

C-434/20. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2020. szeptember 16.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landgericht Frankfurt am Main (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2020. szeptember 2.

Felperes és fellebbező:

flightright GmbH

Alperes és ellenérdekű fél a fellebbezési eljárásban:

SunExpress Günes Ekspres Havacilik A. S.

[omissis]

Végzés

A flightright GmbH [omissis], Potsdam,

felperes és fellebbező

[omissis]

és

a SunExpress Günes Ekspres Havacilik A. S. [omissis], Antalya,

alperes és ellenérdekű fél a fellebbezési eljárásban

között folyamatban lévő **jogvitában**

[omissis] **[eredeti 2. o.]**

a Landgericht Frankfurt am Main (Frankfurt am Main-i regionális bíróság, Németország) huszonnegyedik polgári tanácsa [omissis]

2020. szeptember 2-án a következőképpen határozott:

Az eljárást felfüggeszti.

Az EUMSZ 267. cikk alapján az uniós jog értelmezésére vonatkozó következő kérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

- 1) **Úgy kell-e értelmezni a 2004. február 11-i 261/2004/EK [európai parlamenti és] tanácsi rendelet 4. és 7. cikkét, hogy az olyan másik, korábbi légi járatra való átfoglalás, amellyel az utas annak a járatnak a menetrend szerinti érkezési időpontjánál, amelyre eredetileg jegyet váltott, 10 óra 1 perccel korábban éri el a végső célállomását, a kártalanításfizetési kötelezettséget keletkeztető visszautasított beszállás egyik esetét képezi?**
- 2) **Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén: A 2004. február 11-i 261/2004/EK [európai parlamenti és] tanácsi rendelet alkalmazhatóságához, illetve a kártalanításfizetési kötelezettséget keletkeztető visszautasított beszállás megvalósulásához annak ellenére is teljesülnie kell-e annak a követelménynek, hogy az utas – a 2004. február 11-i 261/2004/EK [európai parlamenti és] tanácsi rendelet 3. cikkének (2) bekezdése és 2. cikkének [j)] pontja által főszabály szerint megkövetelt módon – a megjelölt időpontban, illetve legalább 45 perccel annak a járatnak a közzétett indulási időpontja előtt, amelyre eredetileg jegyet váltott, utasfelvételre, illetve beszállásra jelentkezett, hogy erre ténylegesen már nem volt lehetőség az átfoglalással érintett korábbi helyettesítő járat igénybevétele miatt? [eredeti 3. o.]**

Indokolás

A felperes – engedményezés alapján – kártalanítás fizetését kéri a 261/2004/EK rendelet (a továbbiakban: rendelet) alapján a beszállás visszautasítása miatt.

Az engedményezők egy utazási csomag részeként megerősített helyfoglalással rendelkeztek az alperes által üzemeltetendő 2019. április 18-i Frankfurt–Antalya járatra (YQ141), amelynek menetrend szerint 18 óra 40 perckor kellett indulnia, és 23 óra 5 perckor kellett Antalyába érkeznie. Indulás előtt egy nappal, 2019. április 17-én az utazásszervező arról tájékoztatta az engedményezőket, hogy egy másik, korábbi járatra (XQ143) foglalták át őket, amelynek menetrend szerint 9 óra 2 perckor kellett indulnia, és 13 óra 4 perckor kellett Antalyába érkeznie. Erre a járatra az engedményezők be is szálltak. A helyettesítő járatral az engedményezők már 2019. április 18-án 13 óra 4 perckor, vagyis annak a járatnak a menetrend szerinti érkezési időpontjánál, amelyre eredetileg jegyet váltottak, 10 óra 1 perccel korábban elérték antalyai célállomásukat.

