

**C-517/21. sz. ügy**

**Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemről a Bíróság eljárási szabályzata  
98. cikkének (1) bekezdése alapján készített összefoglalás**

**A benyújtás napja:**

2021. augusztus 20.

**A kérdést előterjesztő bíróság:**

Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság,  
Ausztria)

**Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:**

2021. július 13.

**Alperes:**

Laudamotion GmbH

**Felperesek:**

TG

QN

AirHelp Germany GmbH

**Az eljárás tárgya**

Az utasok jogai – Kártalanításhoz való jog – Az „utasfelvételre jelentkezés” fogalma – Kényelmetlenség – A légi járat tényleges igénybevétele mint a jog esetleges feltétele

**Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgya és jogalapja**

Az uniós jog értelmezése, EUMSZ 267. cikk

## **Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések**

[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 261/2004/EK rendelet (az utasok jogairól szóló rendelet) 3. cikke (2) bekezdésének a) pontját, hogy a rendelet alkalmazandó az olyan utasra, aki online jelentkezik utasfelvételre, azonban az előbbi rendelkezésben megjelölt időpontokban nem jelenik meg az utasfelvételi pultnál?

[2] Úgy kell-e értelmezni az utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkével összefüggésben értelmezett 5. cikkét, figyelembe véve az Európai Unió Bírósága C-402/07. és C-432/07. sz. egyesített ügyekben 2009. november 19-én hozott ítéletét, hogy – amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében nem tudja magát kimenteni – az utas kártalanításra jogosult, ha

- a légi járatnak a végső célállomáson legalább háromórás késése van,
- már a légi járatra történő beszállás előtt nyilvánvaló volt, hogy a légi járat végső célállomására legalább háromórás késéssel fog eljutni, és
- az utas e légi járatra nem jelentkezik beszállásra?

*A [második] kérdésre adott igenlő válasz esetén:*

[3] Ez abban az esetben is így van-e, ha az utas az üzemeltető légi fuvarozó közreműködése nélkül olyan alternatív légi járatot foglal, amellyel az eredetileg lefoglalt légi járatval azonos várost, illetve régiót kiszolgáló másik repülőtérre (az utasok jogairól szóló rendelet 8. cikkének (3) bekezdése) csak nem sokkal később jut el, mint ahogyan az eredetileg lefoglalt légi járat végső célállomására menetrendszerűen eljutott volna?

*A [második] kérdésre adott igenlő válasz esetén:*

[4] Vonatkozik-e ez arra az esetre is, ha az utas számára az üzemeltető légi fuvarozó az utas kérésére átfoglalást biztosít egy alternatív légi járatra, amellyel az utas korábban jut el a végső célállomására mint az eredetileg foglalt, késéssel érintett légi járatval, azonban később, mint ahogyan az eredetileg lefoglalt légi járatval menetrendszerűen eljutott volna (noha a légi járatnak, amelyre az átfoglalás szól, nincs „jelentős késése”)?

## **A hivatkozott közösségi jogi rendelkezések**

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 tényállás és az eljárás rövid bemutatása**

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem három hasonló tényállásra terjed ki, amelyek kapcsán arra a kérdésre kell választ adni, hogy az utasnak igénybe kell-e vennie egy olyan légi járatot, amellyel a végső célállomására legalább háromórás késéssel jutott volna el. Valamennyi felperes a 261/2004/EK rendelet 7. cikke (1) bekezdésének a), illetve b) pontjával összefüggésben értelmezett 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerinti kártalanítást követel.

*A 22 R 203/20p sz. eljárásról:*

- 2 A felperes megerősített helyfoglalással rendelkezett az alperes által üzemeltetendő, 2019. október 23-án 14 óra 45 perckor Düsseldorfból (DUS) induló és 19 óra 10 perckor Kosba (KGS) érkező OE 190 légi járatra. A légi járat a düsseldorfi repülőtérrel valójában csak 19 óra 27 perckor hagyta el (indulási késés: 4 óra 42 perc), a kosi repülőtérre pedig csak 23 óra 38 perckor érkezett meg (érkezési késés: 4 óra 28 perc). A felperes az e légi járatra történő utasfelvételt online végezte el.
- 3 Az elsőfokú bíróság megállapította, hogy az online megvalósított utasfelvétel esetén az indulási csarnokban a pultnál történő személyes megjelenés nem szükséges, és a 261/2004/EK rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontjának alkalmazási feltétele teljesül, ha az utasfelvételt online elvégezték. E bíróság szerint a rendelet ezenkívül nem tartalmaz utalást arra, hogy az utasnak a késéssel érintett légi járatot ténylegesen igénybe is kellene vennie ahhoz, hogy jogosult legyen kártalanításra. Ez ellen az alperes fellebbezést nyújtott be.

