nevezetesen egyrészt az érintett járat beszállási vagy kiszállási helyére, másrészt a személyszállító járatral az utas általi „utazásra”, illetve ezen utasnak az üdülési célú hajóúton való „résztételére”.
- 47 A jelen ügyben az első kérdésre adandó válaszhoz a tengeri személyszállító járatral való „utazás” fogalmának értelmezése szükséges. Márpedig meg kell jegyezni, hogy e fogalmat sem az 1177/2010 rendelet e 2. cikke, sem e rendelet más rendelkezése nem határozza meg. Mindazonáltal meg kell állapítani, hogy az általános nyelvhasználatban elfogadott szokásos jelentése szerint e fogalom értelmezhető mind szűken, olyan értelemben, hogy csak az egy hajó fedélzetén éppen szállított utasok utaznak e járatral, mind tágan, olyan értelemben, hogy e fogalom magában foglalja azokat az utasokat is, akik tengeri személyszállító járatot kívánnak igénybe venni, és már megtették az ehhez szükséges olyan lépéseket, mint a helyfoglalás vagy a menetjegy megvásárlása.
- 48 Következésképpen, a Bíróság állandó ítélezési gyakorlata szerint az „utazás” fogalmának értelmezéséhez nemcsak magát a kifejezést, hanem annak szövegkörnyezetét, és annak a szabályozásnak a célkitűzéseit is figyelembe kell venni, amelynek az részét képezi (lásd ebben az értelemben: 2017. október 12-i Kamin und Grill Shop ítélet, C-289/16, EU:C:2017:758, 22. pont, valamint az ott hivatkozott ítélezési gyakorlat).
- 49 E tekintetben az 1177/2010 rendelet általános rendszere a tengeri személyszállító járatral való „utazás” fogalmának tág értelmezése mellett szól. E rendelet ugyanis – amint arra a főtanácsnok indítványának 61. pontjában rámutatott – a személyszállítási szolgáltatás nyújtását megelőző szakaszban lévő helyzetekre alkalmazandó rendelkezéseket tartalmaz. Így e rendelet 4. cikkének (2) bekezdése lényegében tiltja, hogy a szállító az utazóközönség számára az utas állampolgársága

miatt hátrányosan megkülönböztető szerződéses és díjszabási feltételeket nyújtson. Ehhez hasonlóan az említett rendelet 7. cikkének (2) bekezdése előírja, hogy a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek részére a helyfoglalásokat és menetjegyeket pótdíj felszámítása nélkül, ugyanazokkal a feltételekkel biztosítják, mint a többi utas esetében.

- 50 Egyébiránt az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkét nagyrészt megfosztaná értelmétől, ha az e rendelet 2. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „személyszállító járat” „utazó” utas fogalma csak azokat az utasokat foglalja magában, akik már egy hajó fedélzetén tartózkodnak.
- 51 E fogalom olyan értelmezését, amely szerint az magában foglalja azokat az utasokat is, akiknek valamely tengeri személyszállító járatra foglalásuk vagy jegyük van, megerősítik az 1177/2010 rendelet által követett célok is. Amint azt e rendelet (1), (2) és (13) preambulumbekzdése kimondja, e rendelet célja, hogy az utasok számára magas szintű védelmet biztosítson, figyelembe véve az általános fogyasztóvédelmi követelményeket, biztosítva számukra a minimális szintű védelmet, mivel a személyszállítási szerződésben ők a gyengébb felek. Az uniós jogalkotó így módon meg kívánta erősíteni ezen utasok jogait bizonyos számú olyan helyzetben, amely komoly kényelmetlenséget okoz, valamint egységesített és azonnali módon kívánta orvosolni a számukra azokat.
- 52 Márpedig az ilyen célok azon személyek számára, akiknek valamely tengeri személyszállító járatra foglalásuk vagy jegyük van, legalább ugyanolyan jelentőséggel bírnak, mint azon utasok számára, akik már az ilyen szállítást végző hajó fedélzetén tartózkodnak.
- 53 Ebben az összefüggésben nem állapítható meg, hogy az uniós jogalkotó, anélkül hogy az 1177/2010 rendelet 2. cikkében e tekintetben különös rendelkezést írt volna elő, e rendelet hatályát további, az első kérdésben vázoltakhoz hasonló, az utasnak a járat törléséről való előzetes értesítésére vonatkozó minimális idő betartásával, az utasnak a kikötőben vagy a szállítóhajó fedélzetén való fizikai jelenlétével vagy e hajó rendelkezésre állásával kapcsolatos feltételekhez kívánta volna kötni.
- 54 Ezenkívül az 1177/2010 rendelet elfogadásához vezető előkészítő munkálatokban semmi nem támasztja alá az Irish Ferries azon érvelését, amely szerint az uniós jogalkotó e rendelet hatályát az előző pontban említett további feltételek által kívánta volna körülhatárolni.
- 55 Ami konkrétan az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkét illeti, azok szövegéből nem tűnik ki, hogy alkalmazhatóságukat a jelen ítélet 53. pontjában említett további feltételek egyike határolja körül.
- 56 Az a körülmény, hogy e rendelet 18. és 19. cikke a rendeletnek „A szállítók és a terminálüzemeltetők kötelezettségei az utazás során történő fennakadás esetén” című III. fejezetében szerepel, nem támaszthat alá egy olyan megszorító értelmezést, amely szerint e cikkek csak abban az esetben alkalmazandók, ha az utazás egy része már az utazás fennakadását megelőzően megvalósult, ennél fogva az utasok fizikailag jelen vannak a kikötőben vagy a hajó fedélzetén. Azon túl ugyanis, hogy ilyen korlátozás egyáltalán nem tükröződik az említett rendelet (13) és (14) preambulumbekzdésében, elegendő arra rámutatni arra – amint azt a főtanácsnok tette indítványának 63. pontjában –, hogy az utazás fogalmát nem határozza meg az 1177/2010 rendelet, ennél fogva az nem szolgálhat a rendelet hatálya korlátozásának alátámasztására.

- 57 Végül meg kell jegyezni, hogy míg az 1177/2010 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének c) pontja előírja, hogy a rendelet 18. és 19. cikke nem alkalmazható, ha az utas üdülési célú hajóúton vesz részt, e rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a) és b) pontja nem ír elő hasonló eltérést a személyszállító járatok esetében. Így kizárólag az említett rendelet „Mentességek” címet viselő 20. cikke határozza meg azokat a helyzeteket, amelyekben e rendelet 18. és 19. cikke nem alkalmazandó ilyen járat tekintetében. Márpedig, amint arra a főtanácsnok indítványának 64. pontjában rámutatott, az utazás során történő fennakadás nem szerepel az e cikk alkalmazását kizáró ezen helyzetek sorában.
- 58 A fentiekre tekintettel az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 1177/2010 rendeletet akként kell értelmezni, hogy az alkalmazható abban az esetben, amikor egy szállító – az indulás menetrend szerinti időpontja előtt több héttel történő előzetes értesítés mellett – töröl egy személyszállító járatot abból az okból, hogy az e járatot biztosítani hivatott hajót késve bocsátották rendelkezésre, és azt nem lehetett másik hajóval pótolni.

A harmadik kérdésről

- 59 Harmadik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy az 1177/2010 rendelet 18. cikkét akként kell-e értelmezni, hogy személyszállító járat törlése esetén, ha az adott útvonalon nem üzemel alternatív járat, a szállító köteles az utasnak az utas e rendelkezésben meghatározott, a végső célállomásra összehasonlítható feltételek mellett történő átfoglaláshoz való jogának címén felajánlani olyan alternatív járatot, amelynek útvonala eltér a törölt járat útvonalától, vagy olyan alternatív járatot, amely más szállítási módhoz, például közúti vagy vasúti szállításhoz kapcsolódik, és amennyiben igen, a szállító köteles-e átvállalni az utas által a végső célállomása felé történő ezen átfoglalás keretében viselt többletköltségeket.
- 60 Először is meg kell állapítani, hogy a végső célállomás fogalmát sem az 1177/2010 rendelet 18. cikke, sem e rendelet más rendelkezése nem határozza meg. Mindazonáltal az említett rendelet 18. cikke (1) bekezdésének a) pontjából kitűnik, hogy a végső célállomást a személyszállítási szerződésben állapítják meg, és az – amint arra a főtanácsnok indítványának 79. és 81. pontjában rámutatott – megfelel a szállító és az utas által a személyszállítási szerződésben meghatározott helynek, ahová az utast a szállítási szolgáltatás útján kell szállítani, azaz az e szerződésben megjelölt kiszállási kikötőnek.
- 61 E tekintetben meg kell állapítani, hogy – amint arra az 1177/2010 rendelet 3. cikkének f) pontja rámutat – a személyszállító járat nyilvános menetrend szerint üzemeltetett, személyeket szállító tengeri vagy belvízi kereskedelmi hajójárat. A személyszállítási szerződést pedig e rendelet 3. cikkének m) pontja akként határozza meg, mint a szállító és az utas között egy vagy több személyszállító járat vagy üdülési célú hajóút igénybevételére létrejött fuvarozási szerződés. Az említett rendelet 3. cikke r) pontjának megfelelően a szállítási szerződés megkötése abban testesül meg, hogy az utas a szállító által üzemeltetett, adott időpontban induló személyszállító járatra vagy üdülési célú hajóútra helyet foglal, és a szállító menetjegyet állít ki, amely ugyanezen rendelet 3. cikkének n) pontja értelmében a személyszállítási szerződést igazolja.
- 62 Az előző pontból az következik, hogy a személyszállítási szerződés megkötése, amely kétoldalú jogi aktus, jogot biztosít az utasnak arra, hogy az általa fizetendő ár ellenében őt a szállító szállítsa, amely szállítás alapvető elemeit, vagyis többek között az indulás és végső célállomásra való érkezés helyét, e járatok napjait és időpontjait, valamint azok időtartamát meg kell határozni.

