



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nyolcadik tanács)

2017. szeptember 7.*

„Előzetes döntéshozatal – Közlekedés – 261/2004/EK rendelet – A 7. cikk (1) bekezdése – A visszaautasított beszállás és légi járatok törlése vagy jelentős késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályai – Több szakaszban teljesített járat – A figyelembe veendő »távolság« fogalma”

A C-559/16. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet az Amtsgericht Hamburg (hamburgi helyi bíróság, Németország) a Bírósághoz 2016. november 4-én érkezett, 2016. október 4-i határozatával terjesztett elő a

Birgit Bossen,

Anja Bossen,

Gudula Gräßmann

és

a **Brussels Airlines**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nyolcadik tanács),

tagjai: M. Vilaras tanácselnök, J. Malenovský (előadó) és M. Safjan bírák,

főtanácsnok: Y. Bot,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- B. Bossen, A. Bossen és G. Gräßmann képviseletében F. Puschkarski Rechtsanwältin,
- a Brussels Airlines SA/NV képviseletében D. Smielick Rechtsanwalt,
- a francia kormány képviseletében D. Colas, E. de Moustier és M-L. Kitamura, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: német.

- az olasz kormány képviselőjében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítője: P. Garofoli avvocato dello Stato,
- az Európai Bizottság képviselőjében W. Mölls és N. Yerrell, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.) 7. cikke (1) bekezdésének értelmezésére irányul.
- 2 Ezt a kérelmet a Birgit Bossen, Anja Bossen és Gudula Gräßmann, valamint a Brussels Airlines SA/NV között fennálló jogvita keretében terjesztették elő, amelynek tárgya az e személyeket az e légitársaság által üzemeltetett járat jelentős késése folytán megillető kártalanítás összege.

Jogi háttér

- 3 A 261/2004 rendelet „Fogalom meghatározások” című 2. cikkének h) pontja a következőképpen rendelkezik:

„E rendelet alkalmazásában:

[...]

»végső célállomás«: az utasfelvételi pultnál bemutatott repülőjegyen feltüntetett célállomás, illetve közvetlenül csatlakozó járatok esetén az utolsó repülőút [helyese: járat] célállomása; a rendelkezésre álló alternatív csatlakozó légi járatokat figyelmen kívül kell hagyni, ha az eredetileg tervezett érkezési időt betartják”.

- 4 E rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja értelmében:

„(1) 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 órással késéssel ériék 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 érhék el.”

5 Az említett rendelet 6. cikkének szövege a következő:

„Késés

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

- a) legalább két órát 1500 kilométeres vagy annál rövidebb repülőutak esetén; vagy
- b) legalább három órát az összes Közösségen belüli, 1500 kilométernél hosszabb repülőút és az összes egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőút esetén; vagy
- c) legalább négy órát az a) és b) pontba nem sorolható összes egyéb repülőút esetén,

akkor az utasoknak az üzemeltető légi fuvarozó

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

(2) A segítséget a légi fuvarozó minden esetben köteles a fenti, valamennyi távolsági kategóriára megállapított időtartamon belül felajánlani [helyesen: minden esetben a fenti, a távolsági kategóriától függően megállapított vonatkozó határidőn belül köteles felajánlani].

6 Ugyanezen rendelet 7. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Kártalanításhoz való jog

(1) E cikkre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártérítést [helyesen: kártalanítást] kapják:

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

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

(4) Az (1) és (2) bekezdésben említett távolságokat a gömbi főkörön mért távolság módszerével kell mérni.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

