

Anonimizált változat

Fordítás

C-826/19 – 1

C-826/2019. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2019. november 13.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landesgericht Korneuburg (Ausztria)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2019. október 29.

Felperes:

WZ

Alperes:

Austrian Airlines AG

OSZTRÁK KÖZTÁRSASÁG

[omissis]

Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria)

A Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság) [omissis] a felperes **WZ** [omissis] és az alperes **Austrian Airlines AG** [omissis] között 250 euró – valamint az ahhoz kapcsolódó kamatok és költségek [omissis] – tárgyában folyamatban lévő ügyben a felperesnek a Bezirksgerecht Schwechat (schwechati kerületi bíróság, Ausztria) 2019.06.24-i ítéletével szemben benyújtott fellebbezésére meghozta a következő

végzést:

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

1.) Úgy kell-e értelmezni a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy 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, hogy az alkalmazandó két olyan repülőtérre, amelyek közül mindkettő egy adott város központjának közvetlen közelében **[eredeti 2. o.]** 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 repülőterére 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 repülőterére 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 légiutas valóban elszenvedte-e az Európai Unió Bíróságának 2009. 11. 19-i Sturgeon és társai ítéletének (C-402/07 és C-432/07) értelmében vett három órát elérő vagy azt meghaladó idővesztést, a késés számításakor a másik repülőtérre való leszállás időpontját kell alapul venni, vagy azt az időpontot, amikor a légiutas 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 légifuvarozó, 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 **[eredeti 3. o.]** a légifuvarozó köteles felajánlani a másik célállomásra történő szállítást, vagy ezt a légiutasnak 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 légiutast kártalanítás illeti meg a 8. és 9. cikkben foglalt segítségnyújtási és ellátási kötelezettség megszegése miatt?

II.) Az eljárást az Európai Unió Bíróságának előzetes döntéshozataláig felfüggeszti.

Indokolás:

A következő tényállás nem vitatott, illetve a következő tényállást [omissis] állapították meg:

A felperes megerősített helyfoglalással rendelkezett az alperes által végrehajtott, 2018. 05. 21-én 18 óra 35 perckor Klagenfurtból (KLU) induló és Bécsbe (VIE) 2018. 05. 21-én 19 óra 20 perckor érkező OS 940 járatra, valamint a 2018. 05. 21-én 21 órakor Bécsből (VIE) induló és 2018. 05. 21-én 22 óra 20 perckor Berlin Tegelre (TXL) érkező OS 239 járatra. Az alperes az OS 239-es járatot Berlin Tegelről Berlin Schönefeldre (SXF) irányította át, a tényleges repülési időpontok a következőképpen alakultak: Bécsből (VIE) 2018. 05. 21-én 22 óra 07 perckor, Berlin Schönefeldre (SXF) 2018. 05. 21-én 23 óra 18 perckor. A Bécs és Berlin Tegel, illetve Berlin Schönefeld közötti távolság nem haladja meg az 1 500 km-t, a Klagenfurttól való távolság nem tisztázott. A Berlin Tegelbe tartó járat Berlin Schönefeldre való átirányításának oka az volt, hogy a járat három perccel átlépte a Berlin Tegelre vonatkozó éjszakai repülési tilalom kezdetét. A késedelmes indulás pedig abból fakadt, hogy **[eredeti 4. o.]** a keresettel érintett járat előtti járatot megelőző járat előtti járatnak 14 óra 40 perckor kellett volna indulnia a Berlin Tegelről és 15 óra 45 perckor kellett volna megérkeznie Bécsbe, az Eurocontrol azonban a bécsi viharok miatt az időablakot csak 15 óra 53 perckor közölte az alperessel. Bár a következő, azaz az érintett járatot megelőző járat előtti és az érintett járatot megelőző járatot menetrend szerint hajtották végre, a késést már nem tudták behozni. Az alperes nem ajánlott fel a felperesnek a Berlin Schönefeldről a Berlin Tegelre történő átszállítást. A felperesnek a Berlin Schönefeldről 41, a Berlin Tegelről 15 percre van szüksége, hogy lakásába jusson.