- 63 Másodszor, mivel az átfoglalás fogalmát sem az 1177/2010 rendelet 18. cikke, sem e rendelet bármely más rendelkezése nem határozza meg, meg kell állapítani, hogy az általános nyelvhasználatban elfogadott szokásos jelentése szerint e fogalom az utasnak a végső célállomásra az eredetileg előírttól eltérő körülmények között történő szállításának tényére utal, anélkül azonban, hogy megkövetelné, hogy a követett útvonal és a szállítási mód megegyezzen az eredetileg előírtakkal.
- 64 Következésképpen az 1177/2010 rendelet 18. cikke értelmében vett „végső célállomásra történő átfoglalás” fogalma azt jelenti, hogy az utast a szerződésben előírt helyre szállítják, anélkül hogy a követett útvonal és a szállítási mód szükségszerűen megegyezne az eredetileg megállapítottakkal. Ebből az következik, hogy a szállító főszabály szerint bizonyos mozgástérrel rendelkezik arra vonatkozóan, hogy a végső célállomásra történő átfoglalást ajánljon fel azon utasnak, akinek a járatát törölték. Tehát a szállító átfoglalást ajánlhat fel először is egy olyan alternatív személyszállító járatra, amely a személyszállítási szerződésben eredetileg előírttól eltérő útvonalon található beszállási kikötőből és/vagy kiszállási kikötőbe közlekedik, másodszor ilyen, csatlakozást magában foglaló járatra, vagy, harmadszor, egy más közlekedési módokhoz, például közúti vagy vasúti szállításához kapcsolódó tengeri személyszállító járatra.
- 65 Harmadszor, a szállító számára biztosított ezen lehetőséget ugyanakkor behatárolják az 1177/2010 rendelet 18. cikkében előírt feltételek, vagyis ezen átfoglalásnak felár fizetése nélkül, hasonló feltételek mellett és a lehető legkorábbi alkalommal történő utazásra vonatkozóan kell történnie.
- 66 Mindenekelőtt azon követelményt illetően, amely szerint az átfoglalásnak e 18. cikk értelmében „felár fizetése nélkül” kell történnie, meg kell állapítani, hogy az uniós jogalkotó szándéka az volt, hogy az átfoglalás ne jelentsen többletköltségeket az utas számára azon költségekhez képest, amelyeket a törölt járat keretében szükségszerűen viselt volna annak érdekében, hogy például az eredetileg előírt beszállási kikötőbe utazzon. Így a szállítónak kell átvállalnia azokat az esetleges többletköltségeket, például az üzemanyag vagy úthasználati díj költségeit, amelyeket az utas az alternatív beszállási kikötőbe való utazás vagy az alternatív kiszállási kikötőből való távozás és a menetrend szerinti kiszállási kikötőbe való utazás céljából visel, továbbá az utas által szárazföldi összeköttetés esetében, közúti vagy vasúti szállítás során viselt költségeket. Ezzel együtt, noha az átfoglalás nem valósulhat meg az utas kárára, nem is kell az utast előnyösebb helyzetbe hoznia a személyszállítási szerződésben előírtnál, így az utasra hárul annak bizonyítása, hogy az átfoglalás miatt többletköltségei merültek fel.
- 67 A fentiekből az következik, hogy a „felár fizetése nélkül” történő átfoglalás követelményét akként kell értelmezni, hogy a szállítónak át kell vállalnia az utas által a végső célállomásra történő átfoglalás keretében viselt esetleges többletköltségeket.
- 68 Továbbá az 1177/2010 rendelet 18. cikke (1) bekezdésének a) pontja előírja, hogy a szállítónak az utas részére hasonló feltételek mellett átfoglalást kell felajánlania. E tekintetben e rendelet (13) preambulumbekkezdése megemlíti, hogy a szállítónak lehetőséget kell biztosítania az utasok számára, hogy kielégítő feltételek mellett másik útvonalat válasszanak.
- 69 E rendelkezések összességéből kitűnik, hogy az uniós jogalkotó azt írta elő a szállító számára, hogy az utas számára nem azonos feltételek mellett, hanem hasonló és kielégítő feltételek mellett kínáljon fel átfoglalást, ami – amint arra a főtanácsnok az indítványának 88. pontjában rámutatott – az átfoglalási ajánlat és a személyszállítási szerződésben eredetileg megállapított feltételek összehasonlítását vonja maga után. E tekintetben a szállítási feltételek összehasonlíthatósága vizsgálatának a személyszállítási szerződés alapvető elemeire kell

vonatkoznia, mint például az indulás és a végső célállomásra való érkezés helyére, a járatok napjára és időpontjára, valamint azok időtartamára, az esetleges csatlakozások számára, a menetjegy osztályára, valamint az utas által lefoglalt kabin típusára, aminek vizsgálata a kérdést előterjesztő bíróság feladata. Egyébiránt ezt a vizsgálatot az utas szempontjából kell elvégezni, mivel az 1177/2010 rendeletnek az e rendelet (12) és (13) preambulumbekkezdésével összefüggésben értelmezett 18. cikke értelmében az utasnak az átfoglalásról vagy a menetjegy árának visszatérítéséről a szállító által részére közölt információk alapján állhat módjában döntést hozni.

- 70 Végül, az 1177/2010 rendelet 18. cikke (1) bekezdésének a) pontja „a lehető legkorábbi alkalommal” történő átfoglalásra utalva azt írja elő a szállító számára, hogy olyan átfoglalást ajánljon az utasnak, amely lehetővé teszi a számára, hogy a végső célállomását a lehető legkorábban elérje, következésképpen e rendelkezés annak elkerülésére irányul, hogy e szállító arra szorítkozzon, hogy ugyanezen útvonalnak egy későbbi tengeri járatral való teljesítésére történő átfoglalást ajánljon fel, miközben léteznek más olyan átfoglalási módok, amelyek lehetővé tennék az utas számára, hogy a végső célállomását a lehető legkorábban elérje.
- 71 Az 1177/2010 rendelet 18. cikke értelmében vett „végső célállomásra történő átfoglalás” fogalmának a jelen ítélet 64. pontjában javasolt értelmezését megerősítik az e rendelet által követett célok.
- 72 Ugyanis, amint az a jelen ítélet 51. pontjában megállapításra került, e rendelet célja az (1), (2) és (13) preambulumbekkezdéséből következően az utasok magas szintű védelmének biztosítása azáltal, hogy bizonyos, komoly kényelmetlenséget okozó helyzetben megerősíti jogaikat, valamint e kényelmetlenségeket egységesített és azonnali módon orvosolja a számukra.
- 73 Márpedig a végső célállomásra történő átfoglalás fogalmának olyan megszorító értelmezése, amely e fogalmat kizárólag a törölt személyszállító járat útvonalával azonos útvonalon történő átfoglalásra vonatkozó ajánlatra korlátozza, veszélyeztetné ezt a célt, mivel megfosztaná hatékony érvényesülésétől az utasnak az 1177/2010 rendelet 18. cikkében előírt átfoglaláshoz való jogát abban az esetben, ha az érintett útvonalon semmilyen alternatív járat nem üzemel.
- 74 A fenti megfontolásokra tekintettel a harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 1177/2010 rendelet 18. cikkét akként kell értelmezni, hogy személyszállító járat törlése esetén, ha az adott útvonalon nem üzemel alternatív járat, a szállító köteles az utasnak az utas e rendelkezésben meghatározott, a végső célállomásra, összehasonlítható feltételek mellett, a lehető legkorábbi alkalomra történő átfoglaláshoz való jogának címén felajánlani olyan alternatív járatot, amelynek útvonala eltér a törölt járat útvonalától, vagy olyan alternatív járatot, amely más szállítási módhoz, például közúti vagy vasúti szállításhoz kapcsolódik, és a szállító köteles átvállalni az utas által a végső célállomása felé történő ezen átfoglalás keretében viselt esetleges többletköltségeket.

