



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG VÉGZÉSE (nyolcadik tanács)

2020. október 1.*

„Előzetes döntéshozatal – A Bíróság eljárási szabályzatának 99. cikke – Légi közlekedés – 261/2004/EK rendelet – Légi járatok jelentős késése esetén a légi utasoknak nyújtandó kártalanítás – Kártalanításhoz való jog késés esetén – A késés időtartama – A repülőgép ajtaja célállomáson történő kinyitásának időpontja – Tényleges érkezési időpont – Menetrend szerinti érkezési időpont – Olyan kérdés, amelyről a Bíróság már határozatot hozott, vagy amelyre a válasz egyértelműen levezethető az ítélkezési gyakorlatból”

A C-654/19. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria) a Bírósághoz 2019. szeptember 3-án érkezett, 2019. július 2-i határozatával terjesztett elő

az **FP Passenger Service GmbH**

és

az **Austrian Airlines AG**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nyolcadik tanács),

tagjai: L. S. Rossi tanácselnök, J. Malenovský (előadó) és F. Biltgen bírák,

főtanácsnok: P. Pikamäe,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- az FP Passenger Service GmbH képviseletében F. Puschkarski Rechtsanwältin és B. Passin Rechtsanwalt,
- az Austrian Airlines AG képviseletében G. Gries Rechtsanwalt,
- az osztrák kormány képviseletében J. Schmoll és G. Kunnert, meghatalmazotti minőségben,
- a német kormány képviseletében J. Möller és M. Hellmann, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: német.

- a lengyel kormány képviselőjében B. Majczyna, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviselőjében W. Mölls és N. Yerrell, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint a Bíróság az eljárási szabályzatának 99. cikke alapján, indokolt végzéssel határoz,

meghozta a következő

Végzést

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú [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.; helyesbítés: HL 2019. L 119., 202. o.) 5–7. cikkének értelmezésére vonatkozik.
- 2 Ezt a kérelmet az FP Passenger Service GmbH és az Austrian Airlines AG között folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő, amelynek tárgya ez utóbbi utasának egy olyan késés miatti kártalanítása, amellyel az a repülőgép érkezett a Bécs-Schwechat repülőtérre (Ausztria), amelynek a fedélzetén tartózkodott.

Jogi háttér

- 3 A 261/2004 rendelet (1) preambulumbekkezdése a következőket mondja ki:

„Szükséges, hogy a Közösség fellépése a légiközlekedés terén többek között az utasok magas szintű védelmére irányuljon. Emellett maradéktalanul figyelembe kell venni az általános fogyasztóvédelmi követelményeket.”

- 4 E rendelet „Fogalom meghatározások” című 2. cikkének szövege a következő:

„E rendelet alkalmazásában:

[...]

- f) »jegy«: érvényes, szállításra jogosító dokumentum vagy azzal egyenértékű nem papír formájú dolog, beleértve az elektronikus formát is, amelyet a légi fuvarozó vagy annak meghatalmazott közvetítője bocsátott ki vagy engedélyezett;

[...]

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

- 5 Az említett rendelet „Járat törlése” című 5. cikke kimondja:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

[...]

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

[...]

- iii. az indulás menetrend szerinti időpontja előtti hét napon belül tájékoztatták őket a járat törléséről, és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt induljanak, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb kétórás késéssel érik el.

[...]

(3) Az üzemeltető légi fuvarozó nem köteles kártalanítást fizetni a 7. cikk szerint, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

[...]”

6 Ugyanezen rendelet „Késés” címet viselő 6. cikke a következőket mondja ki:

„(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;
- b) legalább három órát az összes Közösségen belüli, 1500 kilométernél hosszabb repülőút [helyesen: légi járat] és az összes egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőút [helyesen: légi járat] esetén; vagy
- c) legalább négy órát az a) és b) pontba nem sorolható összes egyéb repülőút [helyesen: légi járat] 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 köteles az egyes távolsági kategóriákra fent megállapított időtartamon belül felajánlani].”

