

C-451/20. sz. ügy**Előzetes döntéshozatal iránti kérelem****A benyújtás napja:**

2020. szeptember 23.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landesgericht Korneuburg (Ausztria)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2020. augusztus 25.

Felperes:

Airhelp Limited

Alperes:

Austrian Airlines AG

[omissis]

A fellebbviteli bíróságként eljáró Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria) [omissis] az **Airhelp Ltd**, [omissis] Central Hong Kong (Hongkong), [omissis] felperes és az **Austrian Airlines AG**, 1300 Bécs-repülőtér, [omissis] alperes között **300 euró** [omissis] iránt folyamatban lévő ügyben az alperesnek a Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság, Ausztria) 2020. április 6-i ítélete ellen benyújtott fellebbezése alapján [omissis] zárt ülésen a következő

végzést

hozta:

[I] A bíróság az EUMSZ 267. cikk alapján **előzetes döntéshozatal céljából** a következő **kérdéseket** terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

[1] Úgy kell-e értelmezni 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 (az utasok jogairól szóló rendelet) 3. cikkének (1) bekezdését, **hogy a [eredeti 2. o.] rendelet alkalmazandó az olyan, egységes helyfoglalás tárgyát képező, két repülési szakaszból álló repülőútra, amelynek esetében mindkét repülési szakaszt (ugyanazon) közösségi légifuvarozónak kell üzemeltetnie, ha az első repülési szakasz indulási pontja és a második repülési szakasz érkezési pontja harmadik országban található, és csak az első repülési szakasz érkezési pontja és a második repülési szakasz indulási pontja található valamely tagállam területén?**

Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén:

[2] Úgy kell-e értelmezni 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 (az utasok jogairól szóló rendelet) 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontját, **hogy az utas akkor is jogosult a rendelet 7. cikkének (1) bekezdése szerinti kártalanításra, ha a számára felajánlott átfoglalással menetrend szerint legfeljebb két órával a törölt járat menetrend szerinti érkezési idejét követően megérkezne a végső célállomásra, ténylegesen azonban nem érkezik meg e célállomásra ezen időkereten belül?**

[II] A bíróság az eljárást az Európai Unió Bírósága előzetes döntésének beérkezéséig [omissis] felfüggeszti.

Indokolás:

Az utas, N***** T***** megerősített helyfoglalással rendelkezett az alperes által üzemeltetendő **[eredeti 3. o.]**

- OS 656. sz., Chişinăuból (KIV) Bécsbe (VIE) 2019. május 29-én 15 óra 55 perctől 16 óra 40 percig tartó menetrend szerinti repülési idővel közlekedő és
- OS 25. sz., Bécsből (VIE) Bangkokba (BKK) 2019. május 29-én 23 óra 20 perctől 2019. május 30-án 14 óra 20 percig tartó menetrend szerinti repülési idővel közlekedő légi járatra.

Az OS 656. sz. járatot a menetrend szerinti indulás előtt kevesebb mint hét nappal törölték. Az alperes ennél fogva a TK 68. sz., Isztambulból (IST) Bangkokba (BKK) 2019. május 30-án 1 óra 25 perctől 15 óráig tartó menetrend szerinti utazási idővel közlekedő járatra irányította át az utast. (Az nem volt megállapítható, hogy milyen módon és milyen időpontban szállították az utast Chişinăuból [KIV] Isztambulba [IST].) A TK 68. sz. járat 16 óra 47 perckor, tehát 1 óra 47 perces késéssel érkezett meg Bangkokba (BKK).

Az utas ennél fogva a TK 68. sz. járáttal 40 perccel később érkezett volna meg a bangkoki végső célállomására, mint az általa eredetileg foglalt OS 25. sz. járáttal, amennyiben ez utóbbi járatot menetrend szerint üzemeltették volna. A TK 68. sz. járatnak az OS 25. sz. járat menetrend szerinti érkezéséhez viszonyított tényleges késése azonban 2 óra 27 perc volt.

