



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nyolcadik tanács)

2020. április 30.*

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – 261/2004/EK rendelet – A légi utasok kártalanítása visszautasított beszállás esetén – Visszautasított beszállás – Járat törlése – Csatlakozást magában foglaló repülőút – A repülőút részét képező egyik légi járatra vonatkozó foglalásnak az utas akarata ellenére történő módosítása – Az utas késedelem nélküli megérkezése a végső célállomására”

A C-191/19. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Landgericht Frankfurt am Main (Frankfurt am Main-i regionális bíróság, Németország) a Bírósághoz 2019. február 27-én érkezett, 2019. február 20-i határozatával terjesztett elő az

OI

és

az **Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo SA**

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:

- OI képviseletében F. Puschkarski Rechtsanwältin,
- a német kormány képviseletében J. Möller, M. Hellmann és A. Berg, meghatalmazotti minőségben,
- az osztrák kormány képviseletében J. Schmoll, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviseletében B. Bertelmann és N. Yerrell, meghatalmazotti minőségben,

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

* Az eljárás nyelve: német.

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, 7. o.; helyesbítés: HL 2019. L 119., 202. o.) 4. cikke (3) bekezdésének, 5. cikke (1) bekezdése c) pontja iii. alpontjának és 7. cikkének értelmezésére vonatkozik.
- 2 Ezt a kérelmet OI és az Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (a továbbiakban: Air Nostrum) között, az OI által a 261/2004 rendelet alapján a foglalását érintő, akarata ellenére végrehajtott módosítások miatt benyújtott kártalanítás iránti kérelem tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

Az uniós jog

- 3 A 261/2004 rendelet (1)–(4), (9) és (10) preambulumbekzdése értelmében:
 - „(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 [helyesen: jelentős 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 1991. 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 akarata ellenére visszautasították továbbra is túlságosan magas, akárcsak a légi járatok előzetes figyelmeztetés nélküli törlése és a hosszú késések [helyesen: jelentős 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.
- [...]
- (9) Azon utasok számát, akiknek beszállását akarata ellenére visszautasították, csökkenteni kellene azzal, hogy a légi fuvarozók számára elő kell írni, hogy a beszállás visszautasítása helyett olyan személyeket keressenek, akik önként, előnyökért cserébe lemondanak a helyfoglalásukról, illetve azzal, hogy teljes mértékben kártalanítják azokat, akiknek a beszállását végül visszautasítják.
- (10) Azoknak az utasoknak, akiknek beszállását akarata ellenére visszautasították lehetővé kellene [helyesen: kell] tenni, hogy jegyük árának visszatérítése mellett elálljanak a repülőúttól, vagy azt kielégítő körülmények között tovább folytassák, és az ilyen utasok ellátásáról a későbbi légi járatra való várakozásuk alatt megfelelő módon gondoskodni kell.”

4 E rendelet 1. cikkének (1) bekezdése előírja:

„E rendelet az itt meghatározott feltételek szerint megállapítja az utasokat megillető minimális jogokat, amikor

- a) akaratuk ellenére beszállásukat visszautasítják;
- b) légi járatukat törlik;
- c) légi járatuk késik.”

5 E rendelet 2. cikkének h), j) és l) pontja a következőképpen rendelkezik:

„E rendelet alkalmazásában:

[...]

- 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;

[...]

- j) »visszautasított beszállás«: egy légi járaton az utasok szállításának megtagadása annak ellenére, hogy azok a 3. cikk (2) bekezdésében meghatározott feltételek mellett beszállásra jelentkeztek, kivéve, ha beszállásukat ésszerű indokok, úgymint egészségügyi, biztonsági vagy védelmi okok, illetve nem megfelelő utazási okmányok miatt utasítják el;

[...]

- l) »járat törlése«: egy korábban [helyesen: eredetileg] tervezett légi járat nem közlekedése [helyesen: indításának elmaradása], amelyre legalább egy helyet lefoglaltak.”

6 A 261/2004 rendelet 3. cikkének (1) és (2) bekezdése szerint:

„(1) E rendeletet a következőkre kell alkalmazni:

- a) egy olyan tagállam területén található repülőtérről induló utasokra, amely tagállamra a Szerződést alkalmazni kell;
- b) utasokra, akik egy harmadik országban található repülőtérről egy olyan tagállam területén található repülőtérre indulnak, amelyre a Szerződést alkalmazni kell, kivéve, ha ebben a harmadik államban előnyökben vagy kártalanításban és segítségben részesültek, amennyiben az érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozója közösségi légi fuvarozó.