7 A 261/2004 rendelet „Kártalanításhoz való jog” címet viselő 7. cikke az alábbiak szerint rendelkezik:

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

[...]

- b) 400 EUR-t minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra [helyesen: légi járatra] és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőútra [helyesen: légi járatra];

[...]

(2) Amennyiben az utasoknak a 8. cikk szerint átfoglalást ajánlanak végső célállomásukhoz egy olyan alternatív légi járaton, amelynek érkezési időpontja annak a járatnak a menetrend szerinti érkezési időpontjánál, amelyre eredetileg jegyet váltottak legfeljebb

a) két órával későbbi, az összes 1500 kilométeres vagy annál rövidebb repülőút [helyesen: légi járat] esetében; [...]

[...]

akkor az üzemeltető légi fuvarozó az (1) bekezdésben előírt kártalanítást 50%-kal csökkentheti.

[...]

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

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

- 8 Az alapeljárás felperesére, az FP Passenger Service-re egy olyan utas jogai szálltak át, aki megerősített helyfoglalással rendelkezett az Austrian Airlines-nál az alábbi, OS 2344 számú légi járatra: 2017. augusztus 20-án menetrend szerint 10 óra 50 perckor indulás Hurghadából (Egyiptom), érkezés ugyanazon a napon 15 óra 20 perckor Bécsbe (Ausztria).
- 9 A repülőgép, mivel csak 14 óra 22 perckor indult el Hurghadából, 2017. augusztus 20-án olyan késéssel érkezett meg a Bécs-Schwechat repülőtérre, amelynek jelentősége attól függ, hogy mikorra tesszük az érkezési idejét. E tekintetben az előzetes döntéshozatalra utaló határozat több, különböző időpontot említ:
 - 18 óra 14 perc: „*touch down*” (leszállás). Ezt az időpontot a repülőtér egy dolgozója jelentette be;
 - 18 óra 17 perc: „*Actual Time of Arrival*” (ATA) („tényleges érkezési időpont”). Arról az időpontról van szó, amikor a repülőgép elérte a végső pozícióját. Ezt a műveletet is a repülőtér egy dolgozója jelentette be;
 - 18 óra 18 perc: a repülőgép rögzítő fékjei működésbe léptek, amit a repülőgép automatikusan jelent;
 - 18 óra 22 perc: a személyzet bejelentette, hogy a repülőgép elérte az állóhelyet.
- 10 A kérdést előterjesztő bíróság szerint nem állapítható meg, hogy a repülőgép ajtóinak kinyitása kivételesen sokáig tartott volna. Viszont a repülőgépet egy távolabbi helyen állították le, ahonnan az utasokat busz szállította a repülőtér épületéhez. Nem állapítható meg, hogy a repülőgépet az eredeti repülési terv szerinti pontos leszállás esetén ezen állóhelyre, vagy máshová irányították volna. A kérdést előterjesztő bíróság e tekintetben pontosítja, hogy a Bécs-Schwechat repülőtéren leszálló repülőgépek vagy a leszállóhelyre érkeznek, ahol az utasok lépcsőn hagyják el a repülőgépet, és shuttle busszal érik el a repülőtér épületét, vagy közvetlenül a „mólókhoz”, amely esetben az utasok utashídon át hagyják el a repülőgépet, és lépnek be közvetlenül a repülőtér épületébe.
- 11 Az FP Passenger Service kártalanítás iránti kérelmet nyújtott be a Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság, Ausztria) előtt, az elszenvedett késés címén 400 euró kamatokkal növelt összegű kártalanítás megítélését követelve. Kérelme alátámasztása érdekében a felperes azt állította, hogy mivel az érintett járat késve indult, végső célállomását ténylegesen csak 18 óra 22 perckor érthette el, amikor a késéssel érintett repülőgép az állóhelyére érkezett.

