

C-414/19. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2019. május 28.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Amtsgericht Erding (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2019. május 22.

Felperesek:

E. M.

M. S.

Alperes:

Eurowings GmbH

Amtsgericht Erding (erdingi helyi bíróság, Németország)

[omissis]

Az

1. **E.M.**

– felperes –

2. **M.S.**

– felperes –

[omissis]

és az

Eurowings GmbH [omissis]

– alperes –

között,

[omissis]

követelés tárgyában

folyamatban lévő jogvitában az Amtsgericht Erding (erdingi helyi bíróság) [omissis] a 2019. május 3-i tárgyalás alapján 2019. május 22-én a következő

végzést

hozza:

I. Az eljárást felfüggeszti.

II. Az EUMSZ 267. cikk alapján az uniós jog értelmezése céljából a következő kérdést terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

Több szakaszból álló repülőút esetén a csatlakozó járaton bekövetkezett zavar által nem érintett, az e járatra átszálló utasokat szállító korábbi légi járatokat is figyelembe kell-e venni **[eredeti 2. o.]** a 261/2004/EK rendelet 7. cikkének (1) bekezdése szerinti távolság meghatározásánál?

Indokolás:

I.

1. A felperesek egységes megerősített helyfoglalással rendelkeztek az alperes 2018. május 28-i repülőútjára. E repülőút két szakaszból állt. A EW171 számú Cancúnból (CUN) Köln-Bonnba (CGN) tartó első járatnak 17 óra 35 perckor kellett Köln-Bonnba érkeznie. Az EW 86 számú csatlakozó járatnak 18 óra 50 perckor kellett Köln-Bonnból indulnia, és 20 órakor kellett Münchenbe (MUC) érkeznie.
2. Az EW 171 számú járatral a felperesek menetrend szerint érkeztek Köln-Bonnba. Az EW 86 számú járatot azonban törölték.
3. A Cancún és München közötti távolság 8912,13 km. A Köln-Bonn és München közötti távolság 455,99 km.
4. Az alperes fejenként 250,00 euró összegű kártalanítást fizetett a felpereseknek a 261/2004/EK rendelet 5. és 7. cikke alapján. A felperesek fejenként további 350,00 eurót követelnek.

II.

5. Az alperes a törléssel érintett Köln-Bonn és München közötti szakasz alapján számította ki a kártalanítást. A felperesek véleménye szerint a törléssel nem érintett Cancún–Köln-Bonn járatot is figyelembe kell venni.
6. A kérdést előterjesztő bíróság számára ezért az bír jelentőséggel, hogy melyik indulási ponttól számítva kell meghatározni a 261/2004/EK rendelet 7. cikke szerinti távolságot.
7. A rendelet 7. cikkének (1) bekezdése értelmében 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. A csatlakozó járatokat tehát akkor is figyelembe kell venni a távolság meghatározásánál, ha magukat a csatlakozó járatokat nem törölték, például ha azokat nem lehetett elérni az azokra átszálló utasokat szállító korábbi légi járat törlése miatt. A rendelet nem tartalmaz az első indulási pontra és az átszálló utasokat szállító korábbi légi járatokra vonatkozó hasonló szabályozást. **[eredeti 3. o.]**
8. A Bíróság még nem tisztázta a kérdést.
9. A C-559/16. sz. ügyben hozott ítéletben a Bíróság nyolcadik tanácsa megállapította, hogy a „távolság” fogalma csatlakozó járatokkal teljesített légi útvonalak esetén csak az első felszállási hely és az utolsó célállomás közötti közvetlen távolságot jelenti, a járat által ténylegesen megtett távolságtól függetlenül. Ezen ítélet alapjául azonban a jelen ügybelitől eltérő alaphelyzet szolgált. A C-559/16. sz. ügyben a két járat közül már az első késett. A zavar ezért mindkét szakaszra hatással volt. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésnek megfelelően ezért azt kellett eldönteni, hogy az első járat indulási helye és az érkezési hely közötti közvetlen távolság bír-e döntő jelentőséggel. Nem került azonban sor annak tisztázására, hogy melyik indulási pontot kell figyelembe venni. A Bíróság alapvetően az egyenlő bánásmód elvével és a jellemzően elszenvedett kényelmetlenséggel indokolta ítéletét.
10. A C-537/17. sz. ügyben hozott ítéletben a nyolcadik tanács megállapította, hogy a légi közlekedési művelet a rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében vett légi járatnak minősül akkor is, ha légi jármű-váltással történő közbenső leszállásra kerül sor. Az ítélet indokolása ugyanakkor rámutat arra, hogy az ilyen légi közlekedési művelet is állhat több járatból. Sem az ítélet, sem a [Landgericht] Berlin (berlini regionális bíróság, Németország) előzetes döntéshozatal iránti kérelme nem foglalkozik a kártalanítás összegével. A [Landgericht] Berlin (berlini regionális bíróság) kifejezetten a rendelet hatálya vonatkozó 3. cikke (1) bekezdésének értelmezését kérte a Bíróságtól.
11. Más összefüggésben tehát rendelkezésre állnak olyan ítéletek a Bíróság részéről, amelyek szerint a közbenső leszállásokat vagy a másik járatra történő átszállást nem kell figyelembe venni. Mindkét említett ítélet hangsúlyozza, hogy az

időveszteség és az azzal együtt járó kényelmetlenség miatt jár a kártalanítás. Ez megfelel a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatának (például [omissis] [2012. október 23-i Nelson és társai ítélet, C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657]). Lényegesen eltérő tényállás mellett ezt külön kell értékelni. Az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság, Németország) C-368/17. sz. ügyben előterjesztett, a jelen kérdést is magában foglaló előzetes döntéshozatal iránti kérelmét törölték a Bíróság nyilvántartásából, ahogyan a Landgericht Hamburg (hamburgi regionális bíróság, Németország) kérelmét (C-557/18) is.

