



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (negyedik tanács)

2021. április 22.*

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy jelentős késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség – 261/2004/EK rendelet – 6. cikk – A járat késése – A 8. cikk (3) bekezdése – Valamely járat azonos várost vagy régiót kiszolgáló másik repülőtérre történő átirányítása – A »járat törlésének« fogalma – Rendkívüli körülmények – A járat törlése vagy jelentős késéssel való érkezése esetén a légi utasok kártalanítása – A tényleges érkezési repülőtérrel az eredetileg tervezett célállomás repülőtérére történő átszállítás költségeinek vállalására irányuló kötelezettség”

A C-826/19. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria) a Bírósághoz 2019. november 13-án érkezett, 2019. október 29-i határozatával terjesztett elő a

WZ

és

az **Austrian Airlines AG**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (negyedik tanács),

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

főtanácsnok: P. Pikamäe,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- WZ képviseletében F. Puschkarski Rechtsanwältin,
- az osztrák kormány képviseletében A. Posch, G. Kunnert és J. Schmoll, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviseletében G. Braun, R. Pethke és N. Yerrell, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: német.

a főtanácsnok indítványának a 2020. december 3-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,
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.; helyesbítés: HL 2019. L 119., 202. o.) 5–9. cikkének az értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet a WZ és az Austrian Airlines AG között a légi járatnak az eredetileg tervezettől eltérő, de ugyanazon földrajzi területen található célállomás repülőterére történő átirányításából eredő kényelmetlenségért nyújtandó kártalanítás iránti kérelem tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

- 3 A 261/2004 rendelet (1)–(4), (14) és (15) preambulumbekzdése a következőket mondja ki:
„(1) 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.
(2) A beszállás visszautasítása és a légi járat törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] súlyos gondot és kényelmetlenséget okoz az utasoknak.
(3) Bár a menetrendszerű légiközlekedésben 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 akarattuk ellenére visszautasították, továbbra is túlságosan magas, akár csak a légi járatok előzetes figyelmeztetés nélküli törlése és a hosszú késések [helyesen: jelentős késések] által érintettek száma.
(4) A Közösségnek ezért emelnie kellene [helyesen: kell] az említett rendelet által meghatározott védelem szintjét az utasok jogainak erősítése érdekében, továbbá hogy biztosítsa a légifuvarozók harmonizált feltételek melletti tevékenységét egy liberalizált piacon.
[...]
(14) A Montreali Egyezménynek megfelelően az üzemeltető légifuvarozókra háruló kötelezettségeket korlátozni kellene [helyesen: kell], vagy ki kellene [helyesen: kell] zárni azokban az esetekben, amikor egy eseményt olyan rendkívüli körülmények okoztak, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Ilyen körülmények különösen politikai instabilitás, az érintett légi járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek, biztonsági kockázatok, váratlan repülésbiztonsági hiányosságok és olyan sztrájkok esetén fordulhatnak elő, amelyek egy üzemeltető légifuvarozó működését befolyásolják.

(15) Különleges körülmények [helyesen: rendkívüli körülmények] fennállásának kellene [helyesen: kell] tekinteni, ha egy légitforgalmi irányítási döntés hatása egy bizonyos légi járművel kapcsolatban egy bizonyos napon hosszú késedelmet [helyesen: jelentős késedelmet], egyéjszakás késedelmet, illetve a légitjármű egy vagy több járatának törlését okozza, annak ellenére, hogy az érintett légitfuvarozó minden ésszerű intézkedést megtett a késedelmek vagy járatok törlésének elkerülésére.”

4 E rendelet „Fogalommeghatározások” címet viselő 2. cikke 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 légitjáratokat figyelmen kívül kell hagyni, ha az eredetileg tervezett érkezési időt betartják;

[...]

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

5 Az említett rendelet „Beszállás visszautasítása” című 4. cikke a (3) bekezdésében a következőket írja elő:

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

6 Ugyanezen rendelet „Járat törlése” című 5. cikke az (1) és (3) bekezdésében a következőket mondja ki:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

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

b) az üzemeltető légitfuvarozó a 9. cikk (1) bekezdésének a) pontja és a 9. cikk (2) bekezdésének megfelelően segítséget ajánl fel, valamint átfoglalás esetén, ha az új légitjárat indulási időpontja ésszerű számítás szerint legalább a törölt járat tervezett indulását követő nap, akkor a 9. cikk (1) bekezdésének b) pontjában és a 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjában előírt segítséget nyújtja [helyesen: segítséget ajánlja fel]; és

c) joguk van az üzemeltető légitfuvarozó 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 ériék el.

[...]

(3) Az üzemeltető légitfuvarozó nem köteles 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. cikke a következőket írja elő:

„(1) Amennyiben egy üzemeltető légitársaság 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 légitársaság

- 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 légitársaság 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].”

8 E rendelet „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikke az (1) és (2) bekezdésében a következőképpen rendelkezik:

„(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.

(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; vagy
- b) három órával későbbi, az összes 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőút [helyesen: légi járat] tekintetében és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőút [helyesen: légi járat] esetében, vagy

c) négy órával későbbi, az a) és b) pontba nem sorolható összes egyéb repülőút [helyesen: légi járat] esetében,

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

9 Az említett rendelet „Visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog” című 8. cikke a következőket írja elő:

„(1) E cikkre való hivatkozáskor az utasoknak az alábbiak közötti választást ajánlják fel:

a) – a jegy árának a vételi ár szerinti visszatérítése hét napon belül, a 7. cikk (3) bekezdésében meghatározott módon az utazás meg nem tett szakaszára vagy szakaszaira, továbbá a már megtett szakaszra vagy szakaszokra, amennyiben a repülőút [helyesen: légi járat] az utas eredeti utazási tervével kapcsolatban már nem szolgál semmilyen célt, vagy adott esetben a következővel együtt,

– a legkorábbi légi járat vissza az első indulási pontra;

b) átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz a legkorábbi alkalommal [helyesen: átfoglalás a célállomásokra hasonló feltételek mellett és a legkorábbi időpontban]; vagy

c) átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz egy későbbi időpontban, amikor az utasnak megfelel [helyesen: átfoglalás a célállomásokra hasonló feltételek mellett egy későbbi, az utasnak megfelelő időpontra], az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően.