A második és a negyedik kérdésről, valamint az ötödik kérdés a) pontjáról

- 75 Második és negyedik kérdésével, valamint ötödik kérdésének a) pontjával, amelyeket célszerű együtt vizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkét akként kell-e értelmezni, hogy amennyiben a szállító – az indulás menetrend szerinti időpontja előtt több héttel történő előzetes értesítés mellett – törli a személyszállító járatot, az az utas, aki e rendelet 18. cikkének megfelelően dönt arról, hogy a

- menetjegy árának visszatérítését vagy a személyszállítási szerződésben meghatározott végső célállomásra, a lehető legkorábbi időpontra vagy egy későbbi időpontra történő átfoglalást választja, ezenfelül kártalanítást is követelhet e rendelet 19. cikkének megfelelően.
- 76 Először is, ami az 1177/2010 rendelet 19. cikkének olyan utas tekintetében való alkalmazhatóságát illeti, akinek a járatát törölték, meg kell állapítani, hogy e rendelkezés szövegében semmi nem utal arra, hogy az ilyen helyzetben ne lenne alkalmazható. Egyébiránt az 1177/2010 rendelet (14) preambulumbekzdéséből kitűnik, hogy az uniós jogalkotó a szállítók számára nemcsak egy járat késése esetén, hanem egy járat törlése esetén is kártalanítási kötelezettséget kívánt előírni.
- 77 Ebből következően az az utas, akinek a járatát törölték, e cikk alapján főszabály szerint kártalanításra tarthat igényt.
- 78 Ezt az értelmezést megerősíti az a szöveggörnyezet, amelybe az 1177/2010 rendelet 19. cikke illeszkedik. E rendelet 20. cikke ugyanis, amely felsorolja azokat az eseteket, amikor e 19. cikk nem alkalmazandó, előírja egyrészt (2) bekezdésében, hogy az említett 19. cikk nem alkalmazandó, ha az utas még a menetjegy megvásárlását megelőzően tájékoztatást kap a járat törlésről, illetve ha a járat törlés oka az utas szándékos magatartása miatt keletkezik, másrészt (4) bekezdésében, hogy a szállító mentesülhet az ugyanezen 19. cikkben előírt kártalanítás megfizetése alól, ha bizonyítja, hogy a járat törlés a hajó biztonságos üzemeltetését veszélyeztető időjárási viszonyok vagy rendkívüli körülmények miatt következett be.
- 79 Az említett értelmezés összhangban áll az 1177/2010 rendelet által követett céllal is, amely – amint az a jelen ítélet 51. pontjában megállapításra került – az utasok magas szintű védelmének biztosítása.
- 80 Másodszor meg kell határozni azokat a feltételeket, amelyek mellett egy utas a járat törlését követően igényelheti az 1177/2010 rendelet 19. cikkében előírt kártalanítást.
- 81 E tekintetben egyrészt az 1177/2010 rendelet 18. cikkének (1) és (2) bekezdéséből kitűnik, hogy amennyiben a járatot törlik, vagy a szállító megalapozottan számol annak törlésével, az utasok jogosultak az átfoglalásra vagy a menetjegy árának a szállító általi megtérítésére.
- 82 Amint azt e rendelet (13) preambulumbekzdése kimondja, az utasokat utazásuk törlése következtében érő kényelmetlenségek csökkentése érdekében az utasok számára biztosítani kell a lehetőséget, hogy az utazást lemondják és a menetjegy ellenértékét visszakapják vagy kielégítő feltételek mellett másik útvonalat válasszanak.
- 83 E 18. cikk és e (13) preambulumbekzdés együttes olvasatából az következik, hogy az uniós jogalkotó úgy ítélte meg, hogy egy személyszállító járatnak a szállító általi törlése nem a személyszállítási szerződés egyoldalú felbontásához, hanem az utasnak a szerződéses jogviszony átfoglalás formájában történő folytatása és e szerződéses jogviszonynak a menetjegy árának megtérítése iránti igény érvényesítése útján történő megszüntetése közötti választásához vezet.
- 84 Így, ellentétben azzal, amit az Irish Ferries írásbeli észrevételeiben állít, az utas azon választása, hogy átfoglalást kér, miután tájékoztatták a járat törléséről, nem tekinthető új személyszállítási szerződés megkötésének, mivel e választás csupán az utas számára az 1177/2010 rendelet 18. cikkében biztosított előjog érvényesítését jelenti.

- 85 Másrészt e rendelet 19. cikkének (1) bekezdése lényegében azt mondja ki, hogy az utas, utazáshoz való jogának elvesztése nélkül, kártalanítást követelhet a szállítótól, ha a végső célállomásra késve érkezik meg.
- 86 Az uniós jogalkotó azzal, hogy e 19. cikk (1) bekezdésében megemlíti, hogy az ilyen utas utazáshoz való jogának elvesztése nélkül kártalanítás megfizetését kérheti a szállítótól, az e rendelkezésben előírt kártalanítás megfizetését ahhoz a körülményhez kívánta kötni, hogy az utas rendelkezik utazáshoz való joggal. Tehát amennyiben az utas nem, vagy már nem rendelkezik utazáshoz való joggal, nem igényelhet kártalanítást az 1177/2010 rendelet 19. cikke alapján.
- 87 Ebből az következik, hogy különbséget kell tenni azon utas helyzete, aki menetjegyének megtérítését kérte, és azon utas helyzete között, aki a személyszállítási szerződésben megállapított végső célállomásra, a lehető legkorábbi alkalomra vagy későbbi időpontra történő átfoglalást kérte.
- 88 Azon utast illetően ugyanis, aki az 1177/2010 rendelet 18. cikke alapján a menetjegy árának megtérítését kéri, a főtanácsnok indítványának 108. pontjában foglaltak nyomán rá kell mutatni arra, hogy ilyen helyzetben az utas e kérelmével azon szándékát fejezi ki, hogy mentesüljön az ár megfizetésére vonatkozó kötelezettsége alól, ennél fogva elveszíti a végső célállomásra történő utazáshoz való jogát. Következésképpen ez az utas nem igényelhet kártalanítást e rendelet 19. cikke alapján.
- 89 Azt azonban, ha az utas nem a visszatérítést, hanem a végső célállomásra, a lehető legkorábbi alkalomra vagy későbbi időpontra történő átfoglalást választja, úgy kell tekinteni, hogy az utas megerősíti az utazásra irányuló szándékát, következésképpen nem mond le a végső célállomásra történő utazáshoz való jogáról, amelyért fizetett. Ez az utas tehát igényt tarthat az 1177/2010 rendelet 19. cikke szerinti kártalanításra, amennyiben az e cikkben előírt küszöbértékeket túllépték. E tekintetben, amennyiben az utas a személyszállítási szerződésben meghatározott végső célállomást, azaz – amint az a jelen ítélet 60. pontjából kitűnik – az e szerződésben megjelölt kiszállási kikötőt az említett cikkben meghatározottnál nagyobb késéssel érte el, ugyanezen cikk alapján, az őt ért komoly kényelmetlenségekre tekintettel, kártalanítást követelhet.
- 90 A fentiekre tekintettel a második és a negyedik kérdésre, valamint az ötödik kérdés a) pontjára azt a választ kell adni, hogy az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkét akként kell értelmezni, hogy amennyiben a szállító – az indulás menetrend szerinti időpontja előtt több héttel történő előzetes értesítés mellett – törli a személyszállító járatot, az utast megilleti az e rendelet 19. cikke szerinti kártalanításhoz való jog, amennyiben e rendelet 18. cikkének megfelelően utazásának a lehető legkorábbi időpontra történő átfoglalása mellett dönt vagy utazását későbbi időpontra halasztja, és az eredetileg meghatározott végső célállomásra az ugyanezen rendelet 19. cikkében meghatározott küszöbértékeket meghaladó késéssel jut el. Ezzel szemben, amennyiben az utas a menetjegy árának megtérítését választja, nem illeti meg e cikk értelmében e kártalanításhoz való jog.

Az ötödik kérdés b) pontjáról

- 91 Ötödik kérdésének b) pontjával a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy az 1177/2010 rendelet 19. cikkét akként kell-e értelmezni, hogy az e cikkben szereplő „menetjegy ára” fogalom magában foglalja az utas által választott opcionális kiegészítő szolgáltatásokhoz – például kabin vagy kennel foglalásához vagy a VIP-váróba való belépéshez – kapcsolódó költségeket.