(2) Az (1) bekezdést azzal a feltétellel kell alkalmazni, hogy az utasok

- a) megerősített helyfoglalással rendelkeznek az érintett légi járaton és – az 5. cikkben említett járatotrlés kivételével – utasfelvételre jelentkeznek,
 - a légi fuvarozó, az utazásszervező vagy egy meghatalmazott utazásközvetítő által előre és írásban (beleértve az elektronikus utat is) a meghatározott módon és megjelölt időpontban,

vagy ha időpontot nem jelöltek meg,

– legalább 45 perccel a közzétett indulási időpont előtt; vagy

b) arról a légi járatról, amelyre helyfoglalásuk volt egy légi fuvarozó vagy utazásszervező – az októl függetlenül – átirányította őket egy másik járatra.”

7 E rendelet 4. cikke (3) bekezdésének szövege a következő:

„Amennyiben az utasok beszállását akaratum ellenére visszautasították, akkor az üzemeltető légi fuvarozó azonnal kártalanítja őket a 7. cikkel összhangban és segítséget nyújt nekik a 8. és 9. cikkel összhangban.”

8 Az említett rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja értelmében:

„Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

[...]

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

- i. 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 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 ériék el.”

9 A 261/2004 rendelet 7. cikkének szövege a következő:

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

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

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

[...]

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

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 10 Az alapeljárás felperese a TUR Tourismus AG utazásszervezőn keresztül csatlakozást magában foglaló repülőutat foglalt, amellyel eljuthatott Jerez de la Fronterából (Spanyolország) Madridon (Spanyolország) keresztül Frankfurt am Mainba (Németország). Ez az egységes foglalás révén megvalósult, csatlakozást magában foglaló repülőút a következő légi járatokból állt: az IB 8505. számú, az Air Nostrum által üzemeltetett első légi járat Jerez de la Fronterából Madridba, menetrend szerinti indulási időpontja 2015. október 3-án 13 óra 35 perc, érkezési időpontja ugyanazon a napon 14 óra 45 perc volt, az AB 5325. számú második légi járat Madridból Frankfurt am Mainba, menetrend szerinti indulási időpontja 2015. október 3-án 20 óra, érkezési időpontja ugyanazon a napon 22 óra 40 perc volt.
- 11 Az alapeljárás felperesének foglalását akarata ellenére úgy módosították, hogy az IB 8505. számú első légi járaton biztosított helyfoglalása helyett egy másik, az IB 8507. számú légi járaton foglaltak helyet a számára, amely Jerez de la Fronterából 2015. október 3-án 17 óra 55 perc körül indult, és Madridban ugyanazon a napon 19 óra 05 perc körül szállt le.
- 12 Az alapeljárás felperese 20 órakor indult el Madridból az eredetileg tervezett csatlakozó légi járatral, és a tervezettnél tíz perccel korábban érkezett Frankfurt am Mainba.
- 13 Az alapeljárás felperese arra irányuló keresetet indított az Amtsgericht Frankfurt am Mainnál (Frankfurt am Main-i helyi bíróság, Németország), hogy az Air Nostrum a 261/2004 rendelet alapján az egyoldalú módosítások miatt fizessen kártalanítást számára. E bíróság elutasította az alapeljárás felperesének kérelmét, mivel e felperes a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontja által meghatározott időkereten belül elérte a végső célállomását.
- 14 Az alapeljárás felperese e határozat ellen fellebbezést nyújtott be a Landgericht Frankfurt am Mainhoz (Frankfurt am Main-i regionális bíróság, Németország), úgy véelve, hogy a 261/2004 rendelet alapján kártalanítás illeti meg a beszállás visszautasítása miatt, és e jognak az e rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontjában a légi járat törlése esetére előírt korlátozásai nem alkalmazhatók.
- 15 E bíróság jelzi, hogy az előtte fekvő jogvita megoldása a feltett kérdésekre a Bíróság által adandó választól függ. E bíróság először is úgy véli, hogy az alapeljárás felperese a 261/2004 rendelet alapján csak akkor lehet jogosult kártalanításra, ha a foglalásának módosítása a beszállás visszautasítását eredményezte. A jelen esetben ugyanis nincs szó légi járat törléséről, mivel azt a légi járatot, amellyel az alapeljárás felperese eredetileg utazott volna, üzemeltették. A kérdést előterjesztő bíróság úgy ítéli meg, hogy valamely utas foglalásának az utas akarata ellenére történő, olyan módosítása, amelynek következtében az utasnak egy későbbi légi járatra foglalnak helyet, a 261/2004 rendelet 4. cikke (3) bekezdésének hatálya alá tartozik, ha az eredeti légi járatot üzemeltették. Úgy véli, hogy e rendelkezés eltérő értelmezése arra indíthatná a légi fuvarozókat, hogy kijátsszák az e rendelet szerinti jogkövetkezményeket.
- 16 A kérdést előterjesztő bíróság szerint ezt követően pedig az a kérdés merül fel, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontja alkalmazható-e analógia útján az e rendelet 4. cikkének (3) bekezdése értelmében vett visszautasított beszállásra.