[...]

(3) Amennyiben egy várost vagy régiót több repülőtér szolgál ki, és az üzemeltető légitársaság az utasnak a helyfoglaláshoz képest egy alternatív repülőtérre induló légi járatot ajánl, akkor az üzemeltető légitársaságot terheli az utas átszállításának a költsége az alternatív repülőtérre, amelyre a jegyet váltották, vagy az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra.”

10 A 261/2004 rendelet „Ellátáshoz való jog” című 9. cikke az (1) bekezdésében a következőket mondja ki:

„E cikkre való hivatkozáskor az utasoknak díjmentesen a következőket kell felajánlani:

[...]

c) szállítást a repülőtér és a szálláshely (hotel vagy egyéb) között.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

11 WZ egységes foglalással rendelkezett az Austrian Airlines két, 2018. május 21-i járatára, az első, Klagenfurt (Ausztria) és Bécs (Ausztria) közötti, menetrend szerint 18 óra 35 perckor induló és 19 óra 20 perckor érkező járatra, és a második, a Bécs és Berlin (Németország) közötti, menetrend szerint 21 órakor induló és Berlin Tegel repülőtérre 22 óra 20 perckor érkező járatra.

12 A Bécs és Berlin közötti járatot biztosító légi járműnek a szóban forgó járatról visszafelé számított harmadik járata során fellépő meteorológiai feltételek olyan késést eredményeztek, amely az ugyanezen légi jármű által biztosított későbbi járatokra is kihatott, ezért a WZ által lefoglalt járat 22 óra 7 perckor szállt fel Bécsben, és mivel a hatályos éjszakai repülési tilalom miatt nem szállhatott le a Berlin Tegel

repülőtéren, az érintett járatot átirányították a Berlin szövetségi tartományhoz (Németország) közeli Brandenburg szövetségi tartományban (Németország) található Berlin Schönefeld repülőtérre, ahol 23 óra 18 perckor szállt le.

- 13 WZ arra irányuló keresettel fordult a Bezirksgericht Schwechathoz (schwechati kerületi bíróság, Ausztria), hogy az Austrian Airlinest a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja értelmében kötelezzék kártalanítás címén 250 euró felperes részére történő megfizetésére. E kérelem egyrészt a járat késéssel való érkezésén (22 óra 20 perc helyett 23 óra 18 perc), másrészt pedig azon alapult, hogy az Austrian Airlines nem tett eleget az arra irányuló kötelezettségének, hogy a felperes számára felajánlja a Berlin Schönefeld repülőtérrel a Berlin Tegel repülőtérre való kiegészítő átszállítást. WZ szerint az említett rendelet 8. cikkének (3) bekezdése nem alkalmazható a helyzetre, mivel a Berlin Schönefeld repülőtér nem Berlin szövetségi tartományban található.
- 14 Védekezésében az Austrian Airlines a keresetlevél elutasítását kérte arra hivatkozva, hogy először is WZ mindössze 58 perces késéssel érte el végső célállomását, másodsor, hogy WZ egy további közlekedési eszköz igénybevételével könnyen hazajuthatott a Berlin Schönefeld repülőtértől 24 km-re található lakóhelyére, és harmadszor, hogy a késést a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülmények, nevezetesen a légi járműnek az utolsó járatától visszafelé számított harmadik járata során fellépő jelentős meteorológiai problémák okozták.
- 15 A 2019. június 24-i ítéletében a Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság) elutasította a keresetet, megállapítva egyrészt, hogy az alapügyben szóban forgó járatátirányítás nem minősül a repülési útvonal jelentős módosításának, így azt a járat késésének, nem pedig törlésének kell tekinteni, másrészt pedig, hogy a késés időtartama nem éri el vagy haladja meg a három órát.
- 16 WZ ezen ítélettel szemben fellebbezést nyújtott be a Landesgericht Korneuburghoz (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria).
- 17 Ez utóbbi bíróságnak kétségei vannak azon kérdéseket illetően, hogy először is az alapügy tényállását a járat törlésének vagy késésének, vagy pedig azoktól eltérő esetnek kell-e tekinteni, másodsor, hogy az Austrian Airlines hivatkozhat-e a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülmények felmerülésére, harmadszor pedig, hogy e fuvarozónak kártalanítást kell-e fizetnie az őt terhelő segítségnyújtási és ellátási kötelezettség esetleges megsértése miatt.
- 18 E körülmények között a Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:
 - „1) Úgy kell-e értelmezni a [261/2004 rendelet] 8. cikkének (3) bekezdését, hogy az alkalmazandó két olyan repülőtérre, amelyek közül mindkettő egy adott város központjának közvetlen közelében található, de csupán az egyik helyezkedik el a város területén, míg a másik a szomszédos tartomány területén található?
 - 2) Úgy kell-e értelmezni a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontját, 7. cikkének (1) bekezdését és 8. cikkének (3) bekezdését, hogy az ugyanazon város és ugyanazon régió egy másik repülőtérre történő leszállás esetén is fennáll a törlés miatti kártalanításhoz való jog?
 - 3) Úgy kell-e értelmezni a 261/2004 rendelet 6. cikkének (1) bekezdését, 7. cikkének (1) bekezdését és 8. cikkének (3) bekezdését, hogy az ugyanazon város és ugyanazon régió egy másik repülőtérre történő leszállás esetén is fennáll a jelentős késés miatti kártalanításhoz való jog?