- 92 Előjáróban meg kell jegyezni, hogy noha az 1177/2010 rendelet 19. cikke előírja azon minimális kártalanítás kiszámításának módszerét, amelyre az e cikkben előírt feltételeknek megfelelő utas jogosult, és amelynek összege a menetjegy árának egy meghatározott százalékát teszi ki, sem e rendelkezés, sem e rendelet más rendelkezése nem pontosítja, hogy mit kell a „menetjegy ára” alatt érteni.
- 93 Mindemellett kitűnik egyrészt az említett rendelet 3. cikkének n) pontjából, amint azt a jelen ítélet 61. pontja felidézi, hogy a menetjegy a szállító és az utas között egy vagy több személyszállító járat igénybevételére létrejött személyszállítási szerződést igazoló dokumentum.
- 94 Másrészt az 1177/2010 rendelet 19. cikkének (3) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a kártalanítást az utas által a késedelmes személyszállításért ténylegesen fizetett árhoz viszonyítva kell kiszámítani.
- 95 A „ténylegesen fizetett” kifejezés általános nyelvhasználatban elfogadott szokásos jelentéséből kitűnik, hogy az uniós jogalkotó – amint arra a főtanácsnok indítványának 124. pontjában lényegében rámutatott – az utas által azon személyszállítási szolgáltatás ellenértékeként fizetett teljes összegre kívánt utalni, amelynek teljesítésére a szállító a szerződésben előírt feltételek szerint kötelezettséget vállalt. Ennélfogva a menetjegy árának fogalma magában foglalja mindazokat a szolgáltatásokat, amelyeknek az utas részére történő nyújtását a szállító a fizetett ár ellenében vállalta, azaz nemcsak magát a szállítási szolgáltatást, hanem minden olyan szolgáltatást is, amely hozzáadódik a szállításhoz, mint például egy kabin vagy kennel foglalását vagy a VIP-váróba való belépést. Ezzel szemben e fogalom nem foglalja magában a személyszállítási szolgáltatástól független, egyértelműen azonosítható szolgáltatásoknak megfelelő összegeket, például az utazásközvetítő által a foglalás során kapott díjakat.
- 96 Ezt az értelmezést megerősíti a jelen ítélet 51. pontjában felidézett, az utasok magas szintű védelmének biztosítására irányuló cél. E védelem lehetővé teszi ugyanis az érintett utas számára, hogy könnyen beazonosítsa azon kártalanítás összegét, amelyre a járat törlése esetén jogosult.
- 97 Az említett értelmezést megerősítik az 1177/2010 rendelet előkészítő munkálatai is, amelyekből kitűnik, hogy noha a Parlament azt javasolta, hogy a menetjegy árának fogalmát a szállítás és a fedélzeten történő elszállásolás költségeire korlátozzák, az étkezéshez és a fedélzeten folytatott egyéb tevékenységekhez, valamint vásárlásokhoz kapcsolódó költségek kizárásával, az uniós jogalkotó tudatosan megtagadta a menetjegy ára fogalmának különböző alkotóelemekre való bontását. Ezzel az uniós jogalkotó úgy tekintette, hogy a kártalanítást az utas által azon szállítási szolgáltatás ellenében fizetett ár alapján kell kiszámítani, amelyet nem a szállítási szerződésnek megfelelően teljesítettek.
- 98 Végül ugyanezen értelmezést nem kérdőjelezheti meg az Irish Ferries azon érve sem, amely szerint az utas által választott opcionális kiegészítő szolgáltatásoknak az ezen utast megillető kártalanítás kiszámítása során történő figyelembevétele nem felel meg az arányosság elvének, mivel jelentős pénzügyi terheket ró a szállítókra, amelyek aránytalanok az utasok védelmére irányuló célhoz képest. A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatából az következik ugyanis, hogy a tengeri közlekedést igénybe vevő utasokat is magukban foglaló fogyasztók védelmével kapcsolatos cél jelentősége igazolhatja az egyes gazdasági szereplők által elszenvedett – akár jelentős mértékű – hátrányos gazdasági következményeket (lásd analógia útján: 2012. október 23-i Nelson és társai ítélet, C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 81. pont).

- 99 A fentiekre tekintettel az ötödik kérdés b) pontjára azt a választ kell adni, hogy az 1177/2010 rendelet 19. cikkét akként kell értelmezni, hogy az e cikkben szereplő „menetjegy ára” fogalom magában foglalja az utas által választott opcionális kiegészítő szolgáltatásokhoz – például kabin vagy kennel foglalásához vagy a VIP váróba való belépéshez – kapcsolódó költségeket.

A hatodik kérdésről

- 100 Meg kell állapítani, hogy noha a hatodik kérdés szövegében a kérdést előterjesztő bíróság olyan körülmények összességére utal, mint az, hogy a szállítónak nincs lehetősége alternatív hajó beszerzésére, hogy az érintett útvonalon nem működik hasonló alternatív járat ezen útvonal újonnan történt megnyitása miatt, vagy pedig a szóban forgó hajó késedelmes szállítása miatti járat törlésekkel érintett utasok jelentős száma, akik számára megtérítették menetjegyük árát, vagy akik utazását más hajó által teljesített másik járatra vagy más közlekedési módra foglalták át, az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy e körülmények mind a szóban forgó hajó késedelmes rendelkezésre bocsátásához kapcsolódó közös eseményből erednek, következésképpen a hatodik kérdést úgy kell értelmezni, mint amely kizárólag arra vonatkozik, hogy egy hajó késedelmes rendelkezésre bocsátása tartozhat-e az 1177/2010 rendelet 20. cikkének (4) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalma alá.
- 101 Következésképpen hatodik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy az 1177/2010 rendelet 20. cikkének (4) bekezdését akként kell-e értelmezni, hogy egy személyszállító hajó olyan késedelmes rendelkezésre bocsátása, amely az e hajó által egy új tengeri útvonalon teljesítendő valamennyi járat törlését eredményezte, nem tartozik az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalma alá.
- 102 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy – amint az a jelen ítélet 90. pontjából kitűnik – az 1177/2010 rendelet 19. cikkét akkor kell alkalmazni, ha a járat törlését követően az utas e rendelet 18. cikkének megfelelően a lehető legkorábbi alkalomra történő átfoglalás vagy utazásának egy későbbi időpontra történő halasztása mellett dönt.
- 103 Ugyanakkor e rendelet 20. cikkének (4) bekezdése azt írja elő, hogy e rendelet 19. cikke nem alkalmazandó, ha a szállító bizonyítja, hogy a járat törlés vagy a késés a hajó biztonságos üzemeltetését veszélyeztető időjárási viszonyok vagy a személyszállítási szolgáltatás teljesítését megakadályozó olyan rendkívüli körülmények miatt következett be, amelyeket minden észszerű intézkedés megtétele esetén sem lehetett volna elkerülni.
- 104 Meg kell állapítani, hogy noha a rendkívüli körülmények fogalmát nem határozza meg sem az 1177/2010 rendelet 20. cikkének (4) bekezdése, sem e rendeletnek az e rendelet alkalmazásában bizonyos fogalmakat meghatározó 3. cikke, az említett rendelet preambuluma alkalmas lehet e fogalom tartalmának pontosítására.
- 105 Az uniós jogalkotó ugyanis rámutatott, amint az az 1177/2010 rendelet (17) preambulumbekkezdéséből kitűnik, hogy az ilyen körülmények egy sor eseményt magukban foglalhatnak – anélkül, hogy azokra korlátozódnának –, de nem tett említést a hajó késedelmes szállításáról. Az e rendelet preambulumban található ezen utalásból kitűnik, hogy a közösségi jogalkotó nem úgy értette, hogy maguk ezen események – amelyek listája csak példálózó jellegű – rendkívüli körülményeknek minősülnek, csupán úgy, hogy ezen események ilyen körülményeket eredményezhetnek.

- 106 Az 1177/2010 rendelet (19) preambulumbekzdésében az uniós jogalkotó a Bíróság azon ítélkezési gyakorlatára hivatkozott, amelyben a Bíróság kimondta, hogy a törlést vagy késést eredményező problémák csak annyiban tartoznak a „rendkívüli körülmények” fogalma alá, amennyiben olyan eseményekből erednek, amelyek nem tartoznak az érintett szállító rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek. Az e fogalomra vonatkozó, a légi személyszállítás tárgyában kialakított ítélkezési gyakorlatra történő ezen utalással az uniós jogalkotó a rendkívüli körülmények fogalmának egységes megközelítését kívánta fenntartani.
- 107 Márpedig a Bíróságnak a légi utasok jogaira vonatkozó állandó ítélkezési gyakorlata alapján meg kell állapítani, hogy az 1177/2010 rendelet 20. cikkének (4) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalma olyan eseményeket jelöl, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek, és e két feltétel konjunktív, teljesülésüket pedig esetről esetre kell értékelni (lásd analógia útján: 2021. március 23-i Airhelp ítélet, C-28/20, EU:C:2021:226, 23. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 108 Ezenkívül, figyelemmel az 1177/2010 rendelet céljára, amely – amint arra a jelen ítélet 51. pontja emlékeztet – az utasok magas szintű védelmének biztosítása, valamint arra a tényre, hogy e rendelet 20. cikkének (4) bekezdése a járat törlése vagy késése esetén eltér az utasok kártalanításhoz való jogának elvétől, a „rendkívüli körülményeknek” az utóbbi rendelkezés értelmében vett fogalmát szigorúan kell értelmezni.
- 109 Ebben az összefüggésben kell értékelni, hogy a hajó olyan késedelmes rendelkezésre bocsátása, mint amelyről az alapügyben szó van, minősíthető-e az említett rendelet 20. cikkének az ugyanezen rendelet (19) preambulumbekzdésének fényében értelmezett (4) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek”.
- 110 A jelen ügyben, noha egy hajó építése főszabály szerint nem a szállító, hanem a hajógyár tevékenységének körébe tartozik, egy személyszállító hajó megrendelése és átvétele minden bizonnyal ritka, de kétségtelenül a tengeri szállító tevékenységének rendes gyakorlásához szorosan kapcsolódó eseményeknek minősül. A tengeri szállító szállítási tevékenysége keretében ugyanis a flottája szervezésével és karbantartásával kapcsolatos rendes irányítási intézkedések között hajókat is rendel.
- 111 Ezt az értelmezést támasztja alá az a körülmény is, hogy egy hajó megrendelésére és rendelkezésre bocsátására vonatkozó szerződés tartalmazhat a késedelmes rendelkezésre bocsátás kockázatát fedező kártalanítási mechanizmust, amint az, az Irish Ferries által a tárgyaláson megerősítettek szerint, a jelen ügyben is történt. Egy ilyen mechanizmus létrehozása alátámasztja, hogy az ilyen késedelem szokásos kockázatnak minősül, amelynek a szállító a személyszállítási tevékenységének gyakorlása keretében ki van téve.
- 112 Következésképpen a hajó rendelkezésre bocsátásának késedelmét a tengeri személyszállító rendes tevékenységi körébe tartozó eseménynek kell tekinteni. Tehát, amennyiben a jelen ítélet 107. pontjában említett két együttes feltétel egyike hiányzik, meg kell állapítani, hogy az ilyen késedelem nem minősíthető az 1177/2010 rendelet 20. cikkének (4) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek”, és nem szükséges annak vizsgálata, hogy az ilyen esemény kívül esik-e a szállító tényleges befolyásán.

