

Anonimizált változat

Fordítás

C-54/23 – 1

C-54/23. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2023. február 3.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Bundesgerichtshof (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2023. január 10.

Felperes:

WY

Alperes:

Laudamotion GmbH

Ryanair DAC

**BUNDESGERICHTSHOF (SZÖVETSÉGI LEGFELSŐBB BÍRÓSÁG,
NÉMETORSZÁG)**

VÉGZÉS

[omissis]

[omissis]

2023. január 10.

[omissis]

A

WY, Düsseldorf, [omissis]

felperes és felülvizsgálati kérelmet előterjesztő fél,

[omissis]

és

1. a Laudamotion GmbH, Schwechat (Ausztria), [omissis]

alperes és a felülvizsgálati eljárásban ellenérdekű fél

2. a Ryanair DAC, Dublin (Írország), [omissis]

alperes

között folyamatban lévő jogvitában [omissis]

A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) tizedik polgári tanácsa a 2023. január 10-án tartott tárgyalás alapján [omissis]

meghozta az alábbi végzést:

A bíróság az eljárást felfüggeszti.

Az EUMSZ 267. cikk 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 (HL L 46., 1. és azt követő oldalak; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.; helyesbítés: HL 2019. L 119., 202. o.) értelmezése céljából a következő kérdés[ek]t terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

1. Általános jelleggel kizárt-e a 261/2004/EK rendelet 5., 6. és 7. cikke szerinti, a járat legalább háromórás késése miatti kártalanításhoz való jog, ha az utas fenyegető jelentős késés esetén egy általa lefoglalt alternatív járatot vesz igénybe, és így három óránál rövidebb késéssel éri el a végső célállomást, vagy ebben a helyzetben a kártalanításhoz való jog mindenestre akkor tekintetbe jön, ha már azelőtt, hogy az utasnak legkésőbb jelentkeznie kell az utasfelvételre, kellően biztos támpontok állnak rendelkezésre arra vonatkozóan, hogy a végső célállomáson legalább háromórás késésre kell számítani?
2. Abban az esetben, ha az első kérdés az utóbbi értelemben válaszolandó meg: a 261/2004/EK rendelet 5., 6. és 7. cikke szerinti, a járat legalább háromórás késése miatti kártalanításhoz való jognak a fent említett esetben feltétele-e, hogy az utas a rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja szerint időben jelentkezzen utasfelvételre?

Indokolás:

- 1 I.A felperes 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

2

kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 46, 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.; a továbbiakban: a légi utasok jogairól szóló rendelet) alapján fizetendő kártalanítási igényvel lép fel az elsőrendű alperessel szemben.

2 A felperes a másodrendű alperesnél foglalt helyet a Düsseldorfból Palma de Mallorcára tartó járatra és vissza. Az elsőrendű alperes volt az üzemeltető légi fuvarozó. Az odaút 2019. október 31-ére volt tervezve. A járat hatórás késéssel indult. Az alperesek nem ajánlottak fel a felperesnek egy korábbi helyettesítő járatot. A célállomáson egy találkozó miatt a felperes önállóan foglalt át egy helyettesítő járatra, és kevesebb mint háromórás késéssel érkezett meg Palmába.

3 A felperes azt állította, hogy időben jelentkezett az utasfelvételre, és az elsőrendű alperes ott tájékoztatta a késésről.

4 A felperes az elsőrendű alperessel szemben 250 euró összegű kártalanítás fizetése, valamint a bírósági eljárást megelőző jogi költségek megtérítése iránt, a másodrendű alperessel szemben pedig a fel nem használt adók összegére vonatkozó tájékoztatás és a tájékoztatásból eredő összeg megfizetése iránt szakaszos kereset útján lépett fel igényvel. A helyi bíróság részítélet útján kötelezte a másodrendű alperest tájékoztatás nyújtására, és elutasította az elsőrendű alperes ellen benyújtott keresetet.

5 A fellebbviteli bíróság elutasította a felperesnek a kereset részleges elutasítása ellen benyújtott fellebbezését. A fellebbviteli bíróság által engedélyezett felülvizsgálati kérelmében a felperes fenntartja az elsőfokú eljárásban az elsőrendű alperessel szemben előterjesztett kérelmét. Ez utóbbi vitatja a fellebbezést.

6 II. A fellebbviteli bíróság úgy ítélte meg, hogy az elsőrendű alperes nem köteles kártalanítást fizetni a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c), illetve 7. cikkének (1) bekezdése alapján, holott az általa üzemeltetett járat több mint háromórás késéssel érkezett. A felperes ugyanis nem ezzel a járatral utazott, és kevesebb mint háromórás késéssel érte el a célállomást. Az a tény, hogy a felperes maga gondoskodott az átfoglalásról, irreleváns. A felperes nincs kedvezőtlenebb helyzetben annál, mintha az elsőrendű alperes által üzemeltetett járatot vette volna igénybe. A Bürgerliches Gesetzbuch (német polgári törvénykönyv [BGB] 280. §-ának (1) bekezdése, 281. §-ának (1) és (3) bekezdése, valamint 281. §-a alapján érvényesítheti a saját maga által intézett átfoglalás költségeinek megtérítése iránti igényt.

