

Anonimizált változat

Fordítás

C-616/23 – 1

C-616/23. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2023. október 6.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landgericht Düsseldorf (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2023. szeptember 4.

Felperesek és fellebbezők:

TA

ET

VB

CI

Alperes és ellenérdekű fél a fellebbezési eljárásban:

British Airways plc

[omissis] Landgericht Düsseldorf (düsseldorfi regionális bíróság,
Németország)

Végzés

A

1. TA, Cottbus, [omissis],
2. ET, Cottbus, [omissis],
3. VB leánygyermek, Cottbus, [omissis],

4. CI leánygyermek, Cottbus, [omissis],

felperesek és fellebbezők

[omissis]

és a

British Airways PLC, [omissis], Harmondsworth, [omissis] Egyesült Királyság,

alperes és ellenérdekű fél a fellebbezési eljárásban,

közötti perben,

[omissis]

a Landgericht Düsseldorf (düsseldorfi regionális bíróság) huszonkettedik polgári tanácsa

2023. szeptember 4-én

[omissis] **meghozta az alábbi végzést:**

A bíróság az eljárást felfüggeszti.

Az eljáró bíróság az EUMSZ 267. cikk első bekezdésének b) pontja és harmadik bekezdése alapján az uniós jog értelmezése céljából a következő kérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

1.

Úgy kell-e értelmezni a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontját és 7. cikkének (1) bekezdését, hogy az utas kártalanításra jogosult a végső célállomáson történt jelentős késésért, ha valamely átszállással járó repülőút során lekési a csatlakozó járatot, bár a ráhordó járat időben érkezett, és a célállomáson történt késés annak tudható be, hogy a repülőtéren a repülőgép ajtajainak kinyitása és a beszállás befejezése közötti tényleges átszállási idő nem volt elegendő ahhoz, hogy az utasok időben elérjék a csatlakozó járatot, figyelembe véve az érkezési és az indulási kapuk közötti távolságot, valamint az útlevél- és biztonsági ellenőrzést?

2.

Az első kérdésre adott igenlő válasz esetén: azokban az esetekben, amikor vitatott, hogy a csatlakozó járat lekésése az utasnak róható-e fel (pl. mert lassan halad), az üzemeltető légifuvarozót terheli-e a bizonyítási teher, vagy az utasnak kell bizonyítania, hogy a magatartása nem volt felróható? Ebben az összefüggésben milyen jelentősége van az úgynevezett minimum

átszállási idő (Minimum Connection Time; a továbbiakban: MCT) betartásának a ráhordó és a csatlakozó járat között?

3.

Úgy kell-e értelmezni a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontját, hogy azt az utast, aki indokoltan arra számít, hogy járata legalább három órással késéssel érkezik a végső célállomásra, a légi utasok jogairól szóló rendelet 6. cikke (1) bekezdésének tartalmán túl a törölt járatok utasaihoz hasonlóan megilleti az átfoglalás a célállomásra hasonló feltételek mellett és a legkorábbi időpontban, és e kötelezettségek megszegése esetén az üzemeltető légitársaságnak meg kell térítenie az utasnak az átfoglalással felmerült költségeit?

I n d o k o l á s:

I.

A felperesek mindegyike megerősített helyfoglalással rendelkezett az alperes által üzemeltetendő, Dubajból Londonon keresztül Düsseldorfba tartó, 2019. szeptember 15-i járatra (járatszámok: BA 106 és BA 936). A Dubajból Londonba tartó BA 106 járatszámú ráhordó járatnak a menetrend alapján helyi idő szerint 6 óra 15 perckor kellett volna leszállnia. A ráhordó járat időben felszállt, és helyi idő szerint 6 óra 17 perckor, tehát két perc késéssel érkezett meg Londonba. A repülőgép ajtajai helyi idő szerint 6 óra 19 perckor nyíltak ki. A felperesek a 28. sorban foglaltak helyet. A repülőgépen 210 utas tartózkodott. Ehhez csatlakozott volna a BA 936 járatszámú, Londonból Düsseldorfba tartó csatlakozó járat, amely a menetrend alapján helyi idő szerint 7 óra 25 perckor indult volna. A csatlakozó járatra való beszállás helyi idő szerint 6 óra 45 perckor kezdődött és helyi idő szerint 7 óra 05 perckor zárult, azaz 20 perccel a menetrend szerinti indulási idő előtt. A csatlakozó járat valóban helyi idő szerint 7 óra 26 perckor, egy perces késéssel szállt fel. A repülőgép ajtajainak helyi idő szerint 6 óra 19 perckor történt kinyitása és a beszállás helyi idő szerint 7 óra 05 perckor történt befejezése között tehát 46 perc telt el. Mind a ráhordó, mind a csatlakozó járatot az 5-ös terminálon keresztül bonyolították le. A London-Heathrow-i repülőtéren a minimum átszállási idő 60 perc olyan járatok esetében, ahol az érkező és az induló terminál azonos.

