

Anonimizált változat

Fordítás

C-618/20 – 1

C-618/20. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2020. november 19.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Juzgado de lo Mercantil de Córdoba (Spanyolország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2020. szeptember 24.

Felperesek:

ZU

TV

Alperes:

Ryanair Ltd

JUZGADO DE LO MERCANTIL N° 1 DE CÓRDOBA (córdobai 1. sz. kereskedelmi bíróság, Spanyolország)

[omissis] (a bíróság, az eljárás, a felek azonosítása, a hely és az időpont meghatározása)

VÉGZÉS

(ELŐZETES DÖNTÉSHOZATAL IRÁNTI KÉRELEM)

[omissis] [a bíróság azonosításának, a hely és időpont meghatározásának ismételt feltüntetése]

Az Európai Unióról szóló szerződés (a továbbiakban: EUSZ) 19. cikke (3) bekezdésének b) pontja, az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a

továbbiakban: EUMSZ) 267. cikke és a Ley Orgánica del Poder Judicial (az igazságszolgáltatásról szóló alkotmányos törvény, a továbbiakban: LOPJ) 4 bis. cikke alapján az Európai Unió Bíróságától a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [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 irányelv értelmezését kéri a bíróság, [eredeti 2. o.] amely célból az alábbi előzetes döntéshozatal iránti kérelmet terjeszti elő.

TÉNYBELI ELŐZMÉNYEK

1.– ALAPJOGVITA

- ZU és TV repülőjegyet vásárolnak a Malagából (Spanyolország) Düsseldorfba (Németország) tartó légi járatra.
- A jegyet a RYANAIR légitársaság jegyértékesítési weboldalán keresztül vásárolták[,] és valóban[,] a felperesek által benyújtott okiratokból egyértelműen kitűnik a RYANAIR által kiállított és e légitársaság által email útján megküldött utazási visszaigazolás.
- A légi járatot azonban a LAUDAMOTION légitársaság üzemelteti.
- A légi járat, amelyre helyfoglalásuk volt, több mint 4 órát késett.
- A felperesek keresetet nyújtottak be a RYANAIR ellen a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [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 irányelvben foglalt kártalanítás iránt.
- Az alperes RYANAIR ellenkérelmet nyújtott be passzív perbeli legitimáció hiányára hivatkozással, és azzal érvelt, hogy csupán a LAUDAMOTION rendelkezésére bocsátotta a weboldalát a jegyértékesítéshez, illetve tagadta, hogy a felperessel bármilyen jogviszonya állna fenn, mivel a járatot a LAUDAMOTION légitársaság üzemeltette.

2.– Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elbírálása

[omissis] [belső eljárásjogi megállapítások]

JOGALAPOK

1.– A jogvita az európai uniós jog szempontjából

Az előterjesztett jogvita egy olyan légitársaság felelősségéről szól, amely saját weboldalán keresztül értékesíti más légitársaság repülőjegyeit, mindezt a fent hivatkozott 261/2004 rendelet alanyi hatálya alatt.

2.– Az uniós szabályozás

Az alkalmazandó európai uniós szabályozás a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [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. Konkrétan a hivatkozott rendelet [3.] cikkének (5) [bekezdése] úgy rendelkezik, hogy[:] „(5) E rendeletet bármely, az (1) és (2) bekezdésben meghatározott utasokat szállító üzemeltető légi fuvarozóra alkalmazni kell. Amennyiben egy az utassal szerződési jogviszonyban nem álló üzemeltető légi fuvarozó e rendelet szerinti kötelezettségeket teljesít, akkor úgy kell tekinteni, hogy ezt a szóban forgó utassal szerződéses jogviszonyban álló személy nevében teszi.” A 261/2004 rendelet 2. cikke hasonlóképpen rendelkezik: „E rendelet alkalmazásában: a) »légi fuvarozó«: érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkező légi közlekedési vállalkozás; b) »üzemeltető légi fuvarozó«: légi fuvarozó, amely egy utassal vagy az utassal szerződéses jogviszonyban álló más jogi vagy természetes személlyel kötött szerződés szerint repülést végrehajt vagy végrehajtani szándékozik.”

