A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nagytanács)

2013. február 26.*

„Előzetes döntéshozatal iránti kérelem — Légi közlekedés — 261/2004/EK rendelet — 6. és 7. cikk — Csatlakozás(oka)t magában foglaló repülőút — A késésnek a végső célállomásra való megérkezéskor történő megállapítása — Legalább háromórás késés — Az utasok kártalanításhoz való joga”

A C-11/11. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Bundesgerichtshof (Németország) a Bírósághoz 2011. január 11-én érkezett, 2010. december 9-i határozatával terjesztett elő az előtte

az **Air France SA**

és

Heinz-Gerke Folkerts,

Luz-Tereza Folkerts között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nagytanács),

tagjai: V. Skouris elnök, K. Lenaerts elnökhelyettes, A. Tizzano, R. Silva de Lapuerta, M. Ilešič, J. Malenovský (előadó), M. Berger, E. Jarašiūnas tanácselnökök, Juhász E., A. Borg Barthet, U. Lõhmus, A. Prechal, C. G. Fernlund, J. L. da Cruz Vilaça és C. Vajda bírák,

főtanácsnok: Y. Bot,

hivatalvezető: M. Aleksejev tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2012. november 27-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– az Air France SA képviseletében G. Toussaint, Rechtsanwalt,

– a német kormány képviseletében J. Kemper, meghatalmazotti minőségben,

– a francia kormány képviseletében G. de Bergues és M. Perrot, meghatalmazotti minőségben,

– az olasz kormány képviseletében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítője C. Colelli avvocato dello Stato,

* Az eljárás nyelve: német.

– a lengyel kormány képviseletében M. Szpunar, meghatalmazotti minőségben,

– az Egyesült Királyság Kormánya képviseletében S. Ossowski, meghatalmazotti minőségben, segítője: M. D. Beard barrister,

– az Európai Bizottság képviseletében K. Simonsson és K.-P. Wojcik, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

Ítéletet

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 L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.) 6. és 7. cikkének értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet a Brémából (Németország) Párizson (Franciaország) és São Paulón (Brazília) keresztül Asunciónba (Paraguay) történő utazásra foglalással rendelkező légi utas, valamint az Air France SA légitársaság (a továbbiakban: Air France) között folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő, melynek tárgya az azon kár tekintetében járó kártalanítás, amelyet ezen utas az állítása szerint elszenvedett a végső célállomásra való érkezését illetően bekövetkezett késedelem miatt.

Jogi háttér

A nemzetközi jog

3 A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kötött egyezményt az Európai Közösség 1999. december 9-én írta alá, és annak nevében az a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal (HL L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.; a továbbiakban: Montreali Egyezmény) került jóváhagyásra.

4 A Montreali Egyezmény 17–37. cikke alkotja annak „A fuvarozó felelőssége és a kártérítés [helyesen: kártalanítás] mértéke” című III. fejezetét..

5 Ezen egyezmény „Késedelem” című 19. cikke a következőképpen rendelkezik:

„A fuvarozó felelős az utasok, a poggyászok vagy a teherszállítmány légi szállításában bekövetkezett késésből eredő károkért. Mindazonáltal a fuvarozót nem terheli felelősség a késedelem miatt bekövetkezett kárért, ha bizonyítja, hogy ő maga, az alkalmazottai és megbízottai minden ésszerűen szükségessé váló lépést megtettek a kármegelőzés érdekében, vagy azt bizonyítja, hogy lehetetlen volt, hogy ő maga, az alkalmazottai vagy megbízottai ilyen lépéseket tegyenek”

6 A hivatkozott egyezmény 22. cikkének (1) bekezdése a fuvarozó felelősségét a késés miatt az utasokat érő károk esetén utasonként 4150 különleges lehívási jogra korlátozza.

Az uniós jog

7 A 261/2004 rendelet (1)–(4) és (15) preambulumbekezdése szerint:

„(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 a légi járat törlése vagy hosszú késése súlyos gondot és kényelmetlenséget okoz az utasoknak.