17 E feltételek mellett a Landgericht Frankfurt am Main (Frankfurt am Main-i regionális bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

- „1) A repülőtéren utasfelvételre jelentkező, egy bizonyos légi járatra megerősített helyfoglalással rendelkező utasnak egy későbbi légi járatra akarata ellenére történő átirányítása a beszállásnak az utasok jogairól szóló rendelet 4. cikkének (3) bekezdése értelmében vett visszautasítását jelenti-e, amennyiben továbbra is üzemeltetik azt a légi járatot, amelyre az utas megerősített helyfoglalása vonatkozik?
- 2) Az 1. kérdésre adandó igenlő válasz esetén: Alkalmazandó-e analóg módon az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontja szerinti rendelkezés az utasok jogairól szóló rendelet 4. cikkének (3) bekezdése értelmében vett visszautasított beszállás eseteire?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdéstről

- 18 A kérdést előterjesztő bíróság az első kérdésével azt kívánja megtudni, hogy a 261/2004 rendelet 4. cikkének (3) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy a beszállás e rendelkezés értelmében vett visszautasításának minősül az, ha a repülőtéren „utasfelvételre” jelentkező, egy bizonyos légi járatra megerősített helyfoglalással rendelkező utas foglalását akarata ellenére módosítják, és egy későbbi légi járatra foglalnak helyet számára, és azt a légi járatot, amelyre az említett foglalással rendelkezik, üzemeltették.
- 19 Előjáróban emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a nemzeti bíróságok és a Bíróság között az EUMSZ 267. cikkel bevezetett együttműködési eljárásban a Bíróság kötelessége, hogy a nemzeti bíróság részére olyan hasznos választ adjon, amely annak lehetővé teszi az előtte folyamatban lévő ügy elbírálását. Ennek érdekében adott esetben a Bíróságnak át kell fogalmaznia a feltett kérdéseket (lásd ebben az értelemben: 2015. szeptember 17-i van der Lans ítélet, C-257/14, EU:C:2015:618, 32. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 20 A jelen előzetes döntéshozatali eljárás keretében ezzel a lehetőséggel kell élni.
- 21 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból ugyanis nem tűnik ki, hogy az alapeljárás felperese a 261/2004 rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében előírt időkereten belül ténylegesen jelentkezett utasfelvételre.
- 22 A Bíróság ezért nem tud arról a kérdéstről állást foglalni, hogy a jelen ügy alapjául szolgálóhoz hasonló helyzet tartozhat-e a 261/2004 rendelet 4. cikke (3) bekezdésének a hatálya alá.
- 23 Az azonban nem vitatott, hogy az alapeljárás felperesének repülőútja csatlakozást foglalt magában, mivel az e repülőút részét képező első légi járatot érintő módosítás ellenére a végső célállomását az említett repülőút részét képező második, általa lefoglalt légi járatral érte el.
- 24 Az sem vitatott, hogy a feltett kérdés olyan jogvita keretébe illeszkedik, amelynek tárgya a 261/2004 rendelet 7. cikke szerinti kártalanítás légi fuvarozó általi nyújtása.
- 25 Következésképpen ezen tényekre figyelemmel, és annak érdekében, hogy a Bíróság a kérdést előterjesztő bíróság részére olyan hasznos választ adjon, amely lehetővé teszi az előtte folyamatban lévő jogvita elbírálását, az első kérdését át kell fogalmazni, és úgy kell tekinteni, hogy az lényegében arra vonatkozik, hogy a 261/2004 rendeletet, és különösen annak 7. cikkét úgy kell-e értelmezni, hogy

kártalanítás illeti meg az olyan utast, aki egységes foglalással rendelkezik egy csatlakozást magában foglaló repülőútra, amennyiben a foglalását akarata ellenére módosították, aminek következtében egyrészt nem szállt be a lefoglalt repülőútjának a részét képező első légi járatra, holott e légi járatot üzemeltették, másrészt helyet foglaltak számára egy későbbi légi járatra, ami lehetővé tette számára, hogy beszálljon a lefoglalt repülőútjának a részét képező második légi járatra, és így az eredetileg tervezett időpontban megérkezzen a végső célállomására.