*A 22 R 83/21t sz. eljárásról:*

- 4 A felperes megerősített helyfoglalással rendelkezett az alperes által üzemeltetendő, 2019. december 19-én 6 óra 50 perckor Bécsből (VIE) induló és 8 óra 10 perckor London-Stanstedre (STN) érkező OE 314 légi járatra. A légi járat a bécsi repülőtérrel valójában csak 13 óra 20 perckor hagyta el (indulási késés: 6 óra 30 perc), a london-stansted-i repülőtérre pedig csak 14 óra 30 perckor érkezett meg (érkezési késés: 6 óra 20 perc).
- 5 A felperes az utasfelvételt online végezte el, és a tervezett indulási időpont előtt egy órával megjelent az alperes utasfelvételi pultjánál, azonban ott nem volt senki. A lefoglalt légi járat az induló járatokat mutató kijelzőtáblán csak délutáni indulási időponttal szerepelt.

- 6 A felperes annak érdekében foglalta a légi járatot, hogy 10 órától Londonban részt tudjon venni egy konferencián. Ezt követően egy másik légi fuvarozónál jegyet foglalt egy légi járatra, és 8 óra 15 perckor megérkezett London-Heathrow-ra.
- 7 Az alperes által küldött sms-t, amely szerint az OE314 légi járatot csak délután fogják üzemeltetni, a felperes csak 9 óra 00 perckor kapta meg.
- 8 Az elsőfokú bíróság megállapította, hogy a kártalanításhoz való jog akkor is fennáll, ha az utas legalább háromórás elkerülhetetlen indulási késés esetén lemond a beszállásról. Ebben az esetben a légi járat igénybe vételének követelménye nem egyeztethető össze a 261/2004/EK rendelet magas védelmi szintjével, mivel a késés meghiúsíthatja az utazás célját. A felperesnek okozott kényelmetlenség ebben az esetben abban állt, hogy rövid időn belül, nagy nyomás alatt kellett más légi járatról gondoskodnia. Az alperes fellebbezett ezen ítélettel szemben.

*A 22 R 228/21s sz. eljárásról:*

- 9 Egyes utasok, akik követeléseiket a felperesre engedményezték, megerősített helyfoglalással rendelkeztek az alperes által üzemeltetendő, 2019. június 25-én 10 óra 40 perckor Düsseldorfból (DUS) induló és 13 óra 5 perckor Palma de Mallorcára (PMI) érkező OE 300 légi járatra. A légi járat a düsseldorfi repülőtérrel valójában csak 21 óra 45 perckor hagyta el (indulási késés: 11 óra 5 perc), a Palma de Mallorca-i repülőtérre pedig csak 23 óra 57 perckor érkezett meg (érkezési késés: 10 óra 52 perc).
- 10 Az indulás napján reggel az utasokat tájékoztatták, hogy az általuk foglalt OE300 légi járat csak 18 óra 10 perckor fog indulni. Egy további tájékoztatást követően, amely szerint az indulásra további egy órával később fog sor kerülni, az utasok felvették a kapcsolatot az alperessel, hogy egy korábbi légi járatra történő átfoglalásról érdeklődjenek. Sor került az OE150 légi járatra történő átfoglalásra, amely 2019. június 25-én 17 óra 5 perckor indult a düsseldorfi repülőtérrel és pontosan, 19 óra 10 perckor érkezett a Palma de Mallorca-i repülőtérre. Az utasok az átfoglalás miatt nem az OE300 légi járatra, hanem az OE150 légi járatra jelentkeztek utasfelvételre.
- 11 Az elsőfokú bíróság megállapította, hogy azok az utasok, akik számára helyettesítő járatot biztosítottak, és akiket erről már az eredetileg lefoglalt légi járat indulása előtt tájékoztattak, nem kötelesek az eredeti légi járatra utasfelvételre jelentkezni ahhoz, hogy megőrizzék a 261/2004/EK rendeletből eredő jogukat. Mivel az utasok több mint háromórás idővesztéssel szembesültek, megilleti őket a kártalanításhoz való jog. Az alperes fellebbezett ezzel az ítélettel szemben.

