

Anonimizált változat

Fordítás

C-663/23 – 1

C-663/23. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2023. november 9.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landgericht Düsseldorf (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2023. október 24.

Felperes:

UW

Alperes:

Etihad Airways P.J.S.C.

Landgericht Düsseldorf (Németország)

Végzés

Az

UW, Berlin, [omissis]

felperes,

[omissis]

és

az Etihad Airways P.J.S.C., Frankfurt, [omissis]

alperes

[omissis]

között folyamatban lévő ügyben a Landgericht Düsseldorf (düsseldorfi regionális bíróság, Németország) huszonkettedik polgári tanácsa 2023. október 24-én

[omissis]

meghozta az alábbi végzést:

A bíróság az eljárást felfüggeszti.

Az eljáró bíróság az EUMSZ 267. cikk első bekezdésének b) pontja és harmadik bekezdése alapján az uniós jog értelmezése céljából a következő kérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

1.

Úgy kell-e értelmezni a légi utasok jogairól szóló rendeletnek a 8. cikke (1) bekezdésének a) pontjával és a 7. cikke (3) bekezdésével összefüggésben értelmezett 5. cikke (1) bekezdésének a) pontját, hogy az az utas, aki nem pénzzel, hanem egy másik légitársaság által létrehozott törzsutasprogram keretében bónuszmérföldek felhasználásával vásárolt jegyet az üzemeltető légitársaság által üzemeltetett egyik járatra, a járat törlése esetén követelheti az üzemeltető légitársaságtól a viteldíj pénzben történő visszatérítését?

2.

Az első kérdésre adott igenlő válasz esetén: a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében a viteldíjat, amelynek megtérítését az utas pénzben követelheti, ilyen esetekben a nyilvánosan elérhető díjszabás alapján kell-e kiszámítani, amelyen az üzemeltető légitársaság az adott törölt járatra kínált jegyet, vagy a felhasznált bónuszmérföldek (átlagos) értéke alapján?

Indokolás:

I.

Az előzetes döntéshozatali eljárás alapjául a következő tényállás szolgál:

A felperes megerősített helyfoglalással rendelkezett az alperes által 2021. április 6/7-én Abu-Dzabin (Egyesült Arab Emírségek) keresztül Kairóba (Egyiptom) üzemeltetendő járatra (járatszámok: EY 24 és EY 653).

Az utazáshoz tartozó repülőjegyet az utastárs vásárolta az American Airlines-tól. A felperes repülőjegyéért az utastárs 42 500 törzsutas mérfölddel fizetett az American Airlines bónuszprogramja keretében, a felperes pedig 81,60 USD adót és illetéket fizetett.

A fent említett járat viteldíja a nyilvánosan elérhető díjszabás szerint 8009,91 euró, beleértve az adókat és illetékeket.

Az alperes törölte a járatot.

A felperes visszautasította a neki felajánlott átfoglalást, és 2021. február 6-án – 2021. február 15-i határidővel – a beváltott mérföldek és a ráfizetés visszatérítését követelte az alperestől. Az alperes nem fizetett visszatérítést, és az American Airlines-ra hivatkozott.

A felperes 2021. február 22-én megbízta a jogi képviselőjét, hogy az alperessel szemben peren kívül vizsgálja meg és érvényesítse a követeléseit. Ezért a felperesnek 850,00 eurót számolt fel az ügyvéd.

Az alperes az American Airlines légitársaságnál az utastárs által felhasznált 85 000 mérföld jóváírását kezdeményezte a bónuszmérföld-számláján.

A felperes jelen perben azt kéri, hogy az eljáró bíróság

kötelezze az alperest a részére történő 8009,91 euró és kamatai [omissis] megfizetésére, valamint a részére történő további 850,00 euró megfizetésére.

Az alperes azt kéri, hogy az eljáró bíróság

utasítsa el a keresetet.

Az alperes úgy véli, hogy a felperes legfeljebb a bónuszmérföldek jóváírását követelheti, mivel az American Airlines légitársaság bónuszmérföldjeinek felhasználásával, és nem pénzfizetéssel vásárolta meg a jegyet. Mivel az alperes nem tudja neki jóváírni az American Airlines által biztosított bónuszmérföldeket, a felperesnek a visszatérítés iránt az American Airlines-hoz kellene fordulnia.

II.

A kereset sikere döntően a rendelkező részben felsorolt kérdésekre adott választól függ.

Nevezetesen:

A felperes a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdésének a) pontja és 8. cikke (1) bekezdése a) pontjának első franciabekezdése alapján 8009,91 euró összegű viteldíj-visszatérítés iránti igényt érvényesíthet az alperessel szemben, amennyiben a viteldíj pénzben történő visszafizetését követelheti, holott a repülőjegyet nem pénzfizetéssel, hanem bónuszmérföldek felhasználásával vásárolták meg.

A légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdésének a) pontja és 8. cikke (1) bekezdése a) pontjának első franciabekezdése értelmében – mivel az alperes törölte a lefoglalt járatot, amelyre a felperes megerősített helyfoglalással

rendelkezett – az alperesnek a felperes választása szerint hét napon belül vissza kell térítenie a jegy árát a légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének (3) bekezdésében meghatározott módozatoknak megfelelően azon az áron, amelyen a jegyet megvásárolta.

a)

A felperes a jegyet csak részben – 81,60 USD adó és illeték összegében – vásárolta, egyébként pedig a American Airlines bónuszprogramjából származó 42 500 törzsutasmérföld felhasználásával szerezte.

A visszatérítéshez való jog jellegét és összegét a légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének (3) bekezdése szabályozza, amelyre a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdése a) pontjának első franciabekezdése kifejezetten hivatkozik. A légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének (3) bekezdése szerint a kártalanítás kifizetése készpénzben, elektronikus banki átutalással, banki átutalással vagy bankcsekkel, illetve – az utas írásos beleegyezése esetén – utazási utalvánnyal és/vagy más szolgáltatásokkal történik. Eszerint kérdéses, hogy a felperes követelheti-e a felhasznált bónuszmérföldök ellenértékének euróban történő visszatérítését. Az eljáró bírósági tanács álláspontja szerint erre igenlő választ kell adni.

Ezzel nem állhat szemben az a tény, hogy a jegyet eredetileg nem pénzeszközök felhasználásával, hanem bónuszmérföldök felhasználásával vásárolták meg. Az utazási utalványokkal és/vagy más szolgáltatásokkal történő visszatérítés, amely magában foglalja a bónuszmérföldök újbóli jóváírását is, a légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikke (3) bekezdésének egyértelmű megfogalmazása szerint csak az utas írásbeli beleegyezése esetén történhet. Mivel itt nem áll rendelkezésre a felperes ilyen beleegyezése, a bónuszmérföldök ellenértékét pénzben kell visszatéríteni.

Ezzel szemben azt sem lehetne felhozni, hogy a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének a) pontja, amely kifejezetten hivatkozik a légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének (3) bekezdésére, a jegy pénzzel történő kifizetésének szokásos esetén alapul, és figyelmen kívül hagyta a bónuszmérföldök felhasználásával vásárolt jegy árának a visszatérítését. A légi utasok jogairól szóló rendelet 3. cikke (3) bekezdésének második mondata szerint ugyanis a légi utasok jogairól szóló rendeletet kifejezetten alkalmazni kell azokra az utasokra, akiknek jegyét egy légifuvarozó törzsutasprogramja vagy más kereskedelmi programja keretében adták ki. Ilyen programok például az American Airlines által kínált, bónuszmérföldöket tartalmazó törzsutasprogramok. Ez arra enged következtetni, hogy a jogalkotó egyértelműen szem előtt tartotta a szóban forgó esetet, és mégis úgy döntött, hogy a légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének (3) bekezdése szerinti visszatérítési módozatok keretében korlátozás nélkül hivatkozik a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdése a) pontjának első franciabekezdése szerinti visszatérítési igényre, hogy elkerülje az utasok számára az ilyen esetekben felmerülő kellemetlenségeket.

Ebben az esetben különös figyelemmel kell lenni arra, hogy nem ritka – mint a jelen esetben is, ahol az American Airlines mérföldprogramjának bónusz mérföldjei az alperes járataira is felhasználhatók –, hogy a törzsutasprogram bónusz mérföldjei más, ugyanazon légiszövetséghez tartozó légitársaságok járataira szóló jegyek megvásárlására is felhasználhatók. Ezekben az esetekben az üzemeltető légitársaság egyáltalán nem vagy csak nagy nehézségek árán tudja jóváírni a másik légitársaság által kiadott bónusz mérföldeket az utas mérföldszámláján. Annak érdekében, hogy az üzemeltető légifuvarozó ne tudja az utast ilyen esetekben a visszatérítésért a mérföldprogramot létrehozó légitársasághoz irányítani, az uniós jogalkotó ezért úgy döntött, hogy az utasnak ilyen esetekben is mindig pénzbeli visszatérítési jogot biztosít.

Ez összhangban van a légi utasok jogairól szóló rendelet azon céljával is, hogy magas szintű védelmet biztosítson az utasok számára a légi közlekedés során. Az Európai Unió Bírósága a légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének (1) bekezdése szerinti kártalanításhoz való joggal kapcsolatban azt is kimondta, hogy a légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének (3) bekezdését tágan kell értelmezni az utasok magas szintű védelmének biztosítása érdekében (lásd: EUB, 2020. szeptember 3-i Delfly kontra Smartwings Poland ítélet, C-356/19 [omissis]: Az utas euró helyett nemzeti pénznemben követelheti a kártalanítás kifizetését).

