

C-196/20. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2020. május 6.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landgericht Düsseldorf (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2020. április 6.

Alperes és fellebbező:

Eurowings GmbH

Felperes és a fellebbezési eljárásban ellenérdekű fél:

Flightright GmbH

[omissis]

Landgericht Düsseldorf

Végzés

Az

Eurowings GmbH, [omissis] Düsseldorf,

alperes és fellebbező

[omissis]

és

a Flightright GmbH, [omissis] Potsdam,

felperes és a fellebbezési eljárásban ellenérdekű fél

[omissis]

között folyamatban lévő ügyben a Landgericht Düsseldorf (düsseldorfi regionális bíróság, Németország) huszonkettedik polgári tanácsa

a 2020. március 6-i tárgyalás alapján

[omissis]

a következő határozatot hozta:

A bíróság az eljárást felfüggeszti.

A bíróság az EUMSZ 267. cikk alapján az uniós jog értelmezésére vonatkozó következő kérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé: **[eredeti 2. o.]**

1. Rendelkezik-e az utas 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 hatályon 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.; helyesbítés: HL 2019. L 119., 202. o.) 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében vett „megerősített helyfoglalással”, ha a vele szerződéses jogviszonyban álló utazásszervezőtől a 261/2004 rendelet 2. cikkének g) pontja értelmében vett „más olyan igazolást” kapott, amellyel egy bizonyos, indulási és érkezési hely, indulási és érkezési időpont, valamint járatszám szerint meghatározott légi járattal történő szállításra vállalnak kötelezettséget anélkül, hogy az utazásszervező e járatra vonatkozó helyfoglalást végzett volna az érintett légifuvarozónál, és e légifuvarozó a helyfoglalást megerősítette volna?
2. Valamely légifuvarozó már akkor a 261/2004/EK rendelet 2. cikkének b) pontja értelmében vett üzemeltető légifuvarozónak minősül az utas vonatkozásában, ha ezen utas szerződéses jogviszonyban áll ugyan egy olyan utazásszervezővel, amely egy bizonyos, indulási és érkezési hely, indulási és érkezési időpont, valamint járatszám szerint meghatározott légi járattal történő szállításra vállalt kötelezettséget az utas felé, az utazásszervező azonban nem foglalt ülőhelyet az utas részére, és azáltal e járat tekintetében nem hozott létre a légifuvarozóval fennálló szerződéses jogviszonyt?
3. Járat törlése vagy jelentős késéssel történő érkezés miatt nyújtandó kártalanítás tekintetében következhet-e a járatnak a 261/2004/EK rendelet 2. cikkének h) pontja, 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja, 7. cikke (1) bekezdésének második mondata és (2) bekezdése értelmében vett „eredetileg tervezett érkezési ideje” „más olyan igazolásból”, amelyet egy utazásszervező állított ki egy utas részére, vagy e tekintetben a 261/2004/EK rendelet 2. cikkének f) pontja szerinti jegyet kell figyelembe venni?

Indokolás:

I.

A felperes – engedményezés 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 hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: az utasok jogairól szóló rendelet) 7. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti kártalanítás fizetését kéri az alperestől jelentős késéssel történő érkezés miatt.

A felperes két ügyfele (a továbbiakban: engedményezők) 2017. október 24-én egy olyan mallorcai (Spanyolország) szervezett utazást foglaltak egy utazási irodánál, amelyet [eredeti 3. o.] az ITS Reisen utazásszervező kínált. A felperes ügyfelei egy „jelentkezési lap utazáshoz” elnevezésű dokumentumot [omissis] kaptak, amelyben az alperes járatait tüntették fel, többek között az odaút esetében a Hamburgból Palma de Mallorcára tartó, 2018. május 22-i EW 7582. sz. járatot, amelynek tekintetében 7 óra 30 perces indulási időt és 10 óra 5 perces érkezési időt jelöltek meg (valamennyi időpont helyi idő szerint értendő). A felperes ügyfeleit ténylegesen az alperes EW 7582. sz. járatával szállították 1658 km-es távolságra Hamburgból Palma de Mallorcára, az ügyfelek azonban csak 21 óra 8 perckor érkeztek meg a végső célállomásukra.