A felperes a 261/2004 rendelet 7. cikkével összefüggésben értelmezett 5. cikke alapján kártalanításként 250 euró megfizetését követelte. Mindezt egyrészt a járat késedelmes érkezésére, másrészt arra alapozza, hogy a felperesnek nem ajánlottak fel további szállítást a Berlin Schönefeld repülőtérrel a Berlin Tegelre történő eljutáshoz. A 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdése nem alkalmazható, mivel a Berlin Schönefeld repülőtér nem Berlinben található.

Az alperes vitatta a kereseti kérelemben foglaltakat, és kérte a kereset elutasítását azzal az indokolással, hogy a felperes mindössze 58 perccel később érte el Berlin célállomást, a Berlin Schönefeld repülőtér csak 24 km-re, a Berlin Tegel repülőtér pedig pontosan 8 km-re van a felperes lakcímétől. Azaz mindkét esetben valamilyen közlekedési eszköz igénybevétele szükséges ahhoz, hogy a felperes eljusson a lakására. Az alperes továbbá arra hivatkozott, hogy a késéshez vezető jelentős időjárási problémák esetében a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülmények álltak fenn.

A Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság) a keresetet elutasította és kifejtette, hogy a Berlin Tegel repülőtérrel a Berlin Schönefeld repülőtérre történő átirányítás nem tekinthető a repülési útvonal **[eredeti 5. o.]** jelentős megváltoztatásának, így a járat törlése nem valósult meg. A késés a három órát nem érte el, illetve haladta meg. A 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdése

szerinti jog nem áll fenn, mivel a légiutas nem fejtette ki, hogy a szállításával milyen költségei keletkeztek.

Ezen ítélet ellen irányul a felperes - a tényállás téves megállapítására alapított jogalpra hivatkozással benyújtott - fellebbezése, amelyben kéri, hogy a megtámadott ítéletet a keresetnek helyt adó döntésre változtassa meg a bíróság.

Az alperes jogorvoslati ellenkérelmében a fellebbezés elutasítását kéri.

A felperes kérelmeiről való döntéshozatalra a Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság) rendelkezik hatáskörrel másod- és egyben végső fokon.

Az, hogy sem a felperes első indulási helye, sem az utolsó érkezési helye nem tartozik a Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság) illetékességi területéhez, az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlata (2009. 07. 09-i Rehder ítélet, C-204/08, 47. pont és 2018. 03. 07-i flightright és társai ítélet, C-274/16, C-447/16 és C-448/16, 48. pont) alapján azt eredményezi, hogy az nem tekinthető a 1215/2012 rendelet 7. cikkének 1. pontja szerinti teljesítés helye szerinti bíróságnak; erre a körülményre ugyanakkor nem lehet hivatkozni tekintettel arra, hogy az alperes a 1215/2012 rendelet 26. cikke (1) bekezdésének értelmében véve perbe bocsátkozott.

A döntés a 261/2004 rendelet értelmezésétől függ, amelynek tartalma nem egyértelmű oly módon, hogy az *acte clair* doktrínára lehetne hivatkozni. Lényegében a 261/2004 rendelet 8. cikke (3) bekezdésének értelmezéséről van szó, mégpedig arról, hogy e rendelkezés alkalmazható-e a konkrét esetre, hogy a tényállást törlésnek, késésnek vagy valamely egyedi tényállásnak kell-e tekinteni, hogy a fellebbezés lehetséges-e rendkívüli körülményekre tekintettel vagy sem, továbbá, hogy [eredeti 6. o.] fennáll-e a segítségnyújtási és ellátási kötelezettség megszegése miatti kártalanításhoz való jog.

Az egyes kérdésekről:

Az 1. sz. kérdésről:

Mind az eredeti menetrend szerinti Berlin Tegel repülőtér, mind a módosított menetrend alapján igénybe vett Berlin Schönefeld repülőtér berlini repülőtérnek minősül, bár közülük csak a Berlin Tegel található Berlinben. Az elsőfokú bíróság megállapításai szerint a felperesnek a Berlin Schönefeld repülőtérrel 41 percre, a Berlin Tegelről 15 percre van szüksége, hogy lakásába érjen. A felek eltérően ítélik meg azt a kérdést, hogy ugyanazon régió két repülőtéréről van-e szó. A fellebbviteli bíróság ideiglenes álláspontja szerint a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdése alkalmazandó, mivel ugyanazon régió több repülőtéréről van szó, függetlenül attól, hogy azok eltérő tartományokban találhatóak. A fellebbviteli bíróság indokolása szerint ugyanis a nagyvárosok nemzetközi repülőterei jellemzően nem a városközpontban, hanem a város szélén vagy akár a városon kívül érhetőek el.

