

Anonimizált változat

Fordítás

C-438/20 – 1

C-438/20. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2020. szeptember 18.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landgericht Düsseldorf (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2020. augusztus 27.

Fellebbező:

BT

A fellebbezési eljárásban ellenérdekű fél:

Eurowings GmbH

[omissis]

Landgericht Düsseldorf

Végzés

A

BT, [omissis] Bochum,

felperes és fellebbező

[omissis]

és

az Eurowings GmbH, [omissis] Düsseldorf,

alperes és a fellebbezési eljárásban ellenérdekű fél

között folyamatban lévő ügyben [omissis]

a Landgericht Düsseldorf (düsseldorfi regionális bíróság, Németország) huszonkettedik polgári tanácsa

2020. augusztus 27-én

[omissis]

a következő határozatot hozta:

A bíróság az eljárást felfüggeszti.

A 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: **[eredeti 2. o.]**

1. Akkor is fennáll-e a 261/2004/EK rendelet 4. cikke és 2. cikkének j) pontja értelmében vett visszautasított beszállás, ha az utasoknak az érintett légi járatra történő beszállását nemcsak a beszállókapunál (indulási kapunál), hanem már ezt megelőzően az utasfelvételi pultnál visszautasítják, és ennél fogva az utasok egyáltalán nem jutnak el a beszállókapuhoz (indulási kapuhoz)?
2. Az első kérdésre adott igenlő válasz esetén: Akkor is fennáll-e a 261/2004/EK rendelet 4. cikke és 2. cikkének j) pontja értelmében vett visszautasított beszállás, ha az utasnak a járaton való szállítását az utasfelvételi pultnál, csupán néhány perccel a menetrend szerinti indulási idő előtt, azaz olyan időpontban utasítják vissza, amikor a beszállás már láthatóan befejeződött, és az utasok szállítására ténylegesen már nem lehetséges?
3. A második kérdésre adott nemleges válasz esetén: Az utas másik járatra történő átirányítása a rendelet 4. cikke és 2. cikkének j) pontja értelmében vett visszautasított beszállásnak minősül-e, ha az utas csupán néhány perccel a menetrend szerinti indulási idő előtt, azaz olyan időpontban érkezik meg az utasfelvételi pulthoz, amikor a beszállás már láthatóan befejeződött, és az utasok szállítására ténylegesen már nem lehetséges, és az utas beszállását a már befejeződött beszállás miatt utasították vissza?
4. Az első három kérdésre adandó nemleges válasz esetén: Úgy kell-e értelmezni a 261/2004/EK rendelet 2. cikkének j) pontját, hogy abban az esetben, amikor az utasok az indulás előtt megfelelő időben (a jelen esetben körülbelül két órával az indulás előtt) beállnak az utasfelvételi pult előtti sorba, azonban a légitársaságnál felmerülő szervezési hiányosságok (például a nyitva lévő utasfelvételi pultok nem megfelelő száma, munkaerőhiány, az

utasok hangosbemondó rendszeren keresztül történő tájékoztatásának hiánya) miatt és/vagy a repülőtér oldaláról felmerülő zavarok (a jelen esetben a poggyászszállító szalag meghibásodása) miatt csak olyan időpontban (a jelen esetben öt perccel a menetrend szerinti indulási idő előtt) kerülnek sorra az utasfelvételi pultnál, amikor a beszállás már befejeződött, és az utasok ennél fogva már nem szállíthatók, a rendelet 2. cikkének j) pontja értelmében vett visszautasított beszállásról van szó? **[eredeti 3. o.]**

I n d o k o l á s:

I.

A felperes saját jogon és a férje által engedélyezés útján rá ruházott jog alapján 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 hatályaon kívül helyezéséről szóló 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: rendelet) 7. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti kártalanítás fizetését kéri az alperestől visszautasított beszállás miatt.

A felperes egy menettérti járatot foglalt saját maga és a férje számára a Düsseldorf–Malaga útvonalon (EW 9536. sz.). Az oda felé tartó járatnak menetrend szerint 2018. május 27-én 7 óra 5perckor kellett indulnia, és 10 óra 10 perckor kellett megérkeznie Malagába.