- 7 A felperesek a Brussels Airlines-nál Róma (Olaszország) és Hamburg (Németország) közötti útra foglaltak jegyet, brüsszeli (Belgium) átszállással. A Rómából Brüsszel célállomásra induló gépnek 10.25-kor kellett volna felszállnia és 12.40-kor leszállnia, míg a Brüsszelből Hamburg célállomásra induló járatnak 13.35-kor kellett volna felszállnia és 14.45-kor leszállnia.
- 8 A Rómából Brüsszel célállomás felé tartó járat késett. A repülőgép csak 13.22-kor szállt le Brüsszelben, és a felperesek nem érték el a csatlakozásukat.
- 9 Ezután a következő járatral szállították őket Hamburgba, amely 18.35-kor érkezett meg, vagyis három óra ötven perces késéssel az eredeti, menetrend szerinti érkezési időhöz képest.
- 10 Róma és Hamburg között a gömbi főkörön mért távolság módszerével mért távolság 1326 km Róma és Brüsszel között 1173 km, Brüsszel és Hamburg között pedig 483 km a távolság, tehát az e két járat által összesen megtett távolság 1656 km.
- 11 A felperesek keresetet indítottak az Amtsgericht Hamburg (hamburgi helyi bíróság, Németország) előtt a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdése alapján őket megillető, fejenként 400 euró összegű kártalanítás iránt.
- 12 A kérdést előterjesztő bíróság előadja, hogy nem vitatott a felek között, hogy a felperesek a jelentős késés folytán kártalanításra jogosultak, és a Brussels Airlines egyébként már fizetett is számukra e címen fejenként 250 eurót.
- 13 A felperesek jelenleg fejenként további 150 euró összeget követelnek, mivel szerintük a távolság számításakor nem a Róma és Hamburg között gömbi főkörön mért távolságot kell figyelembe venni, hanem a járat két szakaszát, amely távolság ekként tehát meghaladja az 1500 km-t.
- 14 Az Amtsgericht Hamburg (hamburgi helyi bíróság) ilyen körülmények között határozott úgy, hogy felfüggeszti az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„Ügy kell-e értelmezni a 261/2004/EK rendelet 7. cikke (1) bekezdésének második mondatát, hogy a „távolság” fogalma csupán az indulási hely és az utolsó célállomás közötti, a gömbi főkörön mért távolság módszerével mérendő közvetlen távolságot jelenti, méghozzá a ténylegesen megtett repülőúttól függetlenül?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

- 15 A kérdést előterjesztő bíróság kérdésével lényegében arra keres választ, hogy a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdését akként kell-e értelmezni, hogy a „távolság” fogalma csatlakozó járatokkal teljesített légi útvonalak esetén csak az első felszállási hely és az utolsó célállomás közötti, a gömbi főkörön mért távolság módszerével mérendő közvetlen távolságot jelenti, méghozzá a járat által ténylegesen megtett távolságtól függetlenül.
- 16 Elöljáróban meg kell állapítani, hogy vitathatatlan, hogy az alapeljárás felperesei olyan késéssel érkeztek végső célállomásukra, amely számukra kártalanításhoz való jogot keletkeztet. Ezen ügy tárgyát tehát kizárólag e kártalanítás összegének a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdésében előírt feltételek szerinti meghatározása képezi.

- 17 Mindenekelőtt emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésében többek között azt mondja ki, hogy e cikkekre való hivatkozáskor az utasok kártalanítást kapnak, amelynek összege 250 és 600 euró között változhat az érintett légi járatok hosszától függően, az érintett utas célállomását alapul véve, és tekintettel arra, hogy e távolságot a rendelet 7. cikkének (4) bekezdése értelmében a gömbi főkörön mért távolság módszerével kell mérni.
- 18 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy jöllehet a 261/2004 rendeletnek a járatok törlésére vonatkozó 5. cikke az említett rendelet 7. cikkére utal, nem ez a helyzet ugyanezen rendeletnek a járatok késésére vonatkozó 6. cikkének esetében.
- 19 A Bíróság mindazonáltal emlékeztetett arra, hogy minden uniós aktust úgy kell értelmezni, hogy megfeleljen az elsődleges jog egészének, ideértve az egyenlő bánásmód elvét, amely elv 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: 2012. október 23-i Nelson és társai ítélet, C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 33. pont).
- 20 Márpedig a Bíróság megállapította, hogy a háromórás vagy azt meghaladó késéssel érintett járatok és a törölt, illetve a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontjában előírt korlátozásoknak nem megfelelő feltételekkel átfoglalt járatok utasait összehasonlítható helyzetben lévőeknek kell tekinteni, mivel ezeket az utasokat mind hasonló kényelmetlenség éri, amely alapján kártalanítás illeti meg őket (lásd ebben az értelemben: 2012. október 23-i Nelson és társai ítélet, C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 34. pont).
- 21 Következésképpen a 261/2004 rendeletet úgy kell értelmezni, hogy a háromórás vagy azt meghaladó késéssel érintett légi járatok utasainak ugyanolyan kártalanításban kell részesülniük, mint a törölt légi járatok azon utasainak, akiknek helyét a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontja szerinti korlátozások be nem tartása mellett foglalták át (2012. október 23-i Nelson és társai ítélet, C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 38. pont).
- 22 Ezt az ítélkezési gyakorlatot úgy kell értelmezni, mint amely megköveteli, hogy az utasok fenti pontban említett két kategóriáját azonos módon kezeljék nem csak a kártalanításhoz való jognak magának a keletkezése, de e kártalanításnak az összege tekintetében is.
- 23 E követelmény fényében kell tehát a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdését és 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontját értelmezni.
- 24 Márpedig e rendelkezések, amint az magából a szövegükből következik, az utasok kártalanítás iránti jogáról rendelkeznek, nem téve különbséget aközött, hogy ezen utasok végső célállomásukat közvetlen járatral vagy csatlakozó járatokkal érik el.
- 25 Ugyanez kell, hogy vonatkozzon e kártalanítás összegének kiszámítására is.
- 26 Ugyanis az uniós jogalkotó által a 261/2004 rendelet keretében alkalmazott egyes intézkedések megválasztása és terjedelme az utasok által elszenvedett károk nagyságának függvényében változik (lásd ebben az értelemben: 2006. január 10-i IATA és ELFAA-ítélet, C-344/04, EU:C:2006:10, 85. pont). Az utasokat megillető kártalanítás különböző mértékű összegeit úgy kell tehát tekinteni, hogy azok az érintett utasok által a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének a)–c) pontjában említett esetben elszenvedett kényelmetlenség különböző nagyságrendjét tükrözik.
- 27 E tekintetben a Bíróság már kifejtette, hogy az e rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontja iii. alpontjának hatálya alá tartozó utasok kártalanítását az igazolja, hogy járatuknak a legvégső időpontban történt törlése folytán gyakorlatilag nincs lehetőségük az utazásuk szabad átszervezésére. Ennélfogva, ha az utasok valamely okból mindenképpen kénytelenek egy megadott időpontban