- 4) Úgy kell-e értelmezni a 261/2004 rendelet 5. cikkét, 7. cikkét és 8. cikkének (3) bekezdését, hogy annak megállapításához, hogy a légi utas valóban elszenvedte-e az Európai Unió Bíróságának [2009. november 19-i Sturgeon és társai ítéletének (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716)] értelmében vett három órát elérő vagy azt meghaladó idővesztéséget, a késés számításakor a másik repülőtérre való leszállás időpontját kell alapul venni, vagy azt az időpontot, amikor a légi utas megérkezik arra a repülőtérre, amelyre a jegyet váltotta, vagy egy másik közeli célállomásra a vele történt megállapodás alapján?
- 5) Úgy kell-e értelmezni a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését, hogy az a légi fuvarozó, amely több, egymást váltó járatot üzemeltet, hivatkozhat olyan körülményre, konkrétan az időjárástól függő leszállási korlátozásra, amely az érintett járat előtti járatot megelőző járat előtti járatot érintette?
- 6) Úgy kell-e értelmezni a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdését, hogy egy másik repülőtéren történő leszállás esetén a légi fuvarozó köteles felajánlani a másik célállomásra történő szállítást, vagy ezt a légi utasnak kell kérnie?
- 7) Úgy kell-e értelmezni a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdését, 8. cikkének (3) bekezdését és 9. cikke (1) bekezdésének c) pontját, hogy a légi utast kártalanítás illeti meg a 8. és 9. cikkben foglalt segítségnyújtási és ellátási kötelezettség megsértése miatt?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

- 19 Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy amennyiben a járatot az eredetileg tervezett repülőtér által kiszolgálttal azonos várost kiszolgáló repülőtérre irányítják át, az utasok két repülőtér közötti szállítása költségeinek az e rendelkezésben előírt vállalása ahhoz a feltételhez kötött, hogy az előbbi repülőtér ugyanazon város vagy régió területén legyen, mint az utóbbi.
- 20 E tekintetben, noha a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdése előírja, hogy „[a]mennyiben egy várost vagy régiót több repülőtér szolgál ki”, a légi fuvarozót terheli az utas átszállításának a költsége a tényleges érkezési repülőtérről az eredetileg tervezett érkezési repülőtérre, vagy az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra, sem e rendelkezés, sem e rendeletnek a rendelet bizonyos fogalommeghatározásait tartalmazó 2. cikke, sem e rendelet más rendelkezése nem határozza meg, hogy mit kell érteni „több repülőtér által kiszolgált város vagy régió” alatt.
- 21 Ezenfelül, mivel a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdése e fogalmak tekintetében nem utal a nemzeti jogra, e fogalmakat önállóan kell értelmezni oly módon, hogy azok egységes alkalmazást nyerjenek az Európai Unióban (lásd analógia útján: 2014. szeptember 4-i Germanwings ítélet, C-452/13, EU:C:2014:2141, 16. és 17. pont).
- 22 Ebben az összefüggésben emlékeztetni kell arra, hogy azon kifejezések értelmét és terjedelmét, amelyekre az uniós jog semmilyen meghatározást nem ad, az általános nyelvhasználatban elfogadott szokásos jelentés szerint kell meghatározni, figyelembe véve azon szövegkörnyezetet, amelyben a kifejezéseket használják, és azon szabályozás célkitűzéseit, amelynek e kifejezések részét képezik (2008. december 22-i Wallentin-Hermann ítélet, C-549/07, EU:C:2008:771, 17. pont).
- 23 Ami a „város vagy régió” kifejezések általános nyelvhasználatban elfogadott szokásos jelentését illeti, noha e kifejezések külön-külön olyan területeket jelölnek, amelyek kiterjedésének határait azon állam alkotmányos, törvényi vagy rendeleti szabályai határozzák meg, amelynek e területek a részét képezik,

ugyanezen – felsorolás formájában együttesen értelmezett és a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdésében szereplő „több repülőtér által kiszolgált” kifejezés által pontosított – kifejezéseket úgy kell érteni, hogy azok nem egy meghatározott, államnál alacsonyabb szintű, közigazgatási vagy akár politikai jellegű területi egységre, hanem inkább olyan repülőterek meglétével jellemzett területre utalnak, amelyek az általuk kiszolgált terület közvetlen közelében található.