A felperes ügyfelei a felperesre engedményezték az utasok jogairól szóló rendelet szerinti eseteleges kártalanításhoz való jogot. A felperes az engedményezés alapján 800 euró megfizetését kéri az alperestől azzal az indokolással, hogy a 2018. május 22-i EW 7582. sz. járatot törölték. Az engedményezők megerősített helyfoglalással rendelkeztek ezen, 7 óra 30 perc és 10 óra közötti menetrend szerint repülési idővel üzemeltetett járatra.

Az alperes első fokon az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság, Németország) előtt azon érveléssel védekezett, hogy az engedményezők a 16 óra 20 perc és 19 óra 5 perc közötti menetrend szerinti repülési idővel üzemeltetett, 2018. május 22-i EW 7582. sz. járatra rendelkeztek megerősített helyfoglalással. Az utasok ülőhelyeit a „bookingheld” 2018. május 17-én foglalta az alperesnél utazásszervezői kontingensként. Ezt követően a „bookingheld” 2018. május 18-án az engedményezőket nevezte meg utasként a lefoglalt ülőhelyek tekintetében. Az EW 7582. sz. járatot két óra hat perces érkezéskori késéssel üzemeltették.

Az Amtsgericht (helyi bíróság) helyt adott a keresetnek, és kifejtette, hogy a felperes által benyújtott, az ITS utazásszervező által kiállított „jelentkezési lap utazáshoz” az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének f) pontjával összefüggésben értelmezett g) pontja értelmében vett helyfoglalás-megerősítésnek minősül. E tekintetben a rendelet 2. cikkének g) pontja értelmében vett „más [...] igazolásról” van szó. E rendelkezés szerint elegendő, ha a helyfoglalást az utazásszervező elfogadta. A rendelkezések alapján egyértelmű, hogy a rendeletet elfogadó jogalkotó szándéka szerint csak az utas szempontja bír jelentőséggel, és a szerződéses és az üzemeltető légitfuvarozó közötti belső megállapodások és

folyamatok nem relevánsak. Ezt az indokolja, hogy az utasok jogairól szóló rendelet felelősségi rendszere szerint nem az utas szerződéses partnere, hanem az üzemeltető légitársaság köteles kártalanítást fizetni, és a rendeletet elfogadó jogalkotó az utas lehetőleg magas szintű védelmét, valamint a rendelet hatékony alkalmazását kívánta elérni. A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) ítélkezési gyakorlata szerint is elegendő az utazás visszaigazolása helyfoglalás-megerősítésként [omissis]. A jelen ügyben a felperes által benyújtott „jelentkezési lap utazáshoz” tartalmazza azt a nyilatkozatot, hogy a helyfoglalást az utazásszervező elfogadta és nyilvántartásba [eredeti 4. o.] vette. Az utasok jogairól szóló rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében vett helyfoglalás-megerősítés ismérve ezzel szemben nem bír önálló jelentőséggel. Az alperes érveit eljárásjogi okokból nem kellett vizsgálni. Végül a döntés szempontjából az is irreleváns, hogy a járat törléséből vagy jelentős késéssel történő érkezéséből kell-e kiindulni, mivel az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlata szerint mindkét eset ugyanazzal a jogkövetkezéssel jár.

II.

A jogi felülvizsgálat alapján ez csak akkor állja meg a helyét, ha az alperes a 10 óra 5 perces menetrend szerinti érkezési idővel üzemeltetett EW 7582. sz. járat üzemeltető légitársaságának minősül, és az engedményezők megerősített helyfoglalással rendelkeztek erre a járatra.

1.

A felperes úgy véli, hogy ez megállapítható; a felperes egyetért a megtámadott ítélettel.

2.

