

Anonimizált változat

Fordítás

C-191/19 – 1

C-191/19. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2019. február 27.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landgericht Frankfurt am Main (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2019. február 20.

Felperes és fellebbező:

OI

Alperes és ellenérdekű fél a fellebbezési eljárásban:

Air Nostrum Lineas Aereas del Mediterraneo SA

Landgericht Frankfurt am Main

Huszonnegyedik polgári tanács

[omissis]

Végzés

Az

OI [omissis]

felperes és fellebbező

[omissis]

és

az Air Nostrum Lineas Aereas del Mediterraneo SA, [omissis] Valencia,

alperes és ellenérdekű fél a fellebbezési eljárásban

[omissis]

között folyamatban lévő ügyben a Landgericht Frankfurt am Main (Frankfurt am Main-i regionális bíróság, Németország) huszonnegyedik polgári tanácsa a 2018. november 27-i tárgyalás alapján a következő határozatot hozta:

I. A bíróság a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszúságos 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 **[eredeti 2. o.]** európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: az utasok jogairól szóló rendelet) 4. cikke (3) bekezdésének, 5. cikke (1) bekezdése c) pontja iii. alpontjának és 7. cikke (1) bekezdése első mondata b) pontjának értelmezése céljából a következő kérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé előzetes döntéshozatalra:

1. A repülőtéren utasfelvételre jelentkező, egy bizonyos légi járatra megerősített helyfoglalással rendelkező utasnak egy későbbi légi járatra akarata ellenére történő átirányítása a beszállásnak az utasok jogairól szóló rendelet 4. cikkének (3) bekezdése értelmében vett visszautasítását jelenti-e, amennyiben továbbra is üzemeltetik azt a légi járatot, amelyre az utas megerősített helyfoglalása vonatkozik?
 2. Az 1. kérdésre adandó igenlő válasz esetén: Alkalmazandó-e analóg módon az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontja szerinti rendelkezés az utasok jogairól szóló rendelet 4. cikkének (3) bekezdése értelmében vett visszautasított beszállás eseteire?
- II. A bíróság a fellebbezési eljárást felfüggeszti. **[eredeti 3. o.]**

Indokolás

A felperes megerősített helyfoglalással rendelkezett az alperesnél az általa üzemeltetendő IB 8505. számú, 2015. október 3-án Jerezből (menetrend szerinti indulás: 13 óra 35 perckor) Madridba (menetrend szerinti érkezés: 14 óra 45 perckor) tartó légi járatra és az AB 5325. számú, 2015. október 3-án Madridból (menetrend szerinti indulás: 20 órakor) Frankfurtba (menetrend szerinti érkezés: 22 óra 40 perckor) tartó csatlakozó légi járatra.

A felperest az IB 8505. számú légi járatról az IB 8507. számú légi járatra irányították át. Az IB 8507. számú légi járat 17 óra 55 perc körül szállt fel Jerezben, és 19 óra 5 perc körül szállt le Madridban. Az AB 5325. számú csatlakozó légi járat a menetrendnek megfelelően 20 órakor indult, így a felperes késés nélkül, a tervezettnél tíz perccel korábban érkezett Frankfurtba.

A felperes végül – miután a keresetét 200 euró összeg erejéig részlegesen visszavonta – első fokon 400 euró összegű kártalanítás megfizetését kéri az Amtsgericht (helyi bíróság, Németország) előtt az utasok jogairól szóló rendelet alapján.

Az Amtsgericht (helyi bíróság) elutasította a keresetet, mivel a felperes az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontja által meghatározott kereten belül elérte a végső célállomását.

Ez ellen irányul a továbbra is 200 euró megfizetését kérő felperes fellebbezése. A felperes lényegében úgy véli, hogy az utasok jogairól szóló rendelet alapján 200 euró összegű kártalanítás illeti meg a beszállás visszautasítása miatt. E jognak az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontjában a járat törlése esetére előírt korlátozásai nem alkalmazhatók.

A kérdést előterjesztő fellebbviteli bíróság döntése az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre az Európai Unió Bírósága által adandó választól függ.

A fellebbviteli bíróság e tekintetben először abból indul ki, hogy a kártalanításhoz való jog csak akkor jön egyáltalán tekintetbe, ha a jelen ügyben az átirányítás következtében a beszállás visszautasításának esete áll fenn. A járat törlése ugyanis – az utasok jogairól szóló rendelet szerint egyedülként tekintetbe jövő más üzemzavarként – már tényállásilag sem áll fenn, mivel még végrehajtották azt a légi járatot, amellyel a felperest tulajdonképpen szállítani kellett volna (IB 8505), és nem tértek el teljesen a légi járatok menetrendjétől. Ezenfelül **[eredeti 4. o.]** ebben az esetben az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontja iii. alpontjának közvetlen alkalmazása alapján kizárt lenne a kártalanításhoz való jog.