A Düsseldorf és Malaga közötti távolság 1854 kilométer.

A felperes és a férje 5 óra körül, tehát körülbelül két órával a menetrend szerinti 7 óra 5 perces indulási idő előtt érkezett meg a repülőtérre, és ott beálltak az utasfelvételi pult elé sorba. A sorban nagyszámú, körülbelül 200–300 utas várakozott. Ennek oka a poggyászszállító szalag meghibásodása volt. A felperes és a férje két órát várakozott a sorban. Amikor 7 óra körül sorra kerültek, az utasfelvételi pult egyik munkatársa visszautasította a szállításukat, mivel a beszállás már befejeződött. A felperest és a férjét az információs pulthoz irányították, ahol a másnap, 2018. május 28-án 6 óra 45 perckor induló EW 9536. sz. helyettesítő járatot ajánlották fel számukra, így csak másnap 9 órakor érkeztek meg a malagai végső célállomásukra. A felperest és a férjét a várakozási idő alatt sem név szerint, sem az EW 9536. sz. járat utasaiként nem hívták előre a sorban hangosbemondón keresztül.

A felperes a rendelet 4. cikkének (3) bekezdése és 7. cikke (1) bekezdésének b) pontja alapján többek között kártalanítást kér saját maga és a férje számára a visszautasított beszállás miatt. **[eredeti 4. o.]**

Az alperes úgy véli, hogy nem áll fenn a rendelet 2. cikkének j) pontja és 4. cikke értelmében vett visszautasított beszállás. A felperes és a férje nem jelentkezett megfelelő időben beszállásra a beszállókapunál, amit azonban a rendelet 2. cikkének j) pontja éppen feltételez. Az utasok felelősségi körébe tartozik, hogy

megfelelő időben megjelenjenek a beszállókapunál. A felperesnek és férjének lehetősége volt arra, hogy jelezzenek az alperes személyzeténél, és sürgessék a korábbi utasfelvételt.

Az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság, Németország) a 2019. december 5-én kihirdetett ítéletével [omissis] első fokon elutasította a keresetet.

Az Amtsgericht Düsseldorf a határozatát azzal indokolta, hogy nem áll fenn a rendelet 4. cikke és 2. cikkének j) pontja értelmében vett „visszautasított beszállás”, mivel a felperes és a férje a beszállás befejezéséig nem jelent meg a beszállókapunál, és sem a beszállókapunál, sem azt megelőzően nem nyilvánítottak ki velük szemben egyértelműen olyan szándékot, hogy nem szállítják őket a helyfoglalással érintett járaton. A rendelet csak minimumjogokat tartalmaz, és nem ír elő kártalanítást minden olyan esetben, amikor az utast nem szállítják.

A felperes az előírt formában és határidőn belül fellebbezést nyújtott be ezen ítélettel szemben, amelyről az eljáró bírósági tanácsnak kell döntenie.

Fellebbezésének alátámasztására a felperes arra hivatkozik, hogy az elsőfokú Amtsgericht (helyi bíróság) tévesen állapította meg a rendelet 4. cikke és 2. cikkének j) pontja értelmében vett „visszautasított beszállás” feltételei fennállásának hiányát. Egyrészt az Amtsgericht (helyi bíróság) figyelmen kívül hagyta azt a tényt, hogy a felperes és férje beszállását valóban visszautasították, mégpedig már az utasfelvétel során az utasfelvételi pultnál, miután 7 óra körül, tehát öt perccel a menetrend szerinti indulási idő előtt sorra kerültek. Mindenesetre, még ha nem is lenne elegendő a beszállás ilyen késői időpontban történő visszautasítása, az alperes „szervezési hibát” követett el. Az alperesnek úgy kell megszerveznie a repülőtéri eljárásokat, hogy a megadott időpontban az utasfelvételi pulthoz érkező utasok minden esetben még megfelelő időben elérhessék a járatukat. Az alperes megsértette e kötelezettségét, mivel a felperes és a férje esetében nem végezte el megfelelő időben az utasfelvételt, jóllehet azok már két órával a tervezett indulási idő előtt beálltak az utasfelvételi pult előtti sorba. Az alperes tehát felelős a visszautasított beszállás miatt járó kártalanításért.