A 2. és 3. sz. kérdésről:

A felperest akkor illeti meg a kártalanításhoz való jog, ha fennáll a rendeletben meghatározott valamely teljesítéssel kapcsolatos zavar. A jelen esetben a visszautasított beszállás esetét nem szükséges vizsgálni, felmerül azonban, hogy a járat ugyanazon régió másik repülőterére történő átirányítása a járat törlésének vagy késésének tekintendő. A tényállás törlésként való minősítése mellett szólnak az Európai Unió Bíróságának 2011. 10. 13-i Sousa Rodriguez és társai ítéletében (C-83/10, 30. pont) tett megállapításai, amelyek szerint a járat eredeti repülési tervével történő felhagyása esetén megállapítható a járat törlése. A Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság) **[eredeti 7. o.]** álláspontja szerint a tényállást késésként kell értelmezni, mivel a végállomást, azaz Berlint ugyan késéssel, de elérték. Végül fennáll annak a lehetősége is, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdése a teljesítéssel kapcsolatos zavarok olyan egyedi esetét szabályozza, amely sem törlésnek, sem késésnek nem tekinthető. Erre a következtetésre jut a fellebbviteli bíróság is, mérlegelve, hogy egyébként a rendelkezés nem lenne alkalmazható. Az eredeti célállomásra vagy valamely más állomásra történő szállításhoz való jog a 261/2004 rendelet 8. cikkének (1) bekezdésén vagy 9. cikke (1) bekezdésének c) pontján is alapulhatna. A 261/2004 rendelet 8. cikke (3) bekezdése alkalmazhatóságának vizsgálata esetén megállapítható, hogy a rendelkezés csak az eredeti repülőterre vagy egy másik célállomásra történő átszállításához való jogot ismeri el, a törlés vagy késés esetére biztosított igényeket, így különösen a konkrét ügyben nem érvényesített kártalanítási igényt azonban nem. A 261/2004 rendelet 5. cikke (3) bekezdésének értelmében vett rendkívüli körülmények fennállásának vizsgálata elmaradna.

Az 4. sz. kérdésről:

Amennyiben a Bíróság arra az eredményre jut, hogy késésről van szó, problémaként merül fel a késés számítása. Tekintettel arra, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdése kifejezetten arra a repülőterre vonatkozik, amelyre a jegyet váltották, vagy az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra, logikusnak tűnik a késés számításához nem a másik célállomáson történő leszállás időpontját, hanem azt az időpontot alapul venni, amikor a légiutas az eredeti vagy a megállapodás szerinti célállomásra megérkezik. A Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság) abból indul ki, hogy a késés semmiképpen sem érte el a három órát. Átsiklik ugyanakkor afelett, hogy **[eredeti 8. o.]** a felperes első indulási helye Klagenfurt volt és az utazás Klagenfurttól (KLU) 2019. 05. 21-én 18 óra 35 perckor kezdődött (az Európai Unió Bíróságának 2013. 02. 26-i Folkerts ítélete, C-11/11, 47. pont).