7 III. A felülvizsgálati kérelem tárgyában hozandó döntés a légi utasok jogairól szóló rendelet 3. cikke (2) bekezdésének, 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának és 7. cikke (1) bekezdésének az értelmezésétől függ.

8 1. Az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlata szerint az utast a légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában előírt, kártalanításhoz való jog

- jogosultjának kell tekinteni abban az esetben, ha a végső célállomására három- vagy többórás idővesztéssel érkezik meg (lásd: a Bíróság 2009. november 19-i Sturgeon ítélete, C-402/07 és C-432/07, [omissis] 61., 69. pont; 2012. október 23-i Nelson ítélete, C-581/10 és C-629/10, [omissis] 37. pont; a Bíróság 2020. november 12-i KLM-végzése, C-367/20, [omissis] 27. pont).
- 9 2. Ebből a szempontból sok minden szól amellet, hogy nem kell kártalanítást fizetni, ha az utas a fenyegető jelentős késés esetén saját maga által átfoglalt helyettesítő járatot vesz igénybe, és így három óránál rövidebb késéssel éri el a végső célállomást.
- 10 a) A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint a jelentős késés miatt kártalanítást igénylő utasoknak elvileg nem kell a beszállókártyával bizonyítaniuk, hogy bejelentkeztek az adott járat utasfelvételénél; más lehet azonban a helyzet, ha bizonyítást nyer, hogy ezeket az utasokat a késéssel érintett légi járat nem szállította el (a Bíróság 2019. október 24-i easyJet ítélete [helyesen: végzése], C-756/18, [omissis] 33. és azt követő pont).
- 11 Ez valószínűleg azon az előfeltevésen alapul, hogy a jelentős késések miatti kártalanításhoz való jog főszabály szerint csak azokat az utasokat illeti meg, akik igénybe vették a szóban forgó járatot, és ténylegesen legalább háromórás késéssel érkeztek meg a végső célállomásra.
- 12 b) Ez az előfeltevés összhangban van azokkal az alapvető megfontolásokkal, amelyekből a Bíróság levezeti a rendeletben kifejezetten nem szereplő, az érkezéskor elszenvedett jelentős késés esetén fizetendő kártalanítási kötelezettséget.
- 13 A Bíróság ezt a jogkövetkezményt különösen az egyenlő bánásmód uniós elvére alapozta, amely szerint az összehasonlítható helyzetek nem kezelhetők eltérően, az eltérő helyzetek pedig nem kezelhetők ugyanúgy, amennyiben az ilyen bánásmód objektíve nem igazolható. E tekintetben azt a körülményt látja döntőnek, hogy a jelentős késéssel érkező járatok és a törölt járatok utasai a rendelet szerinti kártalanításhoz való jog szempontjából összehasonlítható helyzetben vannak, mivel ezeket az utasokat hasonló kényelmetlenség éri, azaz háromórás vagy azt meghaladó idővesztés a járatuk eredetileg tervezett időtartamához képest (a Bíróság 2009. november 19-i Sturgeon ítélete, C-402/07 und C-432/07, [omissis] 50. és azt követő pontok; 2012. október 23-i Nelson ítélete, C-581/10 und C-629/10 [omissis]).
- 14 Az egyenlő bánásmódot igénylő tényállásnak főszabály szerint az a feltétele, hogy az érintett utasok ténylegesen legalább háromórás késéssel érkeztek meg a végső célállomásra. Ebből levonható az a következtetés, hogy a kártalanítási igény megítéléséhez nem elegendő, ha az utasnak az események hipotetikus ok-okozati folyamatában bele kell nyugodnia egy ilyen késésbe.