(3) Bár a menetrendszerű légi közlekedésben visszautasított beszállás kártalanítási rendszerének közös szabályainak megállapításáról szóló, 1991. február 4-i 295/91/EGK tanácsi rendelet [HL L 36., 5. o., magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 306. o.] alapszintű védelmet biztosít az utasoknak, azoknak az utasoknak a száma, akiknek a beszállását akaratuk ellenére visszautasították, továbbra is túlságosan magas, akárcsak a légi járatok előzetes figyelmeztetés nélküli törlése és a hosszú késések által érintettek száma.

(4) A Közösségnek ezért emelnie kellene az említett rendelet által meghatározott védelem szintjét az utasok jogainak erősítése érdekében, továbbá hogy biztosítsa a légifuvarozók harmonizált feltételek melletti tevékenykedését egy liberalizált piacon.

[...]

(15) Különleges körülmények fennállásának kellene tekinteni, ha egy légiforgalmi irányítási döntés hatása egy bizonyos légi járművel kapcsolatban egy bizonyos napon hosszú késedelmet, egyéjszakás késedelmet, illetve a légi jármű egy vagy több járatának törlését okozza, annak ellenére, hogy az érintett légifuvarozó minden ésszerű intézkedést megtett a késedelmek vagy járatok törlésének elkerülésére.”

8 A 261/2004 rendelet „Tárgy” című 1. cikkének (1) bekezdése a következőket írja elő:

„E rendelet az itt meghatározott feltételek szerint megállapítja az utasokat megillető minimális jogokat, amikor:

a) akaratuk ellenére beszállásukat visszautasítják;

b) légi járatukat törlik;

c) légi járatuk késik.”

9 A 261/2004 rendelet „Fogalommeghatározások” című 2. cikkének értelmében:

„Ezen rendelet alkalmazásában a következő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

[…]

h) »végső célállomás«: az utasfelvételi pultnál bemutatott repülőjegyen feltüntetett célállomás, illetve közvetlenül csatlakozó járatok esetén az utolsó repülőút célállomása; a rendelkezésre álló alternatív csatlakozó légi járatokat figyelmen kívül kell hagyni, ha az eredetileg tervezett érkezési időt betartják;

[…]”

10 A 261/2004 rendelet „Járat törlése” címet viselő 5. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak:

a) az üzemeltető légifuvarozó a 8. cikk szerint segítséget ajánl fel;

b) az üzemeltető légi fuvarozó a 9. cikk (1) bekezdésének a) pontja és a 9. cikk (2) bekezdésének megfelelően segítséget ajánl fel, valamint átfoglalás esetén, ha az új légi járat indulási időpontja ésszerű számítás szerint legalább a törölt járat tervezett indulását követő nap, akkor a 9. cikk (1) bekezdésének b) pontjában és a 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjában előírt segítséget nyújtja [helyesen: segítséget ajánl fel]; és

c) joguk van az üzemeltető légifuvarozó 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 négy órás 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.

[...]

(3) Az üzemeltető légifuvarozó nem köteles kártérítést [helyesen: kártalanítást] fizetni a 7. cikk szerint, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

[...]”

11 A 261/2004 rendelet „Késés” című 6. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Amennyiben egy üzemeltető légifuvarozó indokoltan [helyesen: ésszerűen] arra számít, hogy egy járat indulása a menetrend szerinti induláshoz képest késni fog:

a) legalább két órát 1500 kilométeres vagy annál rövidebb repülőutak esetén; vagy

b) legalább három órát az összes Közösségen belüli, 1500 kilométernél hosszabb repülőút és az összes egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőút esetén; vagy

c) legalább négy órát az a) és b) pontba nem sorolható összes egyéb repülőút esetén,

akkor az utasoknak az üzemeltető légifuvarozó:

i. felajánlja a 9. cikk (1) bekezdésének a) pontjában és a 9. cikk (2) bekezdésében előírt segítséget; és

ii. amennyiben az indulás időpontja ésszerű számítás szerint a korábbi bejelentett indulását követő nap [helyesen: az eredetileg bejelentett indulás időpontját követő nap], a 9. cikk (1) bekezdésének b) és a 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjában előírt segítséget; és

iii. legalább ötórás késés esetén a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontjában előírt segítséget.

