

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (negyedik tanács)

2009. november 19.*

A C-402/07. és C-432/07. sz. egyesített ügyekben,

két, az EK 234. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyeket a Bundesgerichtshof (Németország) és a Handelsgericht Wien (Ausztria) a Bírósághoz 2007. augusztus 30-án, illetve szeptember 18-án érkezett, 2007. július 17-i, illetve 2007. június 26-i határozataikkal terjesztettek elő az előttük

Christopher Sturgeon,

Gabriel Sturgeon,

Alana Sturgeon

és

a **Condor Flugdienst GmbH (C-402/07.),**

* Az eljárás nyelve: német.

valamint

Stefan Böck,

Cornelia Lepuschitz

és

az **Air France SA** (C-432/07.)

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (negyedik tanács),

tagjai: K. Lenaerts, a harmadik tanács elnöke, a negyedik tanács elnökeként eljárva,
R. Silva de Lapuerta, Juhász E., G. Arestis és J. Malenovský (előadó) bírák,

főtanácsnok: E. Sharpston,
hivatalvezető: R. Šereš tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2008. szeptember 24-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- C. Sturgeon és G. Sturgeon, valamint A. Sturgeon képviselőjében R. Schmid Rechtsanwalt,

- S. Böck és C. Lepuschitz képviselőjében M. Wukoschitz Rechtsanwalt,

- a Condor Flugdienst GmbH képviselőjében C. Marko és C. Döring Rechtsanwälte,

- az Air France SA képviselőjében O. Borodajkewycz Rechtsanwalt,

- az osztrák kormány képviselőjében E. Riedl, meghatalmazotti minőségben,

- a görög kormány képviselőjében S. Chala és D. Tsagkaraki, meghatalmazotti minőségben,

- a francia kormány képviselőjében G. de Bergues és A. Hare, meghatalmazotti minőségben,

- az olasz kormány képviselőjében I. M. Braguglia, meghatalmazotti minőségben, segítője W. Ferrante avvocato dello Stato,

- a lengyel kormány képviselőjében M. Dowgielewicz, meghatalmazotti minőségben,

- a svéd kormány képviselőjében A. Falk, meghatalmazotti minőségben,

- az Egyesült Királyság Kormánya képviselőjében T. Harris meghatalmazotti minőségben, segítője: D. Beard barrister,

- az Európai Közösségek Bizottsága képviselőjében R. Vidal-Puig és P. Dejmek, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2009. július 2-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelmek a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú 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 L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.) 2. cikke l) pontjának, valamint 5., 6. és 7. cikkének értelmezésére vonatkoznak.

- 2 E kérelmeket az egyrészt a C. Sturgeon és családja (a továbbiakban: a Sturgeon család tagjai), valamint a Condor Flugdienst GmbH (a továbbiakban: Condor) (C-402/07. sz. ügy), másrészt a S. Böck és C. Lepuschitz, valamint az Air France SA légitársaság (a továbbiakban: Air France) (C-432/07. sz. ügy) közötti jogvitákban terjesztették elő, amelyek tárgya, hogy e légitársaságok megtagadták az olyan utasok kártalanítását, akik az eredetileg tervezett érkezési időhöz képest 25, illetve 22 óra késéssel érkeztek meg a célállomás szerinti repülőtérre.

Jogi háttér

- 3 A 261/2004 rendelet (1)–(4) preambulumbekkezdése kimondja:

„(1) Szükséges, hogy a Közösség fellépése a légi közlekedés terén többek között az utasok magas szintű védelmére irányuljon. Emellett maradéktalanul figyelembe kell venni az általános fogyasztóvédelmi követelményeket.

- (2) A beszállás visszautasítása és légi járat törlése vagy hosszú késése súlyos gondot és kényelmetlenséget okoz az utasoknak.
- (3) Bár a menetrendszerű légi közlekedésben visszautasított beszállás kártalanítási rendszerének közös szabályainak megállapításáról szóló, 1991. február 4-i 295/91/EGK tanácsi rendelet [HL L 36., 5. o., magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 306. o.] alapszintű védelmet biztosít az utasoknak, azoknak az utasoknak a száma, akiknek a beszállását akaratuk ellenére visszautasították, továbbra is túlságosan magas, akárcsak a légi járatok előzetes figyelmeztetés nélküli törlése és a hosszú késések által érintettek száma.
- (4) A Közösségnek ezért emelnie kellene az említett rendelet által meghatározott védelem szintjét az utasok jogainak erősítése érdekében, továbbá hogy biztosítsa a légi fuvarozók harmonizált feltételek melletti tevékenységét egy liberalizált piacon”.

4 A 261/2004 rendelet (15) preambulumbekzdésének értelmében:

„Különleges körülmények fennállásának kellene tekinteni, ha egy légiforgalmi irányítási döntés hatása egy bizonyos légi járművel kapcsolatban egy bizonyos napon hosszú késedelmet, egyéjszakás késedelmet, illetve a légi jármű egy vagy több járatának törlését okozza, annak ellenére, hogy az érintett légi fuvarozó minden ésszerű intézkedést megtett a késedelmek vagy járatok törlésének elkerülésére”.