### **Az alapeljárás feleinek alapvető érvei**

- 12 Az első ügyben a felperes azt állítja, hogy igénybe vette a késéssel érintett légi járatot, valamint, hogy a késésért kizárólag az alperes volt felelős. Ezenkívül szerinte az „utasfelvételre jelentkezés” azonos az utasfelvétellel (check-in); ez következik például a rendelet angol nyelvi változatából. A kényelmetlenség azért merült fel, mert a felperes a légi járatra egy meghatározott okból foglalt jegyet.
- 13 A második ügyben a felperes azt állítja, hogy nem várható el tőle, hogy egy ilyen mértékű késéssel érintett légi járatot igénybe vegyen ahhoz, hogy a kényelmetlenség miatt kártalanításhoz való joggal rendelkezzen. Szívesen adott volna lehetőséget az alperesnek helyettesítő légi járat biztosítására, ez azonban nem volt lehetséges, mivel az indulási repülőtéren senki nem volt a pultnál. Az egyetlen módja annak, hogy még részt tudjon venni a konferencián, az volt, hogy ő maga foglal jegyet egy alternatív légi járatra.
- 14 A harmadik ügyben azt állítják, hogy átfoglalás esetén nem feltétel az eredetileg lefoglalt légi járatra történő utasfelvételre való jelentkezés. Az utasok nem megtagadták az eredetileg lefoglalt légi járat igénybevételét, hanem helyettesítő légi járatot vettek igénybe. A végső célállomást ennek ellenére több mint háromórás késéssel érték el, ami megalapozza a kártalanításhoz való jogot.
- 15 Az alperes lényegében azt állítja, hogy a felperesek nem jelentkeztek utasfelvételre az adott légi járatokra. Ezenkívül nem tájékoztatták az alperest arról, hogy a beszállást visszautasítják, ezért már a 261/2004/EK rendelet alkalmazásának a 3. cikk szerinti alapfeltételei sem állnak fenn. Az utasfelvétel (check-in) csak egy része az „utasfelvételre jelentkezésnek”. A „jelentkezés” szó csak úgy értelmezhető, hogy az alatt az utas személyes jelenléte értendő. A – kártalanítás alól mentesítő – helyettesítő légi járatra vonatkozó időbeli korlátok igen szorosak, emiatt az utas személyes jelenléte szervezési okokból is szükséges.
- 16 Az alperes továbbá azzal érvel, hogy a jelentős késés alapján nem állhat fenn a kártalanításhoz való jog, ha a légi járatot önként nem vették igénybe. Ebben az esetben a késés nem okozott kényelmetlenséget sem. Ezenkívül az utas végső célállomásra történő késedelmes érkezése a releváns, nem pedig a légi járaté.
- 17 A második ügyben az alperes ezenkívül előadja, hogy a felperes nem adott neki lehetőséget helyettesítő légi járat biztosítására.

### **Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem indokolásának rövid bemutatása**

- 18 Annak elbírálásához, hogy fennáll-e a kártalanításhoz való jog, tisztázni kell, hogy alkalmazható-e a 261/2004/EK rendelet. Amennyiben igen, úgy azt is tisztázni kell, hogy az is szükséges-e, hogy az utast ténylegesen el is szállítsák azzal a légi járatral, amely a végső célállomást legalább háromórás késéssel érte el.

