

C-672/20. sz. ügy**Előzetes döntéshozatal iránti kérelem****A benyújtás napja:**

2020. december 10.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landesgericht Korneuburg (Ausztria)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2020. november 23.

Fellebbező, eredetileg alperes:

L GmbH

Ellenérdekű fél a fellebbezési eljárásban, eredetileg felperes:

FK

[omissis] **LANDESGERICHT KORNEUBURG (KORNEUBURGI REGIONÁLIS BÍRÓSÁG, AUSZTRIA)**

A Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság) mint fellebbviteli bíróság [omissis] az F***** K***** [omissis] felperes által az L***** GmbH [omissis] alperes ellen indított ügyben az alperesnek a Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság, Ausztria) 2020. augusztus 26-i ítélete ellen előterjesztett fellebbezése tárgyában a következő

v é g z é s t

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 (a továbbiakban: a légi utasok jogairól szóló rendelet) 3. cikke (2) bekezdésének a) pontját, **hogy a rendeletet alkalmazni kell egy olyan utasra, aki már [eredeti 2. o.] a repülőtérre érkezés előtt online bejelentkezett az utasfelvételnél és nem rendelkezik feladott poggyásszal; a repülőtér kijelző tábláján észleli a légi járat késését, a beszállókapunál további információkra vár, a légi fuvarozó pultjánál érdeklődik a foglalt járat indulásáról; az alperes alkalmazottaitól nem kap tájékoztatást arról, hogy a járat indul-e, és ha igen, mikor, és nem ajánlanak fel neki helyettesítő járatot sem; ezt követően ő maga foglal egy, a végső célállomására induló másik járatot, és az eredetileg foglalt járatot nem veszi igénybe?**

[2] Úgy kell-e értelmezni a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdését, hogy a légi fuvarozó nem köteles a légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikke szerinti kártalanítás nyújtására, **amennyiben az utas végső célállomását 8 óra 19 perces késéssel éri el, mivel a járatot hárommal megelőző járat során a repülőgépben villámcsapás kárt okozott; a leszállást követően a légi fuvarozó által megbízott karbantartó vállalat igénybe vett technikusa csupán kisebb, a repülőgép működőképességét nem érintő károsodásokat („some minor findings”) állapított meg; a járatot kettővel megelőző járatot közlekedtették; a járatot megelőző járat közlekedtetése előtt lefolytatott repülés előtti ellenőrzés (*preflight check*) során kiderült, hogy a repülőgép egyelőre nem használható tovább; és a légi fuvarozó ezért az eredetileg előírányzott, károsodást szenvedett repülőgép helyett helyettesítő repülőgépet alkalmazott, amely a járatot megelőző járatot 7 óra 40 perces késéssel teljesítette?**

[3] Úgy kell-e értelmezni a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdését, **hogy a légi fuvarozó által megteendő észszerű intézkedések közé tartozik az, hogy az utasnak felajánljon egy másik járatra történő átfoglalást, amely járattal az utas végső célállomását 5 óra 00 perces [eredeti 3. o.] késéssel érte volna el (és – az utas által saját kezdeményezésére eszközölt foglalás alapján – ténylegesen el is érte), noha a légi fuvarozó a járatot a már nem használható repülőgép helyett helyettesítő repülőgéppel teljesítette, amellyel az utas végső célállomását 8 óra 19 perces késéssel érte volna el?**

[II.] [omissis] [Az eljárás felfüggesztése]

I n d o k o l á s:

A felperes megerősített helyfoglalással rendelkezett az alperes által üzemeltetett alábbi légi járatra:

– OE 105, indulás Palma de Mallorcáról (PMI; Spanyolország) 2019. október 21-én 14 óra 30 perckor, érkezés Bécsbe (VIE; Ausztria) 2019. október 21-én 16 óra 50 perckor.

A Palma de Mallorca (PMI) – Bécs (VIE) útvonal hossza a gömbi főkörön mért távolság módszere szerinti számítás alapján nem haladja meg az 1500 kilométert.

Az alperes állítása szerint az eredetileg e légi járatához előirányzott repülőgépet 2019. október 21-én a következő légi járatokhoz vették igénybe:

[1] OE 1318, indulás Bécsből (VIE) 07 óra 30 perckor, érkezés Bergamóba (BGY; Olaszország) 09 óra 00 perckor. A légi járatot menetrendszerűen végrehajtották.