Az alperes ezzel szemben azt az álláspontot képviseli, hogy az engedményezők nem rendelkeztek megerősített helyfoglalással a 2018. május 22-i, 10 óra 5 perces menetrend szerinti érkezési idővel üzemeltetett EW 7582. sz. járatra. Kétségtelen, hogy az utazásszervező is megerősítheti a légi járatra vonatkozó helyfoglalást, azonban csak akkor, ha a légitársaság erre is feljogosította, vagy ha az utazásszervező fedezetül szolgáló helyfoglalást végzett a légitársaságnál. Ez szükségszerűen következik az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének f) pontjából, mivel csak ebben az esetben alapozhat meg az utazásszervező által történő megerősítés szállításhoz való jogot. A felperesek nem bizonyították sem azt, hogy az ITS utazásszervező fel volt jogosítva arra, hogy a felperesek részére a 10 óra 5 perces menetrend szerinti érkezési idővel üzemeltetett járatot megerősítse, sem pedig azt, hogy az utazásszervező e járat tekintetében fedezetül szolgáló helyfoglalással rendelkezett az alperesnél. Ezenkívül az alperes az engedményezőkkel szemben nem minősülhet az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének b) pontja értelmében vett üzemeltető légitársaságnak e járat tekintetében. Ehhez ugyanis az engedményezőkkel fennálló szerződéses jogviszony szükséges. E rendelkezés is egyértelművé teszi, hogy a

légifuvározónak a közreműködése nélkül nem állhat fenn az utasok jogairól szóló rendelet szerinti kötelezettsége valamely személlyel szemben. Ezt végső soron a rendelet 3. cikke (5) bekezdésének második mondata is megerősíti. A 10 óra 5 perces menetrend szerinti érkezéssel üzemeltetett járatot illetően az alperes nem teljesített semmilyen, a rendelet szerint fennálló kötelezettséget. **[eredeti 5. o.]**

III.

Az alperes fellebbezésének eredményessége döntően attól függ, hogy az utazásszervező által történő helyfoglalás-megerősítés, amelynek nem képezte alapját az utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének (1) bekezdése szerinti kártalanítás iránt perelt légifuvározónál végzett helyfoglalás („fedezetül szolgáló helyfoglalás”), a rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében vett „megerősített helyfoglalásnak” minősülhet-e, hogy ilyen esetben a perelt légifuvározó az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének b) pontja értelmében vett „üzemeltető légifuvározónak” minősül-e, és hogy egy járat „eredetileg tervezett indulási ideje” meghatározható-e egy utazásszervező által történő ilyen helyfoglalás-megerősítés alapján.

Egy járat jelentős késéssel történő érkezése miatt az utasok kártalanítás iránti követelést érvényesíthetnek az üzemeltető légifuvározóval szemben, ha végső célállomásukat az üzemeltető légifuvározó által eredetileg tervezetthez képest három vagy több órával később éri el (a Bíróság 2009. november 19-i Sturgeon kontra Condor és társai ítélete [C-402/07, C-432/07, 69. pont], amelyet megerősített a 2012. október 23-i Nelson kontra Lufthansa és társai ítélet [C-581/10, C-629/10], továbbá a 2013. február 26-i Air France kontra Folkerts ítélet [C-11/11, 33. pont]).

1.

Az utasok jogairól szóló rendelet alkalmazhatósága tekintetében e rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja szerint először is az bír jelentőséggel, hogy rendelkeztek-e az utasok „megerősített helyfoglalással [...] az érintett légi járaton”. A „helyfoglalás” fogalmat a rendelet 2. cikkének g) pontja határozza meg. Eszerint – mint a rendelet 2. cikkének f) pontja értelmében vett „jegy” – a „más [...] igazolás” is „helyfoglalásnak” minősül, ha jelzi, hogy a helyfoglalást az „utazásszervező” nyilvántartásba vette és elfogadta. A német Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) ítélkezési gyakorlata szerint a „megerősített helyfoglalás” az utazásszervező által erről kiállított olyan igazolás alapján is megállapítható, amelyből kötelező jelleggel következik az előírt, egy bizonyos – jellemzően járatszám és időpont szerint meghatározott – járaton történő légi szállítás [omissis]. A rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja és 2. cikkének g) pontja összefüggéséből az eljáró bírósági tanács álláspontja szerint is az állapítható meg, hogy az ilyen igazolásnak elegendőnek kell lennie az utasok jogairól szóló rendelet alkalmazhatóságához. E tekintetben nem szükséges, hogy az utazásszervező által a helyfoglalásról kiállított igazolás az érintett légifuvározónál végzett „fedezetül szolgáló helyfoglaláson” alapuljon.