Erre vonatkozik az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdés. A fellebbviteli bíróság abból indul ki, hogy nyomós érvek szólnak amellett, hogy az utasnak egy másik légi járatra akarata ellenére történő átirányítása az utasok jogairól szóló rendelet 4. cikke (3) bekezdésének hatálya alá tartozik, amennyiben az eredeti járatot továbbra is üzemeltetik. Ellenkező esetben fennáll annak veszélye, hogy az üzemeltető légitársaság – például az utas későbbi légi járatokra történő átirányításával – kijátszhatná az utasok jogairól szóló rendelet szerinti jogkövetkezményeket, és ezáltal olyan jogkört biztosítanak számára az utas jogai feletti rendelkezésre vonatkozóan, amely összeegyeztethetetlen lenne az utasok jogairól szóló rendelet célkitűzéseivel (elsősorban az utasok védelmével). Ez megfelel a német ítélkezési gyakorlatban és jogirodalomban uralkodó álláspontnak [omissis].

Amennyiben az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre igenlő választ kell adni, az minősül relevánsnak, hogy az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontja szerinti rendelkezés alkalmazandó-e analóg módon az utasok jogairól szóló rendelet 4. cikkének (3) bekezdése szerinti

visszautasított beszállásra is. Ennek tényállási feltételei ugyanis fennállnak. Erre vonatkozik az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdés.

A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) ezt a kérdést eddig kifejezetten nyitva hagyta [omissis].

A fellebbviteli bíróság álláspontja szerint olyan, nyomós érvek szólnak a megfelelő analógia mellett, amelyek döntően az utasok jogairól szóló rendelet 7. cikke szerinti kártalanításhoz való jognak és a felelősség e rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerinti kizárásának értelméből és céljából következnek.

A kártalanításhoz való jog célja elsősorban az, hogy átalányként rögzített módon csökkentse az azon idővesztés és azon elszenvedett károk által okozott gondot és kényelmetlenséget, amelyek egy bizonyos, a rendelet hatálya alá tartozó üzemzavaron alapulnak. Erre tekintettel az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának szabályozási célja úgy értelmezhető, hogy az európai jogalkotó feltételezte, hogy az ott szabályozott esetekben nem keletkezett olyan gond és kényelmetlenség az utas számára, amely [eredeti 5. o.] átalánykártalanítás általi elégtételt követelne. Az utasnak kártalanítás nélkül el kell fogadnia, hogy ezekben az esetekben mégis (csekély mértékű) hátrány éri azért, mert az üzemeltető légitfuvarozótól önmagában a megerősített helyfoglalás alapján elvárt szállítást nem végzik el a helyfoglalásnak megfelelően. Sem általánosan a fogyasztóvédelem, sem különösen az utasok védelme szempontjából nem vet fel kétségeket, hogy ezáltal a csekély mértékű hátrányt szenvedő utas nem részesül pénzügyi kompenzációban az utasok jogairól szóló rendelet alapján. E rendelet célja ugyanis csak az utasok minimumjogainak szabályozása.

Az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikke között fennálló e szabályozási összefüggés alkalmazható lenne a beszállás visszautasításának eseteire. Az utas szemszögéből ugyanis nincs lényeges különbség aközött, hogy az elmaradt szállítás a beszállás visszautasítására vagy a járat törlésére vezethető-e vissza. Az utas számára okozott hátrány mindkét esetben abban áll, hogy az utast nem szállították a helyfoglalásnak megfelelően. Ezt az is egyértelművé teszi, hogy a beszállás visszautasítása és a járat törlése kizárólag aszerint határozható el, hogy a szóban forgó járatot még üzemeltetik-e, vagy teljesen eltérnek a légi járatok menetrendjétől. Az utas számára keletkező gond és kényelmetlenség jellegét és mértékét azonban nem érinti, hogy az adott utas beszállását az utasok jogairól szóló rendelet 4. cikkének (3) bekezdése értelmében utasítják-e vissza, miközben a légi járatok menetrendje egyébként érvényben marad, vagy az adott utas beszállását az utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke értelmében utasítják vissza, mivel eltérnek a légi járatok menetrendjétől.

Ezt az álláspontot minden bizonnyal az is megerősíti, hogy ilyen gond és kényelmetlenség közvetlenül akkor keletkezik az utas számára, amikor egyértelművé teszik számára, hogy nem fogják a helyfoglalásnak megfelelően szállítani. Az utas azonban nem ritkán bizonyára csak ezt követően szerez

tudomást arról, hogy ez az elmaradt szállítás a beszállás visszautasításának vagy a járat törlésének minősül-e. E hátrányok keletkezésekor ugyanis nem állapítható meg minden további nélkül az utas számára, hogy a szállítása arra tekintettel marad-e el, hogy a légifuvarozó eltért a légi járatok menetrendjétől.

Az analógia minden bizonnyal nem utasítható el azzal az érveléssel, hogy a beszállás visszautasításának eseteiben a kártalanítási összeg megítélésének – legalább **[eredeti 6. o.]** korlátozottan – büntető jellegűnek kell lennie. A kártalanításhoz való jog ugyanis nem ölt büntető kártérítés jelleget.

[omissis]

Frankfurt am Main, 2019. február 20.

[omissis]

MUNKADOKUMENTUM