- 24 Ebből következik, hogy az a körülmény, hogy a tényleges érkezési repülőtér és az eredetileg tervezett érkezési repülőtér elkülönülő, államnál alacsonyabb szintű területi egységek területén helyezkedik el, nem releváns a 261/2004 rendelet 8. cikke (3) bekezdésének alkalmazása szempontjából.
- 25 Ezt az értelmezést a 261/2004 rendelet célkitűzései is alátámasztják.
- 26 Egyrészt ugyanis a 261/2004 rendelet – amint az (1), (2) és (4) preambulumbekkezdéséből következik – az utasok és a fogyasztók magas szintű védelmére irányul a súlyos gondot és kényelmetlenséget okozó bizonyos helyzetekben a jogaik megerősítése által, valamint az ilyen helyzetek egységesített és azonnali formában történő orvoslása által (lásd ebben az értelemben: 2016. június 22-i Mennens ítélet, C-255/15, EU:C:2016:472, 26. pont).
- 27 Márpedig a „város vagy régió” kifejezéseknek az alapeljárás felperese által javasolthoz hasonló megszorító értelmezése, amely szerint a tényleges érkezési repülőtérnek és az eredetileg tervezett érkezési repülőtérnek ugyanazon város vagy régió területén kell lennie, és e kifejezések mindegyikét a nemzeti jog szerint kell érteni, megfosztaná az átszállítási költségeknek a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdésében előírt vállalásához való jogtól azon utasokat, akiknek a járatát az eredetileg tervezett repülőtér közelében elhelyezkedő, azonban egy másik város vagy régió területén található alternatív repülőtérre irányították át, és következésképpen veszélyeztetné e rendelet azon célkitűzését, hogy a légi utasok számára magas szintű védelmet biztosítson.
- 28 Másrészt a 261/2004 rendeletnek a (4) preambulumbekkezdésével összhangban az is célja, hogy biztosítsa a légi fuvarozók harmonizált feltételek melletti tevékenységét egy liberalizált piacon. Márpedig a „város vagy régió” kifejezéseknek az előző pontban ismertetett megszorító értelmezése azzal a következménnyel járna, hogy az átszállítási költségek e rendelet 8. cikkének (3) bekezdése címén történő, légi fuvarozó általi vállalását az egyes tagállamok saját alkotmányos, törvényi vagy rendeleti előírásaitól tenné függővé.
- 29 Végül a „több repülőtér által kiszolgált város vagy régió” kifejezések ugyanezen megszorító értelmezése megfosztaná a hatékony érvényesülésétől a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdését. Az üzemeltető légi fuvarozó számára ugyanis különösen nehéz, vagy akár lehetetlen lenne, hogy az utas számára felajánlja a járat átirányítását az eredetileg tervezett érkezési repülőtér szerinti város vagy régió területén kívül található alternatív repülőtérre, még akkor is, ha ezen alternatív repülőtér az eredetileg tervezett repülőtér szerinti város vagy régió területének közvetlen közelében található.
- 30 A fentiekre tekintettel az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy amennyiben a járatot az eredetileg tervezett repülőtér által kiszolgált azonos várost kiszolgáló repülőtérre irányítják át, az utasok két repülőtér közötti szállítása költségeinek az e rendelkezésben előírt vállalása nem kötött azon feltételhez, hogy az előbbi repülőtér ugyanazon város vagy régió területén legyen, mint az utóbbi.

A második és a harmadik kérdésről

- 31 Együttesen vizsgálendő második és harmadik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontját, 7. cikkének (1) bekezdését és 8. cikkének (3) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy az eredetileg tervezett repülőtértől eltérő, de ugyanazon várost vagy régiót kiszolgáló repülőtéren leszálló átirányított járat esetén az utas kártalanításhoz való joggal rendelkezhet e járat törlése vagy jelentős késése címén.
- 32 Előzetesen rá kell mutatni arra, hogy az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban a kérdést előterjesztő bíróság a 261/2004 rendelet 6. cikkének (1) bekezdésére is hivatkozik, amely a járat jelentős késéssel való indulásának esetére vonatkozik. Mindazonáltal ezen előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy e bíróság valójában arra keresi a választ, hogy az utas rendelkezhet-e kártalanításhoz való joggal az olyan alternatív repülőtéren leszálló átirányított járat esetén, amely az eredetileg tervezett érkezési repülőtér elhelyezkedése szerinti terület közvetlen közelében található, akár a járatnak az e rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja értelmében vett törlése, akár a 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716) értelmében vett, háromórás vagy azt meghaladó jelentős késéssel való érkezése címén. Ennélfogva a 261/2004 rendelet 6. cikkének (1) bekezdése nem releváns ahhoz, hogy a Bíróság hasznos választ adjon a kérdést előterjesztő bíróság számára az alapjogvita eldöntéséhez.
- 33 E pontosítást követően először is emlékeztetni kell arra, hogy az említett rendelet 2. cikkének l) pontja a „járat törlését” úgy határozza meg, mint „egy eredetileg tervezett légi járat indításának elmaradása, amelyre legalább egy helyet lefoglaltak”.
- 34 E tekintetben a Bíróság megállapította, hogy a légi járat lényegében egy légi közlekedési műveletből áll, amely így bizonyos értelemben ezen – valamely légi fuvarozó által meghatározott útvonalon végrehajtott – fuvarozás „egysége” (2008. július 10-i Emirates Airlines ítélet, C-173/07, EU:C:2008:400, 40. pont). Ezenkívül pontosította, hogy az útvonal a légi járat lényegi elemét alkotja, hiszen ez utóbbit a légi fuvarozó által előre meghatározott repülési tervnek megfelelően hajtják végre (2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 30. pont).
- 35 Az „útvonal” kifejezés tehát meghatározott időrend alapján állapítja meg a légi jármű által az indulási repülőtérrel az érkezési repülőtérre megteendő utat, ebből következik, hogy ahhoz, hogy valamely légi járat teljesítettnek legyen tekinthető, nem elegendő, hogy a repülőgép a tervezett menetrend szerint elinduljon, hanem az is szükséges, hogy megérkezzen az említett menetrendben szereplő célállomásra (2011. október 13-i Sousa Rodríguez és társai ítélet, C-83/10, EU:C:2011:652, 28. pont).
- 36 Így a járat nem tekinthető teljesítettnek, ha azt az eredetileg tervezett célállomás repülőterétől eltérő repülőtérre irányították át, mivel az ilyen járatot főszabály szerint a 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontja értelmében vett törölt járatnak kell tekinteni, amely e rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjával összefüggésben értelmezett 7. cikke alapján kártalanításhoz való jogot biztosíthat.
- 37 Ugyanakkor abban a konkrét esetben, amikor a járatot az eredetileg tervezett célállomás repülőtere által kiszolgált azonos várost vagy régiót kiszolgáló repülőtérről irányították át, nem felelne meg sem az említett rendelet céljának, sem pedig az egyenlő bánásmód elvének, ha a járat átirányítását a járat törlésének tekintenénk.
- 38 Egyrészt ugyanis rá kell mutatni arra, hogy a 261/2004 rendelet által követett fő célkitűzésen kívül, amely – a jelen ítélet 26. pontjában felhívottakkal összhangban – az utasok és a fogyasztók magas szintű védelmének biztosításában áll, e rendelet hallgatólagosan egyéb, másodlagos célkitűzéseket is követ, amelyek között szerepel megelőzés útján a légi járatok törlése számának csökkentése (lásd ebben az értelemben: 2006. január 10-i IATA és ELFAA ítélet, C-344/04, EU:C:2006:10, 83. pont).