5 E rendelet „Fogalommeghatározások” című 2. cikke az alábbiakat írja elő:

„E rendelet alkalmazásában:

[...]

l) »járat törlése«: egy korábban tervezett légi járat nemközlekedése, amelyre legalább egy helyet lefoglaltak”.

6 Ugyanezen rendelet „Járat törlése” című 5. cikke így szól:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak:

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

[...]

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

[...]

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

[...]

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

[...]”.

7 A 261/2004 rendelet „Késés” című 6. cikkének szövege az alábbi:

„(1) Amennyiben egy üzemeltető légi fuvarozó indokoltan 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 légifuvarozó

- i. felajánlja a 9. cikk (1) bekezdésének a) pontjában és a 9. cikk (2) bekezdésében előírt segítséget; és
- ii. amennyiben az indulás időpontja ésszerű számítás szerint a korábbi bejelentett indulását 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”.

8 E rendelet „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikke ekként rendelkezik:

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

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

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

(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 esetében; vagy
- b) három órával későbbi, az összes 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőút tekintetében és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőút esetében, vagy
- c) négy órával későbbi, az a) és b) pontba nem sorolható összes egyéb repülőút esetében,

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

[...]"

- 9 Az említett rendelet 8. cikkének (1) bekezdése akként rendelkezik, hogy az e cikkekre való hivatkozáskor az utasoknak felajánlják a választást az (1) bekezdés (a) pontja értelmében a jegy árának a vételár szerinti visszatérítése és az első indulási pontra visszainduló legkorábbi légi járat, illetve az (1) bekezdés cikk b) és c) pontja értelmében a legkorábbi, végső célállomásukhoz való, összehasonlítható szállítási feltételek melletti átfoglalás között.

- 10 A 261/2004 rendelet 9. cikkének értelmében az e cikkekre való hivatkozáskor az utasoknak díjmentesen fel kell ajánlani: a 9. cikk (1) bekezdése a) pontjának értelmében a várakozási idővel ésszerű arányban étkezést és frissítőket; a 9. cikk (1) bekezdése b) és c) pontjának értelmében szállodai elhelyezést, ezenkívül ugyanezen 9. cikk (2) bekezdésének értelmében díjmentesen két telefonhívást, telex vagy faxüzenet, illetve e-mail küldését.

Az alapeljárások és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

A C-402/07. sz. ügy

- 11 A Sturgeon család tagjai a Condor Frankfurt am Mainból (Németország) Torontóba (Kanada) induló légi járatára, oda-vissza útra foglaltak helyet.
- 12 A Toronto–Frankfurt am Main visszaúton közlekedő légi járatnak 2005. július 9-én 16 óra 20 perckor kellett volna felszállnia. Az utasfelvételi műveleteket követően a járat utasait tájékoztatták arról, hogy a járatot törölték, amint ez a repülőtér kijelzőtábláján is feltüntetésre került. Az utasoknak kiadták csomagjaikat, majd szállodába szállították őket, ahol az éjszakát töltötték. Másnap ezen utasok egy másik légitársaság utasfelvételi pultjánál újból bejelentkeztek egy, a foglaláson szereplő járatszámmal azonos számú járatra. A kérdéses napra a Condornak nem volt másik tervezett légi járata azonos számon. Az utasok az előző napon számukra kiosztott ülésekhez képest más helyre szóló jegyeket kaptak. A foglalás nem vált valamely más légitársaság tervezett járatára vonatkozó foglalássá sem. Az érintett légi járat 2005. július 11-én 7 óra körül érkezett Frankfurt am Mainba, azaz mintegy 25 órás késéssel a menetrend szerinti időponthoz képest.

- 13 A Sturgeon család tagjai úgy vélték, hogy a fent említett körülmények összességére, különösen pedig a több mint 25 órás késedelemre tekintettel nem a járat késéséről, hanem annak törléséről van szó.
- 14 A Sturgeon család tagjai az Amtsgericht Rüsselsheim (Németország) előtt keresetet nyújtottak be a Condorral szemben, amelyben egyrészt személyenként 600 euró összegű kártalanítást, másrészt kártérítést kértek, mivel álláspontjuk szerint az elszenvedett kár nem a járat késésének, hanem törlésének következménye.
- 15 A Condor e kérelem elutasítását kérte azzal az indokkal, hogy a kérdéses járat késett, és azt nem törölték. A Condor, míg az eljárást megelőzően a járat késését egy karib-térségi hurrikánnal magyarázta, az eljárás során az említett késést a repülőgép műszaki hibájának és a legénység egyik tagja megbetegedésének tudta be.
- 16 Az Amtsgericht Rüsselsheim úgy ítélte meg, hogy nem a járat törléséről, hanem annak késéséről van szó, így elutasította a Sturgeon család tagjainak kártalanítás iránti kérelmét. Ez utóbbiak fellebbezést nyújtottak be e határozat ellen a Landgericht Darmstadt előtt, amely helybenhagyta az elsőfokú ítéletet.
- 17 A Sturgeon család tagjai ekkor felülvizsgálati kérelmet nyújtottak be a Bundesgerichtshof előtt.

