

**C-716/23. sz. ügy****Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemről a Bíróság eljárási szabályzata  
98. cikkének (1) bekezdése alapján készített összefoglalás****A benyújtás napja:**

2023. november 27.

**A kérdést előterjesztő bíróság:**

Vilniaus apygardos teismas (Vilnius megyei bíróság, Litvánia)

**Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:**

2023. október 31.

**Fellebbező és az elsőfokú eljárás felperese:**

„Skycop.com” UAB

**Ellenérdekű fél és az elsőfokú eljárás alperese:**

Ryanair DAC

**Az alapeljárás tárgya**

A legalább öt órát késő légi járat igénybevételét megtagadó és a végső célállomásukat emiatt el nem érő utasok kártalanításhoz való joga.

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

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 6. cikke (1) bekezdése c) pontja iii. alpontjának e rendelet 8. cikke (1) bekezdésének a) pontjával és 7. cikkével összefüggésben történő értelmezése.

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 267. cikke.

## **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 rendelet 6. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontját e rendelet 8. cikke (1) bekezdésének a) pontjával összefüggésben, hogy azok az utasok, akik megtagadták a legalább öt órát késő légi járat igénybevételét, és akik számára a légi járat már nem szolgált semmilyen célt, jogosultak az említett rendelet 7. cikke szerinti kártalanításra?

2) Ha az első kérdésre igenlő a válasz, milyen feltételeknek kell teljesülniük ahhoz, hogy a 261/2004 rendelet 7. cikke alapján az ilyen utas kártalanításra legyen jogosult, illetve jogosult-e az ilyen utas a kártalanításra függetlenül attól, hogy milyen okból tagadta meg a legalább öt órát késő légi járat igénybevételét?

## **A hivatkozott uniós jogi rendelkezések és ítélezési gyakorlat**

261/2004 rendelet, (1) és (2) preambulumbekkezdés, valamint 1., 2. és 5–9. cikk.

Értelmező iránymutatások a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, valamint a 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel módosított, a légi fuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK tanácsi rendelet tekintetében című bizottsági közlemény, 4.2. és 4.4.6. pont.

2013. február 26-i Folkerts ítélet (C-11/11, EU:C:2013:106); 2014. szeptember 4-i Germanwings ítélet (C-452/13, EU:C:2014:2141); 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716); 2012. október 23-i Nelson és társai ítélet (C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657).

## **A tényállás és az alapeljárás rövid bemutatása**

- 1 A. K., A. Š., A. V., G. S., L. K., M. V., P. K., P. Š., G. Š., A. Š., T. Š., R. R., Ž. M., A. B., P. N. és U. M. utasok jegyet váltottak a Ryanair DAC légi fuvarozó által üzemeltetett 2022. március 30-i Vilnius–Milánó (Bergamo) járatra; az e járat által lefedett távolság (VNO–BGY) 1532,76 km.
- 2 A járatnak a menetrend szerint 19.50-kor kellett indulnia Vilniusból, és 21.25-kor kellett Milánóba (Bergamo) érkeznie. A járat késett. A járat ténylegesen a következő napon 2.53-kor (azaz a menetrend szerinti indulási időpontnál 7 órával és 3 perccel később) indult, és 4.40-kor (azaz a menetrend szerinti érkezési időpontnál 7 órával és 15 perccel később) érte el a végső célállomást. A légi fuvarozó nem hivatkozott rendkívüli körülményekre.

- 3 A fenti 1. pontban felsorolt utasok egy része (8 személy) elutazott a késésben lévő járatral, és elérte végső célállomását. A többi utas (8 személy) nem érte el végső célállomását: néhányan közülük, miután hosszú ideig váraoztak, és azt a tájékoztatást kapták, hogy járatuk késik, és nem biztos, hogy elindul-e, nem jelentek meg a beszálló kapunál, mások pedig néhány óras váraozás után úgy döntöttek, hogy nem veszik igénybe a járatot, és törölték utasfelvételüket.
- 4 A „Skycop.com” UAB engedményezési szerződést kötött a fenti 1. pontban felsorolt valamennyi olyan utassal, akinek a járata késett; e szerződéssel az említett utasok a „Skycop.com” UAB-ra ruházták át a 261/2004 rendelet szerinti kártalanítás követeléséhez való jogukat.
- 5 Az elsőfokú bíróság előtti eljárás során a „Skycop.com” UAB és a Ryanair DAC egyezséget kötött a végső célállomását elérő nyolc utas kártalanítása tárgyában.
- 6 Az elsőfokú bíróság elutasította a „Skycop.com” UAB keresetét a végső célállomását el nem érő nyolc utas kártalanítása tekintetében. Az elsőfokú bíróság indokolása szerint, hogy a 261/2004 rendelet nem mondja ki kifejezetten, hogy azok az utasok, akiknek a járata késik, a törölt járatok utasaihoz hasonlóan jogosultak az említett rendelet 7. cikkében előírt kártalanításra. Az elsőfokú bíróság megjegyezte, hogy bár a Bíróság ítélezési gyakorlata, különösen a 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélete a járat késése esetén elismeri az utasok kártalanításhoz való jogát, a kártalanítás csak akkor jár, ha az utasok a menetrend szerinti érkezési időpontnál legalább három órával később érték el végső célállomásukat. Az elsőfokú bíróság szerint azok az utasok, akik a legalább ötórás késésről való tájékoztatásukat követően úgy döntöttek, hogy gyakorolják a légi járat igénybe vételének megtagadásához való jogukat, és jegyük árának visszatérítését követelik, nem hasonlíthatók össze azokkal az utasokkal, akik jelentős időt töltöttek a járatra való váraozással, és a járat igénybevételét követően érték el végső célállomásukat.
- 7 A „Skycop.com” UAB fellebbezést nyújtott be az elsőfokú bíróság ítéletével szemben a megtámadott ítélet hatályon kívül helyezését és a keresetnek helyt adó új határozat meghozatalát, valamint előzetes döntéshozatal céljából az ügy Bíróság elé terjesztését kérve.