(2) A segítséget a légifuvarozó minden esetben köteles a fenti, valamennyi távolsági kategóriára megállapított időtartamon belül felajánlani."

12 A 261/2004 rendelet „Kártalanításhoz való jog" című 7. cikke a következőket írja elő:

„(1) E cikkre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártérítést [helyesen: kártalanítást] kapják:

a) 250 EUR-t minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra;

b) 400 EUR-t minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra, és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőútra;

c) 600 EUR-t minden, az a) és b) pontba nem sorolható repülőútra.

A távolság meghatározásánál azt az utolsó célállomást kell alapul venni, amelynél a beszállás visszautasítása vagy a járat törlése miatt az utas érkezése késik a menetrend szerinti időponthoz képest.

(2) Amennyiben az utasoknak a 8. cikk szerint átfoglalást ajánlanak végső célállomásukhoz egy olyan alternatív légi járaton, amelynek érkezési időpontja annak a járatnak a menetrend szerinti érkezési időpontjánál, amelyre eredetileg jegyet váltottak legfeljebb:

a) két órával későbbi, az összes 1500 kilométeres vagy annál rövidebb repülőút esetében; vagy

b) három órával későbbi, az összes 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőút tekintetében és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőút esetében, vagy

c) négy órával későbbi, az a) és b) pontba nem sorolható összes egyéb repülőút esetében,

akkor az üzemeltető légi fuvarozó az (1) bekezdésben előírt kártalanítást 50%-kal csökkentheti.

[...]"

13 A 261/2004 rendeletnek a „Visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog" című 8. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) E cikkre való hivatkozáskor az utasoknak az alábbiak közötti választást ajánlják fel:

a)

– a jegy árának a vételi ár szerinti visszatérítése hét napon belül, a 7. cikk (3) bekezdésében meghatározott módon az utazás meg nem tett szakaszára vagy szakaszaira, továbbá a már megtett szakaszra vagy szakaszokra, amennyiben a repülőút az utas eredeti utazási tervével kapcsolatban már nem szolgál semmilyen célt, vagy adott esettben a következővel együtt,

– a legkorábbi légi járat vissza az első indulási pontra;

b) átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz a legkorábbi alkalommal [helyesen: átfoglalás a célállomásukra hasonló feltételek mellett és a legkorábbi időpontban]; vagy

c) átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz egy későbbi időpontban, amikor az utasnak megfelel [helyesen: átfoglalás a célállomásukra hasonló feltételek mellett egy későbbi, az utasnak megfelelő időpontra], az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően.

[…]”

14 A 261/2004 rendelet „Ellátáshoz való jog” című 9. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) E cikkre való hivatkozáskor az utasoknak díjmentesen a következőket kell felajánlani:

a) várakozási idővel ésszerű arányban étkezést és frissítőket;

b) szállodai elhelyezést az alábbi esetekben:

– ha egy- vagy többéjszakás ott-tartózkodás szükséges, vagy

– ha az utazónak a szándékaihoz képest tovább kell ott tartózkodnia;

c) szállítást a repülőtér és a szálláshely (hotel vagy egyéb) között.

(2) Ezenkívül az utasoknak díjmentesen két telefonhívást, telex- vagy faxüzenet, vagy e-mail küldését kell felajánlani.

(3) E cikk alkalmazásakor az üzemeltető légifuvarozó különösen figyelmet fordít a csökkent mozgásképességű személyek és az őket kísérő személyek szükségleteire, valamint a kíséret nélkül utazó gyermekek szükségleteire.”