- 39 Egyébiránt hozzá kell tenni, hogy az említett rendelet elfogadásával a jogalkotónak az is célja volt, hogy mérlegelje egymással szemben a légi utasok és a légi fuvarozók érdekeit (2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 67. pont; 2012. október 23-i Nelson és társai ítélet, C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 39. pont).
- 40 Ebben az összefüggésben meg kell állapítani, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikkének az e rendelet (1)–(4) preambulumbekzdésével összefüggésben értelmezett (3) bekezdése különös célt követ, amennyiben azon súlyos gond és kényelmetlenség megelőzésére – és nem e kényelmetlenség következményeiért való kártalanításra – irányul, amely az utast a járat törlése esetén érheti, azáltal, hogy az üzemeltető légi fuvarozót visszatartja e törléstől, és bizonyos mozgásteret biztosít számára annak érdekében, hogy az utas számára felajánlja a végső célállomásra szóló átfoglalást a járatnak az ugyanazon várost vagy régiót kiszolgáló alternatív repülőterre való átirányítása, valamint az e repülőterről az eredetileg tervezett célállomás repülőterére vagy az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra történő átszállítás költségeinek vállalása révén.
- 41 Másrészt az állandó ítélkezési gyakorlat szerint minden uniós 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 (2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 48. pont).
- 42 Márpedig ellentétes lenne az egyenlő bánásmód elvével, ha a járatnak az eredetileg tervezett repülőterétől eltérő, de ugyanazon várost vagy régiót kiszolgáló repülőterre való átirányítását a légi járat törlésének tekintenénk. Ezen egyenértékűnek tekintés ugyanis – amint arra a főtanácsnok az indítványának 59. és 60. pontjában rámutatott – annak elismeréséhez vezetne, hogy e járat utasát a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikke értelmében kártalanításhoz való jog illeti meg, ideértve azt az esetet is, amikor az átszállítást követően az utas az eredetileg tervezett repülőteret vagy a megállapodás szerinti bármely más célállomást három órát el nem érő késéssel éri el, ugyanakkor a kártalanításhoz való e jogot megtagadja az olyan járat utasától, amely az eredetileg tervezett repülőteret három órát el nem érő késéssel éri el, holott ez utóbbi utast hasonló kényelmetlenség érte, mint az előbbi.
- 43 Ezzel szemben, másodszor, súlyos gond és kényelmetlenség merül fel, ha az ugyanazon várost vagy régiót kiszolgáló alternatív repülőterre átirányított járat utasa jelentős késéssel érkezik meg, és a végső célállomását az eredetileg tervezett érkezési időponthoz képest háromórás vagy azt meghaladó késéssel éri el. Ebben a helyzetben az utas a 261/2004 rendelet értelmében főszabály szerint kártalanításhoz való joggal rendelkezik, amennyiben a 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716) értelmében vett, háromórás vagy azt meghaladó jelentős késéssel érkezik meg.
- 44 A fentiekre tekintettel a második és a harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontját, 7. cikkének (1) bekezdését és 8. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az eredetileg tervezett repülőterétől eltérő, de ugyanazon várost vagy régiót kiszolgáló repülőteren leszálló átirányított járat esetén az utas nem rendelkezhet kártalanításhoz való joggal a járat törlése címén. Ugyanakkor az eredetileg tervezett repülőterrel azonos várost vagy régiót kiszolgáló alternatív repülőterre átirányított járat utasa e rendelet értelmében főszabály szerint kártalanításhoz való joggal rendelkezik, amennyiben a végső célállomását az üzemeltető légi fuvarozó által eredetileg tervezett érkezési időponthoz képest háromórás vagy azt meghaladó késéssel éri el.

A negyedik kérdéstről

- 45 Negyedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 5. és 7. cikkét, valamint 8. cikkének (3) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy az eredetileg tervezett repülőterétől eltérő, de ugyanazon várost vagy régiót kiszolgáló repülőterre átirányított járat

utasa által az érkezéskor elszenvedett késés nagyságának meghatározásakor az alternatív repülőtérre való érkezés időpontját, az átszállítást követően az eredetileg tervezett repülőtérre való megérkezés időpontját, vagy pedig adott esetben az üzemeltető légi fuvarozóval történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra való megérkezés időpontját kell alapul venni.

- 46 Először is a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának, valamint 7. és 8. cikkének szövegéből kitűnik, hogy e rendelkezések a „végső célállomás” fogalmára utalnak, amelyet e rendelet 2. cikkének h) pontja úgy határoz meg, hogy az az utasfelvételi pultnál bemutatott repülőjegyen feltüntetett célállomás, illetve közvetlenül csatlakozó járatok esetén az utolsó járat célállomása.
- 47 Másodszer a Bíróság pontosította, hogy mivel az idővesztésből álló kényelmetlenség a végső célállomásra való megérkezéskor nyilvánul meg, a késés nagyságát a 261/2004 rendelet 7. cikkében előírt kártalanítás tekintetében az e célállomásra való megérkezés tervezett időpontjához képest kell értékelni (2013. február 26-i Folkerts ítélet, C-11/11, EU:C:2013:106, 33. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat), azzal, hogy a repülési tervben meghatározott időpontról van szó, amely az érintett utas jegyén is szerepel (2020. október 1-jei FP Passenger Service ítélet, C-654/19, EU:C:2020:770, 25. pont).
- 48 Ennélfogva az eredetileg tervezett repülőtértől eltérő, de ugyanazon várost vagy régiót kiszolgáló repülőtéren leszálló átirányított járat utasa által az érkezéskor elszenvedett késés nagyságának meghatározásakor azon időpontot kell alapul venni, amikor az utas az átszállítását követően megérkezik az eredetileg tervezett repülőtérre vagy adott esetben az üzemeltető légi fuvarozóval történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra.
- 49 A fenti megfontolásokra tekintettel a 261/2004 rendelet 5. és 7. cikkét, valamint 8. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az eredetileg tervezett repülőtértől eltérő, de ugyanazon várost vagy régiót kiszolgáló repülőtérre átirányított járat utasa által az érkezéskor elszenvedett késés nagyságának meghatározásakor azon időpontot kell alapul venni, amikor az utas az átszállítását követően ténylegesen megérkezik az eredetileg tervezett repülőtérre vagy adott esetben az üzemeltető légi fuvarozóval történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra.

