

Anonimizált változat

Fordítás

C-286/19-1

C-286/19. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2019. április 5.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Tribunal d'instance d'Aulnay-Sous-Bois (Franciaország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2019. március 25.

Felperesek:

JE

KF

Alperes:

XL Airways SA

A TRIBUNAL D'INSTANCE [omissis] D'AULNAY-SOUS-BOIS

[omissis] (aulnay-sous-bois-i különös hatáskörű elsőfokú bíróság, Franciaország)

[omissis]

A 2018. december 10. napján tartott nyilvános tárgyalás alapján

[omissis]

Kettőezer-tizenkilenc március huszonötödik napján [omissis] meghozta a következő ítéletet

[omissis]

egyrésről

JE, lakóhely [omissis] Párizs

KF, lakóhely [omissis] Párizs,

Felperesek

[omissis]

és másrésről

S. A. XL AIRWAYS [omissis] TREMBLAY-EN-FRANCE,

Alperes

[omissis]

között

[omissis]

[eredeti 2. o.] 2017. március 17-i keresetlevelével [omissis] JE és KF az XL AIRWAYS [omissis] társaságot bíróság elé idézte annak érdekében, hogy kötelezzék a légitársaságot járat törlés miatt utasonként 600 euró kártalanításnak és az ezen összeg után járó, a felszólítástól számított törvényes kamatoknak a megfizetésére 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, 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.) alapján. Ezenfelül a felperesek fejenként 400 euró kártérítést kértek a légitársaság visszaélészerű magatartása miatt, valamint a Code de procédure civile (francia polgári perrendtartás) 700. cikke alapján a költségeken felül 500 eurót.

JE és KF kifejtette, hogy e légifuvarozónál két repülőjegyet foglaltak a Punta Cana (Dominikai Köztársaság)/Párizs útvonalra, 2014. május 24-én 21.20 órai tervezett indulással és 2014. május 25-én 12.20 órai, a Paris-Charles de Gaulle repülőtéren történő leszállással. A felperesek szerint azonban e járat törlésre került, és a helyettesítő járat csak 2014. május 25-én (helyi idő szerint) 17.35 órakor indult, így a párizsi végső célállomást másnap 07.50 órakor érték el.

Ezt követően a felperesek ügyvédjük közvetítésével 2016. május 27-én levelet küldtek az XL Airways társaság részére, amelyben a 261/2004/EK rendelet által járat törlés esetére - 3500 km-nél hosszabb távolságra – előírt, személyenként 600 euró összegű átalány-kártalanítás megfizetését kérték.

Mivel a légitársaságtól nem kaptak választ e kérelmükre, JE és KF benyújtotta a jelen keresetet annak érdekében, hogy a jogvitát az alkalmazandó jog szerint bírálják el.

Az ügyben 2018. december 10-én tárgyalást tartottak, amelyen a felek megjelentek [omissis].

A bíróság előtt, [omissis] azon lehetőség felvetésére, hogy a bíróság a hivatkozott járatotrlést átminősítse járatkéséssé, JE és KF az eljárás felfüggesztését kérte azzal az indokkal, hogy a jelen ügyben felmerül a 261/2004/EK rendelet 3. cikke (2) bekezdése értelmezésének kérdése, amelynek értelmében valamely járat utasának minősül az a személy, aki megerősített helyfoglalással rendelkezik és a társaság által meghatározott feltételek szerint, és legalább 45 perccel a tervezett felszállási időpont előtt utasfelvételre jelentkeznek, ezen utóbbi feltételt mindazonáltal járatotrlés esetén nem írják elő.

Ebben az esetben a felperesek az eljárás felfüggesztését kérik, amíg az Európai Unió Bírósága válaszol az e tárgyban előzetes döntéshozatalra már előterjesztett kérdésekre, és a felperesek új, ugyanezen rendelkezések alkalmazására vonatkozó kérdéseket nyújtanak be előzetes döntéshozatal céljából, amelyeknek szintén kérik az Európai Bíróság részére történő továbbítását.

Másodlagosan JE és KF megismételte az eljárást megindító keresetlevélben kifejtett kérelmeket és jogalapokat, a visszaélésszerű magatartás miatt kért kártérítést ugyanakkor felperesenként 1000 euróra módosította, ugyanúgy, mint a Code de procédure civile 700. cikke alapján igényelt összeget.