- 15 c) A most vizsgált helyzetben az a körülmény, hogy a légi fuvarozó elmulasztotta azt a kötelezettségét, hogy olyan átfoglalást ajánljon fel, amellyel a késés elkerülhető lett volna, önmagában nem vezethet más elbíráláshoz.
- 16 aa) A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint azonban a légi fuvarozótól késés vagy járatörlés esetén megkövetelt intézkedések egyike az, hogy az utasnak felajánlja a lehetséges közvetlen vagy közvetett átfoglalást az érintett légi fuvarozó vagy egy másik légi fuvarozó által üzemeltetett, és az érintett légi fuvarozó következő járatánál kisebb késéssel érkező járatra, kivéve, ha az ilyen átfoglalás teljesítése az érintett légi fuvarozó számára elviselhetetlen áldozatokkal járna az adott időpontban rendelkezésre álló kapacitására tekintettel (a Bíróság 2020. június 11-i LE/TAP ítélete – C-74/19, [omissis], 61. pont; a BGH [szövetségi legfelsőbb bíróság] 2021. április 6-i, X ZR 11/20. ügyszámú ítélete, [omissis], 41. pont).
- 17 E kötelezettség megszegése azonban önmagában nem alapozza meg a légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének (1) bekezdése szerinti kártalanításhoz való jogot. Azt a célt szolgálja ugyan, hogy lehetőség szerint elkerülhető legyen a járatörlés vagy késés. A rendelet szerint azonban kártalanításhoz való jog csak akkor áll fenn, ha az idővesztés legalább három óra.
- 18 bb) Az egyenlő bánásmód elve alapján az ilyen helyzetekben a kártalanításhoz való jog nem vezethető le pusztán abból, hogy a másik járatra történő átfoglalási kötelezettség megsértése az utasok számára szintén járhat kényelmetlenséggel.
- 19 A rendelet a 7. cikk (1) bekezdése szerinti kártalanítást nem mindenféle kényelmetlenségért írja elő, hanem csak a legalább háromórás idővesztéssel járó helyzetért. Ez a szabály az egyenlő bánásmód elve alapján nem vihető át olyan helyzetekre, amelyekben nem következett be ilyen idővesztés.
- 20 Ennek megfelelően a Bíróság kimondta, hogy bár a repülőút részét képező légi járat foglalásának módosítása kényelmetlenséget okoz az érintett utasnak, de egy ilyen kényelmetlenség nem tekinthető e rendelet értelmében véve „súlyosnak”, ha az utas a lefoglalt repülőútjának a részét képező második légi járatnál három óránál kisebb késéssel éri el a végső célállomását (a Bíróság 2020. április 30-i Air Nostrum ítélete – C-191/19, [omissis] 32. pont).
- 21 3. Más megítélésre lenne szükség azonban legalább azokban a helyzetekben, amelyekben már azelőtt kellően biztos támpontok állnak rendelkezésre arra vonatkozóan, hogy a végső célállomáson legalább háromórás késés várható, mielőtt az utasnak legkésőbb be kell jelentkeznie az utasfelvétellel.
- 22 A járat törlése esetén a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján az utast már akkor megilleti a kártalanításhoz való jog, ha nem ajánlják fel neki a három óránál rövidebb idővesztéssel járó átfoglalást.

- 23 Ha ezek a feltételek teljesülnek, akkor főszabály szerint lényegtelen, hogy az utas ténylegesen megkezdje-e a tervezett utazást, és mikor érkezik meg a végső célállomásra. Ebben az esetben az utas nem köteles időben megjelenni az utasfelvételnél. Ha biztos, hogy a járatot törlik, semmi értelme, hogy ezt megköveteljék.
- 24 Amint azt az eljáró bírósági tanács más összefüggésben már kifejtette (BGH [szövetségi legfelsőbb bíróság] 2022. május 3-i, X ZR 122/21. ügyszámú végzése, 16. pont), ezzel összehasonlítható tényállás állhat elő, ha már azelőtt, hogy az utasnak legkésőbb be kell jelentkeznie az utasfelvételre, kellően biztos támpontok állnak rendelkezésre arra vonatkozóan, hogy a járat már csak három órát meghaladó késéssel érkezhessen a végső célállomásra. Ebben a helyzetben annak a megkövetelése, hogy az utas ennek ellenére érkezzen időben az utasfelvételre, ugyanolyan értelmetlen lehet, mint járatörülés esetén.
- 25 Ebből le lehet vonni azt a következtetést, hogy a kártalanításhoz való jog ebben a helyzetben, éppúgy, mint a járatörülés esetén, nem attól függ, hogy az utas megkezdte-e a tervezett utazást, és mikor érkezett meg a végső célállomásra.
- 26 4. A perbeli esetben a felperes felülvizsgálati kérelme alaptalannak bizonyulna, amennyiben a kártalanításhoz való jog általános jelleggel kizárt, ha az utas három órát meg nem haladó késéssel érte el a végső célállomást.
- 27 5. Ha viszont a kártalanításhoz való jog akkor is tekintetbe jön, ha már azelőtt, hogy az utasnak legkésőbb be kell jelentkeznie az utasfelvételre, kellően biztos támpontok állnak rendelkezésre a jelentős késésre vonatkozóan, akkor felmerül a kérdés, hogy a kártalanításhoz való jognak ebben a helyzetben feltétele-e, hogy az utas mégis időben jelentkezzen utasfelvételre, hogy a légi fuvarozónak lehetősége legyen az átfoglalásra.
- 28 Az eljáró bírósági tanács ezt a kérdést egy másik ügyben előzetes döntéshozatal céljából már a Bíróság elé terjesztette. Ez a fenti előfeltevés alapján a perbeli ügyben hozott határozat szempontjából is perdöntő.
- 29 Az alsóbb fokú bíróságok mindeddig nem tettek megállapításokat arra vonatkozóan, hogy a felperes az állításnak megfelelően időben megjelent-e az utasfelvételnél. Amennyiben ez nem szükséges a kártalanítási igényhez, az eljáró bírósági tanács véglegesen dönthet az ügy érdemében. Ellenkező esetben az ügyet tényállás feltárása céljából vissza kellene utalni a fellebbviteli bíróság elé.

[omissis]