- 12 Az FP Passenger Service ugyanakkor azt is állítja, hogy a késés meghatározása szempontjából az ajtónyitás időpontját kell figyelembe venni, azaz azt az időpontot, amikor az utasok kiszállhattak a repülőgépből. A jelen esetben az ajtót több mint három órával a menetrend szerinti érkezési időpontot követően nyitották ki.
- 13 Az Austrian Airlines viszont azt állította, hogy a szóban forgó járat késése nem haladta meg a három órát. A repülőgép ugyanis a végső célállomását nem 18 óra 22 perckor, hanem 18 óra 17 perckor érte el. A 261/2004 rendelet szerinti kártalanításhoz való jog alkalmazása szempontjából mind a menetrend szerinti érkezési időpont, mind a tényleges érkezési időpont annak az időpontnak felel meg, amikor a repülőgép a célállomás szerinti repülőtéren leszállt. Ebbe az időpontba nem számít bele az ajtónyitáshoz szükséges idő.
- 14 Az elsőfokú bíróság elfogadta az Austrian Airlines álláspontját, és azzal az indokkal utasította el az FP Passenger Service keresetét, hogy valamely járat tényleges késésének meghatározása érdekében a menetrend szerinti érkezési időpontot és a tényleges érkezési időpontot kell összevetni. Mivel ebből az összevetésből a jelen esetben csupán 2 óra 57 perces késés adódik, az elsőfokú bíróság úgy ítélte meg, hogy az FP Passenger Service-nek nincs joga a 261/2004 rendelet szerinti kártalanításhoz.
- 15 Az alapeljárás felperese e határozattal szemben fellebbezést nyújtott be a kérdést előterjesztő bíróság előtt. Ez utóbbi úgy ítéli meg, hogy a Bíróság 2014. szeptember 4-i Germanwings ítéletét (C-452/13, EU:C:2014:2141) kell alkalmazni. A késés számszerűsítéséhez ezért azt a kérdést szükséges tisztázni, hogy mikor nyitották volna ki a repülőgép ajtaját, ha a járat nem késett volna, ahhoz, hogy ezt az időpontot a tényleges ajtónyitás időpontjával össze lehessen vetni. E tekintetben, bár a repülési tervek nem tesznek említést az ajtónyitás tervezett időpontjáról, a tapasztalat azt mutatja, hogy általában minden járat esetében megegyezik az azon két időpont közötti időtartam, amikor a repülőgép megérkezik az állóhelyére, és amikor kinyitják az ajtókat. Következésképpen egyrészt a tényleges érkezési időpont és a tényleges ajtónyitás közötti időtartam, másrészt a menetrend szerinti érkezési időpont és a tervezett ajtónyitás közötti időtartam azonos, így ezen időtartamok a késés kiszámítása során figyelmen kívül hagyhatók.
- 16 Ha egy konkrét esetben azonban a tényleges érkezési időpont és a tényleges ajtónyitás közötti időtartam szokatlanul hosszú, és az utas erről bizonyítékot is szolgáltat, ezt a – szokásosat meghaladó – időtartamot figyelembe kellene venni, és a késés fent bemutatott módon kiszámolt mértékéhez azt hozzá kellene adni. A jelen esetben azonban abból kell kiindulni, hogy a tényleges érkezési időpont és a tényleges ajtónyitás közötti időtartam nem haladta meg a szokásos időtartamot, ezért az a fenti megfontolások alapján figyelmen kívül hagyható.
- 17 A kérdést előterjesztő bíróság kifejti, hogy nincs e kérdésben kialakult nemzeti ítélkezési gyakorlat.
- 18 E körülmények között határozott úgy a Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria), hogy az alapeljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„Úgy kell-e értelmezni [a 261/2004] rendelet 5[-]7. cikkét, hogy a késés számításakor – tekintettel [a 2014. szeptember 4-i Germanwings ítéletre (C-452/13, EU:C:2014:2141)], amely alapján a repülőgép ajtajának kinyitása az irányadó – az ajtó kinyitásának tényleges időpontja és a tervezett érkezési időpont közti különbséget kell figyelembe venni, vagy úgy, hogy az ajtó kinyitásának tényleges időpontja és a tervezett érkezési időpont alapján várható ajtónyitás időpontja közti különbséget?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