Az ötödik kérdésről

- 50 Ötödik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy a járat jelentős késéssel való érkezése esetén az üzemeltető légi fuvarozó az utasok kártalanítására vonatkozó kötelezettsége alóli mentesülés érdekében hivatkozhat olyan rendkívüli körülményre, amely nem az említett, késéssel érintett járatot, hanem a fuvarozó által ugyanazon légi járművel üzemeltetett korábbi járatot érintett a légi járműnek az utolsó járatról visszafelé számított harmadik járata keretében.
- 51 Előzetesen meg kell állapítani, hogy a Bíróság rendelkezésére álló iratokból nem tűnik ki teljes bizonyossággal az alapügyben szóban forgó érkezéskori késés nagysága. E körülmények között, és e nagyság kérdést előterjesztő bíróság általi, a negyedik kérdésre adott válasz figyelembevételével történő meghatározásának sérelme nélkül az ötödik kérdésre azon előfeltevésből kiindulva kell válaszolni, hogy a járat jelentős késést szenvedett.
- 52 Emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésével összhangban az üzemeltető légi fuvarozó mentesülhet az utasok kártalanítására vonatkozó, a 261/2004 rendelet 5. cikkének (1) bekezdésén és 7. cikkén alapuló kötelezettsége alól, ha bizonyítani tudja többek között, hogy az érintett járat törlését vagy jelentős késését „rendkívüli körülmények” okozták.

- 53 E tekintetben rá kell mutatni egyrészt arra, hogy az üzemeltető légi fuvarozó számára elismert azon jogosultságot, hogy „rendkívüli körülményre” hivatkozzon, sem a 261/2004 rendelet (14) és (15) preambulumbekzdése, sem e rendelet 5. cikkének (3) bekezdése nem korlátozza arra az egyetlen esetre, ha e körülmény a késedelemmel érintett vagy törölt járat során merül fel, kizárva azt, ha az említett körülmény az ugyanazon repülőgépen teljesített korábbi járat során merült fel (2020. június 11-i Transportes Aéreos Portugueses ítélet, C-74/19, EU:C:2020:460, 51. pont).
- 54 Másrészt a légi utasok és a légi fuvarozók érdekeinek egyensúlyba hozatala, amely – a jelen ítélet 39. pontjában felhívottaknak megfelelően – a 261/2004 rendelet elfogadásának fő célja volt, feltételezi, hogy figyelembe vegyék a repülőgépek légi fuvarozók által történő üzemeltetésének módjait, és különösen azt a körülményt, ugyanaz a repülőgép teljesíthet egyazon nap folyamán több, egymást követő járatot, ami azzal jár, hogy egy repülőgépet egy korábbi járat során érintő rendkívüli körülmény kihatással van az azzal teljesített későbbi járatra vagy járatokra (2020. június 11-i Transportes Aéreos Portugueses ítélet, C-74/19, EU:C:2020:460, 52. pont).
- 55 Következésképpen az üzemeltető légi fuvarozónak módjában kell hogy álljon, hogy az utasoknak a járat jelentős késése vagy törlése esetén nyújtandó kártalanítására vonatkozó kötelezettsége alóli mentesülés érdekében az általa ugyanezen repülőgépen teljesített korábbi, az utolsó járatról visszafelé számított harmadik járat keretében felmerülő „rendkívüli körülményre” hivatkozhatson (lásd analógia útján: 2020. június 11-i Transportes Aéreos Portugueses ítélet, C-74/19, EU:C:2020:460, 53. pont).
- 56 Mindazonáltal, és figyelemmel nemcsak a 261/2004 rendelet (1) preambulumbekzdésében említett, az utasok magas szintű védelmének biztosítására irányuló célra, de e rendelet 5. cikke (3) bekezdésének szövegére is, az ilyen rendkívüli körülményre történő hivatkozás azt feltételezi, hogy közvetlen okozati összefüggés álljon fenn a korábbi járatot érintő körülmény felmerülése és a későbbi járat késése vagy törlése között, amit a kérdést előterjesztő bíróságnak kell értékelnie a rendelkezésére álló ténybeli elemekre tekintettel és figyelembe véve többek között az érintett repülőgép üzemeltetésének módjait (lásd ebben az értelemben: 2020. június 11-i Transportes Aéreos Portugueses ítélet, C-74/19, EU:C:2020:460, 54. pont).
- 57 A fentiekre tekintettel az ötödik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a járat jelentős késéssel való érkezése esetén az üzemeltető légi fuvarozó az utasok kártalanítására vonatkozó kötelezettsége alóli mentesülés érdekében hivatkozhat olyan rendkívüli körülményre, amely nem az említett, késéssel érintett járatot, hanem a fuvarozó által ugyanazon légi járművel üzemeltetett korábbi járatot érintett a légi járműnek az utolsó járatról visszafelé számított harmadik járata keretében, feltéve, hogy közvetlen okozati összefüggés áll fenn e körülmény felmerülése és a későbbi járat jelentős késéssel való érkezése között, aminek az értékelése a kérdést előterjesztő bíróság feladata, figyelembe véve különösen a szóban forgó légi járműnek az érintett üzemeltető légi fuvarozó általi üzemeltetésének módját.