15 A 261/2004 rendelet „Jogorvoslathoz való jog [helyesen: Kártérítéshez való jog]” című 13. cikke így rendelkezik:

„Olyan esetekben, amikor egy üzemeltető légifuvarozó kártalanítást fizet vagy más, e rendelet szerint rá háruló kötelezettségeket teljesít, akkor e rendelet rendelkezései nem értelmezhetők a fuvarozó azon joga korlátozásaként, hogy kártérítést kérjen bármely személytől – beleértve harmadik feleket is –, az alkalmazandó joggal összhangban. E rendelet különösen nem korlátozza az üzemeltető légifuvarozóknak azt a jogát, hogy visszatérítést kérjen [helyesen: kérjenek] egy utazásszervezőtől vagy más olyan személytől, akivel az üzemeltető légifuvarozó szerződéses jogviszonyban áll. Hasonlóképpen e rendelet rendelkezései nem értelmezhetők úgy, hogy korlátoznák az üzemeltető légifuvarozóval szerződéses jogviszonyban levő utazásszervező vagy – az utas kivételével– harmadik fél jogát arra, hogy visszatérítést vagy kártalanítást kérjen az üzemeltető légifuvarozótól az alkalmazandó vonatkozó törvények szerint.”

A jogvita alapját képező tényállás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

16 L. Folkertsnek foglalása volt a Brémából Párizson és São Paulón át Asunciónba tartó repülőútra.

17 Az eredetileg tervezett menetrend szerint L. Folkertsnek Brémából 2006. május 16-án kellett felszállnia 6 óra 30 perckor, és a végső célállomásra, azaz Asunciónba ugyanezen a napon 22 óra 30 perckor kellett megérkeznie.

18 A Brémából Párizsba tartó, az Air France által üzemeltetett járat késedelmesen indult, és csak 9 óra előtt, azaz az eredetileg tervezett indulási időponthoz képest mintegy 2 és fél óra késéssel szállt fel. L. Folkerts, aki a Brémával való induláskor már a teljes útra vonatkozóan beszállókártyát kapott, Párizsba már csak azt követően érkezett, hogy az Air France-nak a São Paulóba tartó, csatlakozást biztosító légi járműve felszállt. Az Air France L. Folkerts jegyét átfoglalta egy São Paulóba tartó, későbbi járatra. L. Folkerts a São Paulóba való késedelmes érkezése miatt lekéste az eredetileg tervezett, Asunciónba tartó csatlakozó járatot. Így Asunciónba csak 2006. május 17-én, 10 óra 30-kor érkezett meg, tehát az eredetileg tervezett érkezési időponthoz képest tizenegy órás késedelemmel.

19 Az Air France légitársaságot az elsőfokú eljárás keretében, majd a fellebbezési eljárás keretében is arra kötelezték, hogy L. Folkerts számára fizessen – kamatokkal együtt – kártalanítást, mely többek közt a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján járó 600 eurós összeget foglalja magában.

20 Az Air France ezt követően a Bundesgerichtshof előtt felülvizsgálati kérelmet terjesztett elő.

21 A kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy az említett kereset kimenetele attól függ, hogy L. Folkerts jogosult-e az Air France-szal szemben a 261/2004 rendelet 7. cikke szerinti kártalanításra.

22 A kérdést előterjesztő bíróság álláspontja szerint ugyanis L. Folkerts csak abban az esetben jogosult a 600 eurós kártalanításra, ha a Bíróság ítélkezési gyakorlata (a C-402/07. és C-432/07. sz., Sturgeon és társai kontra Condor Flugdienst egyesített ügyekben 2009. november 19-én hozott ítélet [EBHT 2009., I-10923. o.]), amely szerint az utas jelentős késés esetén is jogosult a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdése szerinti kártalanításra, arra az esetre is vonatkozik, ha az induláskor még nem állt fenn a 261/2004 rendelet 6. cikkének (1) bekezdése értelmében vett késés, a célállomásra történő érkezés időpontja azonban mégis az eredetileg tervezett érkezési időpontnál legalább három órával későbbi.

23 A kérdést előterjesztő bíróság szerint tehát az, hogy az alperes által hivatkozott kártalanítás iránti jog megalapozott-e, attól függ, hogy a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdése a 261/2004 rendelet 6. cikkének (1) bekezdése értelmében vett késés hiányában is alkalmazható-e. A Bundesgerichtshof álláspontja szerint ugyanis a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet indokolása alapján nem állapítható meg, hogy a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdése szerinti kártalanításhoz való jog keletkezése szempontjából kizárólag az utolsó célállomáson tapasztalható késés időtartama releváns-e, vagy az ilyen késés miatti kártalanításhoz való jognak az is feltételét képezi, hogy megvalósuljanak a 261/2004 rendelet 6. cikke (1) bekezdésének alkalmazási feltételei, tehát már a kérdéses járat indulására is az e rendelkezésben rögzített időhatárokat meghaladó késéssel kerüljön sor.

