

C-345/19. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2019. április 19.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Amtsgericht Düsseldorf (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2018. december 6.

Felperes:

EUflight.de GmbH

Alperes:

Eurowings GmbH

[omissis]

Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság, Németország)

Végzés

Az EUflight.de GmbH és a Eurowings GmbH

között folyamatban lévő jogvitában

I.

Az EUMSZ 267. cikk alapján a következő kérdést terjeszti előzetes döntéshozatal céljából az Európai Unió Bírósága elé:

„Úgy kell-e értelmezni a 261/2004/EK rendelet 4., 5., 6. és 7. cikkét, hogy azok az utasok, akiket az általuk lefoglalt járáttal a tervezett indulási időpontnál egy órával korábban a végső célállomásra szállítanak, a rendelet 7. cikkének megfelelő alkalmazásával kártalanításra jogosultak?”

Csökkenhető-e a 261/2004 rendelet 7. cikkének (2) bekezdése szerint a kártalanítás összege a repülési távolság alapján, amennyiben az érkezési idő az ott megjelölt késések időtartamával egyezően, azonban éppen annyival a menetrend szerinti érkezés időpontja előtti?

Kizárt-e a csökkentés lehetősége, amennyiben az indulási idő annyival korábbi a menetrend szerinti indulási időhöz képest, mint amelyet a 261/2004 rendelet 7. cikkének (2) bekezdése a késések határáként határoz meg (vagyis több mint kettő, három vagy négy óra)?”

II.

A felperes – a két engedményező által átruházott joga alapján – 250 euró összegű kártalanítás megfizetését követeli 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 (a továbbiakban: 261/2004 rendelet) 7. cikke (1) bekezdésének a) pontja alapján. **[eredeti 2. o.]**

Az alperes egy német légifuvarozó. Az engedményezők az alperesnél jegyet váltottak a Münchenből Párizsba tartó, EW1926. számú járatra, amelynek menetrend szerint 2018. 01. 01-én 17 óra 20 perckor kellett volna Münchenből elindulnia és 18 óra 45 perckor Párizsban leszállnia.

A járatot törölték, az engedményezőket pedig a 2018. 01. 01-én 15 óra 54 perckor Münchenből induló és ugyanezen a napon 17 óra 20 perckor Párizsban leszálló, LH2234. számú helyettesítő járatral szállították el. Az engedményezők így végső célállomásukat az eredetileg tervezett érkezési időhöz képest 1 óra 25 perccel korábban érték el, így a tervezetthez képest az utazásuk is 1 óra 26 perccel korábban kezdődött.

III.

Mindenekelőtt kérdés, hogy a 261/2004 rendelet 7. cikkének hatálya alá tartozik-e az ily módon korábban induló és érkező járat, továbbá, hogy a jelen esetre esetlegesen alkalmazott analógia a teljes cikkekre, azaz a kártalanítás összegének a (2) bekezdés szerinti csökkentésének lehetőségére is kiterjed-e.

1.

Kérdéses, hogy egy ténylegesen teljesített járat korábbi indulása és érkezése egyáltalán megalapozza-e a kártalanítást abban az esetben, ha az az eredetileg tervezett időhöz képest egy órán túl, de három órán belül történik.

Az Európai Unió Bíróságának ítélezési gyakorlata szerint (2009. 11. 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07. és C-432/07. sz. egyesített ügyek, EU:C:2009:716, a továbbiakban: Sturgeon ítélet) a 261/2004 rendelet 7. cikkének késésekre való megfelelő alkalmazására a késéssel és a törléssel érintett légi járatok utasainak helyzetének összehasonlítása az irányadó (50. pont). A kártalanítás indoka, hogy az idővesztés következtében elszenvedett kár orvoslásának egyetlen módja a kártalanítás (52–54. pont). Az ítéletben megállapították, hogy az érintettek helyzete – az általuk elszenvedett, az idővesztésben megnyilvánuló kárra tekintettel – összehasonlítható (54. pont).