[eredeti 5. o.]

Az alperes egyetért az elsőfokú ítélettel.

II.

A felperes fellebbezésének kimenetele döntő mértékben a fent említett kérdésektől függ.

Konkrétan:

A rendelet 4. cikkének (3) bekezdése és 7. cikke (1) bekezdésének b) pontja alapján a felperest fejenként 400 euró, összesen tehát 800 euró összegű, visszautasított beszállás miatt járó kártalanításhoz való jog illetheti meg saját maga és a férje számára.

Lehetséges, hogy fennáll a rendelet 2. cikkének j) pontja és 4. cikke értelmében vett „visszautasított beszállás”.

Amennyiben az utasok beszállását akarataik ellenére visszautasítják, az üzemeltető légifuvarozó azonnal kártalanítást nyújt részükre a rendelet 7. cikke alapján (lásd a rendelet 4. cikkének (3) bekezdését). A rendelet 2. cikkének j) pontjában a „visszautasított beszállást” jogilag úgy határozzák meg, hogy az egy légi járaton az utasok szállításának megtagadása annak ellenére, hogy azok a rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében meghatározott feltételek mellett beszállásra jelentkeztek, kivéve, ha beszállásukat észszerű indokok, úgymint egészségügyi, biztonsági vagy védelmi okok, illetve nem megfelelő utazási okmányok miatt utasítják el.

A rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja szerint – amelyre a 2. cikk j) pontjában szereplő jogszabályi fogalom meghatározás hivatkozik – az utasnak megerősített helyfoglalással kell rendelkeznie az érintett légi járaton, és utasfelvételre kell jelentkeznie a légifuvarozó, az utazásszervező vagy egy meghatalmazott utazásközvetítő által előre és írásban (beleértve az elektronikus utat is) meghatározott módon és megjelölt időpontban, vagy ha időpontot nem jelöltek meg, legalább 45 perccel a közzétett indulási időpont előtt.

1.

Először is lényegtelen lehet az a tény, hogy az engedményezők nem jelentkeztek „beszállásra” a rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében megjelölt időpontokban, és hogy ennél fogva a beszállókapunál (indulási kapunál) nem is utasították vissza a beszállásukat. Kétségtelen, hogy a rendelet **[eredeti 6. o.]** 2. cikke j) pontjának szövege a beszállás annak ellenére történő visszautasítását követeli meg, hogy az utasok a 3. cikk (2) bekezdésében meghatározott feltételek mellett „beszállásra” jelentkeztek. A szöveg tehát mindenekelőtt azt sugallja, hogy az utasoknak – megfelelő időben – mindig jelentkezniük kell beszállásra, és a beszállókapunál kell történnie a beszállás visszautasításának is.

Így a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország, BGH) is megállapította, hogy annak az utasnak, aki a beszállás visszautasítása miatt igényt kíván érvényesíteni, főszabály szerint meg kellett jelennie a beszállókapunál. Ennél fogva, ha az utas megfelelő időben beáll a sorba, azonban a nagy utasforgalom miatt nem végzik el megfelelő időben az utasfelvételt, nem áll fenn visszautasított beszállás. Ebben az esetben az utasnak lehetősége van arra, hogy saját fellépése révén a beszállását visszautasító nyilatkozatot érjen el, vagy előidézze a légifuvarozó visszautasító magatartását. Az utasok jogairól szóló rendelet ugyanis nem tartalmaz olyan átfogó szabályozást, amely kártalanításhoz