[2] OE 1319, indulás Bergamóból (BGY) 09 óra 25 perckor, érkezés Bécsbe (VIE) 10 óra 55 perckor. A járat 2 óra 15 perces késéssel indult és 2 óra 40 perces késéssel érkezett meg.

A repülőgéppel ezenkívül a következő további légi járatokat kellett volna végrehajtani: **[eredeti 4. o.]**

[3] OE 100, indulás Bécsből (VIE) 11 óra 30 perckor, érkezés Palma de Mallorcára (PMI) 13 óra 55 perckor. A járatot helyettesítő repülőgéppel hajtották végre, és az 7 óra 40 perces késéssel indult és 7 óra 41 perces késéssel érkezett meg.

[4] OE 105, a szóban forgó légi járat. A járatot ugyanazzal a helyettesítő repülőgéppel hajtották végre, és az 8 óra 26 perces késéssel indult és 8 óra 19 perces késéssel érkezett meg.

A **felperes** a légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikke [(1) bekezdésének a) pontjával] összefüggésben értelmezett 5. cikke [(1) bekezdése c) pontjának iii. alpontja] szerinti kártalanításként 250 euró, valamint annak kamatai megfizetését követelte az alperestől, és e tekintetben az OE 105 légi járat több mint nyolc órás késéssel történő érkezésére hivatkozott. [omissis] [A felperes érvelése, amelyet a fellebbviteli bíróság – ahol releváns – az alábbiakban megismétel]

Az **alperes** [omissis] előadta, hogy a felperes az OE 105 légi járatot nem vette igénybe, ezért a légi utasok jogairól szóló rendelet a rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében nem alkalmazható. [omissis] **[eredeti 5. o.]** [omissis] [Az alperes érvelése, amelyet a fellebbviteli bíróság – ahol releváns – az alábbiakban megismétel]

Az első fokon eljáró Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság) a megtámadott **ítélettel** helyt adott a kereseti kérelemnek és a felperes Palma de Mallorca-i repülőtéren (PMI) tanúsított magatartását illetően a fenti [első] kérdésben szereplő megállapításokat tette. A késés okát illetően a Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság) nem tett megállapítást. Jogi szempontból a Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság) kifejtette, hogy az eljárás kimenetele szempontjából nem releváns, hogy a felperes – azt követően, hogy az utasfelvételnél bejelentkezett – a késéssel érintett járatot ténylegesen

igénybe vette-e. E bíróság láthatóan abból indult ki, hogy a villámcsapás a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülménynek minősül, és bemutatott néhány, az alperes számára észszerű intézkedést. Többek között hiányolta az utasok foglalásának egy másik, Palma de Mallorcáról (PMI) Bécsbe (VIE) tartó légi járatra történő esetleges módosításával kapcsolatos előadásokat, valamint annak kifejtését, hogy az alperes a Palma de Mallorcáról (PMI) induló OE 105 járatához miért nem tudott haladéktalanul helyettesítő repülőgépet biztosítani. Rámutatott, hogy az alperesnek már a körülbelül 09 óra 00 perckor **[eredeti 6. o.]** bekövetkezett villámcsapástól kezdve számítani kellett arra, hogy a későbbi rotációk során jelentős késedelemre kerülhet sor, még ha az ellenőrzés során végül nem is állapítottak meg releváns károkat.

[omissis]

[omissis] [kérelmek] [omissis] A felperes kérelmeiről való döntéshozatalra **fellebbviteli bíróságként** a Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság) rendelkezik hatáskörrel másod- és egyben végső fokon.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről:

Az [első] kérdésről:

A légi utasok jogairól szóló rendelet 3. cikke (2) bekezdése a) pontjának értelmezése a konkrét esetben két szempontból vitás:

[a)] Egyrészt meg kell vizsgálni, hogy a felperes megfelelő időben jelentkezett-e utasfelvételre. Az elsőfokú bíróság megállapításai szerint a felperes online jelentkezett utasfelvételre, és így kapta meg a beszállókártyát.

