A BÍRÓSÁG VÉGZÉSE (nyolcadik tanács)

2016. október 5.*

„Előzetes döntéshozatal — A Bíróság eljárási szabályzatának 99. cikke — Észszerű kétség hiánya — Légi közlekedés — 261/2004/EK rendelet — A 2. cikk l) pontja — A »járat törlésének« fogalma — Közbenső kényszerleszállást végrehajtó járat”

A C-32/16. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet az Amtsgericht Dresden (drezdai helyi bíróság, Németország) a Bírósághoz 2016. január 19-én érkezett, 2015. december 10-i határozatával terjesztett elő az előtte

Ute Wunderlich

és

a **Bulgarian Air Charter Limited**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nyolcadik tanács),

tagjai: D. Šváby (előadó) tanácselnök, M. Safjan és M. Vilaras bírák,

főtanácsnok: M. Bobek,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a Bulgarian Air Charter Limited képviseletében P. Kauffmann Rechtsanwalt,

– a francia kormány képviseletében D. Colas és M.-L. Kitamura, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében W. Mölls és K. Simonsson, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a Bíróság eljárási szabályzata 99. cikkének megfelelően, indokolt végzéssel kerül sor,

meghozta a következő

* Az eljárás nyelve: német.

Végzést

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú [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 (HL 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.) 2. cikke (1) bekezdésének értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet az Ute Wunderlich és a Bulgarian Air Charter Limited légi fuvarozó között annak tárgyában folyamatban lévő eljárásban terjesztették elő, hogy a felperestől annak ellenére megtagadták a kártalanítást, hogy a járata a végső célállomás elérése előtt nem menetrend szerinti közbenső leszállást hajtott végre.

Jogi háttér

3 A 261/2004 rendelet (1), (2) és (4) preambulumbekezdése a következőképpen fogalmaz:

„(1) Szükséges, hogy a Közösség fellépése a légi közlekedés terén többek között az utasok magas szintű védelmére irányuljon. Emellett maradéktalanul figyelembe kell venni az általános fogyasztóvédelmi követelményeket.

(2) A beszállás visszautasítása és légi járat törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] súlyos gondot és kényelmetlenséget okoz az utasoknak.

[...]

(4) A Közösségnek ezért emelnie kellene a [...] meghatározott védelem szintjét az utasok jogainak erősítése érdekében, továbbá, hogy biztosítsa a légi fuvarozók harmonizált feltételek melletti tevékenykedését egy liberalizált piacon.”

4 A rendelet 2. cikkének l) pontja szerint a „járat törlése” egy „eredetileg tervezett légi járat nem közlekedése, amelyre legalább egy helyet lefoglaltak”.

5 Az említett rendelet 5. cikkének (1) bekezdése szerint:

„Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak:

[...]

c) joguk van az üzemeltető légi fuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban, kivéve, ha
   i. a menetrend szerinti indulási időpont előtt legalább két héttel tájékoztatták őket a járat törléséről, vagy
   ii. az indulás menetrend szerinti időpontja előtt legkorábban két héttel és legkésőbb hét nappal tájékoztatták őket a járat törléséről, és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb a menetrend szerinti indulás időpontja előtt két órával korábban induljanak, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb négyórás késéssel érjék el; vagy
   iii. az indulás menetrend szerinti időpontja előtti hét napon belül tájékoztatták őket a járat törléséről, és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt induljanak, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb kétórás késéssel érjék el.”

6 Ugyanezen rendelet 7. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy különösen járattörlés esetén az utasok 250 euróban meghatározott összegű kártalanítást kapnak minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

7 U. Wunderlich repülőjegyet foglalt a Burgaszból (Bulgária) Drezdába (Németország) tartó, menetrend szerint 2014. szeptember 13-án 11 óra 40 perckor induló, és ugyanezen a napon 13 óra 00 perckor érkező járatra.

8 A szóban forgó gép a menetrend szerinti napon és időpontban szállt fel. A gép azonban Prágában (Cseh Köztársaság) egy nem menetrend szerinti közbenső leszállást hajtott végre, és végül 15 óra 20 perckor – azaz 2 óra 20 perces késéssel – szállt le Drezdában.

9 U. Wunderlich az Amtsgericht Dresdenhez (drezdai helyi bíróság) fordult a 261/2004 rendelet 5. és 7. cikkében járattörlés estére előírt 250 eurós kártalanítás megfizettetése iránt.