való jogot, valamint díjak megtérítéséhez és ellátáshoz való jogot írna elő minden olyan esetben, amikor az utast nem vagy nem az előírt időpontban szállítják. A rendelet csak minimumjogokat biztosít az utasok számára a beszállás akaratuk ellenére történő visszautasítása, valamint a járat törlése és késése esetén. E minimumjogok olyan törvényi jogok, amelyek nem az utas és például a légifuvarozó között létrejött szállítási szerződésből erednek. A rendelet 12. cikkének (1) bekezdése egyébként a szerződésekre vonatkozó (nemzeti) jogra bízta annak eldöntését, hogy a terheli-e további helytállási kötelezettség azon légifuvarozót, amely a rendelet értelmében vett visszautasított beszállást a magatartásával előidézte (lásd: a BGH [szövetségi legfelsőbb bíróság] 2013. április 16-i tájékoztató végzése – X ZR 83/12, NJW-RR 2013. sz., 1462., 1463. o.). A BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) által elbírált ügyben az utasfelvételi pultnál történő esetleges kifejezett visszautasítással kapcsolatban sem tettek azonban megállapítást, és a BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) kifejezetten lehetségesnek tartotta, hogy már a beszállásnak az utas beszállókapuhoz való érkezése előtt történő előzetes visszautasítása az utasok jogairól szóló rendelet hatálya alá tartozik, amennyiben e visszautasítást az utassal szemben egyértelműen kifejezésre juttatták (lásd: a BGH [szövetségi legfelsőbb bíróság] fent hivatkozott végzésének 11. pontja).

Egy későbbi határozatban, amelyben több nappal a menetrend szerinti indulási időpont előtt történő átirányításról volt szó, a német Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, BGH) tisztázta azonban, hogy a beszállásnak az utas beszállókapuhoz való **[eredeti 7. o.]** érkezése előtt kifejezésre juttatott előzetes visszautasítása esetén a visszautasított beszállásért járó kártalanításhoz való jognak nem feltétele az, hogy az utas megfelelő időben utasfelvételre és beszállásra jelentkezzen. Éppen ellenkezőleg, sem az utasfelvételre jelentkezés, sem a beszállókapunál történő megjelenés nem releváns, ha a légifuvarozó már előzetesen egyértelműen kifejezésre juttatta, hogy nem kívánja szállítani az utast (úgynevezett előre jelzett visszautasított beszállás; lásd: a BGH [szövetségi legfelsőbb bíróság] 2015. március 17-i ítélete – X ZR 34/14, NJW 2015. sz., 2181., 2182. o., 8. és azt követő pontok). Kétségtelen, hogy a rendelet nem veszi kifejezetten figyelembe azt az esetet, amikor az utas beszállását már azelőtt visszautasítják, hogy beszállásra jelentkezett volna. Valójában a visszautasított beszállást a rendelet 2. cikkének j) pontjában éppen a beszállásra jelentkező utasnak a beszállókapunál történő visszautasításaként határozzák meg. Mindazonáltal, figyelembe véve az utasok jogairól szóló rendelet által elérni kívánt magas szintű védelmet, a beszállókapunál történő megjelenés nem követelhető meg minden esetben a kártalanításhoz való jog feltételeként (lásd: a BGH [szövetségi legfelsőbb bíróság] fent hivatkozott végzése, 11. pont).

A Bíróság azonban – amennyire megállapítható – még nem foglalt állást a beszállásnak már az utasfelvételi pultnál, a beszállókapu elérése előtt történő előre jelzett visszautasítására vonatkozó lehetőségről, így e kérdést előzetes döntéshozatal céljából a Bíróság elé kellett terjeszteni.

2.

6

Ha feltételezzük, hogy nemcsak a beszállókapunál (indulási kapunál), hanem már azt megelőzően az utasfelvételi pultnál is sor kerülhet a beszállásnak a rendelet 2. cikkének j) pontja értelmében vett visszautasítására (erről a fenti 1. pontban), akkor felmerül azon további kérdés, hogy mely időpontig történhet meg a beszállás ilyen visszautasítása. Az eljáró bírósági tanács véleménye szerint az, hogy a felperesnek és a férjének a beszállását 2018. május 27-én 7 óra körül, tehát öt perccel a menetrend szerinti 7 óra 5 perces indulási idő előtt az utasfelvételi pultnál visszautasították, nem tekinthető a beszállás jogilag releváns visszautasításának, mivel ebben az időpontban a beszállás már láthatóan befejeződött, és a felperesnek és a férjének a szállítása már nem volt lehetséges. Így a német Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, BGH) is megállapította, hogy *a beszállás visszautasítása nem jön tekintetbe, ha a repülőgép a parkolóhelyét már elhagyta [eredeti 8. o.], és további utasok beszállása ténylegesen már nem lehetséges* (lásd: a BGH [szövetségi legfelsőbb bíróság] 2009. április 30-i ítélete – Xa ZR 78/08, NJW 2009. sz., 2740., 2741. o., 9. pont).