A felperesek lekésték a csatlakozó járatot, bár ennek okai vitatottak a felek között. Ezért Londonban éjszakáztak, és csak másnap érkeztek meg a végső célállomásukra az easyjet által üzemeltetett, saját maguk által lefoglalt járatral.

[omissis] [A felpereseknek az alábbiakban részletesen megismételt érvelése]

Az I., III. és IV. rendű felperes – a II. rendű felperes első fokon visszavonta a keresetét – fejenként 600,00 euró összegű kártalanítást követel. Ezen kívül 265,00 euró összegű szállodai költséget, a repülőtérről a szállodába és a visszaútra költött 115,63 euró összegű transzferköltséget, 9,50 euró összegű ellátási költséget és

871,90 euró összegű átfoglalási költséget, tehát összesen további 1262,03 eurót követelnek.

Az alperes védekezik a felperesi igényekkel szemben. [omissis] [Az alperesnek az alábbiakban részletesen megismételt érvelése]

Az Amtsgericht (helyi bíróság, Németország) a 2023. március 27-én kihirdetett ítéletével [omissis] első fokon elutasította a keresetet [omissis].

Az I. rendű, III. rendű és IV. rendű felperes [omissis] fellebbezett az elsőfokú ítélet ellen.

A felperesek a fellebbezésben most azt kérik, hogy a bíróság [omissis] kötelezze az alperest, hogy fizessen meg nekik fejenként 600,00 euró kamatokkal növelt összeget [omissis], és az I. rendű felperesnek fizessen meg további 1262,03 euró [omissis] kamatokkal növelt összeget [omissis].

Az alperes egyetért az elsőfokú ítélettel.

II.

A kereset sikere szempontjából perdöntő a rendelkező részben szereplő kérdésekre adott válasz.

Nevezetesen:

1.

A felpereseket először is megilletheti a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikke (1) bekezdése első mondatának c) pontja alapján fejenként 600,00 euró kártalanítás a jelentős késés miatt.

a)

Az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlata szerint az utasokat a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikkének (1) bekezdése megfelelő alkalmazásával megilleti a kártalanításhoz való jog, ha legalább három órás késéssel érik el a tervezett végső célállomásukat (lásd: EUB, 2009. november 19-i Sturgeon kontra Condor ítélet, C-402/07 [omissis]; 2012. október 23-i Nelson kontra Lufthansa ítélet, C-581/10 [omissis]). Amennyiben ez a végső célállomás – mint jelen esetben – nem közvetlen járattal, hanem közvetlenül csatlakozó járatokon (a légi utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének h) pontja) keresztül érhető el, akkor az üzemeltető légitársaságnak a jelentős késésekért fizetendő kártalanítási kötelezettségének nem feltétele, hogy az indulási késés a légi utasok jogairól szóló rendelet 6. cikkében előírt nagyságrendű késés legyen, hanem az egyetlen kritérium az, hogy az utolsó járat célállomását a menetrend szerinti érkezési időhöz képest legalább háromórás késéssel érte-e el

(lásd: EUB, 2013. február 26-i Air France kontra Folkerts ítélet – C-11/11 [omissis]).

A felperesek a menetrend szerint 2019. július 15-én, helyi idő szerint 9 óra 45 perckor a BA 936 járatszámú csatlakozó járatral érkeztek volna meg végső célállomásukra, Düsseldorfba. A BA 106 járatszámú járat csak két percet késett, a felperesek ennek ellenére lekésték a BA 936 járatszámú csatlakozó járatot. [omissis] Az Európai Unió Bírósága a jelentős késésekért járó kártalanításhoz való jogot ugyan kizárólag a végső célállomáson való legalább háromórás késéstől teszi függővé, ami ebben az esetben vitathatatlanul fennáll. A Folkerts ítélet azonban azon a tényálláson alapult, hogy a ráhordó járat [omissis] két és fél órát késett, és e járat utasai ezért vitathatatlanul a ráhordó járat e késése miatt késték le a csatlakozó járatukat (lásd: EUB, 2013. február 26-i Air France kontra Folkerts ítélet – C-11/11 [omissis]). A jelen esetben azonban a ráhordó járat csak minimálisan, két percet késett, ami nyilvánvalóan (önmagában) nem volt oka a csatlakozó járat lekésésének.