2.

Az eljáró bírósági tanács véleménye szerint azonban a felperesnek az alperessel szembeni kártalanítás iránti igénye szempontjából az bír jelentőséggel, hogy az alperes kötelezettséget vállalt-e az ITS Reisen utazásszervezővel szemben az engedményezőknek [eredeti 6. o.] a 2018. május 22-i, 10 óra 5 perces menetrend szerinti érkezési idővel üzemeltetett EW 7582. sz. járáttal történő szállítására, mivel csak ebben az esetben szándékozott az így meghatározott járatot az engedményezőkkel szerződéses jogviszonyban álló ITS Reisen utazásszervező nevében is üzemeltetni (az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének b) pontja), és ennél fogva – mint e járat üzemeltető légitfuvarozója – rendelkezik passzív perbeli legitimációval. A légitfuvarozó ilyen szándéka azonban szükségszerűen megköveteli, hogy az utazásszervező előbb közölje a légitfuvarozóval azt a kívánságot, hogy az érintett utast egy a légitfuvarozó által érdekelt felek részére kínált járaton szállítsák. E tájékoztatás azonban az utazásszervező által történő helyfoglalásnak minősül. Ennél fogva az eljáró bírósági tanács véleménye szerint is mindig szükséges az utazásszervező által végzett, fedezetül szolgáló helyfoglalás, és ennek hiányában a visszautasított beszállás, járatörülés vagy jelentős késés miatt nyújtandó kártalanítás tekintetében nem elegendő az utazásszervező által kiállított, az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének g) pontja értelmében vett „igazolás”.

3.

Az Európai Unió Bíróságának fent hivatkozott ítélezési gyakorlata értelmében vett „eredetileg tervezett érkezési idő” az eljáró bírósági tanács álláspontja szerint nem következhet olyan igazolásból, amelyet az utazásszervező az érintett légitfuvarozóval való egyeztetés nélkül bocsátott ki.

Az „eredetileg tervezett érkezési időt” említi az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének h) pontja, 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja, 6. cikkének (1) bekezdése, valamint 7. cikke (1) bekezdésének második mondata és (2) bekezdése is. Az Air France kontra Folkerts ügyben hozott ítéletben az Európai Unió Bírósága kifejtette, hogy a késést a rendelet 7. cikkében előírt kártalanítás tekintetében a célállomásra való megérkezés tervezett időpontjához képest kell értékelni; a végső célállomás fogalma vonatkozásában a Bíróság a 34. pontban az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének h) pontjában szereplő meghatározásra hivatkozott. Eszerint a végső célállomás az utasfelvételi pultnál bemutatott repülőjegyen feltüntetett célállomás, illetve közvetlenül csatlakozó járatok esetén az utolsó járat célállomása. Az Európai Unió Bírósága tehát a végső célállomás meghatározása során a 2. cikk f) pontja szerinti jegyet vette figyelembe, tehát a papíron dokumentált vagy azzal egyenértékű nem papír formájú dolgot, amelyet a légitfuvarozó vagy annak meghatalmazott közvetítője bocsátott ki vagy engedélyezett, ennél fogva azon fizikai vagy elektronikus dokumentumot, amely az utas szállításhoz való jogát megtestesíti. A Bíróság az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének g) pontja („helyfoglalás”) értelmében vett „más [...] igazolásra” nem hivatkozott.