Amennyire megállapítható, az Európai Unió Bíróságának e kérdéssel kapcsolatban sincs ítélkezési gyakorlata, így e kérdéseket előzetes döntéshozatal céljából a Bíróság elé kellett terjeszteni.

3.

A BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) ítélkezési gyakorlata szerint sem jelenti a beszállás ilyen visszautasítását, hogy a felperest és a férjét, miután nem érték el megfelelő időben az utasfelvételi pultot, az alperes egy másnap induló másik járatra irányította át. A BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) szerint az utasfelvételi pult késedelmes elérését követő ilyen átfoglalás nem minősül a rendelet 2. cikkének j) pontja értelmében vett visszautasított beszállás esetének (lásd: a BGH [szövetségi legfelsőbb bíróság] 2009. április 30-i ítélete – Xa ZR 78/08, NJW 2009. sz., 2740., 2742. o., 20. pont).

Amennyire megállapítható, az Európai Unió Bíróságának e kérdéssel kapcsolatban sincs ítélkezési gyakorlata, így e kérdéseket előzetes döntéshozatal céljából a Bíróság elé kellett terjeszteni.

4.

Abban az esetben, ha a beszállásnak az utasfelvételi pultnál ilyen késői időpontban – néhány perccel az indulás előtt és a beszállás befejezését követően – történő visszautasítása nem tartozik a 2. cikk j) pontjának hatálya alá, felmerül azon további kérdés, hogy a jelen ügyben nem lehet-e „szervezési hiba” miatt kivételesen teljes egészében eltekinteni a beszállás kifejezett visszautasításának fennállásától, és nem illeti-e meg az utast mégis a rendelet 7. cikkének (1) bekezdése szerinti kártalanításhoz való jog.

Az uniós bíróság még nem tisztázta, hogy a jelen ügyben fennállóhoz hasonló esetben, amikor az utasok az indulás előtt megfelelő időben (a jelen ügyben

körülbelül két órával az indulás előtt) beállnak az utasfelvételi pult előtti sorba, az alperesnél felmerülő szervezési hiányosságok (a nyitva lévő utasfelvételi pultok nem megfelelő száma, munkaerőhiány, az utasok hangosbemondó rendszeren keresztül történő tájékoztatásának hiánya stb.) miatt és/vagy a repülőtér oldaláról felmerülő zavarok (mint például a jelen ügyben a poggyászszállító szalag meghibásodása) miatt csak olyan időpontban (a jelen ügyben öt perccel a menetrend szerinti indulási idő előtt) **[eredeti 9. o.]** kerülnek sorra az utasfelvételi pultnál, amikor a beszállás már befejeződött, és ennél fogva az utasok már nem szállíthatók, a rendelet 2. cikkének j) pontja értelmében vett visszautasított beszállás esetéről van-e szó.

Kétségtelen, hogy a német Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, BGH) fent hivatkozott ítélkezési gyakorlata szerint a rendelet csak minimumjogokat szabályoz, és nem terjed ki minden olyan esetre, amikor az utast – bármely okból – nem szállítják (lásd: a BGH [szövetségi legfelsőbb bíróság] 2013. április 16-i tájékoztató végzése – X ZR 83/12, NJW-RR 2013. sz., 1462., 1463. o.; a BGH [szövetségi legfelsőbb bíróság] 2009. április 30-i ítélete – Xa ZR 78/08, NJW 2009. sz., 2740., 2741. o, 13. és azt követő pont). Az eljáró bírósági tanácsnak azonban kétségei vannak a tekintetben, hogy az Európai Unió Bírósága az ilyen helyzetet nem tekintené-e úgy, mint amely a 2. cikk j) pontja értelmében vett „visszautasított beszállás” fogalom alá tartozik, különösen az utasok jogairól szóló rendelet célja szempontjából, amely nem más, mint az utasok magas szintű védelmének biztosítása.