Az 5. sz. kérdésről:

Amennyiben a Bíróság azt állapítja meg, hogy a törlés vagy jelentős késés miatt fennáll a kártalanítási igény, figyelemmel kell lenni az alperes azon érvelésére, amely szerint a törlés/késés rendkívüli körülményen alapul. Amint az a fellebbviteli bíróság számára látható, a Bíróság ítélkezési gyakorlatával még nem

tisztázta, hogy azok a körülmények, amelyek a több, egymást váltó járat esetén az érintett járat előtti járatot megelőző járat előtti járaton következtek be, feljogosítják-e a légifuvarozót arra, hogy ilyen körülménnyel indokolja a törlést vagy a jelentős késést, amennyiben az egy bizonyos napon történik (vö. 261/2004 rendelet (15) preambulumbekzdése). Kétségtelen, hogy a szóban forgó időablak-csökkentés okozta az alperes repülési tervének felborulását, megakadályozva, hogy a járatot még az éjszakai repülési tilalom kezdete előtt a Berlin Tegelre juttassa el. Vizsgálni kell azonban, hogy a légiutasok magas szintű védelmének biztosítása érdekében szükséges-e az egymást követő járatok tekintetében a szoros időbeli összefüggés (függetlenül a 261/2004 rendelet (15) preambulumbekzdésétől) vagy a váltások számának korlátozása.

Az 6. sz. kérdésről:

Az alperes nem biztosította a 261/2004 rendelet 8. cikke (3) bekezdésében meghatározott szállítást. A fellebbviteli bíróság véleménye szerint nincs jelentősége annak, hogy a felperesnek ennek hiányában a lakcíme történő eljutáshoz további szállítást kellett igénybe vennie. Elképzelhető lenne, hogy a felperes az eredeti repülőtérnél parkolta le a járművét vagy más módon megszervezte a hazautazást, amely miatt – tekintet nélkül a Berlin Schönefeld repülőtér és a felperes lakcíme közötti rövid távolságra – a felperesnek érdekében áll **[eredeti 9. o.]** a Berlin Tegel repülőtérre történő átszállítás. A rendelet német nyelvű szövege szerint fel kell ajánlani az olyan ellátásokat, mint az étkezés és frissítők, a szállodai elhelyezés, vagy éppen a repülőtér és a szálláshely közötti szállítás, amit úgy kell értelmezni, hogy a légifuvarozó felszólítás nélkül és nem csak a légiutas kérésére köteles biztosítani ezeket a szolgáltatásokat [omissis]. A 261/2004 rendelet 8. cikke általában véve a segítségre vonatkozik és az nem azonos a 261/2004 rendelet 9. cikke szerinti ellátással. A 261/2004 rendelet 9. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerinti segítség és a 261/2004 rendelet 8. cikkének (3) bekezdése szerinti szállítási igény közötti hasonlóság miatt a fellebbviteli bíróság ideiglenes álláspontja az, hogy a légifuvarozó e szolgáltatást is köteles légiutas felszólítása nélkül felajánlani (lásd: Sharpston főtanácsnok Sousa Rodriguez és társai ügyre vonatkozó indítványa, C-83/10, 62. pont).

Az 7. sz. kérdésről:

Amennyiben az alperes légifuvarozó nem teljesítette az eredeti repülőtérre vagy más helyre történő átszállításra vonatkozó kötelezettségét, úgy megsértette a 261/2004 rendelet 8. és 9. cikkében foglalt kötelezettségét. A nemzeti bíróságok abból indulnak ki, hogy a légifuvarozó (csak) kártérítésre köteles amiatt, hogy megsértette a segítség és ellátás biztosítására vonatkozó kötelezettségét (pl. Amtsgericht Königs Wusterhausen [königs wusterhauseni helyi bíróság] 2017. 02. 02., 4 C 1350/16 [omissis]). A fellebbviteli bíróság ugyanakkor az Európai Unió Bíróságának a 2011. 10. 13-i Sousa Rodriguez és társai ítéletében (C-83/10, 44. pont) foglaltak alapján arra következtet, hogy a segítség és ellátás biztosítására vonatkozó kötelezettség megszegése ahhoz (is) vezet, hogy **[eredeti 10. o.]** az utast kártalanítás illeti meg (Landesgericht Korneuburg [korneuburgi

regionális bíróság] 2017. 09. 07., 21 R 246/17z [omissis]). Mivel e kérdést a nemzeti bíróságok eltérően ítélik meg, annak az Európai Unió Bírósága általi tisztázása szükséges.

[omissis] [az eljárás felfüggesztése]

Landesgericht Korneuburg [omissis]

Korneuburg, 2019. október 29.

[omissis]

[omissis] [aláírás]

MUNKADOKUMENTUM