Amennyiben ezt a kártalanítás vonatkozásában az eredetileg tervezett érkezési idő meghatározására alkalmazzuk, arra a következtetésre jutunk, hogy e tekintetben is az utas részére kiállított „jegyek” kell jelentőséggel bírnia, így a „helyfoglalásban” szereplő, ettől eltérő információ irreleváns. Ezáltal a jelen ügyben az engedményezők 2017. október 24-i „jelentkezési lap utazáshoz” dokumentuma [omissis] eleve nem jönne szóba az eredetileg tervezett érkezési idő meghatározásának alapjaként, **[eredeti 7. o.]** anélkül hogy jelentőséggel bírna, hogy e dokumentum az utasok jogairól szóló rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében vett „megerősített helyfoglalásnak” tekinthető-e egyáltalán. Ezenkívül e dokumentum nem teljesíti a rendelet 2. cikkének f) pontja értelmében vett „jegy” feltételeit sem, mivel nem lehet abból kiindulni, hogy e dokumentum esetében az alperes meghatalmazott képviselője a megjelölt járatokkal történő szállításra vonatkozó „dolgot” bocsátott ki. A „jelentkezési lap utazáshoz” csak annak megállapítására ad lehetőséget, hogy azzal az ITS Reisen cég által szervezett utazási csomagra való jelentkezést kívánták dokumentálni. A jelen ügyben nem áll rendelkezésre egyértelműen „jegyként” azonosítandó dokumentum.

Mindenesetre az eljáró bírósági tanács álláspontja szerint az „eredetileg tervezett érkezési idő” nem következhet „más olyan igazolásból”, amelyet az érintett járat tekintetében a légitfuvarozóval szerződéses jogviszonyban nem álló utazásszervező bocsátott ki. A járatok tervezése kizárólag a légitfuvarozó feladata. A légitfuvarozó akkor tervezett egy járatot, ha azt a menetrendjében feltüntette, és következésképpen indulási hely és célállomás, valamint indulási és érkezési idő szerint meghatározta, járatszámmal ellátta, és az e járatra vonatkozó helyfoglalást engedélyezte [omissis]. Ameddig nincs helyfoglalás egy ilyen járatra, a légitfuvarozó megváltoztathatja a repülési tervet, vagy azt feladhatja anélkül, hogy az utasok ebből kártalanításhoz való jogot vezethetnének le; ez a rendelet 2. cikkének 1) pontjából következik. Ennek alapján az ilyen helyfoglalás előtt egy utazásszervező által kibocsátott, az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének g) pontja értelmében vett „más [...] igazolás” legalábbis ebben az esetben nem alkalmas kártalanításhoz való jog megalapozására. Ez annak megállapítása ellen szól, hogy az ilyen „más [...] igazolás” minden olyan esetben elegendő a kártalanításhoz való jog megalapozásához, amikor az érintett légitfuvarozó az ezen igazolásban megjelölt járatot nem üzemelteti, vagy más időpontban üzemelteti.

4.

Az utasok jogairól szóló rendelet 13. cikkéből sem következhet más, az eljáró bírósági tanács számára ugyanis nem világos, hogyan kérhetne kártérítést a légitfuvarozó az utazásszervezőtől, ha nem áll fenn közöttük szerződéses jogviszony, a légitfuvarozónak azonban az utasok jogairól szóló rendelet szerinti kártalanítás iránti követeléseket kell teljesítenie, amelyeket olyan menetrend be nem tartása miatt érvényesítenek vele szemben, amelyet maga a légitfuvarozó nem is állított fel. E tekintetben az eljáró bírósági tanács álláspontja szerint az utasok magas szintű védelmének biztosítására vonatkozó követelményből (az utasok jogairól szóló rendelet (1) preambulumbekzdése) sem következik más eredmény.

Az adott utassal szerződéses jogviszonyban álló utazásszervező esetében egy olyan ellenérdekű fél áll az utassal szemben, amelytől **[eredeti 8. o.]** az utas kártérítést kérhet azon egyéni károk miatt, amelyeket annak következtében szenvedett el, hogy bízott az utazásszervező által a repülési tervvel kapcsolatban közölt téves információkban.

5.

[omissis]

IV.

[omissis]

MUNKADOKUMENTUM