A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre, valamint a 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel módosított, a légi fuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK tanácsi rendeletre vonatkozó értelmező iránymutatásokról szóló, 2016. június 15-i bizottsági közlemény 2.2.3. pontjának rendelkezése szerint, „2.2.3. Alkalmazás üzemeltető légi fuvarozók esetében

A 3. cikk (5) bekezdése értelmében mindig az üzemeltető légi fuvarozó felel a rendelet szerinti kötelezettségek teljesítéséért, nem pedig például egy másik légi fuvarozó, amelyik esetleg eladta a jegyet (kiemelés tőlem). Az üzemeltető légi fuvarozó fogalmának meghatározását a (7) preambulumbekzdés tartalmazza.”
[eredeti 3. o.]

3.– A nemzeti jog és/vagy a nemzeti ítélkezési gyakorlat

Mivel a 261/2004 rendelet által szabályozott kártalanítási jog alkalmazásáról van szó, amely szabály ezért a nemzeti jogrendbe való szükséges átültetés nélkül közvetlenül alkalmazandó, a légi közlekedés területén nincs alkalmazható nemzeti szabály.

Az ítélkezési gyakorlat területén valóban különbözőképpen kezelik a kérdést. Először is meg kell jegyezni, hogy a spanyol eljárási szabályozásban irányadó jogorvoslati rendszer miatt a 3000 euró összegnél kisebb értékű eljárásokat az első fokon eljáró bíróságok, a jelen esetben a különböző spanyol tartományok kereskedelmi bíróságai egyetlen eljárásban bírálják el. Ezért van az, hogy mivel az ilyen jellegű panaszok gyakorlatilag egyik esetben sem haladják meg az említett 3000 eurót, kizárólag a kereskedelmi bíróságoktól eredő ítélkezési gyakorlat létezik, a felsőbbbíróságok ítéletei alapján kialakuló egységesség lehetősége nélkül. Az éppen hasonló kérdéseket tárgyaló, különböző kereskedelmi bíróságok tehát eltérő válaszokat adtak, néhány bíróság úgy vélte, hogy a RYANAIR nem rendelkezik passzív perbeli legitimációval, más bíróságok pedig elutasították ezt az érvelést. Azon bíróságokat illetően, amelyek nem adnak helyt a passzív perbeli legitimáció hiányára vonatkozó hivatkozásnak, egy gyakran ismétlődő érvelt kell idéznünk, amely így szól: A légi közlekedés keretében a 261/2004 rendelet által szabályozott jogi rendszer túllép e jogszabályon[,] és a rendszer tekintetében irányadó többi szabály is alkalmazandó. Az Európai Unió Bíróságának 2010. május 6-i [Axel Walz] ítélete [C-63/09, ECLI:EU:C:2010:251] alapján a légi közlekedéssel kapcsolatos jogvita rendezéséhez figyelembe veendő jogi háttér az Európai Unió keretében elfogadott összes rendeletnek és valamennyi megkötött egyezménynek felel meg, és így „[18] [...] a jelen esetben alkalmazandó 2027/97 rendelet a Montreali Egyezmény releváns rendelkezéseit hajtja végre. Különösen e rendelet 3. cikkének (1) bekezdéséből kiderül, hogy az Unió légi fuvarozóinak az utasok és poggyászaik tekintetében fennálló felelősségét a Montreali Egyezménynek az ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése szabályozza [...] 19. A Montreali Egyezményt, amelyet a Közösség 1999. december 9-én írt alá az EK 300. cikk (2) bekezdése alapján, a Tanács a 2001/539 határozatával hagyta jóvá, és az 2004. június 28-án lépett hatályba a Közösség tekintetében.”

Az Európai Unió Bírósága a 2008. július 10[-i] [Emirates Airlines ítéletében[, C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400] a következőre emlékeztet: „(43) Nem vitatott, hogy a Montreali Egyezmény a közösségi jogrend szerves részét képezi (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 35. és 36. pontját). Továbbá az EK 300. cikk (7) bekezdéséből következik, hogy a Közösség intézményeire kötelezőek a Közösség által kötött megállapodások, és hogy következésképpen e megállapodásokat elsőbbség illeti meg a másodlagos közösségi jogi aktusokkal szemben (lásd ebben az értelemben a C-61/94. sz., Bizottság kontra Németország ügyben 1996. szeptember 10-én hozott ítélet [EBHT 1996., I-3989. o.] 52. pontját).