Egyrészt lehet azzal érvelni, hogy a beszállókártya légi fuvarozó általi kézbesítésével az utasfelvételi folyamat már lezárult. Másrészt képviselhető az az álláspont, hogy az utasfelvételre való megjelenés helyett a beszállás céljából történő megjelenés elegendő.

Végül kérdéses, hogy a légi utasok jogairól szóló rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében vett „megjelölt időpont” az az időpont-e, amely a menetrendnek megfelel, vagy késedelem esetén az erre az esetre közzétett időpontot kell alkalmazni. **[eredeti 7. o.]**

A kérdést előterjesztő bíróság véleménye szerint a konkrét esetben elegendő, hogy az alperes elektronikus úton eljuttatta a beszállókártyát a felpereshez, és a felperes a menetrend alapján megfelelő időben a beszállókapunál megjelenik. A kérdést előterjesztő bíróság véleménye szerint ezzel szemben nem szükséges, hogy az utas az eredetileg tervezett indulási időpontot követően a beszállókapunál tovább várjon, majd a késéssel érintett légi járat vonatkozásában megjelölt időpontban, adott esetben a késéssel érintett légi járat közzétett indulási időpontja előtt 45 perccel a beszállókapunál, illetve valamely pultnál ismét megjelenjen.

Ezt a kérdést a Bíróság eddig még nem vizsgálta.

[b)] A másik részaspektus arra a kérdésre vonatkozik, hogy az utast a késéssel érintett légi járatnak ténylegesen el is kell-e szállítania, vagy a jelentős késés miatti kártalanításhoz való jog akkor is fennáll, ha maga az utas szervezi meg helyettesítő járat igénybevételét.

[omissis] [németországi és ausztriai ítélkezési gyakorlat] [omissis] Mindkét fél a Bíróság által a C-765/18. sz. easyjet Airline ügyben 2019. október 24-én hozott indokolt végzésre hivatkozással érvel. **[eredeti 8. o.]** E határozat alapjául az arra vonatkozó előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés szolgál, hogy az utasnak milyen módon kell bizonyítania, hogy az utasfelvételre megjelent.

A Bíróság válasza alapján lehet egyrészt azzal érvelni, hogy e bizonyítást eltérően kell teljesíteni attól függően, hogy az utast a késéssel érintett légi járat elszállította vagy nem. Az első esetben nincs szükség a beszállókártya bemutatására, a második esetben azonban igen. A válasz azonban értelmezhető úgy is, hogy abban az esetben, ha a légi fuvarozó azt állítja, hogy az utast a késéssel érintett légi járat nem szállította el, az utasnak a beszállókártya bemutatásával bizonyítania kell, hogy megfelelő időben jelentkezett az utasfelvételre és a késéssel érintett járatot elszállította.

[omissis] [nemzeti ítélkezési gyakorlat] [omissis] A kérdést előterjesztő bíróság inkább arra az álláspontra hajlik, hogy a kártalanításhoz való jog attól függetlenül fennáll, hogy az utas a késéssel érintett járatot igénybe veszi vagy nem. A konkrét esetben fennállt egy helyettesítő járat lehetősége, amellyel az utas a késéssel érintett járatnál gyorsabban juthatott volna el és **[eredeti 9. o.]** jutott is el végső célállomására. Amennyiben az utas úgy dönt, hogy végső célállomását a késéssel érintett járat igénybevétele helyett más módon kívánja elérni, akkor egyrésztől a hosszabb várakozás miatt, másrésztől a foglalás módosítása miatt már kára keletkezett, ennek fedezésére szolgál a kártalanítás kifizetése.

A kérdést ugyanakkor az Európai Unió különböző bíróságai eltérően válaszolják meg, ezért szükség van a Bíróság állásfoglalására.

A [második] kérdésről:

Az alperes a (jelentős) késés okaként a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülmény fennállására hivatkozott és előadta, hogy a [szóban forgó] légi járatot hárommal megelőző járatot villámcsapás érte. Ez ahhoz vezetett, hogy az eredetileg előírányzott repülőgép vonatkozásában ellenőrzést és – a szóban forgó járatot megelőző járat előtti járatot követően – javításokat kellett lefolytatni. Ezt a körülményt a felperes az elsőfokú eljárásban kifejezetten vitatta, az elsőfokú bíróság azonban e tekintetben nem tett megállapítást.