- 26 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy egységes foglalás tárgyát képező, egy vagy több csatlakozást magában foglaló repülőutat egyetlen szállításként kell figyelembe venni a 261/2004 rendelet által előírt, az utasokat megillető kártalanításhoz való jog szempontjából (lásd ebben az értelemben: 2018. május 31-i Wegener ítélet, C-537/17, EU:C:2018:361, 18. és 19. pont).
- 27 A Bíróság így levonta az érintett utasnak a repülőútja végén fennálló, azaz a 261/2004 rendelet 2. cikkének h) pontja szerinti végső célállomására való érkezéskori helyzetének jogkövetkezményeit (lásd ebben az értelemben: 2018. május 31-i Wegener ítélet, C-537/17, EU:C:2018:361, 17. pont; 2013. február 26-i Folkerts ítélet, C-11/11, EU:C:2013:106, 34. és 35. pont).
- 28 A csatlakozást magában foglaló repülőút esetében ez az értelmezés magából e 2. cikk h) pontjának a szövegéből következik, amely szerint „a rendelkezésre álló alternatív csatlakozó légi járatokat figyelmen kívül kell hagyni, ha az eredetileg tervezett érkezési időt betartják”.
- 29 A csatlakozást magában foglaló repülőút esetében különösen a kártalanításhoz való jogot illetően a Bíróság kimondta, hogy a 261/2004 rendelet 7. cikkét úgy kell értelmezni, hogy kártalanítás illeti meg azon utast, aki a végső célállomásra a tervezett érkezési időponthoz képest legalább háromórás késéssel érkezik meg (lásd ebben az értelemben: 2013. február 26-i Folkerts ítélet, C-11/11, EU:C:2013:106, 47. pont).
- 30 A jelen ügyben nem vitatott, hogy az alapeljárás felperese a repülőútja végén az eredetileg tervezett érkezési időponthoz képest késedelem nélkül megérkezett a végső célállomására.
- 31 Következésképpen a 261/2004 rendelet 7. cikke alapján nem illeti meg kártalanításhoz való jog.
- 32 Igaz ugyan egyrészt, hogy amint az a 261/2004 rendelet (1) és (2) preambulumbekzdéséből következik, a 261/2004 rendelet célja a légi közlekedés során az utasok által elszenvedett súlyos gond és kényelmetlenség orvosolása, másrészt hogy a repülőút részét képező légi járat foglalásának módosítása kényelmetlenséget okoz az érintett utasnak. Márpedig egy ilyen kényelmetlenség nem tekinthető e rendelet értelmében véve „súlyosnak”, ha ez az utas az eredetileg tervezett érkezési időpontban megérkezett a végső célállomására.
- 33 E körülmények között ellentétes lenne a 261/2004 rendelet céljával, ha az alapeljárás felpereséhez hasonló utas e rendelet 7. cikke alapján kártalanításban részesülne.
- 34 A fenti megfontolások összességére tekintettel az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendeletet, és különösen annak 7. cikkét úgy kell értelmezni, hogy nem illeti meg kártalanítás az olyan utast, aki egységes foglalással rendelkezik egy csatlakozást magában foglaló repülőútra, amennyiben a foglalását akarata ellenére módosították, aminek következtében egyrészt nem szállt be a lefoglalt repülőútjának a részét képező első légi járatra, holott e légi járatot üzemeltették, másrészt helyet foglaltak számára egy későbbi légi járatra, ami lehetővé tette számára, hogy beszálljon a lefoglalt repülőútjának a részét képező második légi járatra, és így az eredetileg tervezett időpontban megérkezzen a végső célállomására.

A második kérdéstről

35 Az első kérdésre adott válasza tekintettel a második kérdésre nem szükséges válaszolni.

A költségekről

36 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 rendeletet, és különösen annak 7. cikkét úgy kell értelmezni, hogy nem illeti meg kártalanítás az olyan utast, aki egységes foglalással rendelkezik egy csatlakozást magában foglaló repülőútra, amennyiben a foglalását akarata ellenére módosították, aminek következtében egyrészt nem szállt be a lefoglalt repülőútjának a részét képező első légi járatra, holott e légi járatot üzemeltették, másrészt helyet foglaltak számára egy későbbi légi járatra, ami lehetővé tette számára, hogy beszálljon a lefoglalt repülőútjának a részét képező második légi járatra, és így az eredetileg tervezett időpontban megérkezzen a végső célállomására.

Aláírások