- 19 Az előterjesztő bíróság a kérdésével lényegében azt kívánja megtudni, hogy a 2014. szeptember 4-i Germanwings ítélet (C-452/13, EU:C:2014:2141) fényében a 261/2004 rendeletet úgy kell-e értelmezni, hogy valamely légi járat érkezésekor az utasok által elszenvedett késés mértékének meghatározásához a menetrend szerinti érkezési időpont és a repülőgép ajtajainak kinyitása között eltelt időtartamot kell kiszámítani.
- 20 A Bíróság eljárási szabályzatának 99. cikke értelmében, ha a Bíróság elé előzetes döntéshozatalra terjesztett kérdés azonos egy olyan kérdéssel, amelyről a Bíróság már határozatot hozott, vagy az ilyen kérdésre a válasz egyértelműen levezethető az ítélkezési gyakorlatból, vagy ha az előzetes döntéshozatalra elé terjesztett kérdésre adandó válasz nem enged teret semmilyen észszerű kétségnek, a Bíróság az előadó bíró javaslatára és a főtanácsnok meghallgatását követően az eljárás során bármikor indokolt végzéssel határozhat.
- 21 Mivel a jelen ügyben ez a helyzet áll fenn, e rendelkezést kell alkalmazni.
- 22 Mindenekelőtt emlékeztetni kell arra, hogy az nem következik kifejezetten a 261/2004 rendelet szövegéből, hogy az érkezéskor késéssel érintett légi járatok utasait megilletné az e rendelet 7. cikke szerinti, az üzemeltető légi fuvarozó általi kártalanításhoz való jog, mivel az említett rendelet a „járat késésének” fogalmát kizárólag a tervezett indulási idő vonatkozásában vette tekintetbe (lásd ebben az értelemben: 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 31., 40. és 41. pont).
- 23 Ugyanakkor az egyenlő bánásmód elvének megfelelően, amely megköveteli, hogy az összehasonlítható helyzeteket ne kezeljék eltérően, és az eltérő helyzeteket ne kezeljék ugyanúgy, amennyiben az ilyen bánásmód objektíve nem igazolható, a Bíróság már kimondta, hogy a késő járatok utasai abban az esetben, ha az érkezéskori késés jelentős, azaz legalább három óra, azokhoz az utasokhoz hasonlóan, akiknek az eredeti járatát törölték, és akiknek a légi fuvarozó nem tud átfoglalást ajánlani a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontjában előírt feltételek mellett, a 261/2004 rendelet 7. cikke alapján kártalanításra jogosultak, mivel visszafordíthatatlan idővesztést, és következésképpen hasonló kellemetlenséget szenvednek el (lásd ebben az értelemben: 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 48., 60. és 61. pont; 2012. október 23-i Nelson és társai ítélet, C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 33., 34. és 40. pont).
- 24 A Bíróság ezáltal egy olyan időbeli viszonyítási pontot határozott meg, amelytől számítva ez az idővesztés a 261/2004 rendelet alapján átalányjelleggel kártalanítás tárgyát képezheti.
- 25 A Bíróság ezt követően tisztázta, hogy mivel ez az idővesztésben jelentkező kellemetlenség a légi járat megérkezéskor nyilvánul meg, a késés mértékét a 261/2004 rendeletben előírt kártalanítás tekintetében a „menetrend szerinti érkezési időponthoz” képest kell értékelni (lásd ebben az értelemben: 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 61. pont; 2012. október 23-i Nelson és társai ítélet, C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 40. pont; 2013. február 26-i Folkerts ítélet, C-11/11, EU:C:2013:106, 33. pont), pontosítva, hogy a repülési tervben meghatározott időpontról van szó, amely az érintett utas jégén is szerepel.
- 26 Az előző pontbeli menetrend szerinti érkezési időpont tehát arra a pillanatra utal, amikor a repülőút a tervek szerint véget ért. Ugyanakkor lehetséges, hogy az utasok ezen időpontot követően is még a repülőgép fedélzetén vannak több olyan esemény miatt, amelyek a légi járat késését okozhatják, legyen szó a felszállást megelőző, az utazás közbeni vagy a célállomáson való leszállást követő bonyodalmakról.
- 27 Amint az a jelen végzés 23. és 24. pontjából kitűnik, a menetrend szerinti érkezési időponthoz képesti, a késéssel érintett járat utasai által elszenvedett idővesztés csak akkor releváns a 261/2004 rendeletben előírt kártalanításhoz való jog szempontjából, ha legalább háromórás.