A felperesek arra hivatkoznak, hogy az átszállási idő nem volt elegendő a csatlakozó járat eléréséhez. Nem haladtak lassan, hanem jó ütemben mentek át az indulási kapuhoz. Az alperes személyzete a rövid átszállási idő tudatában még meg is próbálta a felpereseket gyorsított útvonalon, közvetlenül a repülőgéptől a csatlakozó járat utasfelvételi pultjához vinni. Ezt azonban nem koronázta siker. Egy újabb biztonsági ellenőrzés miatt már nem érték el a csatlakozó járatukat. Az alperes azzal érvel ezzel szemben, hogy a felperesek saját hibájukból késték le a csatlakozó járatot. Betartották a 60 perces minimum átszállási időt (MCT). Azt állítja, hogy két másik utas, akik szintén a düsseldorfi átszállásra foglaltak jegyet, de a Dubajból érkező repülőgépen tíz sorral (38. sor) a felperesek mögött (28. sor) foglaltak helyet, szintén elérték még a csatlakozó járatot. A felperesek tehát nyilvánvalóan nem siettek eléggé.

b)

Kérdéses tehát, hogy az utasok jogosultak-e kártalanításra a légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének (1) bekezdése alapján akkor is, ha egy több szakaszból álló légi járat ráhordó járata ugyan időben érkezik, de az utasok ennek ellenére lekésik a csatlakozó járatot, és arra hivatkoznak, hogy a konkrét esetben az átszállási idő nem volt elegendő ahhoz, hogy időben elérjék a csatlakozó járatot, és ezért három órát meghaladó, jelentős késéssel érkeztek a végső célállomásra.

A német Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) megítélte a kártalanításhoz való jogot a végső célállomáson való jelentős késés miatt abban az esetben, amikor egy kerekesszékre szoruló utas, aki lekésté a csatlakozó járatát, mert a légi utasok jogairól szóló rendelet 11. cikkének (1) bekezdésével ellentétben nem kapott elsőbbségi átszállást (lásd: BGH [szövetségi legfelsőbb bíróság], 2023. június 20-i ítélet – X ZR 84/22, NJW 2023, 2487. o.). E tekintetben a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) azt állapította meg, hogy az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlata szerint a

jelentős késések miatti kártalanításhoz való jognak csak a végső célállomásra való háromórás késéssel történő érkezés a feltétele. Igaz ugyan, hogy a jelentős késés miatti kártalanításhoz való jog feltétele, hogy az üzemeltető légitfuvarozó a késést a kötelezettségszegő magatartásával okozza. Ilyen esetekben ugyanakkor nemcsak akkor jöhet szóba a kártalanításhoz való jog, ha egy utas a ráhordó járat késése miatt kési le a csatlakozó járatot (mint a Folkerts ügyben), hanem más olyan esetekben is, amikor a légitársaság a felróható magatartásával okozza a késést (BGH [szövetségi legfelsőbb bíróság], ugyanott, 20. és azt követő pont).

Az alsóbb szintű német bíróságok ítélkezési gyakorlatában és a szakirodalomban valószínűleg uralkodó álláspont szerint elegendő, ha az utas ténylegesen legalább háromórás késéssel érkezik meg. Az utas nem köteles megindokolni a késést. A kérdést, hogy a késést a légitársaságnak kell-e betudni, csak a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti kimentés keretében kell vizsgálni. Az üzemeltető légitfuvarozónak kell az arra vonatkozó tényállítást előadnia és bizonyítania, hogy nem tartozik felelősséggel a bekövetkezett késésért, az tehát nem neki tudható be. A csatlakozó járatnak az utas (állítólagos) önhibájából történő lekésése is rendkívüli körülménynek minősül a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében, mivel ez is szokásos járatüzemeltetésen kívül eső, a légitfuvarozó által nem befolyásolható esemény. Ezért, ha egy ráhordó és csatlakozó járatból álló repülőút végső célállomásán késés következik be, mert az utas a megfelelő átszállási idő ellenére nem éri el a csatlakozó járatot – például azért, mert lassan halad, a kellő tájékoztatás ellenére eltéved, vagy a kellő figyelmeztetés ellenére nem tartja be a beszállási időt –, akkor ez is olyan rendkívüli körülmény, amely mentesíti a légitfuvarozót (lásd: AG Hannover [hannoveri helyi bíróság, Németország], 2020. október 9-i ítélet – 409 C 503/20, BeckRS 2020, 44160, 17. és azt követő pontok; 2017. március 14-i ítélet – 523 C 12833/16, NJW-RR 2017, 951., 952. és azt követő oldal, 7. és azt követő pontok; AG Köln [kölni helyi bíróság, Németország], 2016. október 24-i ítélet – 142 C 482/15, BeckRS 2016, 1099; [omissis]).