Ugyanakkor a felperes az elsőfokú eljárásban azt is állította, hogy egy villámcsapás egyébként sem alapozhat meg rendkívüli körülményt; e tekintetben –

a madárral való ütközéstől eltérően – inkább a repülőgép üzemeltetésével együtt járó tipikus kockázatról van szó, mivel a kölcsönhatásra a repülőgép és egy viharfelhő elektromos mezője között kerül sor, és az vezet ahhoz, hogy a repülőgép magához vonzza a villámokat. E tekintetben a felperes tudományos vizsgálatokra hivatkozik.

Azon kérdés tisztázása, hogy egy villámcsapás főszabály szerint alkalmas-e arra, hogy rendkívüli körülményt alapozzon meg, a fellebbviteli bíróság számára – az e tekintetben nem megállapított tényállás ellenére – már csak azért is szükséges előfeltétele a konkrét **[eredeti 10. o.]** ügy elbírálásának, mivel a kérdésre adandó nemleges válasz esetén a megtámadott ítéletet a fellebbezés elutasítása mellett azonnal helyben tudja hagyni anélkül, hogy az elsőfokú bíróság számára elő kellene írnia további megállapítások megtételét.

A kérdést előterjesztő bíróság már régóta abból indul ki, hogy villámcsapás esetében a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülményről van szó. [omissis]

A fellebbviteli bíróság a következő megfontolásokból mérlegeli, hogy az eddigi állandó ítélkezési gyakorlatától eltérjen: A polgári repülés keretében a kezdetektől fogva az aerodinamikus felhajtóerő felhasználásával szállítanak utasokat; leegyszerűsítve a szárnyak körül áramló levegőt használják ki. Ebből az a következtetés vonható le, hogy a légkör állapota a légi közlekedési tevékenység rendes folytatásának körébe tartozik. A légkör egyes instabil állapotai – és így a villámok is – így a légi fuvarozó érdekkörébe sorolhatók lehetnek; a repülőgép ezekhez kapcsolódó károsodása az előbbieket jellegénél vagy eredeténél fogva a légi fuvarozó tevékenységi körébe tartozna, és így különbözne a madárral történő ütközéstől (lásd: a Bíróság 2017. május 4-i Pešková és Peska ítélete [C-315/15], 24. pont).

Tekintettel arra, hogy adott esetben természettudományos bizonyításra lehet szükség, amelyet a fellebbviteli bíróságnak a megtámadott ítélet hatályon kívül helyezését követően az elsőfokú bíróság számára kell előírnia, szükség van annak a Bíróság általi tisztázására, hogy a villámcsapás főszabály szerint vezethet-e a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülményhez. **[eredeti 11. o.]**

A harmadik kérdésről:

Az alperes fellebbezésében vitatja az elsőfokú bíróság azon jogi álláspontját, amely szerint nem nyilatkozott a felperes foglálásának esetleges módosítását illetően. A fellebbező az elsőfokú bíróság érvelésével szemben arra hivatkozik, hogy elegendő nyilatkozatot tett az észszerű intézkedés tárgyában: az OE 105 járat késésének megelőzése érdekében kicserélte az eredeti repülőgépet és saját flottájából helyettesítő repülőgépet biztosított. Így a járatot – még ha késéssel is, de – közlekedtette. Késés esetén a foglalás módosítása már logikus következményként sem jelenthet gazdaságilag elfogadható intézkedést, mivel ez

azzal az eredménnyel járna, hogy később a késéssel érintett járatot üresen kellene közlekedtetni, mivel minden utasnak, akit ezzel a járattal kellett volna elszállítani, korábban más járatra módosították a foglalását.