- 113 A fentiekre tekintettel a hatodik kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 1177/2010 rendelet 20. cikkének (4) bekezdését akként kell értelmezni, hogy egy személyszállító hajó olyan késedelmes rendelkezésre bocsátása, amely az e hajó által egy új tengeri útvonalon teljesítendő valamennyi járat törlését eredményezte, nem tartozik az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalma alá.

A hetedik kérdésről

- 114 Hetedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy az 1177/2010 rendelet 24. cikkét akként kell-e értelmezni, hogy az azt írja elő az e rendelet 19. cikke alapján kártalanítást igénylő utas számára, hogy kérelmét a szállítóhoz benyújtott panasz formájában a járat igénybevételét vagy annak meghiúsulását követő két hónapon belül kell benyújtania.
- 115 E tekintetben az 1177/2010 rendelet 24. cikkének (1) bekezdése azt írja elő a szállító számára, hogy az e rendelettel szabályozott jogokra és kötelezettségekre vonatkozó, hozzáférhető panaszkezelő mechanizmust alakítson ki, míg e 24. cikk (2) bekezdése a panaszok kezelésére vonatkozó, bizonyos határidőket tartalmazó egyszerűsített eljárást ír elő. Így annak az utasnak, aki panaszt kíván benyújtani a szállítóhoz, azt a járat igénybevételét vagy annak meghiúsulását követő két hónapon belül kell megtennie, míg a szállítónak egy hónapos határidő áll rendelkezésére, hogy tájékoztassa ezt az utast arról, hogy panaszának helyt adtak, azt elutasították vagy még vizsgálják, és mindenképpen közölnie kell az említett utassal végleges választát a panasz kézhezvételétől számított két hónapon belül.
- 116 Az „e rendelettel szabályozott jogokra és kötelezettségekre” való utalásból kitűnik, hogy a panasz vonatkozhat mind az említett rendeletnek „A fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek jogai” című II. fejezetében, mind „A szállítók és terminálüzemeltetők kötelezettségei az utazás során történő fennakadás esetén” című III. fejezetében előírt jogokra és kötelezettségekre, mely utóbbi fejezetben szerepel ugyanezen rendelet 19. cikke, amely az utasnak a késedelmes érkezés esetén járó kártalanításra vonatkozik.
- 117 Mindazonáltal az utasnak az 1177/2010 rendelet 19. cikkében előírt kártalanítás iránti kérelme nem tekinthető az e rendelet 24. cikke értelmében vett panasznak, következésképpen arra nem vonatkozhat az utóbbi rendelkezésben előírt határidők betartása.
- 118 Míg ugyanis az 1177/2010 rendelet 24. cikke értelmében vett panasz az e rendeletből eredő valamely kötelezettség szállító általi állítólagos megsértésére vonatkozó jelzés, és e szállító bizonyos mérlegelési mozgástérrel rendelkezik e jelzés figyelembevételét illetően, az említett rendelet 19. cikkének (1) bekezdése – amint azt a főtanácsnok indítványának 164. pontjában kiemelte – az utas javára pénzügyi követelést keletkeztet, amelynek kifizetését a szállítótól kérheti önmagában azon tény alapján, hogy teljesültek az e cikkben előírt feltételek, anélkül, hogy a szállító e tekintetben ugyanilyen mérlegelési mozgástérrel rendelkezne.
- 119 Egyébiránt az 1177/2010 rendelet 19. cikkének (5) bekezdése azt írja elő a szállító számára, hogy a kért kártalanítást a vonatkozó kérelem benyújtásától számított egy hónapon belül fizesse meg. E rendelkezés, mivel rövidebb határidőt ír elő, mint amellyel e rendelet 24. cikke (2) bekezdése értelmében a szállító rendelkezik arra, hogy tájékoztassa az utast a panasz kivizsgálásáról szóló végleges döntéséről, megerősíti, hogy az említett rendelet 19. cikkében előírt kártalanítás megfizetése iránti kérelem nem tekinthető az ugyanezen rendelet 24. cikke értelmében vett panasznak.

- 120 Az 1177/2010 rendelet által elérni kívánt, a jelen ítélet 51. pontjában felidézett cél, amely az utasok magas szintű védelmének biztosítására irányul, megerősíti ezt az értelmezést. A védelem ilyen szintje nem egyeztethető össze a kártalanítás iránti kérelem benyújtására nyitva álló mindössze két hónapos határidő előírásával.
- 121 Ebből az következik, hogy az uniós jogalkotó nem kívánta az 1177/2010 rendelet 19. cikkében előírt kártalanításhoz való jogot a panasz benyújtására az e rendelet 24. cikkében előírt két hónapos határidő tiszteletben tartásához kötni.
- 122 A fentiekre tekintettel a hetedik kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 1177/2010 rendelet 24. cikkét akként kell értelmezni, hogy az nem írja elő az e rendelet 19. cikke alapján kártalanítást igénylő utas számára, hogy kérelmét a szállítóhoz benyújtott panasz formájában a járat igénybevételét vagy annak megghiúsulását követő két hónapon belül kell benyújtania.

A nyolcadik kérdésről

- 123 Nyolcadik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy az 1177/2010 rendelet 25. cikkét akként kell-e értelmezni, hogy a tagállam által kijelölt, e rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv hatásköre nemcsak az e tagállam területén található kikötőből induló személyszállító járatra terjed ki, hanem egy másik tagállam kikötőjéből az első tagállam területén található kikötőbe induló járatra is, amennyiben ez utóbbi járat olyan menettérti hajóút részét képezi, amelyet teljes egészében töröltek.
- 124 E tekintetben az 1177/2010 rendelet 25. cikkének (1) bekezdése azt írja elő, hogy minden tagállam kijelöl egy vagy több új vagy már meglévő szervet, amely e rendelet végrehajtásáért felel a területén lévő kikötőkből induló személyszállító járatok és üdülési célú hajóutak, valamint a harmadik országokból e kikötőkbe induló személyszállító járatok tekintetében.
- 125 Következésképpen, noha e rendelkezés arra enged következtetni – amint arra a főtanácsnok az indítványának 169. pontjában rámutatott –, hogy a tagállamok között biztosított személyszállítási szolgáltatás tekintetében illetékes nemzeti szerv főszabály szerint annak a tagállamnak a szerve, amelynek területén a beszállási kikötő található, az uniós jogalkotó úgy ítélte meg, hogy a kiszállási kikötő szerinti tagállam és a harmadik országokból induló személyszállító járatok között fennálló kapcsolat elégséges ahhoz, hogy ezen utóbbi tagállam nemzeti szervét hatáskörrel ruházza fel az 1177/2010 rendelet végrehajtásának biztosítására vonatkozó feladatának gyakorlása tekintetében.
- 126 Tehát, amint arra a főtanácsnok az indítványának 199. pontjában rámutatott, az uniós jogalkotó az általános felügyeleti hatáskört a nemzeti szervre kívánta ruházni olyan kritérium alapján, amely a beszállás vagy a kiszállás szerinti kikötő tagállamának területe és az érintett személyszállító járat közötti szoros kapcsolaton alapul.
- 127 Ebből az következik, hogy egy törölt személyszállító járat esetében a hatáskörrel rendelkező nemzeti szerv főszabály szerint azon tagállam szerve, amelynek területén a beszállási kikötő található.
- 128 Ezzel szemben egy teljes egészében törölt menettérti út esetében, amely magában foglalja az odaút irányába teljesített személyszállító járatot és a visszaút irányába teljesített személyszállító járatot, a visszaút irányába teljesített személyszállító járat és azon tagállam területe közötti kapcsolat, amelynek területén e járat beszállási kikötője található, nem szorosabb, mint az azon tagállam

területével fennálló kapcsolat, amelynek területén az említett járat kiszállási kikötője található. Ugyanis, amint arra a főtanácsnok az indítványának 200. pontjában rámutatott, ez utóbbi kikötő minősül főszabály szerint a beszállási kikötőnek az odaút vonatkozásában is, és ez a leginkább alkalmas arra, hogy ügyeljen az 1177/2010 rendeletnek a törölt személyszállító járatok tekintetében történő megfelelő végrehajtására.