Az eljárás felfüggesztése iránti kérelmet illetően az XL AIRWAYS társaság képviselője - fenntartva, hogy a vitás eset az európai ítélkezési gyakorlat értelmében vett járatkésésnek minősül - úgy nyilatkozott, hogy ellenzi e felfüggesztés iránti kérelmet, mivel a 261/2004/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése alapján az utas jogállás megállapítását a Cour de cassation (semmitőszék, Franciaország) egyértelmű ítélkezési gyakorlata elbírált. Az ügy érdemében az alperes valamennyi kérelem elutasítását kérte, mivel tekintettel arra, hogy álláspontja szerint járatkésésről van szó, és JE és KF nem igazolta, hogy utasfelvételre jelentkeztek az előírt feltételek szerint, a felperesek nem bizonyítják utas jogállásukat, amely a hivatkozott rendelkezés alapján jogosulttá tenné őket a kártalanításra. **[eredeti 3. o.]**

[omissis]

INDOKOLÁS

Az eljárás felfüggesztése iránti kérelemről

[omissis] [nemzeti eljárási kérdés]

[omissis] Az Európai Unióról szóló szerződés (EUMSZ) 267. cikk előírja, hogy az Európai Unió Bírósága hatáskörrel rendelkezik előzetes döntés meghozatalára, többek között a Szerződések értelmezése kérdésében.

Ha egy tagállam olyan bírósága előtt folyamatban lévő ügyben merül fel ilyen kérdés, amelynek határozatai ellen a nemzeti jog értelmében nincs jogorvoslati lehetőség, e bíróság köteles a Bírósághoz fordulni, tudva, hogy a Code de l'organisation judiciaire (a bíróságok szervezetéről szóló törvénykönyv) az R221-37. cikkében úgy rendelkezik, hogy a tribunal d'instance (különös hatáskörű elsőfokú bíróság) végső fokon ítélezik 4 000 euró összeghatárig és a határozat megfellebbezhető, ha a kérelem meghaladja ezt az összeget vagy meghatározatlan.

[omissis]

[omissis] [nemzeti eljárási kérdés]

A jelen esetben nem vitatott, hogy mivel JE és KF kérelme nem haladja meg a hatáskört meghatározó 4 000 eurót, a jogvitát érdemben egy végső fokon hozott határozattal kell elbírálni, amely ellen az EUMSZ 267. cikk értelmében nincs jogorvoslati lehetőség.

Ezenkívül, bár a konkrét esetben komoly indokok állnak fenn, amelyek alapján felmerülhet a kérelmet megalapozó járatörlesztés esetének járatkéséssé történő átminősítése, nem vitatott, hogy a 261/2004/EK rendelet 3. cikke (2) bekezdése rendelkezéseinek a bírósághoz benyújtott új előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekben felvetett problémakört érintő értelmezése olyan jellegű, hogy meghatározza a 261/2004/EK rendelet kártalanítást előíró rendelkezéseinek a jogvitára való alkalmazhatóságát.

Következésképpen [omissis] helyt kell adni a felperesek által előterjesztett felfüggesztés iránti kérelemnek [omissis], az Európai Unió Bírósága által az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről történő határozathozatalig [omissis].

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Folyamatosan növekszik azon ügyek száma, amelyeket a tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois-nak (aulnay-sous-bois-i különös hatáskörű elsőfokú bíróság, Franciaország) a Roissy-Charles-de-Gaulle repülőtér székhelyét magában foglaló illetékességi területén, e bíróság előtt indítanak, és amelyek vitatják a 261/2004/EK rendelet által bevezetett átalány-kártalanításra esetlegesen jogosító késedelmes járatokat érintő utasfelvételre való jelentkezés bizonyítási módjait.

[eredeti 4. o.] A Cour de cassation (semmtörvényszék) [omissis] 2018. február 14-i [omissis] és 2018. szeptember 12-i két ítéletében helybenhagyta a tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois (aulnay-sous-bois-i különös hatáskörű elsőfokú bíróság) azon ítéleteit, amelyek elutasították az üzemeltető fuvarozóval szemben a fent említett rendelet alapján benyújtott, a végső célállomásra három órát

meghaladó késéssel érkezés miatti átalány-kártalanítás iránti kérelmet. Ebben az ügyben a felperesek csak az elektronikus helyfoglalást igazolták és a késésre vonatkozó, nem névre szóló igazolást nyújtottak be.

Ezen ítélkezési gyakorlat ellenére, amely a 261/2004/EK rendelet 3. cikke (2) bekezdésének rendelkezéseit a kötelmi jog alapján értelmezi, számos olyan utas, aki már nem rendelkezik olyan adatokkal, amelyek lehetővé teszik a szóban forgó járat esetén az utasfelvételre történő tényleges jelentkezés formális bizonyítását, és aki a technológiai fejlődéssel érvel, amelynek különösen az a következménye, hogy a „papír alapú” beszállókártyák kiállítása fokozatosan megszűnik, e kérdés körül jelentős vitát alakít ki.