Mindkét álláspont szerint tehát a jelentős késés miatti kártalanításhoz való jogot akkor is figyelembe kell venni, ha – a Folkerts ügytől (C-11/11) eltérően – a ráhordó járat időben érkezik, de az utas más, a légitfuvarozónak felróható okból kési le a csatlakozó járatot, és legalább három órás késéssel éri el a végső célállomását.

Ezt az álláspontot az is alátámaszthatja, hogy az Európai Unió Bíróságának az Eglitis és társai kontra és Latvijai Republikai Ekonomikas ministrija ítélete – C-294/10 – szerint az üzemeltető légitfuvarozó köteles a járat tervezésekor megfelelő „időráhagyást” figyelembe vennie (lásd: EUB, 2011. május 12-i Eglitis és társai kontra és Latvijai Republikai Ekonomikas ministrija ítélet – C-294/10 [omissis]). Ez amellel szólhat, hogy az üzemeltető légitfuvarozónak azt is biztosítania kell, hogy az egységesen lefoglalt ráhordó és a csatlakozó járat között időráhagyást a csatlakozó repülőtér sajátos körülményeinek megfelelően oly módon számítsa ki, hogy az utasok kényelmesen elérhessék a csatlakozó járatot, figyelembe véve a repülőgép elhagyásának szokásos idejét, az érkezési és az

indulási kapu közötti gyalogos távolságot, valamint a biztonsági és útlelvizsgálatot.

3.

Kérdéses továbbá, hogy a kártalanításhoz való jog keretében kit terhel a tényállítási és bizonyítási teher a csatlakozó járat légitársaságnak felróható hiba miatti lekésése esetén, és hogy ebben az összefüggésben milyen jelentőséggel bír a ráhordó és csatlakozó járat közötti úgynevezett minimum átszállási idő (MCT).

Az MCT a repülőterek által meghatározott minimális időtartam, amely a két járat közötti sikeres átszálláshoz szükséges. Ezeket az időtartamokat azonban az egyes repülőtér-üzemeltetők állapítják és határozzák meg. A verseny diktálta okokból a repülőtér üzemeltetője általában nagyon szűken számítja ki ezeket az időtartamokat. A számítógépes helyfoglalási rendszerek ugyanis csak olyan járatokat kombinálnak és kínálnak fel, amelyek megfelelnek az MCT-nek. Ezenkívül a számítógépes helyfoglalási rendszerek a legalább két szakaszból álló légi járatokat a teljes időtartam szerint rendezik, így az utasnak a járat kiválasztásakor a leggyorsabb járatokat mutatják meg először. A ténylegesen rendelkezésre álló átszállási idő azonban általában jóval rövidebb. Az MCT ugyanis az *on block* (a parkolóhelyre való érkezés) és *off block* (a parkolóhely elhagyása) közötti idő, míg a tényleges átszállási idő a ráhordó járat elhagyása (az ajtók kinyitása) és a beszállás vége közötti idő. Az utasnak általában nincs ráhatása arra, hogy a gép kiürítése keretében mikor hagyja el a repülőgépet, és hogy a ráhordó járat csatlakozó busztranszferrel rendelkező parkolóhelyen vagy a beszállókapunál áll-e meg. Az utasnak arra sincs ráhatása, hogy mikor ér véget a csatlakozó járatra való beszállás és mikor zárják be a beszállókaput. Végső soron az átszállásra rendelkezésre álló tényleges időt úgy kell kiszámítani, hogy minden utas számára lehetővé tegye, hogy a tőle elvárható időn belül elérje csatlakozó járatát. Ez azt jelenti, hogy az időt úgy kell kiszámítani, hogy a kisgyermekes családok, a mozgásukban korlátozott szerelmélyek vagy a kézipoggyással haladó idős utasok is képesek legyenek megbirkózni az érkezési kapu és csatlakozó járat beszállókapuja közötti útvonallal. Ennek során figyelembe kell venni a tájékoztatóhoz, valamint az útlevíl- és biztonsági ellenőrzéshez szükséges időt. Ez azt jelenti, hogy az átálláshoz rendelkezésre álló tényleges idő általában nem felel meg az átálláshoz elvileg elegendő MCT-nek.