2019. november 28-i ítéletével az Amtsgericht Frankfurt (frankfurti helyi bíróság, Németország) azzal az indokkal utasította el a keresetet, hogy sem a rendelet

5. cikke értelmében vett járatörülés, sem az úgynevezett jelentős érkezéskori késés esete nem áll fenn. Emellett a rendelet 4. cikke értelmében vett visszautasított beszállás esete sem áll fenn: egyrészt nem utasították kifejezetten vissza az engedményezők beszállását, mivel – a rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében és 2. cikkének j) pontjában foglaltakkal ellentétben – nem jelentkeztek utasfelvételre, illetve beszállásra a megjelölt időpontban, illetve legalább 45 perccel annak a járatnak a közzétett indulási időpontja előtt, amelyre eredetileg jegyet váltottak. Az engedményezőknek ezenfelül az átfoglalás miatt nem kellett várakozniuk, sőt fél nappal több időt tölthettek az üdülőhelyen. A rendelet értelme és célja szerint csak az érkezéskori késés keletkeztet kártalanításhoz való jogot, a tervezettnél korábbi érkezés azonban nem.

Fellebbezésében a felperes továbbra is azt az álláspontot képviseli, hogy a másik, korábbi járatra való átirányítást a visszautasított beszállás egyik esetének kell tekinteni. **[eredeti 4. o.]**

A fellebbezés eredményessége lényegében attól függ, hogy a beszállás visszautasításának minősül-e az utasok akarata ellenére történő olyan átfoglalása, amely azzal jár, hogy ahhoz a járatához képest, amelyre eredetileg jegyet váltottak, korábban érkeznek a végső célállomásra.

E kérdésben még nem döntött a Bíróság. 2020. április 30-i ítéletében (C-191/19) a Bíróság megállapította ugyan, hogy egységes foglalás és az első járatra vonatkozó foglalásnak az utas akarata ellenére egy későbbi járatra történő módosítása esetén nem áll fenn kártalanításhoz való jog akkor, ha a repülőút első szakaszára vonatkozó foglalás módosítása ellenére az utas eléri a repülőút második szakaszán a csatlakozó járatot, és így az utas „az eredetileg tervezett időpontban”, késés nélkül érkezik meg a végső célállomásra. Igaz ugyan, hogy a repülőút egyik részét képező járatra vonatkozó foglalás módosítása kényelmetlenséggel jár. Egy ilyen kényelmetlenség azonban nem tekinthető a rendelet értelmében véve „súlyosnak”, és ezért nem keletkeztet kártalanításhoz való jogot, ha az utas „az eredetileg tervezett érkezési időpontban” megérkezett a végső célállomásra.

Ez a helyzet azonban eltér a jelen ügyben szereplőtől. A jelen ügyben egyrészt nem több járat egységes foglalásáról van szó. Az engedményezők azonban a jelen ügyben különösen nem „az eredetileg tervezett érkezési időpontban”, hanem az eredetileg tervezett érkezési időpontnál 10 óra 1 perccel korábban érkeztek meg a végső célállomásukra.

Abból a körülményből, hogy olyan járatörülés esetében, amelyről az indulás menetrend szerinti időpontja előtti hét napon belül tájékoztatták az utast, a rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontja alapján csak abban az esetben nem áll fenn kártalanításhoz való jog, ha átfoglalást ajánlottak az utas számára, lehetővé téve, hogy legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt induljon, és végső célállomását a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb két órás késéssel érje el, az következhet, hogy a jelen ügy szerinti átfoglalás esetében is kártalanításhoz való jog áll fenn akkor, ha a

felajánlott helyettesítő járat több mint egy órával korábban indul, mint az a járat, amelyre jegyet váltottak, illetve több mint egy órával korábban érkezik a végső célállomásra.

Kártalanításfizetési kötelezettséget keletkeztető visszautasított beszállás fennállása mellett szólhat az is, hogy egy korábbi járat elméletileg azzal járhat ugyan, hogy meghosszabbodik a végső célállomáson való tartózkodás, ezt azonban nem feltétlenül szeretné az utas, például mert a repülőút nem egy nyaralóút részét képezte, vagy mert a korábbi érkezés miatt újabb, költséges éjszakát kell a célállomáson tölteni, vagy mert az **[eredeti 5. o.]** érkezésre éjjel kerül sor. Mindezen kényelmetlenségek kártalanítás fizetését tehetik indokolttá.