megérkezni a végső célállomásukra, egyáltalán nem kerülhetik el az új helyzettel járó idővesztéséget, mivel ebben a tekintetben egyáltalán nem rendelkeznek mozgástérrel (2012. október 23-i Nelson és társai ítélet, C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 35. pont).

- 28 Tekintettel az ekként elszenvedett kényelmetlenség jellegére, az, hogy bizonyos, a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontja iii. alpontjának hatálya alá tartozó utasok végső célállomásukat nem közvetlen járatokkal, hanem csatlakozó járatokkal érik el, ami ezen utóbbi esetben a megtett távolság tényleges növekedését eredményezi, önmagában nem fokozza a kényelmetlenség nagyságát a közvetlen járatok utasait ért kényelmetlenséghez képest.
- 29 A kártalanítás összegének meghatározása során tehát csak az első felszállási hely és a végső célállomás közötti távolságot kell figyelembe venni, eltekintve az esetleges csatlakozó járatoktól.
- 30 Továbbá, amint az a jelen ítélet 21. pontjában felidézett követelményből következik, ugyanazt a számítási módszert kell alkalmazni a három és több órát meghaladó késéssel érintett járatok utasai tekintetében.
- 31 Közelebbről a Bíróság kifejtette, hogy az utasok kártalanításának alapját az a kényelmetlenség képezi, hogy háromórás vagy azt meghaladó idővesztéssel érkeznek a végső célállomásukra utazásuk eredetileg tervezett időtartamához képest, ideértve a csatlakozó járatok esetét is (lásd, ebben az értelemben: 2013. február 26-i Folkerts ítélet, C-11/11, EU:C:2013:106, 35. pont).
- 32 Márpedig az ekként elszenvedett kényelmetlenség jellegére tekintettel a ténylegesen megtett távolság esetleges különbségei önmagukban nem befolyásolják e kényelmetlenség nagyságát.
- 33 A fenti megfontolások összességéből az következik, a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdését akként kell értelmezni, hogy a „távolság” fogalma csatlakozó járatokkal teljesített légi útvonalak esetén csak az első felszállási hely és az utolsó célállomás közötti, a gömbi főkörön mért távolság módszerével mérendő közvetlen távolságot jelenti, még hozzá a járat által ténylegesen megtett távolságtól függetlenül.

A költségekről

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

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

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 7. cikkének (1) bekezdését akként kell értelmezni, hogy a „távolság” fogalma csatlakozó járatokkal teljesített légi útvonalak esetén csak az első felszállási hely és az utolsó célállomás közötti, a gömbi főkörön mért távolság módszerével mérendő közvetlen távolságot jelenti, még hozzá a járat által ténylegesen megtett távolságtól függetlenül.

Aláírások