A fent említett okok miatt az MCT betartása a ráhordó járat érkezése és a csatlakozó járat indulása között az eljáró bírósági tanács álláspontja szerint nem teszi lehetővé azt a tipizáló következtetést (*prima facie* bizonyíték), hogy az utas önhibájából maradt le a csatlakozó járatról.

Az eljáró bírósági tanács álláspontja szerint az utasnak ezért csak az arra vonatkozó tényállítást kell előadnia és azt kell bizonyítania, hogy a végső célállomásra legalább három órás késéssel érkezett. Ezzel szemben a légitársaságnak kell az arra vonatkozó tényállítást kell előadnia és azt kell bizonyítania, hogy a csatlakozó járat lekésése az utas felróhatóságára vezethető

vissza, mivel a dolgok szokásos menete szerint – figyelembe véve a gyalogos távolságot, a transzfer időtartamát, valamint a repülőtéri útlevél- és biztonsági ellenőrzéseket – az utasnak lehetősége lett volna elérni a csatlakozó járatot.

Az Európai Unió Bírósága – amennyire megállapítható – eddig még nem tisztázta, hogy milyen feltételek mellett jogosult az utas kártalanításra, ha lekési a csatlakozó járatát, és jelentős késéssel érkezik meg a végső célállomásra annak ellenére, hogy a ráhordó járat időben vagy csak nagyon kis késéssel érkezik meg, és betartották a két járat közötti minimum átszállási időt (MCT). Ezért ezt a kérdést előzetes döntéshozatal céljából az Európai Bíróság elé kellett terjeszteni.

2.

Az elsőrendű felperes továbbá a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontja és 9. cikkének (1) bekezdése alapján igényt támaszt a 265,00 euró összegű szállodai költségek, a repülőtérrel a szállodába és a visszaútra költött 115,63 euró összegű transzferköltség, a 9,50 euró összegű ellátási költség és a 871,90 euró összegű átfoglalási költség, összesen 1262,03 euró összegű költség megtérítésére.

a)

Amennyiben a légitársaság megsérti a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. és 9. cikke szerinti kötelezettségeit, és az utas saját költségén önállóan gondoskodik az átfoglalásról, akkor az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlata szerint közvetlenül e rendelkezések alapján jogosult lehet az üzemeltető légitársasággal szemben a vonatkozó költségek megtérítésére. Nem szükséges, hogy az utas előzetesen hivatkozzon ezekre e rendelkezésekre. E tekintetben azonban csak azokat az összegeket lehet az utas számára megtéríteni, amelyek az egyes ügyek sajátos körülményeire tekintettel szükségesnek, megfelelőnek és észszerűnek bizonyulnak annak érdekében, hogy pótolják az említett utas légitársaság általi ellátásának elmaradását, aminek értékelése a nemzeti bíróság feladata (lásd: EUB, 2011. október 13-i Aurora Sousa Rodriguez kontra Air France ítélet – C-83/10 [omissis]; 2013. január 31-i McDonagh kontra Ryanair ítélet – C-12/11 [omissis]; 2021. április 22-i WZ kontra Austrian Airlines ítélet – C-826/19 [omissis] 69. és azt követő pont).

b)

A légi utasok jogairól szóló rendelet 6. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontja szerint az utasok a 3500 km-nél hosszabb járatok esetében a légi utasok jogairól szóló rendelet 9. cikke (1) bekezdésének a) pontja szerinti ellátásra jogosultak, ha az indulás késése észszerű mérlegelés alapján előre látható és legalább négy órát tesz ki. A légi utasok jogairól szóló rendelet 6. cikke (1) bekezdése c) pontjának ii. alpontja szerint az utas a légi utasok jogairól szóló rendelet 9. cikke (1) bekezdésének b) és c) pontja szerinti szállodai elhelyezésre – a transzfert is beleértve – akkor is jogosult, amennyiben az indulás időpontja észszerű számítás szerint a korábbi bejelentett indulását követő nap. Amennyiben

