

# Anonimizált változat

Fordítás

C-502/18 – 1

C-502/18. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

**A benyújtás napja:**

2018. július 30.

**A kérdést előterjesztő bíróság:**

Městský soud v Praze (Cseh Köztársaság)

**Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:**

2018. május 17.

**Felperesek:**

CS

DR

EQ

FP

GO

HN

IM

JL

KK

LJ

MI

**Alperes:**

České aerolinie a.s.

(Omissis)

## VÉGZÉS

A Městský soud v Praze (prágai városi bíróság, Cseh Köztársaság) mint elsőfokú fellebbviteli bíróság a

a/ CS...

b/ DR...

c/ EQ...

d/ FP...

e/ GO...

f/ HN...

g/ IM...

h/ JL...

ch/ KK...

i/ LJ...

j/ MI...

(felperesek az elsőfokú eljárásban)

kontra

České aerolinie, [...] (székhely: Prága 6) [...]

(alperes az elsőfokú eljárásban) közötti,

**6600 euró, valamint annak késedelmi kamatai és költségei** megfizetésére irányuló ügyben,

az elsőfokú eljárás alperese által az Obvodní soud pro Prahu 6 (prágai 6. sz. kerületi bíróság, Cseh Köztársaság) 2016. január 12-i ítéletével [omissis] szemben a Městský soud v Praze (prágai városi bíróság) ítéletének az Ústavní soud (cseh alkotmánybíróság) 2017. október 31-i határozatával történő hatályon kívül helyezését követően benyújtott fellebbezés tárgyában

**a következőképpen határozott:**

[nemzeti eljárás] [...]

II. A Městský soud v Praze (prágai városi bíróság) a következő kérdést terjeszti az Európai Unió Bírósága elé előzetes döntéshozatalra:

„Köteles-e valamely közösségi fuvarozó kártérítést fizetni [az utasoknak a 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 3. cikke (5) bekezdésének második mondata értelmében, ha a közösségi fuvarozó szerződő fuvarozóként üzemeltette a járat nem tagállami repülőtéren történő közbenső leszállást tartalmazó első részét, ahonnan közös üzemeltetési megállapodás alapján nem közösségi fuvarozó üzemeltette a járat második részét és **[eredeti 2. o.]** több mint három óras, kizárólag a járat második része által okozott késés keletkezett a végső célállomás szerinti repülőtéren való megérkezés során?

#### Indokolás:

- 1 [Nemzeti eljárások][omissis]
- 2 Az ügy tényállása a következő: az alperes egy olyan légi járat első szakaszát teljesítette, amelynek késedelmes érkezése miatt a felperesek kártalanítást követelnek az alperestől, amennyiben annak légi járműve (OK 350. sz. járat) Prágából a menetrend szerint 2014. január 16-án 23.40-kor indult és 2014. január 17-én 5.24-kor érkezett Abu Dzabiba. A menetrend szerinti érkezési idő 6.05 volt. A járat közbenső leszállást követő második szakaszát (OK 3172. sz. járat) a menetrendnek megfelelően és egy közös üzemeltetésről szóló megállapodás értelmében az Etihad Airways üzemeltette. Az Etihad Airways társaság nem közösségi fuvarozó. A járat második részén, a közbenső leszállást követően késedelem keletkezett. A légi jármű ahelyett, hogy január 17-én 10.40-kor indult volna Abu Dzabiból, csak január 17-én 19.19-kor indult el és január 18-án 3.53-kor érkezett meg Bangkokba. A Prágából Bangkokba tartó 8606 km hosszú járat tehát 488 percet késett.
- 3 Jogi értékelésében az elsőfokú bíróság arra a következtetésre jutott, hogy a felperesek által indított kereset a 261/2004/EK [európai parlamenti és tanácsi] rendelet (a továbbiakban: rendelet) hatálya alá tartozik, amely az Európai Unió működéséről szóló szerződés 288. cikke értelmében közvetlenül alkalmazandó. A rendelet jelen ügyre való alkalmazhatósága 3. cikke (1) bekezdésének a) pontjából és 2. cikkének h) pontja és a Bíróság C-11/11. sz. ügyben hozott ítélete együttes értelmezéséből következik, mivel az utasok a prágai repülőtérrel, vagyis egy uniós tagállam repülőteréről indultak. A bíróság ezután megállapította, hogy a követelt összeg a rendelet 7. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján, a Bíróság C-402/07. sz. ügyben hozott ítéletével összefüggésben igazolt.
- 4 A fő jogi kérdés az alperes perelhetősége volt. Az alperes azt állította, hogy nem perelhető, mivel a járatnak az Abu Dzabiból Bangkokba tartó részén nem ő volt az