- 129 Ezt az értelmezést támasztja alá az utasok magas szintű védelmének biztosítására irányuló, a jelen ítélet 51. pontjában említett cél, mivel az lehetővé teszi annak elkerülését, hogy az utas különböző nemzeti szerveknél több eljárást indítson, amennyiben a személyszállító járatok törlésének kiváltó oka az odaút és a visszaút irányában azonos.
- 130 A fentiekre tekintettel a nyolcadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 1177/2010 rendelet 25. cikkét akként kell értelmezni, hogy az e rendelet végrehajtásáért felelős, a tagállam által kijelölt nemzeti szerv hatásköre nem csak az e tagállam területén található kikötőből induló személyszállító járatra terjed ki, hanem egy másik tagállam kikötőjéből az első tagállam területén található kikötőbe induló járatra is, amennyiben ez utóbbi járat olyan menettérteiről részét képezi, amelyet teljes egészében töröltek.

A kilencedik kérdésről

- 131 Kilencedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy az 1177/2010 rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv által hozott határozat érvényességének vizsgálata keretében a nemzeti bíróságnak alkalmaznia kell-e a Charta 16., 17., 20. és 47. cikkét, valamint az arányosság, a jogbiztonság és az egyenlő bánásmód elvét, továbbá hogy felülvizsgálatának a nyilvánvaló hiba vizsgálatára kell-e korlátozódnia.
- 132 E tekintetben a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a Bíróság és a nemzeti bíróságok között az EUMSZ 267. cikk alapján létrehozott együttműködés keretében az uniós jog nemzeti bíróság számára hasznos értelmezésének szükségessége megköveteli, hogy a nemzeti bíróság szigorúan tiszteletben tartsa az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tartalmát érintő és a Bíróság eljárási szabályzatának 94. cikkében kifejezetten meghatározott követelményeket (2018. április 19-i Consorzio Italian Management és Catania Multiservizi ítélet, C-152/17, EU:C:2018:264, 21. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 133 Ezért az eljárási szabályzat 94. cikkének c) pontjában foglaltakkal összhangban nélkülözhetetlen, hogy az előzetes döntéshozatalra utaló határozat tartalmazza azon okok ismertetését, amelyek miatt a kérdést előterjesztő bíróságban kérdés merült fel egyes uniós jogi rendelkezések értelmezésére vagy érvényességére vonatkozóan, valamint azt a kapcsolatot, amelyet az említett bíróság e rendelkezések és az alapeljárásban alkalmazandó nemzeti jog között felállít (2018. április 19-i Consorzio Italian Management és Catania Multiservizi ítélet, C-152/17, EU:C:2018:264, 22. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 134 Hangsúlyozni kell továbbá, hogy az előzetes döntéshozatalra utaló határozatokban szereplő információknak nem kizárólag azt kell lehetővé tenniük, hogy a Bíróság hasznos válaszokat adhasson, hanem azt is, hogy a tagállamok kormányai és az egyéb érdekelt az Európai Unió Bírósága Alapokmányának 23. cikke értelmében előterjeszthessék észrevételeiket. A Bíróság feladata arra ügyelni, hogy ez a lehetőség biztosított legyen, figyelembe véve, hogy a fent hivatkozott rendelkezés értelmében csak az előzetes döntéshozatalra utaló határozatot kézbesítik az érdekelt feleknek (2017. július 13-i Szoja ítélet, C-89/16, EU:C:2017:538, 49. pont).

- 135 A jelen ügyben meg kell állapítani, hogy a kilencedik kérdés két része közül, amelyek közül az első a nemzeti bíróság által alkalmazandó uniós jogi rendelkezésekre és elvekre, a második pedig a nemzeti bíróság által elvégzendő bírósági felülvizsgálat terjedelmére vonatkozik, nyilvánvalóan egyik sem felel meg e követelményeknek.
- 136 Az első részt illetően ugyanis a kérdést előterjesztő bíróság nem fejt ki azokat a különös okokat, amelyek miatt e kérdést a többi előterjesztett kérdésre tekintettel feltette, így a Bíróságnak nem áll módjában hasznos választ adni erre a részre.
- 137 Ehhez hasonló módon, a második részt illetően, mivel a kérdést előterjesztő bíróság nem fejt ki, hogy miben áll az általa az 1177/2010 rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv határozata érvényességének értékelése keretében alkalmazni kívánt észszerű jellegre alapított kritérium, a kérdést előterjesztő bíróság nem teszi lehetővé a Bíróság számára, hogy hasznos választ adjon.
- 138 A fentiekre tekintettel a Bíróságnak nem áll módjában a kilencedik kérdésre hasznos választ adni. E kérdést tehát elfogadhatatlannak kell nyilvánítani.

A tizedik kérdésről

- 139 Tizedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy érvénytelen-e az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikke, amennyiben azok nem felelnek meg sem az egyenlő bánásmód, az arányosság és a jogbiztonság elvének, sem a Charta 16., 17. és 20. cikkének.
- 140 Először is a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikke érvénytelen-e az egyenlő bánásmód elvére és a Charta 20. cikkére tekintettel.
- 141 Az Irish Ferries általános jelleggel azt állítja, hogy e rendelet sérti az egyenlő bánásmód elvét és a Charta 20. cikkét azáltal, hogy számos olyan kötelezettséget ír elő a tengeri szállítók számára, amelyeknek a légi fuvarozók és a vasúti személyszállító fuvarozók nincsenek alávetve, jöllehet mindezen fuvarozók összehasonlítható helyzetben vannak. E tekintetben az Irish Ferries különösen azt hangsúlyozza, hogy míg a légi fuvarozó a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján mentesülhet a kártalanítás megfizetése alól, ha az utast a menetrend szerinti indulási időpont előtt legalább két héttel tájékoztatja a járat törléséről, e lehetőség a tengeri szállító tekintetében nem következik az 1177/2010 rendeletből.
- 142 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az egyenlő bánásmód elve megköveteli, hogy az összehasonlítható helyzeteket ne kezeljék eltérően, és az eltérő helyzeteket ne kezeljék ugyanúgy, amennyiben az ilyen bánásmód objektíve nem igazolható (lásd ebben az értelemben: 2006. január 10-i IATA és ELFAA ítélet, C-344/04, EU:C:2006:10, 95. pont; 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 48. pont).
- 143 Az állandó ítélkezési gyakorlatból mindenekelőtt az következik, hogy a különféle közlekedési módokra vonatkozó ágazatokban tevékenykedő vállalkozások helyzete nem hasonlítható össze, mivel figyelembe véve a működésük módját, az azokhoz való hozzáférés feltételeit és a hálózataik elosztását, ezek a különféle közlekedési módok igénybevételük feltételeit tekintve nem felcserélhetők. E körülmények miatt az uniós jogalkotó olyan szabályokat alkotott, amelyek a fogyasztóvédelem területén az érintett közlekedési ágazattól függően eltérő szinteket biztosítanak