(Egyébként az OS 25 járat – amelyet nem töröltek, de amelyet az utas az átszálló utasokat szállító OS 656. sz. járat törlése miatt nem tudott igénybe venni – 15 óra 15 perckor, azaz 55 perces késéssel érkezett meg Bangkokba [BKK]).

Chişinău és Bangkok között a gömbi főkörön mért távolság módszerével mért távolság több, mint 3500 kilométer.

Az utas az utasok jogairól szóló rendelet 7. cikke szerinti jogát a felperesre engedményezte; a felperes az engedményezést elfogadta.

A **felperes** – az utasok jogairól szóló rendelet 7. cikke (1) bekezdésének c) pontjával és (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján – 300 euró megítélést kéri, és lényegében arra hivatkozik, hogy az utas kártalanításra jogosult, mivel az alperes nem ajánlott fel számára olyan helyettesítő szállítást [**eredeti 4. o.**], amellyel az OS 25. sz. járat menetrend szerinti érkezését követő két órán belül ténylegesen megérkezhetett volna a bangkoki (BKK) célállomására. Az alperes azonban a rendelet 7. cikkének (2) bekezdése alapján jogosult ezen igényt csökkenteni, mivel az utas négy órán belül megérkezett a végső célállomására.

Az **alperes** vitatja a kereseti kérelmet, a kereset elutasítását kéri, és összefoglalva arra hivatkozik, hogy az utast nem illeti meg kártalanításhoz való jog, mivel a TK 68. sz. járat menetrend szerint 15 órakor megérkezett.

Az első fokon eljáró Bezirksgericht Schwechat (schwechati körzeti bíróság) a megtámadott **ítélettel** helyt adott a kereseti kérelemnek. A fent ismertetett nem vitatott [omissis] megállapított tényállás alapján e bíróság azt a jogi álláspontot képviselte, hogy a rendelet szövegéből egyértelműen kitűnik, hogy [az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontja iii. alpontjának keretében] az eredeti járat menetrend szerinti érkezési időpontjának és a végső célállomásra a helyettesítő járáttal történő tényleges megérkezés időpontjának összehasonlítása bír jelentőséggel. A légifuvarozó ennél fogva csak akkor mentesül a kártalanítás fizetése alól, ha az utas a felajánlott helyettesítő járáttal az eredetileg tervezett időponthoz képest ténylegesen legfeljebb két órával később érkezik meg a végső célállomására. Ha nem ez a helyzet, akkor az utas kártalanításra jogosult az általa tervezett eredeti járat törlése miatt, még abban az esetben is, ha a helyettesítő járat – ha azt menetrend szerint üzemeltették volna – mentesítette volna az alperest a kártalanítási kötelezettség alól. A jelen esetben az utasnak az OS 25. sz. járáttal menetrend szerint 14 óra 20 perckor kellett volna megérkeznie Bangkokba (BKK), a TK 68. sz. járáttal azonban ténylegesen [**eredeti 5. o.**] csak 16 óra 47 perckor érkezett meg a végső célállomására. Ennél fogva fennáll – az utasok

jogairól szóló rendelet 7. cikke (2) bekezdésének c) pontja alapján 50%-kal csökkentett – kártalanításhoz való jog. Az elsőfokú bíróság nem foglalkozott azzal a kérdéssel, hogy az utasok jogairól szóló rendelet rendelkezései alkalmazandók-e egyáltalán a szóban forgó tényállásra.

Ezen ítélet ellen az alperes **fellebbezést** nyújtott be a kérdést előterjesztő bírósághoz azzal a kérelemmel, hogy a megtámadott ítéletet úgy változtassa meg, hogy a kereseti kérelmet elutasítja. A fellebbező lényegében arra hivatkozik, hogy az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontja iii. alpontjának szövegéből nem következik, hogy az ott leírt időbeli keret meghatározása során a végső célállomásra történő tényleges megérkezést kell alapul venni; valójában az eredetileg foglalt járat menetrend szerinti érkezésének és a helyettesítő járat menetrend szerinti érkezésének összehasonlítása releváns.