- 28 Ezen időbeli viszonyítási pont egy adott esetben való elérésének vizsgálatát azon időpontra tekintettel kell elvégezni, amikor a repülőgép a célállomására ténylegesen megérkezett. Mivel a 261/2004 rendelet nem határozza meg ezt a tényleges érkezési időpontot, a Bíróság a 2014. szeptember 4-i Germanwings ítélet (C-452/13, EU:C:2014:2141) 17. pontjában úgy határozott, hogy a „tényleges érkezési időpont” e fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az egységes alkalmazást nyerjen az Unióban.
- 29 A Bíróság ezen ítélet 25. pontjában tehát lényegében úgy ítélte meg, hogy a „tényleges érkezési időpont” fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az annak az időpontnak felel meg, amikor legalább a repülőgép egyik ajtaja kinyílik, és e pillanatban az utasok már elhagyhatják a repülőgépet.
- 30 Ebben az időpontban ér ugyanis véget az a helyzet, amelyben az utasok a légi fuvarozó utasításai mellett és ellenőrzése alatt zárt térbe vannak bezárva, miközben technikai és biztonsági okokból a külvilággal való kapcsolattartásra vonatkozó lehetőségeik jelentősen korlátozottak és nem intézhetik folyamatosan személyes, családi, szociális vagy üzleti ügyeiket (lásd ebben az értelemben: 2014. szeptember 4-i Germanwings ítélet, C-452/13, EU:C:2014:2141, 20., 22., 24. és 25. pont).
- 31 Végezetül meg kell említeni, hogy a Bíróság a 2014. szeptember 4-i Germanwings ítéletben (C-452/13, EU:C:2014:2141) a „tényleges érkezési időpont” fogalma terjedelmének meghatározására szorítkozott, és nem vonta kétségbe a 261/2004 rendelet – különösen annak 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontja – szerinti „menetrend szerinti érkezési időpont” fogalmát, amelyre a jelen végzés 23. pontjában felidézett ítélkezési gyakorlat utal. Éppen ellenkezőleg, a jelen végzés 25. pontjában meghatározott „menetrend szerinti érkezési időpont” fogalma elengedhetetlen eleme az érkezéskor elszenvedett bármely késés mértéke meghatározásának.
- 32 A fenti megfontolások összességére tekintettel a feltett kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 2014. szeptember 4-i Germanwings ítélet (C-452/13, EU:C:2014:2141) fényében a 261/2004 rendeletet úgy kell értelmezni, hogy valamely légi járat érkezésekor az utasok által elszenvedett késés mértékének meghatározásához a menetrend szerinti érkezési időpont és a tényleges érkezési időpont – azaz amikor legalább a repülőgép egyik ajtaja kinyílik, és e pillanatban az utasok már elhagyhatják a repülőgépet – között eltelt időtartamot kell kiszámítani.

A költségekről

- 33 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.

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

A 2014. szeptember 4-i Germanwings ítélet (C-452/13, EU:C:2014:2141) fényében a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú [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 rendeletet úgy kell értelmezni, hogy valamely légi járat érkezésekor az utasok által elszenvedett késés mértékének meghatározásához a menetrend szerinti érkezési időpont és a tényleges érkezési időpont – azaz amikor legalább a repülőgép egyik ajtaja kinyílik, és e pillanatban az utasok már elhagyhatják a repülőgépet – között eltelt időtartamot kell kiszámítani.

Aláírások