üzemeltető légi fuvarozó (a rendelet 2. cikkének b) pontja). Ugyanakkor az elsőfokú bíróság megállapította az alperes felelősségét a rendelet 3. cikkének (5) bekezdése alapján, amely kimondja, hogy 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. Ezért a kérelemnek teljes egészében helyt adott.

- 5 A kérdést előterjesztő bíróság mint másodfokú bíróság helybenhagyta az elsőfokú bíróság 2016. április 26-i ítéletét, [...] ezenfelül határozatot hozott a kérelem eredményességéről és a másodfokú eljárás költségeiről. A másodfokú eljárás idején az alperes azt állította, hogy az ügyet az Európai Unió Bírósága elé kell terjeszteni, különösen a szerződő légi fuvarozónak a járat egy másik fuvarozó által üzemeltetett része iránt felmerülő felelősségére vonatkozóan. Az eljárás azon szakaszában a másodfokú bíróság arra a következtetésre jutott, hogy azon jogi kérdések megoldása, amelyek Bíróság elé terjesztését kérték, egyértelműen levezethető a fent említett 261/2004 rendelet és a Bíróság C-11/11. sz. ügyben hozott ítélete együttes értelmezéséből. Véleménye szerint a Bíróság ítélkezési gyakorlata nem volt következtelen, és ezért a hivatkozott C-173/07. sz. ügyben hozott ítélet nem érintette jelen ügyet a másodfokú eljárásban. A másodfokú bíróság tehát egyetértett azzal, hogy valamely, az Európai Unió működéséről szóló szerződés hatálya alá tartozó uniós tagállam repülőteréről induló járatot egyetlen járatnak kell tekinteni, akkor is, ha a végső célállomás repülőterét közbenső leszállást követően éri el (C-11/11. sz. ügy). Az elsőfokú bírósághoz hasonlóan a rendelet 3. cikkének (5) bekezdésére hivatkozott, amelynek értelmében az üzemeltető légi fuvarozó a szóban forgó utassal szerződéses jogviszonyban álló személy nevében jár el. Az alapeljárásban szereplő ügyre alkalmazva a rendelet 3. cikkének (5) bekezdéséből következik, hogy az alperes közvetlenül felelős azért a kárért, amely a felpereseket a járatnak az Etihad Airways társaság által üzemeltetett részén keletkezett késedelem miatt érte, mivel a „megbízás” jogi fogalmának fogalmi eleme **[eredeti 3. o.]**, hogy a megbízó közvetlenül felel a megbízott cselekményeiért. A másodfokú bíróság úgy vélte, hogy a rendelet ezen értelmezése teljes mértékben releváns a helyzetre és helyes, mivel a szerződő légi fuvarozó felelőssége a szerződésből ered és a fuvarozó nem mentesülhet azon az alapon, hogy a légi járat késedelmet okozó részét egy másik fél üzemeltette, és mivel a helyzetet az alvállalkozásba adás egyéb formáival azonosnak tekintette. Jogi értékelésében a másodfokú bíróság azt is figyelembe vette, hogy a fenti jogi megállapítást a Městský soud v Praze (prágai városi bíróság) hasonló tényállásról ítéletet hozó többi tanácsa is elfogadta. Emellett kimondta, hogy amennyiben az egyes felperesek által követelt összeg nem éri el az 50 000 cseh koronát, ítélete ellen nincs lehetőség jogi kérdésben a Nejvyšší soud ČR-hez (legfelsőbb bíróság, Cseh Köztársaság) fordulni, és erről írásbeli ítéletében tájékoztatta a feleket.