Ezzel szemben a felperes a **fellebbezési ellenkérelmében** lényegében arra hivatkozik, hogy az elsőfokú bíróság által képviselt álláspont helyes, mivel a helyettesítő járat menetrend szerinti érkezési időpontjának alapulvétele esetén nem biztosított, hogy az utast megkímélik a végső célállomásra történő késedelmes érkezéssel okozott gondtól.

A felperes követeléseiről való döntéshozatalra másod- és egyben végső fokon a **fellebbviteli bíróság**ként eljáró kérdést előterjesztő bíróság rendelkezik hatáskörrel. E tekintetben a bíróságnak [omissis] jogkérdések vizsgálatára kell szorítkoznia.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről: [eredeti 6. o.]

Az első kérdéstről:

Az utasok jogairól szóló rendelet 3. cikkének (1) bekezdése értelmében e rendeletet a következőkre kell alkalmazni:

a) *egy olyan tagállam területén található repülőtérrel induló utasokra, amely tagállamra a Szerződést alkalmazni kell;*

b) *utasokra, akik egy harmadik országban található repülőtérrel 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 légitársasága közösségi légitársaság.*

Az Európai Unió Bírósága (2020. június 11-i) *Transportes Aéreos Portugueses* ítéletének (C-74/19, EU:C:2020:460, 31. és azt követő pontok) részletes előzetes megállapításaiból – amely ügy tárgyát egy Fortalezából (Brazília) Lisszabonon (Portugália) keresztül Oslóba (Norvégia) tartó, egységes helyfoglalással érintett járat képezte – levezethető, hogy a Bíróság azon járatok tekintetében, amelyek indulási pontja vagy célállomása valamely, Norvégia területén található repülőtér, az utasok jogairól szóló rendelet hatályát csak az EGT-megállapodás 47. cikkének

(2) bekezdésére hivatkozással, összefüggésben e megállapodás 126. cikkének (1) bekezdésével, valamint 1. jegyzőkönyvének 8. pontjával és az említett megállapodás XIII. mellékletével, a rendelet által meghatározott feltételek mellett állapította meg [omissis]. Ennélfogva az Unió területén (Lisszabonban) történő közbelső leszállás nem bírt volna az utasok jogairól szóló rendelet alkalmazhatóságát megalapozó hatással.

Márpedig ez a jelen ügyben azt jelentené, hogy a helyfoglalással érintett, szóban forgó Chişinău (KIV) – Bécs (VIE) – Bangkok (BKK) járatra nem lenne alkalmazható az utasok jogairól szóló rendelet.

Kérdéses mindazonáltal, hogy a rendelet **[eredeti 7. o.]** (1) preambulumbekzdésében előirányozott magas szintű védelemre tekintettel a rendeletet elfogadó jogalkotó szándéka ezen értelmezési eredményre irányult-e.

Ha ugyanis a két járat nem képezte volna közös helyfoglalás tárgyát, akkor az utasok jogairól szóló rendelet 3. cikke (1) bekezdésének egyértelmű szövege alapján mindkét járat e rendelet hatálya alá tartozna. Az utas pusztán a helyfoglalás egységessége miatt elveszítené a védelmet.

Következésképpen az ugyanazon légitársaság által az átszálló utasokat az Unió területére szállító járaton vagy az Unió területéről induló csatlakozó járaton történő további (tervezett) szállítás megfosztaná az utast attól a védelemtől, amelyben egy helyfoglalással érintett további repülési szakasz hiányában részesülne.