18 A Bundesgerichtshof, mivel úgy vélte, hogy a Sturgeon család tagjai e kérelmének kimenetele a rendelet 2. cikke l) pontjának, illetve adott esetben 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának értelmezésétől függ, úgy döntött, hogy felfüggeszti az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából az alábbi kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

- „1) A »járat törlése« fogalmának értelmezésénél meghatározó-e, hogy feladják-e az eredeti repülési tervet, és így a késedelem a tartamától függetlenül nem minősül törlésnek, amennyiben a légitársaság nem adja fel a járat eredeti repülési tervét?

- 2) Amennyiben az első kérdésre adott válasz nemleges: a tervezett járat késedelmé milyen körülmények között minősül már törlésnek, és nem késésnek? Az e kérdésre adandó válasz függ-e a késedelem tartamától?”

A C-432/07. sz. ügy

19 S. Böck és C. Lepuschitz az Air France SA-nál (a továbbiakban: Air France) foglalt helyet a Bécsből (Ausztria) Mexikóvárosba (Mexikó) tartó menetrend szerinti járatokon oda-vissza útvonalra, Párizs (Franciaország) érintésével.

20 A Mexikóvárosból Párizsba tartó járatnak, amelyen S. Böcknek és C. Lepuschitznak utaznia kellett volna, 2005. március 7-én 21 óra 30-kor kellett volna felszállnia. Az utasfelvételi műveletek során az érintettekkel azonnal közölték, anélkül hogy az utasfelvételre sor került volna, hogy járatukat törölték. Ez a járat törlés a Mexikóváros és Párizs közötti járatokra vonatkozó repülési tervnek a Párizs és Mexikóváros közötti összeköttetést biztosító repülőgép műszaki hibája miatti módosításának, valamint ennek megfelelően az irányító személyzet előírás szerinti pihenőideje módosításának a következménye volt.

- 21 S. Böck és C. Lepuschitz, a célállomásukra történő minél hamarabbi megérkezés érdekében elfogadta az Air France ajánlatát, miszerint a Continental Airlines légitársaság által üzemeltetett járaton foglal helyet számukra, amelynek a menetrend szerint másnap, 2005. március 8-án 12 óra 20 perckor kellett indulnia. Az utasok jegyeit törölték, mielőtt új jegyeiket kiadták volna részükre ezen utóbbi légitársaság pultjánál.
- 22 Az említett Mexikóváros–Párizs járat többi utasa, akiknek helyét nem foglalták át a Continental Airlines által üzemeltetett járatra, néhány további utassal együtt 2005. március 8-án 19 óra 35 perckor szállt fel Mexikóvárosból. Ezt a járatot, amelynek számában az eredeti járatszámot egy „A” betű követte, az Air France ugyanazon a napon üzemeltetett, menetrend szerinti járata mellett indították.
- 23 S. Böck és C. Lepuschitz a menetrend szerinti időponthoz képest mintegy 22 óras késéssel érkezett Bécsbe.
- 24 Az érdekeltek keresetet nyújtottak be az Air France-szal szemben a Bezirksgericht für Handelssachen Wien (Ausztria) előtt, amelyben egyenként 600 euró összegű kártalanítást kértek az alperestől a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének c) pontjával együtt olvasott 5. cikke alapján, járatuk törlése okán. Az említett bíróság e keresetet elutasította azzal az indokkal, hogy a járat nyilvánvaló késésének ellenére a 261/2004 rendelet nem teszi lehetővé e járat törlésének megállapítását. S. Böck és C. Lepuschitz fellebbezést nyújtott be e határozattal szemben a Handelsgericht Wien előtt.

25 Ilyen körülmények között a Handelsgericht Wien felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

- „1) A [...] 261/2004 [...] rendelet 2. cikkének l) pontjával és 6. cikkével együttesen olvasott 5. cikkét akként kell-e értelmezni, hogy a 22 órás késedelem a 6. cikk szerinti »késésnek« minősül?

- 2) A 261/2004 [...] rendelet 2. cikkének l) pontját akként kell-e értelmezni, hogy »késés« helyett »a járat törlésének« minősül, amennyiben a légi utasokat lényegesen későbbi időpontban (22 órával később), kiegészített járatszám alatt (az eredeti járatszám »A« betűvel megtoldva) szállítják, és az eredetileg foglalással rendelkező légi utasoknak csak egy – bár jelentős – részét szállítják, míg további, eredetileg foglalással nem rendelkező légi utasokat is szállítanak?

Amennyiben a második kérdésre igenlő a válasz:

- 3) A 261/2004 [...] rendelet 5. cikkének (3) bekezdését akként kell-e értelmezni, hogy a légi jármű műszaki hibája és az általa okozott repülésiterv-módosulás rendkívüli körülménynek minősül, (amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni)?”