- 6 Az alperes által előterjesztett alkotmányjogi panasz ügyében az Ústavní soud (alkotmánybíróság) [2017.] október 31-i ítéletében hatályon kívül helyezte a Městský soud v Praze (prágai városi bíróság) 2016. április 26-i ítéletét. [...] Az

Ústavní soud (alkotmánybíróság) arra a következtetésre jutott, hogy a másodfokú bíróság megsértette a feleknek a Cseh Köztársaság alkotmányos rendjének részét képező Listina základních práv a svobod (az alapvető jogokról és szabadságokról szóló cseh charta) 36. cikke (1) bekezdése szerinti tisztességes eljárásból való jogát, [...] amikor helytelenül azt közölte a felekkel, hogy jogkérdésben nincs lehetőség jogorvoslatra. Az Ústavní soud (alkotmánybíróság) megállapította, hogy az előterjesztett kérelem egy fogyasztói szerződésen alapul, és a másodfokú bíróság ilyen kérelemre vonatkozó határozatával szemben a Nejvyšší soudhoz (legfelsőbb bíróság) jogkérdésben benyújtott fellebbezés elfogadható, függetlenül az eljárásban követelt összegtől. Emellett utasította a másodfokú bíróságot, hogy foglalkozzon a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) Xa ZR 132/08. sz. határozatában szereplő érvekkel, amelyekre az alkotmányjogi panasz előterjesztője hivatkozott.

- 7 A másodfokú bíróság előtti eljárásban az alperes többször is hivatkozott érveit alátámasztására a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) Xa ZR 132/08, X ZR 14/12, X ZR 73/16 és X ZR 101/16. sz. ítéletére. Hivatkozott továbbá a Bíróság C-302/16. sz. ügyben tett megállapításaira. A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) Xa ZR 132/08. sz. ítélete kifejezetten az alapeljárásban szereplőhöz hasonló ügygel foglalkozik, amelyben a járatkésést a szerződő légi fuvarozótól eltérő fuvarozó okozta. A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) az említett ügyben megállapította, hogy a szerződő légi fuvarozó nem felelős, mivel nem ő volt az üzemeltető légi fuvarozó. Később az X ZR 14/12. sz. ítéletében a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) szintén megállapította egy hasonló ügyben, hogy az ügy két külön járatra vonatkozott. Ugyanakkor mindkét ítéletet a Bíróság C-11/11. sz. ítéletét megelőzően hozták, amely ítélet a közbenső leszállást tartalmazó járatot egyetlen járatként határozta meg. Bár a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) X ZR 73/16. sz. ítélete különös körülményekkel foglalkozik, az X ZR 101/16. sz. ítéletben a Bíróság C-302/16. sz. ügyben hozott ítéletére (27. pont) hivatkozva arra a következtetésre jutott, hogy a rendelet nem értelmezhető úgy, mint amely kizárja a szerződésben kötelezett üzemeltető légi fuvarozó azon lehetőségét, hogy a rendelet szerinti kötelezettségei alól a rendelet hatálya alá nem tartozó fuvarozó által üzemeltetett csatlakozás révén mentesüljön (lásd az ítélet 16. és 18. pontját). A Městský soud v Praze (prágai városi bíróság) a fentiekből arra következtet, hogy a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) fent említett ítéleteiben szereplő megállapítások az alperes érveit támasztják alá, annak ellenére, hogy a Bíróság C-302/16. sz. ügyben hozott ítéletére való hivatkozás nem teljesen releváns, mivel az az ítélet más helyzettel foglalkozott. A Bíróság C-302/16. sz. ügyben hozott ítéletének lényege az volt, hogy járatörzés esetén az üzemeltető légi fuvarozó köteles kártalanítást fizetni az utasoknak, ha nem tájékoztatta őket közvetlenül az említett járatörzésről, akkor is, ha azt a személyt, aki az utasokkal a szerződést megkötötte (az utazásközvetítőt), értesítette.
- 8 A rendeletnek az első- és másodfokú cseh bíróságok által hivatkozott rendelkezései és a Bíróság ítéletei mellett a felperesek érveik alátámasztásaként a