8

ténylegesen legalább öt órát késik az indulás, az utas a légi utasok jogairól szóló rendelet 6. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontja és a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének a) pontja alapján a repülőjegy árának visszatérítését is választhatja. Mivel a késedelmes szállítást csak a következő napra tervezték, az elsőrendű felperest megillette az ellátási, transzfer- és szállodai költségek megtérítése. A légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti, a legkorábbi időpontban való átfoglalás jogáról azonban egyáltalán nem rendelkezik a légi utasok jogairól szóló rendelet 6. cikke (indulási) késések esetén.

Az eljáró bírósági tanács álláspontja szerint ez a jogi helyzet a Sturgeon ítélet meghozatala óta ellentétes az egyenlő bánásmód elvével. A fent említett ítéletben az Európai Unió Bírósága a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontját és 7. cikkének (1) bekezdését megfelelően alkalmazva kártalanítást ítélt meg a jelentős késéssel érkező utasoknak. Indokolásként megállapította, hogy a törölt járatok és a jelentős, legalább háromórás késéssel érkező járatok helyzete minden szempontból összehasonlítható, és ebben az összefüggésben hangsúlyozta az egyenlő bánásmód elvét (EUB, 2009. november 19-i Sturgeon és társai kontra Condor Flugdienst és társai ítélet – C-402/07 [omissis] 60. pont). Az eljáró bírósági tanács álláspontja szerint azonban a jelentős késéssel közlekedő járatok utasait az egyenlő bánásmód elvének tiszteletben tartása érdekében minden tekintetben, nemcsak a légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének (1) bekezdése szerinti kártalanításhoz való jog, hanem a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. és 9. cikke szerinti ellátáshoz és segítségnyújtáshoz való jog tekintetében is egyenlő bánásmódban kell részesíteni. Ennek oka, hogy a törölt járatok utasainak és az észszerű mérlegelés alapján várhatóan legalább három órás késéssel érkező járatok utasainak a helyzete minden tekintetben összehasonlítható. Mindkét utascsoport hasonló kellemetlenségeket szenved el ugyanis.

Ezt támasztja alá az, hogy az Európai Unió Bírósága az LE kontra Transportes Aereos Portugueses SA ítéletében (C-74/19), amely a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti észszerű intézkedésekkel összefüggésben a végső célállomáson való jelentős késés esetére vonatkozott, a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikkének (1) bekezdésében foglalt rendelkezésből többek között levezette „azon követelmény[t] [...], hogy a jelentős késéssel vagy törléssel érintett járat utasainak észszerű, kielégítő és a lehető legkorábbi átfoglalást biztosítsanak” (lásd: EUB, 2020. június 11-i Transportes Aereos Portugueses SA ítélet – C-74/19, [omissis] 58. pont). Ez amellet szól, hogy az Európai Unió Bírósága a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontja alapján az előreláthatóan jelentős késéssel érkező utasoknak jogot kívánt biztosítani az átfoglalásra.

c)

Miután a felperesek lekésték a csatlakozó járatukat, az alperes nem ajánlott fel nekik átfoglalást, és a legkorábban foglalható járat csak másnap indult, észszerű

mérlegelés alapján és minden kétséget kizáróan előre látható volt, hogy a felperesek jelentős, legalább háromórás késéssel érik el a végső célállomásukat. Az előreláthatóan jelentős késéssel járó érkezés ilyen eseteiben az üzemeltető légitársaságot a légi utasok jogairól szóló rendelet 6. cikkének tartalmán túlmenően kötelezni kell arra, hogy az 5. cikk (1) bekezdésének a) pontja, valamint a 8. cikk (1) bekezdésének b) pontja megfelelő alkalmazásával a lehető legkorábbi és kielégítő átfoglalást ajánljon fel a felpereseknek, és e kötelezettség megszegése esetén köteles legyen megtéríteni az átfoglalással kapcsolatban felmerült költségeket.

Amennyire megállapítható, az Európai Unió Bírósága ezt a kérdést sem tisztázta még (végérvényesen), így azt előzetes döntéshozatalra az Európai Unió Bírósága elé kellett terjeszteni.

[omissis]