- (lásd ebben az értelemben: 2006. január 10-i IATA és ELFAA ítélet, C-344/04, EU:C:2006:10, 96. pont; 2013. szeptember 26-i ÖBB-Personenverkehr ítélet, C-509/11, EU:C:2013:613, 47. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 144 Ezt követően meg kell jegyezni, hogy a tengeri közlekedés területén a járat törlésével vagy jelentős késésével érintett utasok eltérő helyzetben vannak más közlekedési eszközök utasaihoz képest. A kikötők elhelyezkedése és a biztosított járatok korlátozott száma miatt ugyanis, amelyek gyakorisága az idények szerint is változhat, az utasokat az ilyen események bekövetkezésekor ért kényelmetlenségek nem hasonlíthatók össze.
- 145 Végül, noha az 1177/2010 rendelet (1) preambulumbekzdése nyilvánvalóan a tengeri utasok más közlekedési módokat igénybe vevő utasaival összehasonlítható védelmi szintjének biztosítására irányul, az uniós jogalkotó – az Irish Ferries állításával ellentétben – nem tekintette úgy, hogy a különböző közlekedési módok önmagukban összehasonlíthatók, és nem is kívánt az egyes közlekedési módok tekintetében azonos védelmi szintet biztosítani.
- 146 Következésképpen a felelősség alóli mentesülésnek az utasok szállításának a tengeri szállítástól eltérő módjaira alkalmazandó uniós szabályozásban előírt, így a légi személyszállítás tekintetében a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában szereplő okai nem vehetők figyelembe a helyzetek összehasonlíthatóságának vizsgálata keretében.
- 147 Ebből az következik, hogy az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikke nem sérti sem az egyenlő bánásmód elvét, sem a Charta 20. cikkét.
- 148 Másodszor, amint az az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikke megfelel-e az arányosság elvének.
- 149 E tekintetben az Irish Ferries lényegében azt állítja, hogy az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikke alapján a tengeri szállítókra háruló kötelezettségek egy járat törlése esetén e szállítókra olyan jelentős pénzügyi terheket rónak, amelyek teljességgel aránytalanok az e rendelet által követett céllal. Közelebbről, aránytalan egyrészt arra kötelezni a szállítót, hogy fizessen kártalanítást az 1177/2010 rendelet 19. cikke alapján, ha e szállító több héttel korábban tájékoztatta az utast a járat törléséről. Másrészt az is aránytalan, ha lehetővé teszik egy olyan utas számára, akinek a járatát törölték, hogy halmozhassa az e rendelet 18. cikke alapján a végső célállomásra történő átfoglatást, valamint az említett rendelet 19. cikke szerinti kártalanítást.
- 150 Előjáróban emlékeztetni kell arra, hogy az uniós jog általános elveinek részét képező arányosság elve megköveteli, hogy az uniós rendelkezés végrehajtására meghatározott eszközök alkalmasak legyenek az elérni kívánt cél megvalósítására, és ne haladják meg a cél megvalósításához szükséges mértéket (2006. január 10-i IATA és ELFAA ítélet, C-344/04, EU:C:2006:10, 79. pont).
- 151 Az előző pontban említett feltételek bírósági felülvizsgálatával kapcsolatban a Bíróság elismerte, hogy az uniós jogalkotó széles mérlegelési jogkörrel rendelkezik az olyan területeken, amely a jogalkotó részéről politikai, gazdasági és szociálpolitikai döntéseket és összetett mérlegelést igényel. Következésképpen csak a hatáskörrel rendelkező intézmény által elérni kívánt cél elérésére nyilvánvalóan alkalmatlan intézkedés érintheti az ilyen intézkedés jogszerűségét. Ez különösen igaz a közös közlekedéspolitika területén (lásd ebben az értelemben: 2006. január 10-i IATA és ELFAA ítélet, C-344/04, EU:C:2006:10, 80. pont).

- 152 Amint arra a jelen ítélet 51. pontja emlékeztet, az uniós jogalkotó által követett cél – az 1177/2010 rendelet (1), (2), (13) és (14) preambulumbekzdésének megfelelően – a járatok törlése vagy jelentős késése által okozott komoly kényelmetlenséget elszenvedő utasok magas szintű védelmének biztosítása. E célból az uniós jogalkotó e rendelet 18. és 19. cikkében az ilyen helyzetben lévő utasoknak okozott bizonyos kényelmetlenség egységesített és azonnali orvoslását írta elő.
- 153 A Bíróság feladata annak értékelése, hogy az uniós jogalkotó által elfogadott intézkedések nyilvánvalóan nem megfelelőek-e az 1177/2010 rendeletnek az utasok védelmének megerősítésére irányuló céljára tekintettel, amelynek jogszerűsége önmagában nem vitatott.
- 154 E tekintetben mindenekelőtt meg kell jegyezni, hogy az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkében foglalt intézkedések önmagukban alkalmasak az utasoknak egy járat törlésével okozott bizonyos kényelmetlenségek orvoslására, és ekként biztosítják az utasok e rendelet által elérni kívánt magas szintű védelmét.
- 155 Az említett rendelet 18. cikkében előírt intézkedések ugyanis arra irányulnak, hogy választást biztosítsanak az utas számára a személyszállítási szerződésben megállapított végső célállomás összehasonlítható feltételek mellett, többletköltségek nélkül és a lehető legrövidebb időn belül, átfoglalás útján történő elérése és az utazásáról a menetjegy árának visszatérítése mellett való lemondás között, mely utóbbit adott esetben a személyszállítási szerződésben megállapított eredeti indulási pontra a lehető legrövidebb időn belüli díjmentes visszaszállítás kíséri.
- 156 Ami az 1177/2010 rendelet 19. cikkében előírt kártalanítást illeti, meg kell jegyezni, hogy annak elve és összege a személyszállítási szerződésben meghatározott végső célállomásra való érkezés késedelmének a járat időtartamához viszonyított időtartama függvényében változik. Amennyiben az utas a járatának törlését követően a végső célállomásra való átfoglalást választja, a tengeri szállítási ágazat sajátosságaira tekintettel, az alternatív járat megvárása vagy a menetrend szerinti kikötőkben való beszállás vagy kiszállás szükségessége miatt jelentős késéssel érkezhethet a végső célállomásra, az utasok e kártalanításhoz való jogának meghatározásához alkalmazott kritériumok nem tűnnek az arányosság követelményétől távolinak.
- 157 Egyébiránt az, hogy az e rendelet 19. cikkében előírt kártalanítás kiszámítása a menetjegy utas által ténylegesen megfizetett árán alapul, önmagában azt jelenti, hogy az uniós jogalkotó arányos megközelítést alkalmazott a késés vagy járat törlés által okozott azon hátrányos következmények kiküszöbölése érdekében, amelyeknek orvoslására az említett rendelet irányul.
- 158 Noha az Irish Ferries azt állítja, hogy fennáll a kockázata annak, hogy az 1177/2010 rendelet 19. cikkében előírt kártalanítási intézkedések jelentős pénzügyi terhekkel járnak a szállítók számára, és ezen intézkedések nem megfelelőek, meg kell állapítani, hogy a Bíróság a légiutas-szállítás területén már kimondta, hogy ezek a következmények nem tekinthetők aránytalannak az utasok magas szintű védelmére irányuló céllal. A tengeri utazást igénybe vevő utasokat is magukban foglaló fogyasztók védelmével kapcsolatos cél jelentősége ugyanis igazolhatja az egyes gazdasági szereplők által elszenvedett – akár jelentős mértékű – hátrányos gazdasági következményeket (lásd ebben az értelemben: 2013. január 31-i McDonagh ítélet, C-12/11, EU:C:2013:43, 47. és 48. pont).
- 159 Meg kell jegyezni továbbá, hogy az 1177/2010 rendelet alapján teljesített kötelezettségek nem zárják ki azt, hogy a tengeri szállítók a nemzeti jognak megfelelően bármely személytől – harmadik személyeket is beleértve – kártérítést követeljenek, aminek a vizsgálata a kérdést

- előterjesztő bíróság feladata. A kár ilyen megtérítése tehát enyhítheti vagy akár ki is egyenlítheti az említett szállítók által az e kötelezettségeik teljesítése következtében viselt pénzügyi terhet. Ezenkívül nem tűnik észszerűtlennek, hogy e terheket a fent említett kártérítéshez való jog sérelme nélkül mindenekelőtt azon tengeri szállítók viseljék, amelyekkel az érintett utasok személyszállítási szerződés révén kapcsolatban állnak, amely szerződés olyan járathoz való jogot biztosít a számukra, amelyet nem törölnek, és amely nem késik.
- 160 Végül, az 1177/2010 rendelet 19. cikkének (1) bekezdésében előírt kártalanítással kapcsolatban ki kell emelni, hogy e rendelet 20. cikke (4) bekezdésének megfelelően a tengeri fuvarozó mentesülhet e kártalanítás megfizetése alól, ha bizonyítja, hogy a járattörlés vagy a késés olyan rendkívüli körülmények miatt következett be, amelyeket minden észszerű intézkedés megtétele esetén sem lehetett volna elkerülni. Figyelemmel e mentesítő ok fennállására és a tengeri szállítókat terhelő ezen kártalanítási kötelezettség teljesítésének megszorító feltételeire, nem tűnik úgy, hogy az említett kötelezettség nyilvánvalóan nem megfelelő az elérni kívánt célnak.
- 161 A fenti megfontolásokból az következik, hogy az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikke nem érvénytelen az arányosság elvének megsértése miatt.
- 162 Harmadszor, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikke megfelel-e a jogbiztonság elvének.
- 163 E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság az Irish Ferries által előtte előadott azon érvelésre tekintettel fogalmazza meg kérdését, amely szerint egyrészt e rendelet 18. és 19. cikke sérti a jogbiztonság elvét azáltal, hogy egyértelmű jogalap nélkül súlyos kötelezettségeket ró a szállítókra, másrészt pedig az említett rendelet 19. cikkének (1) bekezdése különösen sérti ezt az elvet azáltal, hogy a szállítókat a menetjegy árának egy adott százalékával megegyező kártalanítás megfizetésére kötelezi, anélkül hogy meghatározná a menetjegy árának fogalmát.
- 164 Mindenekelőtt emlékeztetni kell arra, hogy a jogbiztonság elve mint alapvető uniós jogelv többek között azt követeli meg, hogy a szabályozás egyértelmű és világos legyen, lehetővé téve azt, hogy a jogalanyok félreérthetőség nélkül megismerjék jogaikat és kötelezettségeiket, és ezeknek megfelelően járjanak el (2006. január 10-i IATA és ELFAA ítélet, C-344/04, EU:C:2006:10, 68. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 165 A jelen ügyben először is, ami az Irish Ferries azon általános állítását illeti, amely szerint az 1177/2010 rendelet sérti a jogbiztonság elvét azáltal, hogy e rendelet egyértelmű jogalap nélkül túl súlyos kötelezettségeket ró a szállítókra, azt – amint arra a főtanácsnok indítványának 223. pontjában rámutatott – a jelen ítélet 132–134. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően el kell utasítani, mivel homályos és általános jellegére tekintettel nem teszi lehetővé a Bíróság számára, hogy hasznos választ adhasson.
- 166 Másodszor, ami az 1177/2010 rendelet 19. cikkének (1) bekezdésében szereplő „menetjegy ára” fogalmának pontatlanságára vonatkozó állítást illeti, kétségtelen, hogy a menetjegy árának fogalmát, amely az e rendelet 19. cikkében előírt kártalanítás számításának alapjául szolgál, sem e cikk (1) bekezdése, sem az említett rendelet 3. cikke nem határozza meg.
- 167 Meg kell állapítani mindazonáltal, hogy ezen általános jellegű fogalom rendeltetése szerint számtalan olyan helyzetre alkalmazandó, amelyet előre nem lehet számításba venni, nem pedig olyan konkrét menetjegyekre, amelynek elemei előre részletezhetők valamely uniós normatív jogi aktusban. Arra is rá kell mutatni, hogy az uniós jogalkotó az 1177/2010 rendelet 19. cikkének