26 A Bíróság elnöke 2007. október 19-i végzésével az írásbeli és a szóbeli szakasz lefolytatása, valamint az ítélelhozatal céljából egyesítette a C-402/07. és C-432/07. sz. ügyeket.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

- 27 Az alapeljárások felperesei a kérdést előterjesztő bíróságok előtt a Condortól, illetve az Air France-tól a 261/2004 rendelet 7. cikke szerinti kártalanítás megfizetését kérik azzal az indokkal, hogy e légitársaságok a tervezett érkezési időponthoz képest 25, illetve 22 óra késéssel szállították őket a célállomásuk szerinti repülőtérre. A Condor és az Air France kijelenti, hogy e felperesek nem jogosultak semmiféle kártalanításra, tekintettel arra egyrészt, hogy az érintett járatokat nem törölték, hanem azok késtek, másrészt pedig hogy a 261/2004 rendelet kizárólag a járat törlésének esetére ír elő kártalanítást. E légitársaságok arra hivatkoznak továbbá, hogy a légi járatok késedelmes érkezése a légi jármű műszaki hibájának róható fel, amely a 261/2004 rendelet 5. cikkének értelmében a „rendkívüli körülmények” fogalma alá tartozik, ami mentesíti őket a kártalanítás fizetésének kötelezettsége alól.
- 28 Ilyen körülmények között, annak érdekében, hogy a kérdést előterjesztő bíróságok számára hasznos választ lehessen adni, az előterjesztett kérdéseket akként kell értelmezni, hogy lényegében az alábbiakra vonatkoznak:
- a járat késését a 261/2004 rendelet 2. cikke l) pontjának és 5. cikkének értelmében a járat törlésének kell-e tekinteni, amennyiben e késés jelentős;
 - a 261/2004 rendelet 5., 6. és 7. cikkét akként kell-e értelmezni, hogy a késéssel érintett járatok utasait a törölt járatok utasaihoz hasonlóknak lehet tekinteni az e rendelet 7. cikke által előírt kártalanítás iránti jog alkalmazása szempontjából, és
 - a légi jármű műszaki problémája a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti „rendkívüli körülmények” fogalma alá tartozik-e.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések első, a késés fogalmára vonatkozó részéről

- 29 A 261/2004 rendelet nem tartalmazza a „járat késése” fogalmának meghatározását. E fogalom mindazonáltal pontosan meghatározható azon szövegkörnyezetre tekintettel, amelyben elhelyezkedik.
- 30 E vonatkozásban először is emlékeztetni kell arra, hogy a „légi járat” 261/2004 rendelet szerinti fogalma légiközlekedési műveletet jelent, amelyet valamely légi fuvarozó az általa meghatározott útvonalon hajt végre (a C-173/07. sz. Emirates Airlines ügyben 2008. július 10-én hozott ítélet [EBHT 2008., I-5237. o.] 40. pontja). Tehát az útvonal a légi járat lényegi elemét alkotja, hiszen ez utóbbit a légi fuvarozó által előre meghatározott repülési tervnek megfelelően hajtják végre.
- 31 Egyébként a 261/2004 rendelet 6. cikkéből következik, hogy a közösségi jogalkotó a „járat késésének” fogalmát kizárólag a tervezett indulási idő vonatkozásában vette tekintetbe, ami következésképpen ahhoz vezet, hogy az indulás időpontját követően a légi járatot érintő többi tényezőnek változatlanoknak kell maradnia.
- 32 Tehát valamely légi járat akkor „késik” a 261/2004 rendelet 6. cikkének értelmében, ha a légi járat az eredeti repülési tervnek megfelelően közlekedik, és ha tényleges indulási idejét későbbre tolják a tervezett indulási időhöz képest.
- 33 Másodsorban meg kell állapítani, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikke 1) pontjának értelmében a járat törlése, a járat késésével szemben, annak a következménye, hogy a korábban tervezett járat nem közlekedik. Ebből az következik e tekintetben, hogy a törölt légi járatok és a késéssel érintett légi járatok a légi járatok két, jól elkülöníthető kategóriájának tekinthetők. E rendeletből nem lehet tehát arra következtetni, hogy a késéssel érintett légi járatot „törölt járatnak” lehetne tekinteni azon egyetlen ok folytán, hogy a késés időtartama elhúzódik, akár jelentős mértékben is.