*Az első kérdésről:*

- 19 Itt az a kérdés merül fel, hogy elegendő-e az online utasfelvétel a rendelet alkalmazhatóságához, vagy az utasnak ezen túlmenően a rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében megjelölt időpontokban az indulási repülőtéren is jelen kell lennie. Az, hogy a rendelet erre nem ad egyértelmű választ, arra lehet visszavezetni, hogy az online utasfelvétel a rendelet elfogadásakor még nem volt széles körben elterjedve.
- 20 Tisztázni kell, hogy a német „Abfertigung” (utasfelvétel) fogalmát a(z online) utasfelvétellel (check-innel) azonosnak kell-e tekinteni, vagy az előbbi túlterjed az utóbbin. Az angol nyelvi változat például a „check-in” kifejezést használja, ami arra utal, hogy elegendő lehet az online utasfelvétel.
- 21 Ebben az esetben a „jelentkezés” főlegesen lenne, és a sikeres online utasfelvétel a 261/2004/EK rendelet alkalmazhatóságához vezetne. Ezt az álláspontot képviseli a másodfokú bíróság is, a kérdést azonban a Bíróság ítélkezési gyakorlata még nem tisztázta.

*A második kérdéstről:*

- 22 Felmerül a kérdés, hogy az utas akkor is jogosult-e kártalanításra, ha már a légi járat indulása előtt tudomást szerez a jelentős késésről és ezért nem veszi igénybe a légi járatot.
- 23 A nemzeti szakirodalom szerint a kártalanításhoz való jog akkor is fennáll, ha az utas a jelentős késésről való tudomásszerzés esetén nem veszi igénybe a légi járatot, például amiatt, hogy így a légi járat már nem lenne alkalmas az utazás céljára. Az utast érő sérelem ebben az esetben nem hasonlítható össze a légi járat törlése esetén felmerülő sérelemmel. Ez a másodfokú bíróság számára nem tűnik alaptalannak. Noha az nem lehetséges, hogy a légi járat utas általi igénybevétele soha ne legyen a kártalanításhoz való jog elismerésének feltétele (például akkor, ha a késés nem látható előre). Másrészt viszont az sem lehetséges, hogy az utasnak pusztán azért, hogy kártalanításra legyen jogosult, igénybe kelljen vennie egy olyan légi járatot, amely esetében nyilvánvaló, hogy legalább háromórás késéssel fog megérkezni a végső célállomásra. A kényelmetlenség ebben az esetben nem csak a végső célállomásra történő késedelmes érkezésben áll.
- 24 Nem lehet azonban döntő az a szándék, hogy valaki időben eljuttatja a végső célállomásra egy meghatározott eseményre. Nem alapoz meg kártalanításhoz való jogot, ha az eseményről már három óránál rövidebb késés esetén is lekésnek. A kártalanításhoz való jog fennállása szempontjából tehát nem az a döntő, hogy az utas a légi járat törlése vagy jelentős késése következtében ténylegesen milyen egyéni kárt szenved.

*A harmadik kérdéstről:*

- 25 Ha az utas a több mint háromórás késést már az indulás előtt felismeri és a légi járatot nem veszi igénybe, meg lehetne tagadni a kártalanításhoz való jogot, ha az utas a végső célállomásra más módon kevesebb mint háromórás késéssel jut el,



amennyiben az utasnak okozott kényelmetlenséget kizárólag a végső célállomásra történő késedelmes érkezésben látjuk.

- 26 E tekintetben megfontolandó azonban, hogy légi járat törlése esetén a kártalanításhoz való jogon nem változtat az, ha az utas más, a saját maga által szervezett módon jut el a végső célállomására.

*A negyedik kérdésről:*

- 27 Lehetne azzal érvelni, hogy az átfoglalás megalapozza a 261/2004/EK rendeletnek a helyettesítő járatra történő alkalmazhatóságát, és így az eredetileg lefoglalt légi járat tekintetében a rendelet 3. cikkének (2) bekezdése szerinti vagylagos feltételek egyike sem áll fenn, így a rendelet az eredetileg lefoglalt légi járatra már nem alkalmazható. Így az eredetileg lefoglalt légi járat késése miatt már nem állna fenn kártalanításhoz való jog. Ez azonban helytelennek tűnik, mivel az utas 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának ii. és iii. alpontja szerinti időkorlátokon kívüli helyettesítő légi járat igénybevétele esetén is jogosult a kártalanításra, ha a járatot törölték, és e törölt járat utasfelvételén nem tud megjelenni.
- 28 Ez azt mutatja, hogy az eredetileg lefoglalt légi járat miatti kártalanításhoz való jog szempontjából nem az a döntő, hogy az utas az átfoglalást követően már nem rendelkezik az eredetileg lefoglalt légi járatra szóló megerősített helyfoglalással.

MUNKADOKUMENTUM