24 E körülmények között a Bundesgerichtshof úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából az alábbi kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Jogosult-e az utas a 261/2004 […] rendelet 7. cikke szerinti kártalanításra, ha az indulás a[z e] rendelet 6. cikkének (1) bekezdésében rögzített időhatárokon belüli időtartamot késett, az utolsó célállomásra történő érkezés időpontja azonban a menetrend szerinti érkezési időpontnál legalább három órával későbbi?

2) Az első kérdésre adandó nemleges válasz esetén:

Azon kérdés szempontjából, hogy a rendelet 6. cikkének (1) bekezdése értelmében vett késésről van-e szó, egy több szakaszból álló repülőút esetén az egyes résztávokat vagy az utolsó célállomáshoz viszonyított távolságot kell-e alapul venni?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

25 Az előterjesztő bíróság az első kérdésével lényegében azt kívánja megtudni, hogy a 261/2004 rendelet 7. cikkét úgy kell-e értelmezni, hogy az említett rendelkezés alapján kártalanítás jár a csatlakozást magában foglaló, olyan repülőút utasának, amelynek esetében az indulásnál az említett rendelet 6. cikkében meghatározott küszöbértékektől kisebb mértékű késés merült fel, de amely tekintetében a végső célállomásra való érkezés a tervezett érkezési időponthoz képest legalább három órát késett.

26 Először is emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendeletnek – amint az az 1. cikkének (1) bekezdéséből kitűnik – az a célja, hogy biztosítsa a légi utasokat megillető minimális jogokat arra az esetre, ha az ilyen utasok három különböző típusú helyzetbe kerülnek, nevezetesen, ha a beszállásukat az akaratuk ellenére visszautasítják, ha a járatukat törlik, vagy végezetül, ha a járatuk késik.

27 Márpedig a 261/2004 rendelet 2. cikkéből, amely a teljes rendelet tekintetében alkalmazandó fogalommeghatározásokat sorolja fel, az következik, hogy a beszállás visszautasításával és a járat törlésével ellentétben a járat késése önmagában az említett cikkben nem képezi fogalommeghatározás tárgyát.

28 Ezenfelül meg kell állapítani, hogy a 261/2004 rendelet a járat késésének két különböző esetét veszi figyelembe.

29 Egyrészt bizonyos összefüggésekben – mint például a járat késésének a 261/2004 rendelet 6. cikkében előírt esetében – az említett rendelet a járatnak kizárólag a tervezett indulási időponthoz viszonyított késésére hivatkozik.

30 Másrészt más összefüggésekben a 261/2004 rendelet a járat azon késésének a helyzetét szabályozza, amelyet a végső célállomásra való érkezéskor állapítanak meg. Így például a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontjában az uniós jogalkotó ahhoz a tényhez fűz jogkövetkezményeket, hogy az olyan utasok, akiknek a járatát törölték, és akik számára a légi fuvarozó átfoglalást kínál, a végső célállomásukat a törölt járat tervezett érkezési időpontjához képest bizonyos késéssel érik el.

31 E tekintetben meg kell állapítani, hogy az, hogy a 261/2004 rendelet a késés különböző helyzeteire hivatkozik, összhangban áll az uniós jogrend szerves részét képező Montreali Egyezmény 19. cikkével (lásd a C-344/04. sz., IATA és ELFAA ügyben 2006. január 10-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-403. o.] 36. pontját, valamint a C-63/09. sz. Walz-ügyben 2010. május 6-án hozott ítélet [EBHT 2010., I-4239. o.] 19 és 20. pontját). Ez a cikk ugyanis „az utasok […] légi szállításában bekövetkezett késésre” hivatkozik, annak pontosítása nélkül, hogy a kérdéses késést az ilyen szállítás mely szakaszában kell megállapítani.