A második kérdésről:

A jelen esetben az a releváns, hogy az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontjában szereplő azon rendelkezést, hogy

egy járat törlése esetén az érintett utasoknak joguk van az üzemeltető légitársaság általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban, kivéve, ha 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 órával késéssel érik el,

úgy kell-e értelmezni, hogy az ott megállapított időbeli keret a helyettesítő járat menetrend szerinti indulási és érkezési időpontjára utal, vagy úgy, hogy az a helyettesítő járat tényleges indulási és érkezési időpontját veszi alapul. A végső célállomásra történő menetrend szerinti érkezés figyelembevétele esetén (időbeli különbség: 40 perc) a kártalanításhoz való jog nem áll fenn; a tényleges érkezés figyelembevétele (időbeli különbség: 2 óra 27 perc) esetén e jog fennáll. **[eredeti 8. o.]**

Az általános nyelvhasználatban „lehetővé tételről” akkor van szó, ha megteremtik a cél eléréséhez szükséges tényleges feltételeket, és ebben az esetben már csak a

címzettől függ, hogy él-e a számára biztosított lehetőséggel, vagy sem. A jogalkotó azonban a tényleges körülmények figyelembevétele érdekében választhatott volna éppenséggel nyelvi szempontból világosabb megfogalmazást. Mindazonáltal ezen érv szimmetrikusan is alkalmazható, mivel még ha a rendeletet elfogadó jogalkotó kizárólag a helyettesítő járat menetrend szerinti adataira kívánt is volna utalni, elképzelhető lett volna egy világosabb nyelvi változat.

Ennélfogva célszerű megvizsgálni a rendelet szövegének más nyelvi változatait. E tekintetben úgy tűnik, hogy az angol

„are offered re-routing, allowing them to”

és a francia

„[...] un réacheminement leur permettant [...]”

nyelvi változat nagyjából azonos a német nyelvi változattal, de úgy tűnik, hogy a holland

„[...] [hun een] andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt.”

és a dán

„[...] og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.”

nyelvi változat egyértelműen a tényleges indulási és érkezési időpontot veszi figyelembe, miközben úgy tűnik, hogy az olasz nyelvi változat

„[...] e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale [eredeti 9. o.] meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.”

a tényleges érkezési időpontot irrelevánsnak tekinti.

Amennyire a fellebbviteli bíróság számára áttekinthető, a nemzeti bíróságok legalábbis többségi ítélezési gyakorlata úgy értelmezi a szóban forgó rendelkezést, hogy a törölt járat menetrend szerinti érkezési időpontjának és a helyettesítő járat tényleges érkezési időpontjának összehasonlítása bír jelentőséggel. [omissis]

Hasonlóképpen, az Európai Unió Bírósága a 2018. június 27-i flihright kontra Eurowings végzésében (C-130/18, EU:C:2018:496) a törölt járat menetrend szerinti érkezése és a helyettesítő járat tényleges érkezése közötti különbséget vette figyelembe; mindazonáltal az ott alapul szolgáló tényállásból nem volt

megállapítható, hogy a törölt járat menetrend szerinti érkezése és a helyettesítő járat tényleges érkezése közötti különbség is több mint két órát tett-e ki, vagy sem. Az abban az ügyben előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés nem is az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának a jelen ügyben vitatott értelmezésére, hanem az e rendelkezés és az Európai Unió Bíróságának 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélete (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716) között fennálló feszültségre vonatkozott.

Mindazonáltal a fellebbező azon érvelése, amely a helyettesítő járat menetrend szerinti repülési idejének figyelembevételére irányul, mindenképpen helytálló, mivel a fellebbező két példával szemlélteti, hogy kizárólag a helyettesítő járat tényleges repülési idejének figyelembevétele esetén olyan eredmény érhető el, amely nyilvánvalóan ellentétes az utasok jogairól szóló rendelet célkitűzésével, nevezetesen az utasok magas szintű védelmének biztosításával, akik számára **[eredeti 10. o.]** gondot okoz a visszautasított beszállás, a járatotrlés vagy a járat jelentős késése (az (1) és a (2) preambulumbekzdés).