Az Európai Unió Bírósága a releváns idővesztéséget az ítélet 57. pontjában a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontja alapján kívánja megállapítani. Ennek során a kártalanítás összegét az alapján az időintervallum alapján állapítja meg, amelyen belül a járat törlése esetén helyettesítő közlekedési lehetőséget kellene biztosítani kártalanítás nélkül. Ennél kifejezetten az „időtartamot” veszi számításba. Ezt követően az ítélet 58. pontjában ismét egyértelműen az egyenlő bánásmód követelményét veti fel a Bíróság. A 61. pontban az idővesztés alatt kizárólag a háromórás vagy azt meghaladó idővesztéséget érti. A 62. pontban az Európai Unió Bírósága megtalálja annak módját, hogy különbséget tegyen a 6. cikk szerinti két órát meghaladó egyszerű késés és a 261/2004 rendelet (15) preambulumbekkezdése [eredeti 3. o.] szerinti „hosszú” [helyesen: jelentős] késés között, amellyel nyilvánvalóan a 261/2004 rendelet 6. cikkében található, az analógia alkalmazásához szükséges, jelentős késések tekintetében fennálló származékos joghézagot kívánja igazolni.

A Sturgeon ítélettel nem valósult meg teljes körűen a késéssel érintett járatok utasainak a törölt járatok utasaihoz képest egyenlő bánásmódban való részesítése. Az Európai Unió Bíróságának akkori ítélezési gyakorlata szerint ugyanis a több mint két órás, azonban három órát meg nem haladó késést elszenvedő légiutasok – annak ellenére, hogy a törléshez viszonyítva ugyanannyi az idővesztés – nem jogosultak kártalanításra. Ennek megfelelően a csökkentés kérdése is csak a hosszú távú járatok esetében merül fel (63. pont).

Néhány érv tehát amellet szól, hogy csak a késés alapozza meg a kártalanítást, ugyanazon járat korábbi indulása és érkezése azonban nem.

Ehhez kapcsolódik, hogy az Európai Unió Bírósága a 2018. 06. 27-i flihtright végzésének (C-130/18, EU:C:2018:496) 21. és 22. pontjában oly módon tett különbséget a törlés és a késés között, hogy azzal igazolja, hogy a törlések esetén (ha csökkentve is) már két órás, míg késések esetén csak három órás idővesztés esetén biztosít kártalanítást.

Véleményem szerint az előbbi szempontok nem feltétlenül zárják ki a korábbi indulás (és ezáltal a kevesebb mint három órás késéssel történő érkezés) miatti kártalanítást.

A „korábbi indulás és érkezés” ugyanis alkalmas lehet arra, hogy pénzben kiegyenlítendő idővesztéséget alapozzon meg. Ennek megfelelően az eredetileg tervezetthez képest több mint egy órával korábbi érkezés sem zárja ki a törlés miatti kártalanítást. Az, hogy az Európai Unió Bírósága a Sturgeon ítéletben a járat „időtartamát” (vagy ez alatt esetleg a várakozási időt érti?) veszi számításba az idővesztéséhez, következetlennek és bizonyos mértékig pontatlannak tűnik. A törölt járatok utasai ugyanis abban az esetben is kártalanítást kapnak, ha egyáltalán nem szenvedtek el idővesztéséget, mivel a helyettesítő járat időtartama ugyanannyi volt, mint az eredetié.

A kár lényegében azonban nem az idővesztésben rejlik, hanem azon lehetőség elvesztésében, hogy az utas (a tervezett érkezés előtti egy órán belüli és a tervezett érkezés utáni két órán belüli időintervallumban) úgy rendelkezzen az idejével, ahogyan azt eredetileg tervezte. A 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontja tehát nyilvánvalóan nem csak a menetrend szerinti érkezést követő, hanem a menetrend szerinti indulás előtti időt is védi. Ennyiben tehát **[eredeti 4. o.]** az utas (valamint rendelkezési szabadsága) még erősebb védelemben részesül (akár egy órányi eltérés esetén is).