A lényeg az, hogy a fuvarozók felelősségi keretének meghatározása céljából nem összpontosíthatunk a szó szerinti és a közösségi jogrend alapját képező elveket figyelmen kívül hagyó értelmezésre, hanem a szabályozás azon értelmét kell alapul venni, amely összhangban áll annak szellemével, az utasoknak kötelezően biztosítandó védelemmel. Kétségtelen, hogy a 261/2004 rendeletben nem szerepel kifejezetten azon fuvarozó felelőssége, amellyel az utas foglalását intézi, de nem hajt végre repülést, azonban az 1[9]99. évi Montreali Egyezmény (amellyel kapcsolatban már jeleztük, hogy az hatályban van, a közösségi jogrend részét

képezi és ezért közvetlen és azonnali hatállyal rendelkezik) valóban előírja az e tekintetben alkalmazandó szabályt, konkrétan a Montreali Egyezmény 45. cikkében, amelynek szó szerinti szövege így rendelkezik: „*A tényleges fuvarozó által teljesített fuvarozással kapcsolatban a felperes, választása szerint, kártérítési keresetet indíthat e fuvarozó vagy a szerződött fuvarozó ellen, vagy egyszerre mindkettőjük ellen vagy ellenük külön-külön.*” Ezzel a szabállyal lehetővé teszi az utas számára a megfelelő alperes kiválasztását a 261/2004 rendelet (7) preambulumbekzdésével összhangban, amely rendelkezés kötelezettségeket (és ebből következően felelősséget) keletkeztet azon fuvarozó számára, amely [eredeti 4. o.] az utas foglalását intézi, függetlenül attól, hogy ténylegesen e fuvarozó végzi-e a szállítást. Az utas nem részese azon megállapodásoknak, amelyeket az utas foglalását intéző légi fuvarozó harmadik személyekkel köt, azok nem érintik őt, azonban a lehető legmagasabb szintű védelmet biztosítják az esetleges felelősségek keretének olyan mértékű kiterjesztésével, hogy az a tényleges fuvarozóra és a szerződött fuvarozóra (Montreali Egyezmény 39. cikkének szövege szerint) is vonatkozzon.

4.– Az uniós jog értelmezésével (és/vagy érvényességével) kapcsolatos kétségek

Az értelmezési kétségek – a kifejtettek szerint – az „üzemeltető légi fuvarozó” fogalmára összpontosítanak, mégpedig annak meghatározása céljából, hogy ki tartozhat az említett fogalomba a 261/2004 irányelv által szabályozott kártalanításért való felelősség megállapítása céljából a légi járat jelentős késése és törlése esetén.

Amint az kifejtésre került, a Bizottság 2016. június 15-i közleménye az „üzemeltető légi fuvarozó” említett fogalmából kizárja azon légi fuvarozót, amely kizárólag repülőjegyet értékesít, de nem hajt végre repülést.

Az Európai Unió Bíróságának a jelen kérdés szempontjából releváns utóbbi ítéletei között említhető az Európai Unió Bíróságának (harmadik tanács) a C-532/17. sz. ügyben hozott 2018. július 4-i ítélete, amely bár az alapjogvitától eltérő ügyet bírál el, [valóban] érdeklődésre számot tartó rendelkezéseket tartalmaz, és megállapítja, hogy (kiemelés tőlem): „*Kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet, és különösen annak 2. cikke b) pontja értelmében vett »üzemeltető légi fuvarozó« fogalmát úgy kell-e értelmezni, hogy magába foglalja az alapeljáráásban szereplőhöz hasonló olyan légi fuvarozót, amely másik légi fuvarozónak légi jármű legénységgel együtt történő bérlésére (»wet lease«) vonatkozó szerződés keretében legénységgel együtt repülőgépet ad bérbe, azonban a légi járatok tekintetében nem viseli az üzemeltetési felelősséget, ideértve azt az esetet is, amikor az utasoknak kiállított, valamely légi járatra szóló helyfoglalási visszaigazolás feltünteti, hogy e járatot az első légi fuvarozó üzemelteti.*”

17. E tekintetben meg kell jegyezni, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének b) pontja értelmében az »üzemeltető légi fuvarozó« fogalmát úgy kell értelmezni, mint amely egy olyan »légi fuvarozó[t jelöl], amely egy utassal vagy az utassal szerződéses jogviszonyban álló más jogi vagy természetes személlyel kötött szerződés szerint repülést végrehajt vagy végrehajtani szándékozik«.