1. példa:

A rövid időn belül törölt járat repülési ideje 10 órától 12 óráig tart. Az utas ajánlatot kap egy olyan helyettesítő járatra, amelynek 7 órakor kell elindulnia az indulási állóhelyről (fékoldás). E járat indulása azonban két és fél órát késik, és a járat csak 9 óra 30 perckor indul el az indulási állóhelyről. Noha ebben az esetben az utas számára rögtön két kényelmetlenség keletkezik, nevezetesen először is az, hogy olyan ajánlatot kap, amely nem felel meg a rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontjában foglalt kritériumoknak (ami talán még azt is eredményezi, hogy az utasnak a tervezettnél jóval korábban kell megjelennie a repülőtéren), majd ezt követően még a késés is (még ha az három óránál rövidebb is), az utas nem jogosult kártalanításra. Ebben az értelemben a törölt járat üzemeltető légitfuvarozóját még „meg is jutalmaznák” a helyettesítő járat késéséért.

2. példa:

A rövid időn belül törölt járat repülési ideje 10 órától 12 óráig tart. Az utas ajánlatot kap egy olyan helyettesítő járatra, amelynek 9 órakor kell elindulnia az indulási állóhelyről. Így az utasnak okozott kényelmetlenséget csökkentik, mivel annak valójában csak egy átfoglalást kell „elszenvednie”, lényegében azonban a tervezett utazási időn belül marad. Az utas nem is lenne jogosult kártalanításra. Márpedig, ha a szóban forgó járatra a gyors beszállás miatt (például azért, mert jóval kevesebb utast szállítanak a helyettesítő járaton) a tervezettnél korábban elvégzik az utasfelvételt, és így e járat például már 8 óra 55 perckor el tud indulni az indulási állóhelyről, akkor ez azt eredményezi, hogy az utas immár kártalanításra jogosult, mivel a járat több mint egy órával korábban indul, mint a helyfoglalással érintett eredeti járat. A légitfuvarozó ennél fogva kedvezőbb helyzetben lett volna, ha időt hagy a beszállásra, és az utas kártalanításban részesül azért, hogy a járat néhány perccel korábban indul, jöllehet – az előző

példával ellentétben **[eredeti 11. o.]** – alig változott a repülési idő. Ebben az esetben a törölt járat légifuvarozóját „megbüntetnék” a helyettesítő járat üzemeltető légifuvarozója által gyorsan végrehajtott beszállásért.

Az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontja ii. és iii. alpontjának szövegében semmi nem utal arra, hogy e rendelkezés különbséget kívánt volna tenni a helyettesítő járat időbeli keretét illetően oly módon, hogy az indulási időpontok esetében a menetrend szerinti időpontot, az érkezési időpontok esetében azonban a tényleges időpontot kell alapul venni.

Ezenkívül a következőt kell figyelembe venni: úgy tűnik, hogy az értelmezendő szabály a szövege alapján („ajánlatot kapnak”) abból indul ki, hogy a légifuvarozónak a helyettesítő járatra vonatkozóan csak egyetlen megfelelő (elfogadható és valós) ajánlatot kell tennie, következésképpen legfeljebb egyetlen helyettesítő járatra történő átfoglalást kell végrehajtania, amely járatot nem kell magának a légifuvarozónak üzemeltetnie. Így tehát nem ő maga felelős a helyettesítő járatért, hanem egyszerűen „lehetővé” kell tennie azt az utas számára. Ezáltal kérdéses azonban, hogy a helyettesítő járat esetleges késése, amely adott körülmények között az érintett légifuvarozó ellenőrzési körén kívül esik, betudható-e egyáltalán e légifuvarozónak; vagy az átfoglalás felajánlásával (és az ajánlatnak az utas általi elfogadása esetén az átfoglalás végrehajtásával) a légifuvarozó már eleget tett minden kötelezettségének annak érdekében, hogy elkerülhesse a kártalanításhoz való jogot.