A felperes ezzel az állásponttal szemben – az elsőfokú bírósághoz hasonlóan – a Bíróságnak a 2020. június 11-i Transportes Aéreos Portugueses ítéletben (C-74/19) szereplő jogi álláspontjára hivatkozik, amely szerint a légi fuvarozónak a rendelkezésére álló minden eszközt igénybe kell vennie a – mind a törölt, mind a késéssel érintett járatok utasai számára biztosítandó – észszerű, kielégítő és lehető legkorábbi átfoglalás érdekében, ideértve a más, közvetlen vagy csatlakozást magában foglaló, esetlegesen ugyanazon vagy másik légi szövetségbe tartozó légi társaságok által üzemeltetett, olyan járatok keresését, amelyek kisebb késéssel érkeznek célba, mint az érintett légi fuvarozó következő járata (Transportes Aéreos Portugueses ítélet, 59. pont). [omissis] **[eredeti 12. o.]** [omissis] [omissis] A fellebbező azonban ezzel az érveléssel részletesebben nem foglalkozik, és nyilvánvalóan azt az álláspontot képviseli, hogy a járat helyettesítő repülőgéppel történő, késéssel történő közlekedtetése esetén minden észszerű intézkedést megtett.

A jelen tényállás egyértelműen különbözik a C-74/19. sz. ügyben a Bíróság elé terjesztett tényállástól. Ott arról volt szó, hogy az utas késés következtében nem érte el a csatlakozó járatát, és ezért végső célállomását jelentős késéssel érte el; a lekéselt csatlakozó járatra szóló foglalás módosítására ezért mindenképpen szükség volt. A Bíróság tisztázta az ilyen átfoglalással szemben támasztott uniós jogi követelményeket.

A jelen ügyben az alperes – még ha jelentős késéssel is – el tudta volna szállítani a felperest az eredetileg foglalt járattal; átfoglalásra nem volt szükség. Ugyanakkor a felperesnek a konkrét útvonalon volt egy másik lehetősége arra, hogy végső célállomását ugyan szintén jelentős késéssel, azonban egyértelműen korábban érje el, mint az alperes késéssel érintett járatával; ezt a lehetőséget az alperes nem kínálta fel a felperesnek, a felperes azonban saját kezdeményezésére igénybe vette.

A fellebbviteli bíróság azt az álláspontot képviseli, hogy a konkrét átfoglalás ugyan gazdaságilag elfogadható, a szükséges szervezés pedig átlátható mértékű lett volna. Ez az érvelés a fellebbviteli bíróság véleménye szerint azonban csak egyetlen utas figyelembevétele esetén helytálló. **[eredeti 13. o.]** Valamennyi utas foglalásának egy (esetleg több) korábbi, a végső célállomásra korábban érkező járatra történő módosítása azonban összességében elfogadhatatlan lehet. A konkrét tényállás e tekintetben különbözik a Transportes Aéreos Portugueses ítélet alapjául szolgáló tényállástól, mivel ott egyetlen utas foglalásának egy meghatározott csatlakozó járatra történő módosításáról volt szó, és nem az összes olyan utas foglalásának módosításáról, akiknek egy késedelmet szenvedő helyettesítő repülőgépre kellett várniuk. Így a fellebbviteli bíróság által eldöntendő kérdést a Bíróság nem tisztázta teljes mértékben, különösen nem a Transportes Aéreos Portugueses ítéletben szereplő megállapításai révén. Szükség

van arra, hogy a Bíróság közelebbről tisztázza, hogy légi járat késése esetén a légi fuvarozó számára mikor nem észszerű a foglalások módosítása, mivel az elviselhetetlen áldozatot jelentene számára.

A fellebbviteli bíróság számára valamennyi kérdés vizsgálata szükséges ahhoz, hogy a fellebbezésről véglegesen határozni tudjon. Attól függően, hogy az utas a rendelet hatálya alá tartozik-e, a megtámadott ítéletet vagy haladéktalanul akként kell módosítani, hogy a kereseti kérelem elutasításra kerüljön, vagy szóba jön a további vizsgálat (első kérdés). Amennyiben villámcsapás esetében nincs szó rendkívüli körülményről, úgy a megtámadott ítéletet mindenképpen helyben kell hagyni (második kérdés). Attól függően, hogy a légi fuvarozó sikeresen bizonyította-e, hogy csupán a járat helyettesítő repülőgéppel történő, megkésett közlekedtetésével minden észszerű intézkedést megtett, a megtámadott ítéletet vagy helyben kell hagyni, vagy a kereset elutasítása érdekében módosítani kell (harmadik kérdés).

[omissis] [eredeti 14. o.]

[omissis]