Emellett szólhat, hogy az utasfelvételi pult előtti sorba való beállással véget ér az utas felelőssége, és megkezdődik a légifuvarozó befolyása alá tartozó terület. Ettől az időponttól kezdve az utas már nem képes befolyásolni a sorban való előrejutását. Ezzel szemben a légifuvarozó – például további utasfelvételi pultok megnyitásával – elvileg irányítani tudja az utasfelvétel megszervezését.

Ezenkívül a légitársaságoknak oly módon kell megszervezniük működésüket, hogy lehetővé tegyék a jelentkezési határidő lejártá előtt érkező utas számára, hogy megfelelő időben bejelentkezzen, és a gépét elérje. Amennyiben ez munkaerőhiány, adatfeldolgozási hibák vagy a poggyászszoortírozásnál felmerülő problémák és az emiatti hosszú utasfelvételi sor következtében nem sikerül, ezért kizárólag a fuvarozót terhelheti a felelősség. Ellenkező esetben a légifuvarozónak végső soron lehetősége lenne arra, hogy például szándékosan lassú utasfelvétellel (például túlfoglalások esetén) vagy hosszú várakozási sorok „létrehozásával” (például túl kevés pult megnyitásával) megfossza az utast jogaitól. Ezenkívül szokásos gyakorlat, hogy a légitársaság azon járat utasait, amelyre a beszállás a végéhez közeledik, ismételten felszólítja, illetve felhívja a bejelentkezésre, és az ezt követően jelentkező utasok számára gyorsított lehetőséget biztosít, illetve tart fenn a megfelelő időben történő bejelentkezéshez. **[eredeti 10. o.]**

Ezenkívül a rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja szerinti 45 perces határidő célja éppen az, hogy jogbiztonságot nyújtson az utas számára a tekintetben, hogy legkésőbb mikor kell utasfelvételre jelentkeznie ahhoz, hogy a

szállításhoz való jogát érvényesíthesse. Ha azonban a tényleges utasfelvétel számíтана, az utas aligha tudná biztosan megállapítani, mikor kell utasfelvételre jelentkeznie. Az utasfelvétel során jelentkező valamennyi elképzelhető késedelmet számításba kellene vennie. Ez aligha lehetséges, mivel az utas a késedelmek okait nem láthatja konkrétan előre, és az egyes késedelmek mértékét vagy időtartamát sem tudja megfelelően felmérni. Ezenkívül a légifuvarozó a fennálló helyfoglalások alapján eleve fel tudja mérni, hogy előreláthatólag hány utas jelenik majd meg az adott utasfelvételi pultnál. Arra minden bizonnyal számítani kell, hogy az online bejelentkezett utasok, akik a feladandó poggyászt már előre kifizették, megjelennek majd utasfelvételre. Ha a légifuvarozó véleménye szerint az utasfelvételnél akadályok vagy túlterheltség várható, az üzemeltető légifuvarozó sem marad védelem nélkül. A légifuvarozónak ugyanis lehetősége van arra, hogy a rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján egy olyan, korábban írásban (beleértve az elektronikus utat is) nagyvonalúbban meghatározott időtartamot állapítson meg, amelyen belül az utasok utasfelvételre jelentkezhetnek.

Amennyiben az alperes úgy véli, hogy az idő előrehaladtával az utas nem állhat egyszerűen szó nélkül a sorban, hanem aktívan jeleznie kell a légitársaság személyzeténél, ellenkező esetben pedig felróható neki a közrehatása, ezen álláspont mellett is jó érvek hozhatók fel.

Mivel az Európai Unió Bírósága eddig nem döntött erről a kérdésről, előzetes döntéshozatal céljából e kérdést is a Bíróság elé kellett terjeszteni.

III.

[omissis] [nemzeti eljárási rendelkezések]

[omissis]

[eredeti 11. o.] [omissis]

Landgericht Düsseldorf (düsseldorfi regionális bíróság)