- 34 Következésképpen a késéssel érintett járatot a késés időtartamától függetlenül – még ha az jelentős is – nem lehet töröltnek tekinteni, ha az az eredeti repülési tervnek megfelelően közlekedik.
- 35 Ilyen körülmények között, amennyiben az utasokat olyan légi járáttal szállítják, amelynek indulási időpontját későbbre tolták az eredetileg tervezett indulási időponthoz képest, a légi járatot kizárólag akkor lehet „töröltnek” tekinteni, ha a légi fuvarozó az utasok szállítását olyan járaton biztosítja, amelynek eredeti repülési terve eltér a korábban tervezett járatétól.
- 36 Tehát főszabály szerint megállapítható a járat törlése, ha a késéssel érintett és eredetileg tervezett járatot más járáttal alakítják, vagyis ha a járat eredeti repülési tervével felhagynak, és ez utóbbi járat utasai csatlakoznak egy ugyancsak, azonban azon járáttól függetlenül tervezett járat utasaihoz, amelyre az ilyen módon átirányított utasoknak foglalásuk volt.
- 37 Ezzel szemben főszabály szerint nem állapítható meg a járat késésének vagy törlésének a fennállása a repülőtéri kijelző táblán vagy a légi fuvarozó személyzete által a „késésről” vagy „törlésről” adott tájékoztatás alapján. Ugyancsak nem tekinthető főszabály szerint döntő tényezőnek az, hogy az utasoknak kiadják a csomagjaikat, vagy hogy új beszállókártyákat állítanak ki számukra. E körülmények ugyanis nem kapcsolódnak a légi járat mint olyan objektív jellemzőihez. Betudhatóak mérlegelési hibáknak vagy az érintett repülőtéren uralkodó tényezőknek, vagy adódhatnak akár a várakozás elhúzódása, vagy annak folytán, hogy az érintett utasoknak egy éjszakát szállodában kell tölteniük.
- 38 Főszabály szerint még az sem meghatározó, hogy az eredetileg foglalással rendelkező utasok csoportjának összetétele lényegében azonos legyen a később ténylegesen szállított csoportéval. Ugyanis amennyiben az eredetileg tervezett indulási időponthoz viszonyított késés elhúzódik, az első csoportot alkotó utasok száma csökkenhet annak folytán, hogy egyes utasok számára más járatra foglalnak át helyet, mások pedig

személyes okokból elállnak attól, hogy a késéssel érintett járáttal utazzanak. Ugyanakkor, ha az eredetileg tervezett járaton vannak felszabaduló helyek, semmi akadálya annak, hogy a légi fuvarozó a késéssel érintett járaton közlekedő légi jármű felszállása előtt további utasokat engedjen fel.

- 39 A fentiekre tekintettel az előterjesztett kérdések első részére azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének 1) pontját, valamint 5. és 6. cikkét akként kell értelmezni, hogy a késéssel érintett járatot a késés időtartamától függetlenül – még ha az jelentős is – nem lehet törölni tekinteni, ha az a légi fuvarozó eredeti repülési tervének megfelelően közlekedik.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések második, a járat késésének esetén fennálló kártalanításhoz való jogra vonatkozó részéről

- 40 A 261/2004 rendelet 5. cikkének (1) bekezdése akként rendelkezik, hogy a járat törlése esetén az érintett utasoknak, e rendelet a 7. cikkével összhangban, joguk van az üzemeltető légi fuvarozó általi kártalanításhoz.
- 41 Viszont az nem következik kifejezetten a 261/2004 rendelet szövegéből, hogy a késéssel érintett légi járatok utasait is megilletné ilyen jog. Ugyanakkor, amint azt a Bíróság ítélezési gyakorlatában hangsúlyozta, valamely közösségi jogi rendelkezés értelmezésekor nem csupán annak szövegét kell figyelembe venni, hanem összefüggéseit, és annak a szabályozásnak a céljait is, amelynek részét képezi (lásd különösen a C-156/98., Németország kontra Bizottság ügyben 2000. szeptember 19-én hozott ítélet [EBHT 2000., I-6857. o.] 50. pontját, valamint a C-306/05. sz. SGAE-ügyben 2006. december 7-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-11519. o.] 34. pontját).

- 42 E vonatkozásban valamely közösségi jogi aktus rendelkező része oly módon elválaszthatatlan annak indokolásától, hogy azt szükség esetén az elfogadásához vezető indokok figyelembevételével kell értelmezni (a C-298/00. P. sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben 2004. április 29-én hozott ítélet [EBHT 2004., I-4087. o.] 97. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 43 Meg kell állapítani, hogy noha annak lehetőségét, hogy a légi fuvarozók „rendkívüli körülményekre” hivatkozhatnak, ami lehetővé teszi számukra, hogy mentesüljenek az említett rendelet 7. cikke szerinti kártalanítás megfizetése alól, a 261/2004 rendeletnek kizárólag a járat törlésére vonatkozó 5. cikkének (3) bekezdése írja elő, ugyanezen rendelet (15) preambulumbekzdése pedig kimondja, hogy ezen indokra akkor is hivatkozni lehet, ha valamely légiforgalmi irányítási döntés hatása egy bizonyos légi járművel kapcsolatban egy bizonyos napon „hosszú késedelmet [vagy] egyéjszakás késedelmet” okoz. Mivel a hosszú késés fogalma a rendkívüli körülmények összefüggésében nyer említést, úgy kell vélni, hogy e fogalmat a közösségi jogalkotó a kártalanítás iránti jogra is vonatkoztatja.
- 44 Ezt impliciten megerősíti a 261/2004 rendelet célja, mivel e rendelet (1)–(4) preambulumbekzdéséből, különösen pedig (2) preambulumbekzdéséből következik, hogy a rendelet a légi közlekedésben részt vevő utasok magas szintű védelmének biztosítására irányul, függetlenül attól, hogy beszállásukat utasították vissza, vagy járatukat törölték, illetve járatuk késik-e, mivel valamennyien a légi közlekedéshez kapcsolódó, hasonlóan súlyos gondnak és kényelmetlenségnek vannak kitéve.
- 45 Ez annál is inkább igaz, mert a légi közlekedésben részt vevő utasok számára jogokat biztosító rendelkezéseket, beleértve a kártalanítás iránti jogot biztosító rendelkezéseket is, tágan kell értelmezni (ebben az értelemben lásd a C-549/07. sz. Wallentin-Hermann-ügyben 2008. december 22-én hozott ítélet [EBHT 2008., I-11061. o.] 17. pontját).
- 46 Ilyen körülmények között nem lehet azonnal azt feltételezni, hogy a késéssel érintett légi járatok utasait nem illeti meg kártalanítás iránti jog, és hogy e jog elismerésének szempontjából nem lehet őket a törölt járatok utasaihoz hasonlóaknak tekinteni.