18. Ez a fogalommeghatározás így két, egyrészt a szóban forgó repülés végrehajtására vonatkozó, másrészt pedig valamely utassal kötött szerződés fennállására vonatkozó kumulatív feltételt ír elő annak érdekében, hogy egy légi fuvarozó »üzemeltető légi fuvarozónak« minősüljön.

19. Az első feltételt illetően, az annak központi elemét képező »légi járat« fogalmán van a hangsúly. Márpedig a Bíróság már megállapította, hogy e fogalmat úgy kell érteni, mint amely egy olyan »légi közlekedési művelet, amely így bizonyos értelemben ezen – valamely légi fuvarozó által az általa meghatározott útvonalon végrehajtott – szállítás 'egysége'« (2008. július 10-i Emirates Airlines ítélet, C-173/07, EU:C:2008:400, 40. pont; 2011. október 13-i Sousa Rodríguez és társai ítélet C-83/10, EU:C:2011:652, 27. pont; 2016. június 22-i Mennens ítélet, C-255/15, EU:C:2016:472, 20. pont).

20. Ebből következik, hogy azt a légi fuvarozót kell üzemeltető légi fuvarozónak tekinteni, amely az utas szállításra vonatkozó tevékenységének keretében meghatározott repülés végrehajtásáról dönt, beleértve az útvonal meghatározását, és ezáltal az érdeklődők számára légi fuvarozásra vonatkozó ajánlattételt. Egy ilyen döntés meghozatala ugyanis azt jelenti, hogy e légi fuvarozó viseli az [eredeti 5. o.] említett légi járat üzemeltetési felelősségét, ideértve többek között annak esetleges törlését vagy az érkezésekor való jelentős késését.

21. A jelen esetben nem vitatott, hogy a Thomson Airways csupán a repülést végrehajtó repülőgépet és legénységet adta bérbe, azonban az útvonal meghatározásáról és a repülés végrehajtásáról a TUIFly döntött.

22. E körülmények között – anélkül hogy szükség lenne a 261/2004 rendelet 2. cikke b) pontjában előírt második kumulatív feltétel megvizsgálására – azt kell megállapítani, hogy az olyan légi fuvarozó, mint az alapügyben szereplő Thomson Airways, amely másik légi fuvarozónak legénységgel együtt repülőgépet ad bérbe, semmi esetben sem minősülhet a 261/2004 rendelet, és különösen annak 2. cikke b) pontja értelmében vett »üzemeltető légi fuvarozónak«.

23. Ezt a megoldást alátámasztja a 261/2004 rendelet (1) preambulumbekzdésében foglalt azon célkitűzés, amely az utasok magas szintű védelmének biztosítására irányul, amennyiben megengedi, hogy azon megállapodások figyelembevétele nélkül garantálják a szállított utasok kártalanítását és ellátását, amelyeket a szóban forgó repülést végrehajtó légi fuvarozó kötött más légi fuvarozóval kifejezetten e légi járat biztosítása érdekében.

24. Az említett megoldás továbbá összhangban van az e rendelet (7) preambulumbekzdésében foglalt azon elvvel, amely szerint e rendelet hatékony alkalmazásának biztosítása érdekében a rendeletben meghatározott kötelezettségek az üzemeltető légi fuvarozót terhelik, függetlenül attól, hogy saját tulajdonú vagy legénységgel bérelt légi járművel végzi azt.

25. A kérdést előterjesztő bíróság továbbá hozzáteszi, hogy az alapeljárás felpereseinek kiállított foglalási visszaigazolás feltünteti, hogy az alapügyben szóban forgó légi járatot a repülőgépet és a legénységet bérbbe adó légi fuvarozó »üzemeltette«. Mindazonáltal ez a megjelölés, bár a 2111/2005 rendelet alkalmazása keretében relevánsnak tűnik, nem határozhatja meg előre a 261/2004 rendelet értelmében vett »üzemeltető légi fuvarozó« kilétét, mivel a 2111/2005 rendelet (1) preambulumbekzdéséből egyértelműen kitűnik, hogy ez utóbbi rendelet a 261/2004 rendelettől eltérő célkitűzést követ.