A hatodik kérdéstről

- 58 Hatodik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy amennyiben az átirányított járat az eredetileg tervezett repülőterétől eltérő, de ugyanazon várost vagy régiót kiszolgáló repülőtéren száll le, az üzemeltető légi fuvarozó köteles önként felajánlani az utasnak az eredetileg tervezett célállomás repülőterére vagy adott esetben az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra való átszállítás költségeinek vállalását.

- 59 Emlékeztetni kell arra, hogy magának a 261/2004 rendelet 8. cikke (3) bekezdésének a szövege szerint, amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó az utasnak a helyfoglaláshoz képest egy alternatív, de ugyanazon várost vagy régiót kiszolgáló repülőtérre induló légi járatot ajánl, e fuvarozót „terheli az utas átszállításának a költsége az alternatív repülőtérrel arra a repülőtérre, amelyre a jegyet váltották, vagy az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra”.
- 60 Noha e rendelkezés szövegéből kifejezetten kitűnik, hogy az biztosítja az utasok számára az átszállítási költségek üzemeltető légi fuvarozó általi vállalásához való jogot, e rendelkezés – amint arra a főtanácsnok az indítványának 63. pontjában rámutatott – semmilyen információval nem szolgál azon kérdést illetően, hogy az említett fuvarozó köteles-e önként felajánlani az utasoknak az említett átszállítási költségek vállalását.
- 61 Mindazonáltal az állandó ítélkezési gyakorlatból kitűnik, hogy a légi közlekedésben részt vevő utasok számára jogokat biztosító rendelkezéseket tágan kell értelmezni (2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 45. pont).
- 62 Egyébiránt ezen értelmezés során figyelembe kell venni a 261/2004 rendeletnek a jelen ítélet 26. pontjában felidézett, az utasok magas szintű védelmére irányuló célját.
- 63 A 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdését e rendelet (1) és (2) preambulumbekzdésének fényében tehát úgy kell értelmezni, hogy amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó az utas számára az eredetileg tervezettől eltérő, de ugyanazon várost vagy régiót kiszolgáló repülőtérre induló járatot ajánl, e fuvarozó köteles önként vállalni az utas átszállításának költségeit az érkezési repülőtérrel az eredetileg tervezett repülőtérre vagy az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra.
- 64 A járatnak az eredetileg tervezett repülőtértől eltérő, de ugyanazon várost vagy régiót kiszolgáló repülőtérre való átirányítása ugyanis kényelmetlenséget okozhat az érintett utasoknak, különösen ha az eredetileg tervezett repülőtérre való eljutás költségesnek és összetettnek bizonyulhat, vagy azért, mert az alternatív repülőtér kiszolgáltsága elmarad az eredetileg tervezett célállomás repülőtérétől, vagy pedig azért, mert az átirányított járat késő esti leszállása miatt korlátozott az átszállítást biztosító közlekedési kínálat.
- 65 Egyébiránt ez az értelmezés tiszteletben tartja a légi utasok és az üzemeltető légi fuvarozók érdekeinek egymással szembeni mérlegelését, amely – a jelen ítélet 39. pontjában felhívottaknak megfelelően – a 261/2004 rendelet elfogadásának fő célja volt. Amellett ugyanis, hogy biztosítja az utasok számára, hogy az alternatív repülőtéren való leszállást követően átszállítsák őket az eredetileg tervezett repülőtérre vagy az üzemeltető légi fuvarozóval történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra, lehetővé teszi a fuvarozók számára az e rendelet 7. cikke szerinti kártalanítás fizetésére vonatkozó kötelezettség alóli mentesülést annak biztosítása révén, hogy az utasok az eredetileg tervezett érkezési időponthoz képest háromórás és azt meghaladó késés nélkül eljuthassanak az eredetileg tervezett repülőtérre vagy az üzemeltető légi fuvarozóval történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra.
- 66 A fentiekre tekintettel a hatodik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy amennyiben az átirányított járat az eredetileg tervezett repülőtértől eltérő, de ugyanazon várost vagy régiót kiszolgáló repülőtéren száll le, az üzemeltető légi fuvarozó köteles önként felajánlani az utasnak az eredetileg tervezett célállomás repülőtérére vagy adott esetben az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra való átszállítás költségeinek vállalását.