Még ha az American Airlines bónusz mérföldprogramjának szerződési rendelkezései ki is zárják a bónusz mérföldek ellenértékének készpénzben történő visszatérítését, és csak a bónusz mérföldeknek az utas számlájára történő újbóli jóváírását írják elő, akkor ez a rendelkezés a légi utasok jogairól szóló rendelet 15. cikke alapján érvénytelen lenne, mivel jogellenesen korlátozná a felperesnek a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdésének a) pontja, 8. cikke (1) bekezdése a) pontjának első franciabekezdése és 7. cikkének (3) bekezdése szerinti jogait. Ezen túlmenően az üzemeltető légifuvarozó a légi utasok jogairól szóló rendelet 13. cikkével összhangban a bónusz mérföldeket kibocsátó másik légifuvarozótól kártérítést kérhet.

b)

A felperes követelésének összege 8009,91 euró. A felperes nem vitatott állítása szerint ez az az ár, amelyet a felperesnek a szabadpiacon kellett volna fizetnie a járatra történő helyfoglalás esetén. A bónusz mérföldek – a hiányzó forgalomképességüktől függetlenül – értékkel bírnak, mivel az utas a bónuszprogram keretében kínált árukért vagy szolgáltatásokért ellenszolgáltatásként felhasználhatja őket (lásd: BGH, 2023. március 1-jei ítélet – IV ZR 112/22, r + s 2023, 448. o., 449. o., 14. pont). Az eljáró bírósági tanács helyénvalónak tartja, hogy a bónusz mérföldek értékét a felperesi állítással összhangban erre a hipotetikus vételárra alapozza.

A bónusz mérföldeknek semmilyen objektív érték nem tulajdonítható. A felhasznált bónusz mérföldek értéke attól függően ingadozik, hogy milyen

járatokra használják fel a mérföldeket. Attól függően, hogy az utas milyen járatot foglal a mérföldek felhasználásával, a mérföldek felhasználása néha kedvezőbb, néha pedig kedvezőtlenebb lehet az utasok számára: a hosszú távú járatokon a magas költségű járatok mérföldértéke általában magasabb, mint az egyszerű rövid és középtávú járatoké. Gyakorlatilag azonban nem lenne kezelhető és az utas számára sem lenne észszerű, ha itt a bónusz mérföldek egyfajta „átlagértékét” akarnák meghatározni, adott esetben az utas korábbi repülési magatartása vagy egy átlagos bónusz mérföld-ügyfél magatartása alapján. Az utas számára a bónusz mérföldek beváltáskori értéke teljesen átláthatatlan. Alapesetben nincs rá látása a légitársaság megfelelő számításaira és a légitársaságnak az azonos légiszövetséghez tartozó más légitársaságokkal kötött megállapodásaira a bónusz mérföldek elfogadásáról a járatfoglalás során. A felperes nem vitatottan előadta, hogy a mérföldeket rendszeresen nagyon magas árú járatokra használja fel. A szóban forgó, 2021. április 6/7-én Düsseldorfból Abu Dhabin keresztül Kairóba tartó járatnak 42 500 bónusz mérföld felhasználásával történt lefoglalásával a felhasznált bónusz mérföldek értéke abban a hipotetikus viteldíjban „konkretizálódott”, amelyen az adott járatot a szabadpiacon kínálják. A járat utólagos törlése már nem foszthatja meg a felperest ettől az előnytől. Ha a légitársaság az ügyfélhűség és a marketing érdekében megfelelő bónusz mérföldprogramokat hoz létre, és az utas ezeket a mérföldeket járatfoglalásra használja fel, akkor a légitársaságnak – ha törli a szóban forgó járatot – el kell fogadnia, hogy a bónusz mérföldeknek ez az adott konkrét járatfoglalásban testet öltő értékét kell megfizetnie, különösen azért, mert a bónuszprogram mögött álló számítás teljesen átláthatatlan és az utas számára teljesen áttekinthetetlen.

Ami az alperes azon érvét illeti, hogy időközben a járatra felhasznált mérföldeket újból jóváírta a foglalást végző utastárs mérföldszámláján, az ügy szempontjából irreleváns. Az utastárs számláján történt újbóli jóváírása egyrészt nem eredményezi a felperes vagyónának növekedését. Másrészt a viteldíjnak a pénztől eltérő formában történő visszatérítése – a fentiek szerint – csak az utas írásos beleegyezésével történhet a légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének (3) bekezdése szerint. Ilyen írásos beleegyezés nincs, így a mérföldek újbóli jóváírása nem vezet a követelés teljesüléséhez, hanem hiábavaló. Az alperes nem állíthatja a felperest és az utastársát „kész tények elé” azáltal, hogy a felhasznált mérföldeket akaratauk ellenére a felperesnek, illetve az utastársának újból jóváírja.

c)

A légi utasok jogairól szóló rendelet értelmezése a fent felvetett kérdések tekintetében nem olyan egyértelmű, hogy a légi utasok jogairól szóló rendelet szövegéből és az Európai Unió Bíróságának korábbi ítélezési gyakorlatából kétséget kizáróan levezethető lenne a helyes értelmezési eredmény. [omissis]