26. A fenti megfontolások összességére tekintettel a feltett kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet, és különösen annak 2. cikke b) pontja értelmében vett »üzemeltető légi fuvarozó« fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az nem foglalja magában az olyan légi fuvarozót, amely – mint az alapeljárásban szereplő légi fuvarozó – másik légi fuvarozónak légi jármű legénységgel együtt történő bérlésére (»wet lease«) vonatkozó szerződés keretében legénységgel együtt repülőgépet ad bérbbe, azonban a légi járatok tekintetében nem viseli az üzemeltetési felelősséget, ideértve azt az esetet is, amikor az utasoknak kiállított, valamely légi járatra szóló helyfoglalási visszaigazolás feltünteti, hogy e járatot az első légi fuvarozó üzemelteti.”

Az alapjogvita esetében – ahogy az megállapítást nyert – a RYANAIR értékesíti a jegyeket a weboldalán keresztül, majd kiállítja az utazás visszaigazolásáról szóló dokumentumot, és azt e-mail útján megküldi az utasoknak. Kétségtelen, hogy az említett dokumentumban nem a RYANAIR légitársaságkódja, hanem a LAUDAMOTION kódja szerepel, de ezzel kapcsolatban sehol nem tüntetnek fel kifejezett információt, azaz, egyáltalán nem adnak tájékoztatást arról, hogy az említett járatot [eredeti 6. o.] nem a RYANAIR üzemelteti. Az alapjogvitában nem ismert, hogy valójában ki tervezte meg a légi járatot, az a RYANAIR vagy a LAUDAMOTION.

Végül esetlegesen releváns információként meg kell jegyezni, hogy a LAUDAMOTION légitársaság a RYANAIR csoport tagja, ahogy azt a saját weboldalán közlésezi <https://www.ryanair.com/es/es/planear-viqje/explorar/lauda-tarifasbajas>.

5.– Az Európai Unió Bírósága által adott válasz jelentősége

Kiemelkedően fontos meghatározni, hogy ezekben a konkrét esetekben ki az üzemeltető légi fuvarozó, mivel a LAUDAMOTION légitársaság jegyeinek a RYANAIR általi értékesítése – azt követően, hogy az előbbi megvásárolta az utóbbi légitársaságot – fontosnak tűnik, ahogyan azt szintén bizonyítják a

különböző spanyolországi bírósági ítéletek, amelyek, amint az kifejtésre került, nem egyértelműek, és egyébként – amint az szintén kifejtésre került – nehézségekbe ütközik a felsőbbíróságok egységes értelmezése, amely pedig a jogalanyok jogbiztonságát és velük szembeni egyenlő bánásmódot eredményezné.

6.– Az összes jogi okfejtés értelmében előzetes döntéshozatal céljából a jelen határozat rendelkező részében ismertetett kérdéseket a Bíróság elé kell terjeszteni.

RENDELKEZŐ RÉSZ

Első.– El kell rendelni az eljárás felfüggesztését az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés elbírálásáig.

Második.– Előzetes döntéshozatal céljából az alábbi kérdéseket kell az Európai Unió Bírósága elé terjeszteni:

1) A 261/2004 rendelet 5. cikkének (5) bekezdése értelmében vett üzemeltető légi fuvarozónak minősülhet-e az olyan légitársaság, amely a saját weboldalán keresztül értékesít repülőjegyeket más légitársaság kódja alatt üzemeltetett olyan konkrét légi járatokra, amelyeket más légitársaság értékesít és üzemeltet?

2) A 261/2004 rendelet 5. cikkének (5) bekezdése értelmében vett üzemeltető légi fuvarozónak minősülhet-e az olyan légitársaság, amely a saját weboldalán keresztül értékesít repülőjegyeket más légitársaság kódja alatt üzemeltetett olyan konkrét légi járatokra, amelyeket más légitársaság értékesít és üzemeltet, ha a légi járatot üzemeltető ezen más légitársaság a légi járatot értékesítő vállalkozáscsoport tagja?

3) Azonosnak tekinthető-e a Montreali Egyezmény 45. cikke szerinti szerződött fuvarozó fogalma a 261/2004 rendelet 5. cikkének (5) bekezdése értelmében vett üzemeltető légi fuvarozó fogalmával?

4) Azonosnak tekinthető-e a 261/2004 rendelet 5. cikkének (5) bekezdése szerinti üzemeltető légi fuvarozó fogalmával a Montreali Egyezmény 45. cikke által hivatkozott tényleges fuvarozó fogalma?

[omissis] **[eredeti 7. o.]**

[omissis] **[eredeti 8. o.]**

[Záró eljárási formulák és a bíró aláírása]