Bíróság C-559/16. sz. ügyben hozott ítéletére is hivatkoztak, amelyben a Bíróság a repülési „távolság” fogalmát fejtette ki, mivel az említett ítéletben a közbenső leszállást tartalmazó járatot egyetlen járatként kezelik, valamint hivatkoztak még különösen Michal Bobek C-274/16, C-447/[16] és C-448/16 egyesített ügyekre vonatkozó [...] indítványára. Az említett indítvány elsősorban a joghatóság kérdésével foglalkozik, azonban kifejezetten foglalkozik a rendelet 3. cikke (5) bekezdésének és 13. cikkének alkalmazásával is, és megállapítja, hogy a szerződő légi fuvarozó nem mentesülhet az utassal való megállapodás szerinti szerződéses kötelezettségtől azzal, hogy a szállítási szolgáltatás egy részét alvállalkozásba adja egy másik légi fuvarozónak. Ebben az értelemben az üzemeltető légi fuvarozó jogi helyzete a szerződő légi fuvarozó jogi helyzetéből ered. Egy ilyen helyzetben a szerződő légi fuvarozó a megbízó és az üzemeltető légi fuvarozó a megbízott (lásd különösen az indítvány 75–77. pontját. **[eredeti 4. o.]**)

- 9 Az ügy visszautalását követően a Městský soud v Praze (prágai városi bíróság) előtti eljárásban az is határozottan bizonyítást nyert, hogy az Etihad Airways a rendelet 2. cikkének c) pontja értelmében nem közösségi légi fuvarozó.
- 10 A Městský soud v Praze (prágai városi bíróság) az előtte folyamatban lévő ügyben az alapján hozta meg határozatát, hogy a felek közötti jogvitát kizárólag a rendelet alapján kell elbírálni, amely az EUMSZ 288. cikk értelmében kötelező és közvetlenül alkalmazandó. Ezenfelül az előterjesztett keresetnek a nemzeti jog alapján sem lehet helyt adni. Jelleget tekintve nem vagyoni kár megtérítése iránti igénynek minősül, és a jogellenes magatartás esetén az ilyen kártérítési kötelezettség a cseh jog alapján főszabály szerint nem létezik, a Zákon č. 89/2012 Sb. ([...] nový občanský zákoník) (89/2012. sz., új polgári törvénykönyv) 2894. §-a alapján pedig csak abban az esetben, ha erről a kötelezettségről a felek kifejezetten megegyeztek vagy azt a törvény kifejezetten előírta. A polgári törvénykönyv így kártérítési kötelezettséget a nem vagyoni kár esetén kizárólag magánszemély természetes jogaiba való jogellenesen beavatkozás (2956. §), szándékosan vagy rosszindulatúan okozott dologi kár (2969. § (2) bekezdése), továbbá olyan személy esetén ír elő, aki a kárt (amelybe beletartozhat a rajta kívül másnak okozott kár is) jogosan személyes csapásként fogja fel (2971. §), illetve szervezett utazással összefüggésben (az utazás megszakításával összefüggésben elszenvedett kár – 2543. §), vagy valamely egyesület tagja alapvető tagsági jogainak súlyos megsértése esetén (261. §). Ebben a vonatkozásban hozzá kell tenni, hogy a polgári törvénykönyv 2543. §-a értelmében vett utazás megszakítása miatt elszenvedett kár megtérítése főszabály szerint az utazásszervezőkre vonatkozik, és a felelősség különösen akkor merül fel, ha az utazást megzavarták vagy az jelentősen lerövidült. Az alapeljárásban szereplő ügy alkalmazásához ez a jogszabály áll a legközelebb, azonban ez az utazásközvetítőre, és nem pedig a fuvarozóra vonatkozik. A Zákon o obchodních korporacích (társasági törvény) 3. §-ának (2) bekezdése is kártérítési kötelezettséget ír elő a nem vagyoni kár megtérítésére. Úgy tűnik, hogy ez a kötelezettség azokra a helyzetekre vonatkozik, ahol a jogellenesség a társasági törvényben szereplő, különösen e társaságok belső működésére vonatkozó szabályok megsértésén alapul. A