Abban az esetben, ha a korábbi járatra való ilyen átfoglalás a rendelet 4. cikke értelmében vett visszautasított beszállás egyik esetét képezi, az a további kérdés merül fel, hogy ebben az esetben is alkalmazható-e a rendelet, vagyis hogy teljesülnie kell-e annak a követelménynek, hogy az utas – a rendelet 3. cikkének (2) bekezdése által megkövetelt módon – a megjelölt időpontban utasfelvétellel jelentkezett, és hogy – a rendelet 2. cikkének [j)] pontja által megkövetelt módon – ezenfelül beszállásra is jelentkezett.

A Bíróság még nem döntött – többek között a 2020. április 30-i ítéletében (C-191/19) sem – egyértelműen abban a kérdésben, hogy e követelményeknek minden esetben teljesülniük kell-e, vagyis különösen hogy a rendelet alkalmazhatóságához akkor is feltétlenül szükséges-e azon követelmény teljesülése, hogy az utas a megjelölt időpontban jelentkezett az azon járatra történő utasfelvételre, amelyre eredetileg jegyet váltott, ha erre – mint a jelen esetben egy időben közölt átfoglalás és a lefoglalt járatához képest korábbi helyettesítő járat igénybevétele miatt – ténylegesen nem volt lehetősége. Az említett ítélet alapjául szintén olyan helyzet szolgált, amelyben az utas akarata ellenére egy másik járatra foglaltak helyet számára. A Bíróság kifogásolta, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésből nem tűnt ki, hogy az adott alapeljárás felperese a rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében előírt időkereten belül ténylegesen jelentkezett utasfelvételre. Ez arra engedhet következtetni, hogy a Bíróság szerint a beszállás előzetes visszautasítása esetén is teljesülnie kell annak a követelménynek, hogy az utas utasfelvételre jelentkezett. Mindazonáltal nem zárható ki, hogy a Bíróság csak akkor ragaszkodik ehhez a követelményhez, ha – a jelen esettől eltérően – az utas úgy dönt, hogy nem száll be az átfoglalással érintett helyettesítő járatra, hanem továbbra is azt kéri, hogy szállítsák el azzal a járattal, amelyre eredetileg jegyet váltott. A Bíróság 2020. április 30-i ítélete (C-191/19) nem ad választ arra a kérdésre, hogy ezzel szemben akkor is teljesülnie kell-e annak a követelménynek, hogy az utas beszállásra jelentkezett, ha – mint a jelen esetben – igénybe veszi az átfoglalással érintett helyettesítő járatot. **[eredeti 6. o.]**

A beszállás úgynevezett előzetes visszautasítása esetében, vagyis ha a menetrend szerinti indulás előtt több nappal közlik az átfoglalást, nélkülözhetőek lehetnek a rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében és 2. cikkének [j)] pontjában foglalt

követelmények. A [Bundesgerichtshof] (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) ítélkezési gyakorlata [omissis] szerint a légi utasok jogairól szóló rendeletet úgy kell teleologikusan szűkíteni, hogy a beszállás úgynevezett előzetes visszautasítása esetében nem követlehető meg az utastól, hogy ennek ellenére utasfelvételre, illetve beszállásra jelentkezzen. A légi utasok jogairól szóló rendelet által célul tűzött magas szintű védelemre tekintettel nem felelne meg az érdekeknek, ha az utastól megkövetelnék, hogy menjen ki a repülőtérre, és kérje a beszállítását, ha kezdettől fogva tudható, hogy meg fogják tagadni a szállítását. Ez értelmetlen formáság lenne. Egyébként ellentétes lenne a jóhiszeműség követelményével, ha a légi fuvarozónak lehetősége lenne a visszautasított beszállás miatti kártalanításhoz való jog feltételeinek teljesülését megghiúsítani azáltal, [hogy] megtagadja az utastól az utasfelvételt, illetve megakadályozza a beszállókapuhoz jutását. A beszállás úgynevezett előzetes visszautasításának eseteiben ezért a kártalanításhoz való jog nem tehető függővé attól, hogy az utas jelentkezett-e utasfelvételre.

[omissis]

MUNKADOKUMENTUM