32 Másodszor emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság már megállapította, hogy a késő járatok utasai abban az esetben, ha a késés jelentős, azaz legalább három óra, azokhoz az utasokhoz hasonlóan, akiknek az eredeti járatát törölték, és akiknek a légi fuvarozó nem tud átfoglalást biztosítani a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontjában előírt feltételek mellett, a 261/2004 rendelet 7. cikke alapján kártalanításra jogosultak, mivel visszafordíthatatlan időveszteséget, és következésképpen hasonló kellemetlenséget szenvednek el (lásd a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 60. és 61. pontját, valamint a C-581/10. és C-629/10. sz., Nelson és társai egyesített ügyekben 2012. október 23-án hozott ítélet 34. és 40. pontját).

33 Mivel ez a kellemetlenség a késő légi járatok esetében a végső célállomásra való megérkezéskor nyilvánul meg, a Bíróság megállapította, hogy a késést a 261/2004 rendelet 7. cikkében előírt kártalanítás tekintetében az e célállomásra való megérkezés tervezett időpontjához képest kell értékelni (lásd ítélet fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott ítélet 61. pontját, valamint a Nelson és társai ügyben hozott ítélet 40. pontját).

34 Márpedig a „végső célállomás” fogalmát a 261/2004 rendelet 2. cikkének h) pontja úgy határozza meg, hogy az az utasfelvételi pultnál bemutatott repülőjegyen feltüntetett célállomás, illetve közvetlenül csatlakozó járatok esetén az utolsó repülőút célállomása.

35 Ebből következően a csatlakozást magában foglaló repülőút esetében a 261/2004 rendelet 7. cikkében előírt átalányjellegű kártalanítás tekintetében csupán a végső célállomásra való megérkezés tervezett időpontjához képest megállapított késésnek van jelentősége, és e végső célállomás alatt az érintett utas által igénybe vett utolsó légi járat célállomását kell érteni.

36 Harmadszor a 261/2004 rendelet 6. cikke, amely a légi járat késésére az indulás tervezett időpontjához képest utal, magának a rendelkezésnek a szövege szerint kizárólag azon feltételek megállapítása érdekében hivatkozik, amelyek az említett rendelet 8., illetve 9. cikkében előírt, segítséget, illetve ellátást biztosító intézkedésekre jogosultságot eredményeznek.

37 Ebből következően az az átalányjellegű kártalanítás, amelyre az utas a 261/2004 rendelet 7. cikke alapján jogosult abban az esetben, ha a járata a végső célállomását a megérkezés tervezett időpontjához képest legalább háromórás késéssel érte el, nem kötődik az e rendelet 6. cikkében előírt feltételek teljesítéséhez.

38 Következésképpen az a körülmény, hogy az olyan repülőút tekintetében, mint amely az alapügy tárgyát képezi, az indulás tervezett időpontjához képest nem merült fel a 261/2004 rendelet 6. cikkében megállapított küszöbértéket meghaladó mértékű késedelem, nincs hatással a légitársaságok azon kötelezettségére, hogy az ilyen repülőút utasainak kártalanítást biztosítsanak, ha e repülőút esetében a végső célállomásra való megérkezéskor legalább háromórás késedelem merült fel.

39 Az ellenkező megoldás indokolatlan egyenlőtlen bánásmódhoz vezetne, mivel eltérő bánásmódot eredményezne a végső célállomásra a tervezett érkezési időponthoz képest legalább háromórás késéssel érkező járatok utasai között aszerint, hogy a repülőutuk tekintetében az indulás tervezett időpontjához képest felmerült-e a 261/2004 rendelet 6. cikkében meghatározott korlátokat meghaladó késedelem, jóllehet a visszafordíthatatlan időveszteséghez kapcsolódó kellemetlenségeik azonosak.

40 Negyedszer a tárgyalás során többek között az Európai Bizottság bizonyos olyan statisztikai adatokra hivatkozott, amelyek egyrészt arra vonatkoztak, hogy a csatlakozást magukban foglaló repülőutak jelentős részét teszik ki által az európai légtérben való személyszállításnak, másrészt pedig arra, hogy visszatérő jellegűek az ilyen repülőutakat érintő, a végső célállomásokon megállapított, legalább háromórás késések, melyek amiatt merülnek fel, hogy az érintett utasok lekésik a csatlakozást.