Zákon.č. 82/1998 Sb (82/1998. sz. törvény 31a. bekezdése, amely kártérítési kötelezettséget ír elő a közhatalom határozathozatal vagy jogellenes hivatali eljárás útján történő gyakorlásával okozott nem vagyoni károk esetére, erre az ügyre szintén nem alkalmazandó. A kérdést előterjesztő bíróság előtti ügyre vonatkozóan a Nejvyšší soud ČR-nek (legfelsőbb bíróság) nincs releváns ítélezési gyakorlata, ami részben azzal magyarázható, hogy az új polgári törvénykönyv hatálybalépése óta még csak rövid idő telt el.

- 11 A fentiekre tekintettel a Městský soud v Praze (prágai városi bíróság) arra a következtetésre jut, hogy a rendelet alapján benyújtott, a nem vagyoni károk megtérítésére irányuló jelen kérelemnek csak akkor lehet helyt adni, ha megállapítást nyer, hogy a rendelet 3. cikke (5) bekezdésének második mondata alapján, valamely közbenső leszállást tartalmazó járat vonatkozásában a szerződő légi fuvarozó (a továbbiakban: alperes) azért a késésért is felelős, amely a járat azon szakaszán keletkezett, amelyet nem a fuvarozó, hanem egy közösségi fuvarozónak nem minősülő másik fuvarozó végzett. A bíróság ezt azzal indokolja, hogy közbenső leszállást tartalmazó járat esetén több üzemeltető légi fuvarozó is lehet, amelyek mindegyike csak azon járatrész üzemeltető légi fuvarozója, amelyet ténylegesen ő teljesít (a rendelet 2. cikkének b) pontja). A rendelet célkitűzése, vagyis hogy biztosítsa az utasok magas szintű védelmét, a szerződő légi fuvarozó felelősségének megállapítását támasztja alá, mivel ha az Unió kívüli repülőtérrel közlekedő járatrész üzemeltető légi fuvarozó nem közösségi fuvarozó, mint ahogy a jelen esetben is, nem lehet e rendelet (a rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja) alapján kártalanítást nyújtani. Ezenfelül a szerződő légi fuvarozó által fizetett kártérítés természetesen nem zárja ki azt a lehetőséget, hogy az említett fuvarozó az üzemeltető légi fuvarozóval szemben jogorvoslatot kérjen (a rendelet 13. cikke). A felelősséget kizáró megállapítást alátámasztja, hogy a rendelet a 3. cikk (5) bekezdésének második mondata kivételével abból indul ki, hogy az üzemeltető légi fuvarozó viseli a kártérítési felelősséget. Ezt megerősíti a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) ítélezési gyakorlata, amelyből kiderül, hogy még a rendelet 3. cikke (5) bekezdése második mondatának alkalmazásával sem lehet megállapítani a szerződéses légi fuvarozó kártérítési felelősségét. A cseh és német bíróságok eltérő ítélezési gyakorlata indokolja, hogy a Bíróság ítélete révén egységesítse az ítélezési gyakorlatot. Ilyen körülmények között a kérdést előterjesztő bíróság az Občanský soudní řád (cseh polgári perrendtartás) 109. §-a (1) bekezdésének d) pontja, valamint 211. §-a alapján felfüggesztette az előtte folyamatban lévő eljárást és az EUMSZ 267. cikk b) pontja alapján a jelen végzés rendelkező részének II. részében meghatározott kérdést terjeszti előzetes döntéshozatal céljából az Európai Unió Bírósága elé.

[Omissis] [Eljárásjogi vonatkozás, iránymutatás a fellebbezés lehetőségéről]  
[omissis] **[eredeti 5. o.]** [omissis]