(3) bekezdésében pontosítani kívánta, hogy a szállító által fizetendő kártalanítást „az utas által a késedelmes személyszállításért ténylegesen fizetett árhoz viszonyítva kell kiszámítani”, ezért meg kell állapítani, hogy az említett fogalom nem tekinthető nem kellően pontosnak. E tekintetben az, hogy e fogalmat a Bíróság értelmezte, amint az a jelen ítélet 95–98. pontjában bemutatást nyert, nem elegendő a jogbiztonság elve megsértésének megállapításához, mivel ez – amint arra a főtanácsnok az indítványának 224. pontjában rámutatott – valamely általános hatályú rendelkezés szó szerinti értelmezésétől eltérő minden más értelmezési módszer mellőzéséhez vezetne.

- 168 Következésképpen meg kell állapítani, hogy az 1177/2010 rendelet 19. cikkének (1) bekezdése nem sérti a jogbiztonság általános elvét azáltal, hogy a menetjegy árának fogalmára hivatkozik anélkül, hogy meghatározná e fogalmat.
- 169 Negyedszer a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikke összhangban van-e a Chartának a tengeri szállítók részére a vállalkozás szabadságát, illetve a tulajdonhoz való jogot biztosító 16. és 17. cikkével.
- 170 E tekintetben meg kell jegyezni mindenekelőtt, hogy a vállalkozás szabadsága és a tulajdonhoz való jog nem korlátlan jogosultságokat jelentenek, hanem azokat a társadalomban betöltött szerepük alapján kell megítélni (2013. január 31-i McDonagh ítélet, C-12/11, EU:C:2013:43, 60. pont).
- 171 Továbbá a Charta 52. cikkének (1) bekezdése lehetővé teszi a Chartában biztosított jogok gyakorlásának korlátozását, feltéve hogy a korlátozásra a törvény által, e jogok és szabadságok lényeges tartalmának, valamint az arányosság elvének tiszteletben tartásával kerül sor, továbbá a korlátozás elengedhetetlen, és ténylegesen az Unió által elismert általános érdekű célokat vagy mások jogainak és szabadságainak védelmét szolgálja.
- 172 Végül az uniós jogrend által védett több jog ütközése esetén ezt az értékelést az e különböző jogok, valamint az azok közötti igazságos egyensúly védelméhez kapcsolódó követelmények szükségszerű összeegyeztetésének tiszteletben tartása mellett kell elvégezni (2013. január 31-i McDonagh ítélet, C-12/11, EU:C:2013:43, 62. pont).
- 173 A jelen ügyben, noha a kérdést előterjesztő bíróság a Charta 16. és 17. cikkére utal, figyelembe kell venni annak 38. cikkét is, amely az EUMSZ 169. cikkhez hasonlóan az Unió politikáiban a tengeri közlekedést igénybe vevő utasokat is magukban foglaló fogyasztók védelme magas szintjének biztosítására irányul. Ugyanis, amint az a jelen ítélet 51. pontjában felidézésére került, ezen utasok védelme a 1177/2010 rendelet alapvető céljai között szerepel.
- 174 Márpedig a jelen ítéletnek az arányosság elvére vonatkozó 150–161. pontjából kitűnik, hogy az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkéről meg kell állapítani, hogy azok megfelelnek a különböző érintett alapvető jogok összeegyeztetésére és az azok közötti igazságos egyensúly kialakítására vonatkozó követelménynek.
- 175 Ebből következően az említett rendelkezések nem sértik a Charta 16. és 17. cikkét.
- 176 A fenti megfontolásokra tekintettel a tizedik kérdés vizsgálata nem tárt fel egyetlen olyan tényezőt sem, amely érinthetné az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkének érvényességét.

A költségekről

177 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez utóbbi bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (negyedik tanács) a következőképpen határozott:

- 1) **A tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól, valamint a 2006/2004/EK rendelet módosításáról szóló, 2010. november 24-i 1177/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletet akként kell értelmezni, hogy az alkalmazható abban az esetben, amikor egy szállító – az indulás menetrend szerinti időpontja előtt több héttel történő előzetes értesítés mellett – töröl egy személyszállító járatot abból az okból, hogy az e járatot biztosítani hivatott hajót késve bocsátották rendelkezésre, és azt nem lehetett másik hajóval pótolni.**
- 2) **Az 1177/2010 rendelet 18. cikkét akként kell értelmezni, hogy személyszállító járat törlése esetén, ha az adott útvonalon nem üzemel alternatív járat, a szállító köteles az utasnak az utas e rendelkezésben meghatározott, a végső célállomásra, összehasonlítható feltételek mellett, a lehető legkorábbi alkalomra történő átfoglaláshoz való jogának címén felajánlani olyan alternatív járatot, amelynek útvonala eltér a törölt járat útvonalától vagy olyan alternatív járatot, amely más szállítási módhoz, például közúti vagy vasúti szállításhoz kapcsolódik, és a szállító köteles átvállalni az utas által a végső célállomása felé történő ezen átfoglalás keretében viselt esetleges többletköltségeket.**
- 3) **Az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkét akként kell értelmezni, hogy amennyiben a szállító – az indulás menetrend szerinti időpontja előtt több héttel történő előzetes értesítés mellett – törli a személyszállító járatot, az utast megilleti az e rendelet 19. cikke szerinti kártalanításhoz való jog, amennyiben e rendelet 18. cikkének megfelelően utazásának a lehető legkorábbi időpontra történő átfoglalása mellett dönt vagy utazását későbbi időpontra halasztja, és az eredetileg meghatározott végső célállomásra az ugyanezen rendelet 19. cikkében meghatározott küszöbértékeket meghaladó késéssel jut el. Ezzel szemben, amennyiben az utas a menetjegy árának megtérítését választja, nem illeti meg e cikk értelmében e kártalanításhoz való jog.**
- 4) **Az 1177/2010 rendelet 19. cikkét akként kell értelmezni, hogy az e cikkben szereplő „menetjegy ára” fogalom magában foglalja az utas által választott opcionális kiegészítő szolgáltatásokhoz – például a kabin vagy kennel foglalásához vagy a VIP-váróba való belépéshez – kapcsolódó költségeket.**
- 5) **Az 1177/2010 rendelet 20. cikkének (4) bekezdését akként kell értelmezni, hogy egy személyszállító hajó olyan késedelmes rendelkezésre bocsátása, amely az e hajó által egy új tengeri útvonalon teljesítendő valamennyi járat törlését eredményezte, nem tartozik az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalma alá.**
- 6) **Az 1177/2010 rendelet 24. cikkét akként kell értelmezni, hogy az nem írja elő az e rendelet 19. cikke alapján kártalanítást igénylő utas számára, hogy kérelmét, a szállítóhoz benyújtott panasz formájában, a járat igénybevételét vagy annak meghiúsulását követő két hónapon belül kell benyújtania.**

- 7) Az 1177/2010 rendelet 25. cikkét akként kell értelmezni, hogy az e rendelet végrehajtásáért felelős, a tagállam által kijelölt nemzeti szerv hatásköre nem csak az e tagállam területén található kikötőkből induló személyszállító járatra terjed ki, hanem egy másik tagállam kikötőjéből az első tagállam területén található kikötőbe induló járatra is, amennyiben ez utóbbi járat olyan menettérti hajóút részét képezi, amelyet teljes egészében töröltek.
- 8) A tizedik kérdés vizsgálata nem tárt fel egyetlen olyan tényezőt sem, amely érinthetné az 1177/2010 rendelet 18. és 19. cikkének érvényességét.

Aláírások