10 A kérdést előterjesztő bíróság ennek keretében úgy véli, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontja értelmében vett „járat törlése” fogalmának értelmezéséhez a 2011. október 13-i Sousa Rodríguez és társai ítélettel (C-83/10, EU:C:2011:652) összhangban az „útvonal” fogalmához kell fordulni, amelyet a Bíróság úgy definiált, hogy az meghatározott időrend alapján állapítja meg a légi jármű által az indulási repülőtérről az érkezési repülőtérre megteendő utat, vagyis a repülőgépnek a tervezett menetrend szerint kell elindulnia, és az említett menetrendnek megfelelően kell megérkeznie a célállomására. E tekintetben úgy ítéli meg, hogy a 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítéletből (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716) az következik, hogy az útvonal a légi járat lényegi elemét alkotja, hiszen a járatot a fuvarozó által előre meghatározott repülési tervnek megfelelően kell teljesíteni. Arra is rámutat, hogy a járat késése és a járat törlése közötti különbségre tekintettel a légi járatot kizárólag akkor lehet töröltnek tekinteni, ha a légi fuvarozó az utasok szállítását olyan másik járaton biztosítja, amelynek eredeti repülési terve eltér a korábban tervezett járatétól. Ebből azt a következtetést vonja le, hogy az útvonal a légi járat lényegi elemét alkotja.

11 Továbbá megállapítja, hogy a 2011. október 13-i Sousa Rodríguez és társai ítélet (C-83/10, EU:C:2011:652) alapján több német bíróság is azon az álláspontón volt, hogy a repülőgépnek az eredeti útvonaltól való eltérése és egy nem menetrend szerinti közbenső leszállás közbeiktatása az eredeti útvonal olyan jelentős módosítását jelenti, hogy a tervezett légi járat nem tekinthető teljesítettnek.

12 E körülmények között az Amtsgericht Dresden (drezdai helyi bíróság) felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjesztette a Bíróság elé:

„A 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontja értelmében vett járattörlés esete áll-e fenn akkor, ha a tervezett légi járat a repülési terv szerint indult el, és legfeljebb háromórás késéssel érkezett meg a tervezett célállomásra, de közben kényszerleszállást hajtott végre?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

13 A Bíróság eljárási szabályzatának 99. cikke alapján, ha a Bíróság elé előzetes döntéshozatalra terjesztett kérdés azonos egy olyan kérdéssel, amelyről a Bíróság már határozatot hozott, vagy az ilyen kérdésre a válasz egyértelműen levezethető az ítélkezési gyakorlatból, vagy ha az előzetes döntéshozatalra elé terjesztett kérdésre adandó válasz nem enged teret semmilyen észszerű kétségnek, a Bíróság az előadó bíró javaslatára és a főtanácsnok meghallgatását követően az eljárás során bármikor indokolt végzéssel határozhat.

14 A jelen ügyben ezt a rendelkezést kell alkalmazni.

15 A kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság kérdése lényegében arra irányul, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontját úgy kell-e értelmezni, hogy járattörlésnek minősül, ha az adott járat indulási és érkezési helye megfelelt az előírt repülési tervnek, de közbenső kényszerleszállásra került sor.

16 Elöljáróban meg kell jegyezni, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontja a „járat törlését” úgy határozza meg, hogy az egy „eredetileg tervezett légi járat nem közlekedése, amelyre legalább egy helyet lefoglaltak”.

17 A Bíróság e tekintetben pontosította, hogy főszabály szerint megállapítható a járat törlése, ha a járat eredeti repülési tervével felhagynak, és ez utóbbi járat utasai csatlakoznak egy azon járattól függetlenül tervezett járat utasaihoz, amelyre az ilyen módon átirányított utasoknak foglalásuk volt (2011. október 13-i Sousa Rodríguez és társai ítélet, C-83/10, EU:C:2011:652, 30. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

18 Azonban az alapeljárásban szereplőhöz hasonló járat esetében, amelynek az indulási és érkezési helye megfelelt az előírt repülési tervnek, és amelynek utasait ezért nem irányították át másik járatra a foglalásuk szerinti járat repülési tervének megváltozása miatt, nem áll fenn a 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontja értelmében a légi járat nem közlekedése (lásd ebben az értelemben: 2011. október 13-i Sousa Rodríguez és társai ítélet, C-83/10, EU:C:2011:652, 28. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

19 Az a tény, hogy a járat közbenső kényszerleszállást hajtott végre, nem kérdőjelezheti meg ezt az állítást, és ennek alapján nem tekinthető az említett járat töröltnek.