III.

12. A nemzeti bíróságok eltérően válaszolják meg a jogkérdést.
13. [a nemzeti ítélkezési gyakorlat bemutatása] [omissis] **[eredeti 4. o.]** [omissis]
14. Egyetértés áll fenn a tekintetben, hogy az utas végső célállomását kell alapul venni. Ezt kifejezetten előírja a rendelet 7. cikkének (1) bekezdése. A 7. cikk nem szabályozza mindazonáltal, hogy melyik indulási pontot kell alapul venni. A nemzeti bíróságok az említett határozatokban a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatával összhangban rendszerint az elszenvedett kényelmetlenséget és az egyenlő bánásmód elvét veszik alapul.

IV.

15. A kérdést előterjesztő bíróság véleménye szerint az egyenlő bánásmóddal és a kényelmetlenség megfelelő kompenzálásával kapcsolatos indokok az ellen szólnak, hogy a zavarral érintett járat hosszához a zavartalanul lebonyolított járatok hosszát is hozzá kell adni.
16. Törölt járat esetén a kényelmetlenség lényegében abban áll, hogy meg kell szervezni az egyéb úton történő utazást, az utas ennek megfelelő időveszteséget szenved, és kénytelen eltérni útitervétől. E kényelmetlenség jellemzően nagyobb, ha még hosszabb szakasz van hátra. Európán belüli rövidebb szakaszok esetén rendszerint több útvonal vehető igénybe, akár más közlekedési eszközökkel is. Helyettesítő közlekedési lehetőség ilyen esetben kisebb költséggel biztosítható, és nagyobb a fennmaradó „mozgástér” ([omissis][2012. október 23-i Nelson és társai ítélet, C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 35. pont]). Ennek megfelelően a helyettesítő közlekedési lehetőséggel szemben a kártalanítás 7. cikk (2) bekezdése szerinti csökkentésével kapcsolatban **[eredeti 5. o.]** támasztott követelmények szigorúbbak, ha a távolság kisebb. E különbség jobban érvényesül a törölt járatok, mint a késések esetében. Mivel azonban – a visszautasított beszállás mellett – a törlés a rendelet eredeti alkalmazási esete, indokoltnak tűnik az értelmezés során először a törlés esetéből kiindulni.
17. Mivel a rendelet esetében átalánykártalanítást előíró általános szabályozásról van szó, olyan értelmezésre van szükség, amely a jelen konkrét ügyön túlmenően is

biztosítja az egyenlő bánásmódot. A rendelet 7. cikkével összhangban indokolt ennek során a végső célállomásnál felmerülő hatásokat alapul venni [omissis]. Ez azt jelenti, hogy a törölt járat azon utasait, akik ugyanazon végső célállomásig ugyanazon zavar miatt ugyanazt a kényelmetlenséget szenvedik el, azonos összegben kell kártalanítani. A kérdést előterjesztő bíróság számára nem tűnik indokoltnak a felperesek számára az EW 86 számú járat törlése miatt nagyobb összegű kártalanítást megítélni, mint e járat ugyanazon célállomásra tartó más utasai számára. Ezzel szemben a közvetlen repülőútra helyet foglaló utasok és az átszállással megszakított repülőútra helyet foglaló utasok közötti megkülönböztetést indokolhatják a jellemzően eltérő kényelmetlenségek.

18. Az azon utasokkal való összevetésben, akik a már az első szakaszon bekövetkező zavar miatt nem tudják terv szerint igénybe venni a második szakaszt, ehhez még hozzájön, hogy ez esetben a zavar a gyakran különböző társaságok általi szállítás esetén is a teljes út tekintetében a társaságok egyikének tudható be. A 7. cikk ennek megfelelően előírja, hogy a távolság meghatározásánál az olyan végső célállomásokra tartó járatokat kell figyelembe venni, amelyekre az utasok a járat törlése „miatt” nem menetrend szerint érkeznek. A jelen ügyben nem tudható be a zavar az első szakasz járatának, és a mozgástér nem korlátozott az első szakasz járatán. Az utasok és a társaságok érdekei közötti egyensúlynak a rendelet által szolgáltat megteremtésének ([omissis] [2012. október 23-i Nelson és társai ítélet, C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 39., valamint 76. és azt követő pontok]) megfelel a menetrend szerinti, átszálló utasokat szállító korábbi légi járat beszámításának mellőzése.

[omissis]

[omissis] **[eredeti 6. o.]**