- 47 Meg kell állapítani továbbá, hogy az értelmezés általános elve szerint valamely közösségi rendelkezést – amennyire lehetséges – úgy kell értelmezni, hogy ne váljék kérdésessé annak érvényessége (lásd a C-403/99. sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben 2001. október 4-én hozott ítélet [EBHT 2001., I-6883. o.] 28. és 37. pontját). Továbbá a közösségi jogi aktus különböző lehetséges értelmezései közül azt kell előnyben részesíteni, amely alkalmas ezen jogi aktus hatékony érvényesülésének biztosítására (lásd főként a 187/87. sz., Land de Sarre és társai ügyben 1988. szeptember 22-én hozott ítélet [EBHT 1988., 5013. o.] 19. pontját és a C-434/97. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben 2000. február 24-én hozott ítélet [EBHT 2000., I-1129. o.] 21. pontját).
- 48 Ilyen vonatkozásban minden közösségi jogi aktust az elsődleges jog egészének megfelelően, ezen belül az egyenlő bánásmód elvével való összhangban kell értelmezni, amely utóbbi megköveteli, hogy az összehasonlítható helyzeteket ne kezeljék eltérően, és az eltérő helyzeteket ne kezeljék ugyanúgy, amennyiben az ilyen elbánás objektíve nem igazolható (a C-210/03. sz. Swedish Match ügyben 2004. december 14-én hozott ítélet [EBHT 2004., I-11893. o.] 70. pontja, valamint a C-344/04. sz., IATA és ELFAA ügyben 2006. január 10-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-403. o.] 95. pontja).
- 49 Tekintettel a 261/2004 rendelet céljára, amelynek célja a járatok törlésével és jelentős késésével érintett utasok védelmének megerősítése az érintettek által a légi közlekedés során elszenvedett károk orvoslása útján, az e rendelet hatálya alá tartozó helyzeteket többek között az érintett utasok által elszenvedett különböző kényelmetlenségek és károk szempontjából kell összehasonlítani (ebben az értelemben lásd a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 82., 85., 97. és 98. pontját).
- 50 A jelen ügyben a késéssel érintett légi járatok utasainak helyzetét kell összehasonlítani a törölt légi járatok utasainak helyzetével.
- 51 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet a kár egységesített és azonnali orvoslására irányul, mégpedig a beszállás visszautasítására és a járat törlésére, valamint hosszú késésre vonatkozó szabályok tárgyát képező különböző jellegű beavatkozások útján (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 43. pontját).

- 52 E beavatkozásokkal a 261/2004 rendelet célja, hogy orvosolja többek között az érintett utasok által az idővesztés következtében elszenvedett kárt, aminek egyetlen módja, az idővesztés visszafordíthatatlan jellegére tekintettel, a kártalanítás.
- 53 Márpedig e tekintetben meg kell állapítani, hogy az említett kárt úgy a törölt járatok utasai, mint a késéssel érintett járatok utasai elszenvedik, ha célállomásukra érkezésük előtt a légi fuvarozó által eredetileg meghatározottnál hosszabb utazási idővel kell számolniuk.
- 54 Következésképpen meg kell állapítani, hogy a törölt járatok utasai, valamint a késéssel érintett járatok utasai hasonló, idővesztésben megnyilvánuló kárt szenvednek, tehát a 261/2004 rendelet 7. cikkében foglalt kártalanítás iránti jog alkalmazása szempontjából helyzetük összehasonlítható.
- 55 Közelebbről, a késéssel érintett járatok utasainak helyzete alig különbözik a törölt járatok utasainak helyzetétől, akiknek a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontja iii. alpontjának értelmében átfoglalást ajánlanak fel, és akik szélsőséges esetben a repülőterre való megérkezésük pillanatában is értesülhetnek járatuk törléséről (lásd a C-204/08. sz. Rehder-ügyben 2009. július 9-én hozott ítélet [EBHT 2009., I-6073. o.] 19. pontját).
- 56 Az utasok e két kategóriáját ugyanis főszabály szerint egyrészt a légi közlekedésüket megnehezítő esemény bekövetkeztének időpontjában tájékoztatják. Másrészt, ha el is szállítják őket végső célállomásukra, e célállomást az eredetileg tervezett időpontnál később éri el, következképpen tehát hasonló idővesztéséget szenvednek.