20 E tekintetben a Bíróság ítélkezési gyakorlatából kétségkívül az következik, hogy az útvonal a légi járat lényegi elemét alkotja, hiszen a járatot a fuvarozó által előre meghatározott repülési tervnek megfelelően kell teljesíteni (2011. október 13-i Sousa Rodríguez és társai ítélet, C-83/10, EU:C:2011:652, 27. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

21 Ha azonban a tervezett végső célállomását közbenső kényszerleszállást követően elérő járatot ugyanúgy kezelnének, mint egy törölt járatot, és ezért a légi fuvarozót arra köteleznék, hogy a járat utasainak fizesse meg a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában és 7. cikkében előírt kártalanítást, akkor ez sem a rendelet céljával, sem az egyenlő bánásmód elvével nem lenne összeegyeztethető.

22 Egyrészt nem vitatott, hogy a 261/2004 rendelet – ahogyan ez (1), (2) és (4) preambulumbekezdéséből is kitűnik – az utasok és a fogyasztók magas szintű védelmének biztosítására irányul azáltal, hogy több, súlyos gondot és kényelmetlenséget okozó helyzetben erősíti a jogaikat, valamint egységesített formában azonnali kártalanítást nyújt számukra (2016. június 22-i Mennens-ítélet, C-255/15, EU:C:2016:472, 26. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

23 Az a tény azonban, hogy egy járat közbenső kényszerleszállást hajt végre, önmagában véve nem jelent az utasok számára olyan súlyos gonddal és kényelmetlenséggel járó helyzetet, mint amilyet a beszállás visszautasítása, a járat törlése vagy jelentős késése idéz elő, amelyek esetében a 261/2004 rendelet a Bíróság általi értelmezésben kártalanítást ír elő.

24 Ilyen súlyos gond és kényelmetlenség csak abban az esetben merül fel, ha a szóban forgó járaton közlekedő repülőgép a kényszerleszállás miatt a végső célállomását a tervezett érkezési időponthoz képest legalább háromórás késéssel éri el, amely esetben az utas főszabály szerint jogosulttá válik a Bíróság által értelmezett 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában és 7. cikkében előírt kártalanításhoz (lásd ebben az értelemben: a 2013. február 26-i Folkerts-ítélet, C-11/11, EU:C:2013:106, 32. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

25 Másrészt ha a tervezett végső célállomását közbenső kényszerleszállást követően elérő járatot ugyanúgy kezelnének, mint egy törölt járatot, az annak elismerését eredményezné, hogy a közbenső kényszerleszállás miatt kevesebb mint háromórás késéssel érkező utas jogosult kártalanításra, miközben a más okból ugyanennyi késést elszenvedő utas nem lenne jogosult a Bíróság által értelmezett 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában és 7. cikkében előírt kártalanításra, és ezért ez ellentétes lenne az egyenlő bánásmód elvével.

26 Márpedig az állandó ítélkezési gyakorlat szerint minden uniós jogi aktust az elsődleges jog egészének megfelelően, ezen belül ezen elvvel összhangban kell értelmezni, amely megköveteli, hogy az összehasonlítható helyzeteket ne kezeljék eltérően, és az eltérő helyzeteket ne kezeljék ugyanúgy, amennyiben az ilyen elbánás objektíve nem igazolható (lásd: 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 48. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

27 A fenti megfontolásokra tekintettel a kérdést előterjesztő bíróság által feltett kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontját úgy kell értelmezni, hogy nem minősül járattörlésnek, ha az adott járat indulási és érkezési helye megfelelt az előírt repülési tervnek, de közbenső kényszerleszállásra került sor.

A költségekről

28 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (nyolcadik tanács) a következőképpen határozott:

A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú [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 2. cikkének l) pontját úgy kell értelmezni, hogy nem minősül járattörlésnek, ha az adott járat indulási és érkezési helye megfelelt az előírt repülési tervnek, de közbenső kényszerleszállásra került sor.

Aláírások