Többek között arra hivatkoznak, hogy a valamely járatra szóló megerősített helyfoglalás fennállta megalapozza az utasfelvételre jelentkezés mellett szóló egyszerű vélelmet, amellyel szemben a légitársaságnak kellene ellenbizonyítékot előterjeszteni. Ezen érvelésnek egyes különös hatáskörű elsőfokú bíróságok határozatai helyt adtak, és kötelezték a légitársaságot a kérdéses járat PNR (Passenger Name Record) adatainak - adott esetben pénzbüntetés terhe mellett történő - rendelkezésre bocsátására.

Mivel a tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois-hoz (aulnay-sous-bois-i különös hatáskörű elsőfokú bíróság) 2017-ben 2 700 légiutas-jogokkal kapcsolatos keresetet nyújtottak be, és több mint 5 000 ügyet 2018-ban [omissis], az igazságszolgáltatás megfelelő működése szükségessé teszi a fent hivatkozott 3. cikk (2) bekezdése a) pontja alkalmazási feltételeinek végleges tisztázását, hogy az utasok érdekében lehetővé váljon az e jogviták elbírálására köteles – általában végső fokon ítélkező - bíróságok határozatainak összhangja.

Ugyanezen témakör miatt a tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois (aulnay-sous-bois-i különös hatáskörű elsőfokú bíróság) előtti eljárásban [omissis] már 2018. december 3-án benyújtottak az Európai Unió Bíróságának Hivatalához egy előzetes döntéshozatal iránti kérelmet, amelyet a Bíróságon C-756/18 számon vettek nyilvántartásba. Az előterjesztett kérdés annak lehetőségét érintette, hogy az utasfelvételre jelentkezést lehet-e egyszerű vélelem révén bizonyítani.

A jelen ügyben JE és KF először is azt állítja, hogy azon ítélkezési gyakorlat, amely szerint a három órát meghaladó késés a járatörléshez hasonlítható, nem jár azzal a következménnyel, hogy a 261/2004/EK rendelet 3. cikke (2) bekezdése a) pontjának rendelkezéseit alkalmazhatóvá teszi a járatkésés eseteire, és hogy ennek az ilyen esetekre való esetleges alkalmazhatósága mindenesetre felveti azt a kérdést, hogy a járat indulásának referencia időpontja az eredetileg tervezett felszállási időpont lenne-e, vagy a késéssel érintett járat tényleges indulási időpontja.

Az utasfelvételre jelentkezés bizonyítási terhét illetően a felperesek – a közelmúltban végbement technológiai fejlődéssel és különösen a beszállókártyák dematerializációjával érvelve – felvetik a 261/2004/EK rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontjában előírt feltételek jellegének kérdését annak kiderítése érdekében, hogy az említett rendelet alkalmazhatóságához szükséges előzetes feltételekről van-e szó, amelyek tekintetében a fogyasztónak kell bizonyítania, hogy azoknak megfelel, vagy a légitársaság kártalanítási kötelezettsége alóli mentesülési okról, amelyet ez utóbbinak kell bizonyítania.

Végül JE és KF felveti, hogy az a tény, miszerint az utasfelvételre jelentkezés bizonyításának terhét kizárólag az utasokra telepítik, összeegyeztethetetlen lehet a 261/2004/EK rendelet hatékony érvényesülésének elvével abból a szempontból, hogy a rendelet célja a fogyasztók – a jelen esetben az említett utasok – védelme magas szintjének biztosítása.

A felperesek által megfogalmazott ezen előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdéseket kontradiktórius eljárás keretében megvitatták [omissis]. Az alperes úgy nyilatkozott, hogy ellenzi az eljárás felfüggesztését, ugyanis úgy véli, hogy a felperesek által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések megalapozatlanok, mivel a Cour de cassation (semmitőszék) a **[eredeti 5. o.]** 2018. február 14-i és 2018. szeptember 12-i ítéletével egyértelmű ítélkezési gyakorlatot határozott meg, amely érvényesíti azt a követelményt, hogy az utasok bizonyítsák az utasfelvételre történő tényleges jelentkezésüket a beszállókártyájuk bemutatásával vagy más olyan körülmény előadásával, amely az előírt bizonyításnak megfelel.

Ez alapján úgy kell tekinteni, hogy bár a felperesek által felvetett kérdések alapvetően megismétlik a 2018. december 3-án az Európai Unió Bíróságához egy hasonló ügyben korábban előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés problémakörét, azonban annak területét kiszélesítik, mivel jogilag más szempontból vizsgálják, így vélhetően lehetővé teszik a jelenleg vitatott témakör átfogóbb vizsgálatát.