A hetedik kérdésről

- 67 Hetedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy az üzemeltető légi fuvarozóval szemben az e rendelkezésben előírt segítségnyújtási és ellátási kötelezettség megsértése az e rendelet 7. cikkének (1) bekezdése címén átalánykártalanításhoz való jogot biztosíthat.
- 68 Előjáróban rá kell mutatni arra, hogy az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban a kérdést előterjesztő bíróság a 261/2004 rendelet 9. cikke (1) bekezdésének c) pontjára is hivatkozik, amely előírja, hogy e rendelet e rendelkezésére való hivatkozásakor – vagyis amennyiben teljesülnek az említett rendelet 4. cikkének (3) bekezdésében, 5. cikke (1) bekezdésének b) pontjában vagy 6. cikke (1) bekezdésének ii. pontjában foglalt feltételek – az utasoknak díjmentesen fel kell ajánlani a szállítást a repülőtér és a szálláshely között. Mindazonáltal ugyanezen előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a kérdést előterjesztő bíróság valójában arra keresi a választ, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdésében előírt, az utasnak az érkezési repülőtérrel az eredetileg tervezett repülőtérre vagy az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra való átszállítása költségeinek vállalására vonatkozó kötelezettség üzemeltető légi fuvarozó általi megsértése biztosíthat-e átalánykártalanításhoz való jogot e rendelet 7. cikkének (1) bekezdése címén.
- 69 Először is emlékeztetni kell arra, hogy amennyiben a fuvarozó nem teljesíti a 261/2004 rendelet 8. cikke alapján őt terhelő kötelezettségeket, a légi utasok megalapozottan hivatkozhatnak a kártalanításhoz való jogra (lásd ebben az értelemben: 2011. október 13-i Sousa Rodríguez és társai ítélet, C-83/10, EU:C:2011:652, 44. pont).
- 70 Másodsor, a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontjában és 9. cikkében meghatározott ellátási kötelezettség légi fuvarozó általi be nem tartása miatti kártalanítás címén csak azokat az összegeket lehet a légi utas számára megtéríteni, amelyek az egyes ügyek sajátos körülményeire tekintettel szükségesnek, megfelelőnek és észszerűnek bizonyulnak annak érdekében, hogy pótolják az említett utas légi fuvarozó általi ellátásának elmaradását (2013. január 31-i McDonagh ítélet, C-12/11, EU:C:2013:43, 51. pont).
- 71 Így, amint arra a főtanácsnok az indítványának 77. pontjában rámutatott, az üzemeltető légi fuvarozó által fizetendő kártalanítás összege és az érintett utasnál felmerülő költségek összege között megfelelésnek kell fennállnia, amely követelmény értelemszerűen kizárja a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdésében előírt átalányjellegű kártalanítást.
- 72 A fentiekből következik, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdésében előírt, a tényleges érkezési repülőtérrel az eredetileg tervezett repülőtérre vagy az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra történő átszállítás költségeinek vállalására vonatkozó kötelezettség megsértése biztosítja az utas számára az azon összegek megtérítéséhez való jogot, amelyek az adott ügy sajátos körülményeire tekintettel szükségesnek, megfelelőnek és észszerűnek bizonyulnak annak érdekében, hogy pótolják az említett utas légi fuvarozó általi ellátásának elmaradását.
- 73 A fentiekre tekintettel a hetedik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az utasnak az érkezési repülőtérrel az eredetileg tervezett repülőtérre vagy az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra való átszállítása költségeinek vállalására vonatkozó kötelezettség üzemeltető légi fuvarozó általi megsértése nem biztosít az utas számára átalánykártalanításhoz való jogot e rendelet 7. cikkének (1) bekezdése címén. Ezzel szemben e kötelezettség megsértése biztosítja az említett utas számára az általa kiadott azon összegek megtérítéséhez való jogot, amelyek az adott ügy sajátos körülményeire tekintettel szükségesnek, megfelelőnek és észszerűnek bizonyulnak annak érdekében, hogy pótolják a fuvarozó mulasztását.

A költségekről

⁷⁴ 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 [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 8. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy amennyiben a járatot az eredetileg tervezett repülőtér által kiszolgáltal azonos várost kiszolgáló repülőtérre irányítják át, az utasok két repülőtér közötti szállítása költségeinek az e rendelkezésben előírt vállalása nem kötött azon feltételhez, hogy az előbbi repülőtér ugyanazon város vagy régió területén legyen, mint az utóbbi.
- 2) A 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontját, 7. cikkének (1) bekezdését és 8. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az eredetileg tervezett repülőtértől eltérő, de ugyanazon várost vagy régiót kiszolgáló repülőtéren leszálló átirányított járat esetén az utas nem rendelkezhet kártalanításhoz való joggal a járat törlése címén. Ugyanakkor az eredetileg tervezett repülőtérrel azonos várost vagy régiót kiszolgáló alternatív repülőtérre átirányított járat utasa e rendelet értelmében főszabály szerint kártalanításhoz való joggal rendelkezik, amennyiben a végső célállomását az üzemeltető légi fuvarozó által eredetileg tervezett érkezési időponthoz képest háromórás vagy azt meghaladó késéssel éri el.
- 3) A 261/2004 rendelet 5. és 7. cikkét, valamint 8. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az eredetileg tervezett repülőtértől eltérő, de ugyanazon várost vagy régiót kiszolgáló repülőtérre átirányított járat utasa által az érkezéskor elszenvedett késés nagyságának meghatározásakor azon időpontot kell alapul venni, amikor az utas az átszállítását követően ténylegesen megérkezik az eredetileg tervezett repülőtérre vagy adott esetben az üzemeltető légi fuvarozóval történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra.
- 4) A 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a járat jelentős késéssel való érkezése esetén az üzemeltető légi fuvarozó az utasok kártalanítására vonatkozó kötelezettsége alóli mentesülés érdekében hivatkozhat olyan rendkívüli körülményre, amely nem az említett, késéssel érintett járatot, hanem a fuvarozó által ugyanazon légi járművel üzemeltetett korábbi járatot érintett a légi járműnek az utolsó járatától visszafelé számított harmadik járata keretében, feltéve, hogy közvetlen okozati összefüggés áll fenn e körülmény felmerülése és a későbbi járat jelentős késéssel való érkezése között, aminek az értékelése a kérdést előterjesztő bíróság feladata, figyelembe véve különösen a szóban forgó légi járműnek az érintett üzemeltető légi fuvarozó általi üzemeltetésének módját.
- 5) A 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy amennyiben az átirányított járat az eredetileg tervezett repülőtértől eltérő, de ugyanazon várost vagy régiót kiszolgáló repülőtéren száll le, az üzemeltető légi fuvarozó köteles önként felajánlani az utasnak az eredetileg tervezett célállomás repülőtérére vagy adott esetben az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra való átszállítás költségeinek vállalását.
- 6) A 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az utasnak az érkezési repülőtérről az eredetileg tervezett repülőtérre vagy az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra való átszállítása költségeinek vállalására vonatkozó

kötelezettség üzemeltető légi fuvarozó általi megsértése nem biztosít az utas számára átalánykártalanításhoz való jogot e rendelet 7. cikkének (1) bekezdése címén. Ezzel szemben e kötelezettség megsértése biztosítja az említett utas számára az általa kiadott azon összegek megtérítéséhez való jogot, amelyek az adott ügy sajátos körülményeire tekintettel szükségesnek, megfelelőnek és észszerűnek bizonyulnak annak érdekében, hogy pótolják a fuvarozó mulasztását.

Aláírások