Ezt különösen az Európai Unió Bíróságának a közelmúltban hozott, 2020. március 12-i Finnair ítéletére (C-832/18, EU:C:2020:204) tekintettel kell figyelembe venni, amely ítélet szerint az utasnak a helyfoglalással érintett járat törlésével és a helyettesítő járat jelentős késésével okozott kényelmetlenséget külön-külön kell értékelni, és e kényelmetlenségek adott esetben két **[eredeti 12. o.]** kártalanítási igényt keletkeztethetnek (a [omissis] Finnair ítélet 31. pontja).

Márpedig ez – a helyettesítő járat tényleges érkezési időpontjának figyelembevétele esetén – hasonló helyzetekben alkalmazott eltérő jogkövetkezményekhez vezethet.

3. példa:

A rövid időn belül törölt járatnak 15 órákor kellett volna megérkeznie a végső célállomásra. Az utas számára felajánlott helyettesítő járat ténylegesen 20 órákor érkezik meg a végső célállomásra.

1. változat

A légifuvarozó átirányítja az utast egy olyan helyettesítő járatra, amelynek menetrend szerint 16 órákor kell megérkezni a végső célállomásra.

Ebben az esetben az utas két kártalanítási igénnyel rendelkezik: egyrészt azon légifuvarozóval szemben, amelynek a törölt járatot üzemeltetnie kellett volna,

mivel a helyettesítő járat tényleges érkezése a törölt járat menetrend szerinti érkezésénél öt órával későbbi, és ezáltal nem tartották be a rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontjában meghatározott korlátokat; másrészt a helyettesítő járat üzemeltető légitársaságával szemben azzal az indokkal, hogy a járat a saját menetrendjéhez képest négyórás késéssel érkezett meg a végső célállomásra.

2. változat

A légitársaság olyan helyettesítő járatra irányítja át az utast, amelynek 18 óra 30 perckor kell megérkeznie a végső célállomásra.

Az utas ebben az esetben is kártalanításban részesül azon légitársaságtól, amelynek a törölt járatot üzemeltetnie kellett volna; ugyanakkor nem kap kártalanítást a helyettesítő járat üzemeltető légitársaságától, mivel a járat a saját menetrendjéhez képest csak 1 óra 30 percet késéssel érkezett meg.

Az utasnak okozott kényelmetlenség mindkét esetben ugyanaz: az eredeti járat törlése és a törölt járat menetrend szerinti érkezéséhez képest bekövetkezett ötórás késés. **[eredeti 13. o.]**

Ha azonban a helyettesítő járat tényleges érkezése helyett a járat menetrend szerinti érkezését vesszük figyelembe, akkor az utas mindkét esetben csak egy kártalanításban részesül; az 1. változatban a helyettesítő járat üzemeltető légitársaságától; a 2. változatban a törölt járat üzemeltető légitársaságától.

Ennélfogva a kérdést előterjesztő bíróság szerint egy olyan értelmezés, miszerint azon kérdés tekintetében, hogy az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontjában (és ii. alpontjában) előírt mentesülés teljesüléséhez a helyettesítő járat tényleges érkezési időpontját kell figyelembe venni, olyan megoldásokhoz vezethet, amelyek azonos tényállások esetén eltérő jogkövetkezményekkel járnak, vagy megfosztják az utast egy öt látszólag megillető jogtól, jóllehet az utas kényelmetlenségei növekedtek. Úgy tűnik, hogy az ilyen értelmezési eredmények ellentétesek a rendelet céljával, különösen az (1) és (2) preambulumbekezdéssel.

Mivel az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlata – amennyire a kérdést előterjesztő bíróság számára megállapítható – még nem tisztázta véglegesen a kérdést, és a kérdést előterjesztő bíróság más nemzeti bíróságok döntéseitől eltérő értelmezést kíván végezni, a bíróság köteles volt előzetes döntéshozatal iránti kérelmet előterjeszteni.

[omissis]

Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság) [omissis]

Korneuburg, 2020. augusztus 25.

[omissis]

MUNKADOKUMENTUM