Következésképpen, mivel a meghozandó érdemi határozat ellen nincs helye jogorvoslatnak, előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket kell az Európai Unió Bíróságához továbbítani:

[omissis] **[eredeti 6. o.]**

[omissis] [az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések, a rendelkező részben átvéve]

[omissis] [határozat az eljárás felfüggesztéséről]

[omissis] [pontosítás a költségekre vonatkozóan]

A FENTI INDOKOK ALAPJÁN

A bíróság [omissis]

ELRENDELI előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseknek az Európai Unió Bírósága elé terjesztését:

- 1) A 3. cikk (2) bekezdése a) pontja két részének alkalmazhatósága járatkésés esetén :

a) Figyelemmel arra a tényre, hogy a 2004. február 11-i 261/2004/EK rendelet 7. cikkében a beszállás visszautasítása vagy járat törlés esetére előírt kártalanításhoz való jogot az ítélkezési gyakorlat (2009. november 19-i Sturgeon ítélet, C-402/07 és C-432/07) kiterjesztette a járatkésésre, az a 261/2004/EK rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontjában előírt, csupán a beszállás visszautasítása esetére vonatkozó feltétel, amely szerint az utasnak utasfelvételre kell jelentkeznie, alkalmazandó-e olyan kártalanítás esetén, amelyet nem beszállás visszautasításával érintett utas, hanem késéssel érintett járat utasa igényel?

b) Az 1) a) kérdésre adott igenlő válasz esetén, figyelemmel a 261/2004/EK rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontjában előírt határidő („legalább negyvenöt perccel a közzétett indulási időpont előtt”) céljára, amely a túlfoglalás kérdéséhez és a biztonsági célokhoz kapcsolódik, e határidőt ebben az esetben úgy kell-e értelmezni, hogy annak jelentése „legalább negyvenöt perccel a késéssel érintett járat azon új indulási időpontja előtt, amelyet a repülőtér hirdetőtábláin közzétesznek vagy az utasokkal közölnek”? [eredeti 7. o.]

- 2) Az „utasfelvételre jelentkezést” érintő bizonyítási teherről

Az 1) a) kérdésre adott igenlő válasz esetén, tehát a 2004. február 11-i 261/2004/EK rendelet 3. cikke (2) bekezdése a) pontjának valamely járatkéséssel érintett utas által igényelt kártalanításra történő alkalmazása esetén:

a) A 3. cikk (2) bekezdésének a) pontjában előírt feltételek olyan előzetes feltételek, amelyeket a fogyasztónak igazolnia kell a rendelet alkalmazása érdekében, vagy a légitársaságnak egy kimentési ok, amely lehetővé teszi a számára az utasjegyzék benyújtását annak bizonyítékeként, hogy a fogyasztó nem jelentkezett utasfelvételre a 2004. február 11-i 261/2004/EK rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontjában előírtak szerint „a légitársaság, 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”, figyelemmel a technológiai fejlődésre,

amely már lehetővé teszi a dematerializált beszállókártyák elektronikus kiadását, figyelemmel arra, hogy a papíralapú beszállókártyákat nem látják el időbélyegzővel, hogy nincs olyan kötelezettség, amely szerint valamely utasfelvételi pultnál személyesen meg kell jelenni, és figyelemmel arra, hogy csak a légitársaságok rendelkeznek az utasfelvételre vonatkozó valamennyi információval egészen az utasfelvétel befejezéséig?

b) A hatékony érvényesülés elvével, a 2004. február 11-i 261/2004/EK rendelet célkitűzéseivel, és általában az utasok és fogyasztók védelmének a 2004. február 11-i 261/2004/EK rendelet által biztosított magas szintjével, vagy a közösségi jog más rendelkezéseivel vagy szabályaival ellentétes-e, hogy kizárólag az utasra telepítik annak terhét, hogy bizonyítsa azt, hogy a 2004. február 11-i 261/2004/EK rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontjában előírtak szerint „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 negyvenöt perccel a közzétett indulási időpont előtt” jelentkeztek az utasfelvételre, figyelemmel a technológiai fejlődésre, amely már lehetővé teszi a dematerializált beszállókártyák elektronikus kiadását, figyelemmel arra, hogy a papíralapú beszállókártyákat nem látják el időbélyegzővel, hogy nincs olyan kötelezettség, amely szerint valamely utasfelvételi pultnál személyesen meg kell jelenni, és figyelemmel arra, hogy csak a légitársaságok rendelkeznek az utasfelvételre vonatkozó valamennyi információval egészen az utasfelvétel befejezéséig?

[omissis]