- 57 Így azok az utasok, akik számára a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontja iii. alpontjának értelmében átfoglalást ajánlottak fel, élhetnek az ugyanezen rendelet 7. cikke szerinti kártalanítás iránti jogukkal, amennyiben a fuvarozó nem olyan légi járatra biztosít átfoglalást számukra, amely legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt indul, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb kétórás késéssel éri el. Ezeknek az utasoknak tehát kártalanítás iránti joguk keletkezik, amennyiben időveszteségük eléri vagy meghaladja a három órát az utazás fuvarozó által eredetileg tervezett időtartamához képest.
- 58 Ugyanakkor azt a feltételezést követve, hogy a késéssel érintett járatok utasainak nem keletkezik kártalanítás iránti joguk, ezen utasokat kedvezőtlenebb módon kezelnék, noha adott esetben hasonló, három órás vagy azt meghaladó időveszteséget szenvednek utazásuk során.
- 59 Márpedig úgy tűnik, hogy az ilyen eltérő bánásmódot nem indokolhatja egyetlen objektív megfontolás sem.
- 60 Mivel a légi fuvarozók utasai által a járatok törlése vagy jelentős késése esetén elszenvedett károk hasonlóak, az egyenlő bánásmód elvének sérelme nélkül nem kezelhetők eltérő módon a késéssel érintett járatok utasai a törölt járatok utasaihoz képest. Ez még inkább igaz a 261/2004 rendelet által követni kívánt cél fényében, amely a légi közlekedésben részt vevő valamennyi utas védelmének erősítése.
- 61 Ilyen körülmények között meg kell állapítani, hogy a késéssel érintett járatok utasai hivatkozhatnak a 261/2004 rendelet 7. cikke által előírt kártalanítás iránti jogra, amennyiben a késéssel érintett légi járat következtében háromórás vagy azt meghaladó időveszteséget szenvednek, vagyis ha végső célállomásukat a légi fuvarozó által eredetileg tervezetthez képest három vagy több órával később érik el.

- 62 Ez a megoldás egyébiránt összhangban van a 261/2004 rendelet (15) preambulumbekzdésével is. Ugyanis, amint azt a jelen ítélet 43. pontja rögzítette, megállapítható, hogy a közösségi jogalkotó e preambulumbekzdéssel a „hosszú késés” fogalmát is a kártalanítás iránti joghoz kapcsolta. Márpedig meg kell állapítani, hogy e fogalom olyan késésre utal, amelyhez a jogalkotó bizonyos jogkövetkezményeket kapcsol. Mivel a rendelet 6. cikke ilyen jogkövetkezményeket határoz meg már bizonyos, kétórás vagy azt meghaladó késéssel érintett járatok esetére is, az említett rendelet (15) preambulumbekzdése feltétlenül vonatkozik a háromórás vagy azt meghaladó késésekre.
- 63 Pontosítani szükséges, hogy az utasokat a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdése címén megillető kártalanítás összege 50%-kal csökkenthető, amennyiben az e rendelet 7. cikkének (2) bekezdésében előírt feltételek teljesülnek. Bár ezen utóbbi rendelkezés kizárólag az utas átfoglalásának esetét említi, meg kell állapítani, hogy az előírt kártalanítás összegének csökkentése kizárólag az utasok által elszenvedett késedelem függvénye, miáltal nincs semmi akadálya e rendelkezés megfelelő alkalmazásának a késéssel érintett utasoknak fizetett kártalanítás tekintetében. Ebből az következik, hogy a késsel érintett járatnak a végső célállomását az eredetileg tervezett érkezési időponthoz képest három vagy annál több órás késéssel elérő utasát megillető kártalanítás a 261/2004 rendelet 7. cikke (2) bekezdése c) pontjának értelmében 50%-kal csökkenthető, ha a késés – a 7. cikk (2) bekezdése a) és b) pontja hatálya alá nem tartozó járat esetében – a négy órát nem éri el.
- 64 A jelen ítélet 61. pontjában foglalt következtetést nem gyengíti az a tény, hogy a 261/2004 rendelet 6. cikke a késéssel érintett járatok utasai számára e rendelet 8. és 9. cikke alapján a segítség különböző módjairól rendelkezik.
- 65 Ugyanis, amint azt a Bíróság korábban megállapította, a 261/2004 rendelet azon károk orvoslására, amelyeket a légi személyszállítás késéséből következő kényelmetlenségek okoznak az utasoknak, különböző beavatkozási formákat ír elő egységesített és azonnali módon (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott IATA és ELFAA üggyben hozott ítélet 43. és 45. pontját).