A rendelet egyáltalán nem szabályozza az ugyanazon járattal való, kényszerű korábbi indulás esetét. A 261/2004 rendelet 6. cikkének két órát meghaladó késésekre vonatkozó egyértelmű rendelkezései így még ha akaratlanul is, de joghézagot teremtenek, és ezáltal felvetődhet az analógia alkalmazásának lehetősége. Az utasok összehasonlítható helyzetére tekintettel adott az analógia lehetősége. Ennek megfelelően jól képviselhető az az álláspont, miszerint azok az utasok, akiket ugyanazon járattal az indulási idő előtt egy órával korábban szállítanak úticéljukra, a 261/2004 rendelet 7. cikkének analóg alkalmazásával kártalanításra jogosultak.

2.

Véleményem szerint az esetleges analógiát a 261/2004 rendelet 7. cikkének egészére alkalmazni kell. Ebben az esetben is kérdéses azonban, hogy a korábbi indulás és érkezés a 261/2004 rendelet hivatkozott 8. cikke értelmében vett átfoglalást jelent-e.

A 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében az átfoglalást összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomáshoz a „legkorábbi” alkalommal kell biztosítani. Ez alatt azonban az utasoknak az eredetileg tervezett indulást követő legkorábbi szállítása értendő.

A rendelet szövege önmagában csak a késés esetét szabályozza; nem szabályozza ugyanakkor a végső célállomásra a tervezetthez képest korábban történő érkezés esetét. A rendelet alapját képező preambulumbekendésekre tekintettel feltételezni kell, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében vett legkorábbi időpont az indulás tervezett időpontja utáni ilyen időpont. A 261/2004 rendelet (13) preambulumbekendése ennek megfelelően kimondja, hogy az utasok

számára lehetővé kell tenni, hogy megfelelő ellátásban részesüljenek, amíg egy későbbi légijáratra várakoznak. A 261/2004 rendelet (18) preambulumbekzdése ugyancsak a késésben levő járatra várakozó utasok ellátásáról való gondoskodásról tesz említést.

Emellett szól az is, hogy a rendelet célja, hogy a légijáratok törlése által az utasoknak okozott gondot és kényelmetlenséget csökkentse. A légi fuvarozókat ezért ösztönözni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja értelmében az utasokat a menetrend szerinti indulási időpont előtt tájékoztassák a járat törléséről, és részükre alternatív közlekedési módot ajánljanak fel, amely az utasok számára lehetővé teszi, hogy **[eredeti 5. o.]** ennek megfelelően tervezzenek. Az átfoglalással szemben támasztott feltételek érezhetően aránytalanok az utasok által elszenvedett, törlés miatti várakozási időhöz képest. A rendelet értelmét és célját csak a 261/2004 rendelet 7. cikke (2) bekezdése a) pontjának olyan értelmezésével lehet tiszteletben tartani, amely szerint a kártalanítás összegének csökkentése nem merülhet fel, ha az elvárhatóság – 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában meghatározott – határait nem tartják be, és így az utasnak az átfoglalás miatt több mint egy órával korábban a menetrend szerinti indulás időpontja előtt kell elindulnia.

Amennyiben azon körülményben, hogy a rendelet valamennyi nyelvi változatában a „-hat/-het” („kann”, „may”, „podrá” stb.) fordulatról van szó, a mérlegelésen alapuló döntés lehetősége lenne felfedezhető, úgy a csökkentés méltánytalan lenne egy legalább három órával korábbi érkezést eredményező előrehozatal esetén. Ennél kevesebb idő esetén ugyanakkor nem feltétlenül.

IV.

A bíróság a jogvitát az Európai Unió Bírósága jogerős döntésének meghozataláig felfüggeszti.

[omissis] [keltezés]

[omissis][a végzést hozó bíró neve]