41 E tekintetben igaz, hogy a kérdéses járatok utasainak a 261/2004 rendelet 7. cikkében előírt átalánymódszerrel való kártalanítására vonatkozó kötelezettség a légi fuvarozók számára meghatározott pénzügyi következményekkel jár (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Nelson és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 76. pontját).

42 Hangsúlyozni kell azonban, hogy egyrészt ezek a pénzügyi következmények nem tekinthetők aránytalanoknak a légi utasok magas szintű védelmének céljához képest (a fent hivatkozott és Nelson társai egyesített ügyekben hozott ítélet 76. pontja), másrészt pedig az említett pénzügyi következmények valós terjedelme mérsékelhető a következő három tényező alapján.

43 Először is emlékeztetni kell arra, hogy a légi fuvarozók nem kötelesek megfizetni az említett kártalanítást, ha bizonyítani tudják, hogy a járat törlését vagy jelentős késését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket akkor sem lehetett volna elhárítani, ha minden ésszerű intézkedést megtesznek, tehát olyan körülmények, amelyek kívül esnek a légifuvarozó tényleges befolyásán (a C-549/07. sz. Wallentin-Hermann ügyben 2008. december 22-én hozott ítélet [EBHT 2008., I-11061. o.] 34. pontja, valamint a fent hivatkozott Nelson és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 79. pontja).

44 Meg kell állapítani továbbá, hogy a 261/2004 rendelet alapján teljesített kötelezettségek nem zárják ki azt, hogy e fuvarozók a kárt okozó személyektől – harmadik személyeket is beleértve – kártérítést követeljenek, amint azt a hivatkozott rendelet 13. cikke lehetővé teszi (a fent hivatkozott Nelson és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 80. pontja).

45 Továbbá a kártalanítás összege – amelyet az érintett repülőút hosszától függően 250, 400 és 600 euróban rögzítettek – a 261/2004 rendelet 7. cikke (2) bekezdése c) pontjának értelmében akár 50%-kal is csökkenthető, ha a késés, az említett rendelet 7. cikke (2) bekezdése a) és b) pontjának hatálya alá nem tartozó légi járat esetében, nem éri el a négy órát (a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 63. pontja, valamint a fent hivatkozott Nelson és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 78. pontja).

46 Végezetül az ítélkezési gyakorlatból mindenesetre kitűnik, hogy a légi utasokat is magában foglaló fogyasztók védelmével kapcsolatos célkitűzés jelentősége igazolhatja az egyes gazdasági szereplők által elszenvedett – akár jelentős mértékű – hátrányos gazdasági következményeket (a fent hivatkozott Nelson és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 81. pontja).

47 A fenti megfontolásokra tekintettel az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 7. cikkét úgy kell értelmezni, hogy az említett cikk alapján kártalanítás jár a csatlakozást magában foglaló olyan repülőút utasának, amelynek esetében az indulásnál az említett rendelet 6. cikkében meghatározott küszöbértékeknél kisebb mértékű késés merült fel, de amely tekintetében a végső célállomásra való érkezés a tervezett érkezési időponthoz képest legalább három órát késett, tekintettel arra, hogy az említett kártalanításnak nem feltétele, hogy az indulásnál késés álljon fenn, és következésképpen az említett 6. cikkben foglalt feltételek teljesüljenek.

A második kérdésről

48 Az első kérdésre adott válaszra tekintettel a második kérdésre nem szükséges válaszolni.

A költségekről

49 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 (nagytanács) 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 7. cikkét úgy kell értelmezni, hogy az említett cikk alapján kártalanítás jár a csatlakozást magában foglaló olyan repülőút utasának, amelynek esetében az

indulásnál az említett rendelet 6. cikkében meghatározott küszöbértékeknél kisebb mértékű késés merült fel, de amely tekintetében a végső célállomásra való érkezés a tervezett érkezési időponthoz képest legalább három órát késett, tekintettel arra, hogy az említett kártalanításnak nem feltétele, hogy az indulásnál késés álljon fenn, és következésképpen az említett 6. cikkben foglalt feltételek teljesüljenek.

Aláírások