- 66 Ezen intézkedések önállóak abban az értelemben, hogy eltérő célkitűzéseknek felelnek meg, és a késések által okozott különböző károk orvoslását célozzák.
- 67 Ezt követően emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet elfogadásával a jogalkotónak az volt a célja, hogy egyensúlyba hozza a légi utasok és a légi fuvarozók érdekeit. Noha megállapított bizonyos jogosultságokat ezen utasok javára, e rendelet (15) preambulumbekzdésében és 5. cikkének (3) bekezdésében előírta, hogy a légi fuvarozó nem köteles kártalanítást fizetni, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni, tehát olyan körülmények, amelyek kívül esnek a légi fuvarozó tényleges befolyásán.
- 68 Egyébiránt azt is ki kell emelni, hogy a 261/2004 rendelet alapján teljesített kötelezettségek nem zárják ki azt, hogy a légi fuvarozók bárkitől – harmadik személyeket is beleértve – kártérítést követeljenek a nemzeti jognak megfelelően, amit a hivatkozott rendelet 13. cikke is lehetővé tesz. Az ilyen kártérítés így enyhítheti, vagy akár teljes egészében kiegyenlítheti a fenti fuvarozók által a kötelezettségeik teljesítése következtében viselt pénzügyi terhet. Másrészt – a fent hivatkozott kártérítési jogra is figyelemmel – nem tűnik ésszerűtlennek, hogy a terhet a légi fuvarozók viseljék, akikkel az utasok szállítási szerződést kötöttek, amely alapján ez utóbbiak jogosultak az adott járaton utazni, anélkül hogy a járat törlésére vagy késésre kerülne sor (a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 90. pontja).
- 69 A fentiekre tekintettel az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések második részére azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 5., 6. és 7. cikkét akként kell értelmezni, hogy a késéssel érintett járatok utasait a törölt járatok utasaihoz hasonlóknak lehet tekinteni az e rendelet 7. cikke által előírt kártalanítás iránti jog alkalmazása szempontjából, így hivatkozhatnak az e rendelet 7. cikke által előírt kártalanítás iránti jogra, amennyiben a késéssel érintett légi járat következtében háromórás vagy azt meghaladó idővesztéséget szenvednek, vagyis ha végső célállomásukat a légi fuvarozó által eredetileg tervezetthez képest három vagy több órával később érik el. Ugyanakkor e késés nem keletkeztet kártalanítás iránti jogot az utasok javára, ha a légi fuvarozó bizonyítani tudja, hogy a járat hosszú késését olyan rendkívüli

körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni, tehát olyan körülmények, amelyek kívül esnek a légi fuvarozó tényleges befolyásán.

A C-432/07. sz. ügyben szereplő harmadik, a légi jármű műszaki hibájából eredő rendkívüli körülményekre vonatkozó kérdésről

70 A Bíróság a korábbiakban már kimondta, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a légi jármű járattörlést eredményező műszaki hibája nem tartozik az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalmába, kivéve ha e hiba olyan eseményekből ered, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek (a fent hivatkozott Wallentin-Hermann ügyben hozott ítélet 34. pontja).

71 Ugyanez a következtetés irányadó, ha a 261/2004 rendelet 5. cikke (3) bekezdésére a járat késése esetén hivatkoznak.

72 A C-432/07. sz. ügyben előterjesztett harmadik kérdésre tehát azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a légi jármű járattörlést vagy késést eredményező műszaki hibája nem tartozik az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalmába, kivéve ha e hiba olyan eseményekből ered, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek.

A költségekről

73 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 (negyedik tanács) a következőképpen határozott:

- 1) A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú 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 2. cikkének 1) pontját, valamint 5., és 6. cikkét akként kell értelmezni, hogy a késéssel érintett járatot a késés időtartamától függetlenül – még ha az jelentős is – nem lehet töröltnek tekinteni, ha az a légi fuvarozó eredeti repülési tervének megfelelően közlekedik.
- 2) A 261/2004 rendelet 5., 6. és 7. cikkét akként kell értelmezni, hogy a késéssel érintett járatok utasait a törölt járatok utasaihoz hasonlóknak lehet tekinteni a kártalanítás iránti jog alkalmazása szempontjából, így hivatkozhatnak az e rendelet 7. cikke által előírt kártalanítás iránti jogra, amennyiben a késéssel érintett légi járat következtében háromórás vagy azt meghaladó idővesztéssel szenvednek, vagyis ha végső célállomásukat a légi fuvarozó által eredetileg tervezetthez képest három vagy több órával később érik el. Ugyanakkor e késés nem keletkeztet kártalanítás iránti jogot az utasok javára, ha a légi fuvarozó bizonyítani tudja, hogy a járat hosszú késését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni, tehát olyan körülmények, amelyek kívül esnek a légi fuvarozó tényleges befolyásán.

- 3) A 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a légi jármű járatörlést vagy késést eredményező műszaki hibája nem tartozik az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalmába, kivéve ha e hiba olyan eseményekből ered, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek.**

Aláírások