#### **Az alapeljárásban részt vevő felek főbb érvei**

- 8 A „Skycop.com” UAB azzal érvel, hogy azok az utasok, akiknek a járata több mint öt órát késett, és akik számára a járat már nem szolgál semmilyen célt, összehasonlíthatók azokkal az utasokkal, akiknek a járatát törölték, és ezért akkor is kártalanítást kell kapniuk az eltöltött időért, ha nem érték el végső célállomásukat (úgy döntöttek, hogy nem veszik igénybe az oda tartó járatot).
- 9 A Ryanair DAC azt állítja, hogy azok az utasok, akik a járat késését követően nem folytatták az útjukat, és nem érték el végső célállomásukat, nem jogosultak

kártalanításra, mivel sem a 261/2004 rendelet, sem a Bíróság ítélkezési gyakorlata nem biztosít kifejezetten ilyen jogot.

### **Az előzetes döntéshozatalra utalás indokainak rövid bemutatása**

- 10 A kérdést előterjesztő bíróságnak azért kell a Bíróság elé terjesztenie az ügyet, mert az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre adott válasz lehetővé fogja tenni annak megállapítását, hogy az érintett utasok, azaz azok az utasok, akiknek a járata legalább öt órát késett (a 6. cikk (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontja), és akik végül megtagadták a járat igénybevételét (nem érték el végső célállomásukat), a 261/2004 rendelet rendelkezéseivel összhangban nemcsak jegyük árának visszatérítésére jogosultak-e (a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontja), hanem az említett rendelet 7. cikkében előírt kártalanításra is, ugyanúgy, mint azok az utasok, akik végül igénybe vették a járatot, és elérték végső célállomásukat.
- 11 A kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy az alapügyben szóban forgó helyzettel nem foglalkozik kifejezetten a 261/2004 rendelet, és a Bíróság ítélkezési gyakorlata sem szolgált pontos iránymutatással azzal kapcsolatban (a kérdést előterjesztő bíróság a Sturgeon és társai ítéletre [C-402/07 és C-432/07, 31., 60. és 61. pont], a Nelson és társai ítéletre [C-581/10 és C-629/10, 34. és 40. pont], a Folkerts ítéletre [C-11/11, 30., 32., 33., 36., 37. és 47. pont] és a Germanwings ítéletre [C-452/13] hivatkozik).
- 12 A kérdést előterjesztő bíróság rámutat arra, hogy bár a Bíróság által a Sturgeon és társai ítéletben (C-402/07 és C-432/07), valamint a Nelson és társai ítéletben (C-581/10 és C-629/10) eldöntött ügyekben szereplő helyzetekben szintén több mint ötórás indulási késésről volt szó, az utasok igénybe vették a járatot, és elérték végső célállomásukat. E körülményre és azon tényre tekintettel, hogy az utasok a menetrend szerinti érkezési időpontnál legalább három órával később érték el végső célállomásukat, a Bíróság arra a következtetésre jutott, hogy az ilyen utasok ugyanúgy jogosultak kártalanításra a 261/2004 rendelet 7. cikke alapján, mint azok az utasok, akiknek a járatát törölték (az említett rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontja). A Folkerts ítélet (C-11/11) és a Germanwings ítélet (C-452/13) szintén ahhoz a tényhez köti a kártalanítást, hogy az utasok a menetrend szerinti érkezési időpontnál legalább három órával később érték el végső célállomásukat.
- 13 Az alapügyben szereplő helyzet ettől eltér, és felmerül a kérdés, hogy az utasok akkor is jogosultak-e kártalanításra a 261/2004 rendelet 7. cikke alapján, ha a késésben lévő járatuk megfelel a 261/2004 rendelet 6. cikkében meghatározott küszöbértékeknek (a jelen esetben az indulási késés több mint ötórás volt), de az utasok nem folytatták az útjukat, és egyáltalán nem érték el végső célállomásukat.