

Anonimizált változat

Fordítás

C-522/22 – 1

C-522/22. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2022. augusztus 4.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landgericht Frankfurt am Main (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2022. június 17.

Felperes:

GE

Alperes:

British Airways Plc

Landgericht Frankfurt am Main [omissis]

[omissis]

Végzés

A GE, [omissis] Berlin,

felperes

[omissis]

és

a British Airways Plc [omissis], [omissis] Frankfurt am Main,

alperes

[omissis]

között folyamatban lévő jogvitában

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

a következőképpen határozott:

I. A legutóbb a 2012. július 11-i 2012/419/EU módosító határozat (HL L 204., 131. o.) 2. cikkével módosított, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 267. cikkének második bekezdése alapján előzetes döntéshozatali eljárás útján az uniós jog értelmezése céljából a következő kérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

1) Úgy kell-e értelmezni a visszautasított beszállás és légijáratok 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 légi utasok jogairól szóló rendelet) 7. cikkének (3) bekezdésével összefüggésben értelmezett 8. cikke (1) bekezdésének a) pontját, hogy az az utas, aki részben törzsutasmérföldekkel fizetett a járatért, az üzemeltető légi fuvarozótól, aki nem a vele szerződő fél, e tekintetben (csak) törzsutasmérföldekben követelhet visszatérítést?

2) Ha a Bíróság igenlő választ ad az első kérdésre:

Ellentétes-e a légi utasok jogairól szóló rendelettel az olyan nemzeti szabályozás, amely szerint abban az esetben, ha a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének a) pontjából eredő kötelezettséget megszegve nem teljesítik a visszatérítést mérföldek formájában, a teljesítés helyett kártérítés követelhető az üzemeltető légi fuvarozótól, vagy az utas kötve van a törzsutasmérföldekben történő visszatérítésre irányuló eredeti követeléséhez?

3) Ha a Bíróság nemleges választ ad az első kérdésre:

Abban az esetben, ha az utas pénzbeli visszatérítést is követelhet vagy kap, úgy kell-e értelmezni a légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének (3) bekezdésével összefüggésben értelmezett 8. cikke (1) bekezdésének a) pontját, hogy az üzemeltető légi fuvarozó azt az összeget téríti vissza pénzben az utas részére „a jegy [vételi ár szerinti] ár[aként]”, amely lehetővé tenné vagy tette volna az utas számára, hogy törzsutasmérföldek felhasználása nélkül a célállomására hasonló feltételek mellett és a legkorábbi időpontban vagy egy későbbi, az utasnak megfelelő időpontra átfoglalásra tegyen szert az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően?

II. Az eljárást felfüggeszti.

Indokolás:

I.

A jogvita alapját a következő tényállás képezi:

2020. december 27-én a felperes Frankfurt am Mainból Londonon át Chicagóba (Egyesült Államok) tartó járatokra foglalt helyet egységes foglalás keretében az Iberia légitársaságnál [omissis]. Az alperesnek kellett volna a Frankfurt am Mainból Londonba tartó 2021. március 4-i BA901-es járatot üzleti osztályon, valamint a Londonból Chicagóba tartó ugyanaznapi BA295-ös csatlakozó járatot első osztályon üzemeltetnie.

A felperes az Iberia bónuszprogramjának 75 750 törzsutas mérföldjét (úgynevezett aviók) használta fel Iberia-törzsutaskártyájáról az Iberia járatainak kifizetésére, és ezen felül további 363,90 eurót fizetett. Az aviókat a felperes Iberiánál fennálló tagsága és korábbi foglalásai alapján írták jóvá a felperes javára a légitársaság törzsutasprogramjában. [omissis] Ha pénzben foglalt volna helyet a járatokra, akkor 8677,90 eurót kellett volna fizetnie. Ezen az áron voltak elérhetőek a megfelelő járatok.

2021. január 18-án az alperes törölte a járatokat. 2021. január 18-án a felperes e-mailben felszólította az alperest a felhasznált mérföldek és a további kifizetés 2021. január 26-i határidővel történő visszatérítésére. [omissis] 2021. január 26-án az alperes megtagadta a felperes részére történő visszatérítést, és a felperest az Iberiához irányította. 2021. január 28-án a [omissis] felperes immár 8677,90 euró megfizetésére szólította fel az alperest. 2021. február 5-én az alperes újból megtagadta a fizetést. A felperes ezt követően keresetet indított az alperessel szemben többek között 8677,90 euró megfizetése iránt.

II.

A kérdést előterjesztő bíróság véleménye szerint a jelen jogvita szempontjából releváns, hogy miként kell értelmezni a légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének (3) bekezdésével összefüggésben értelmezett 8. cikke (1) bekezdésének a) pontját, mert a felperest főszabály szerint a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének a) pontjából eredő jog illeti meg az alperessel szemben, miután az alperes mint üzemeltető légi fuvarozó törölte a felperes által egységesen lefoglalt járatot, amely a légi utasok jogairól szóló rendelet 3. cikkének a) pontja alapján e rendelet hatálya alá tartozik.

- 1) **Első kérdésével** a kérdést előterjesztő bíróság ennél fogva arra keres választ, hogy miként kell értelmezni a légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének (3) bekezdésével összefüggésben értelmezett 8. cikke (1) bekezdésének a) pontját abban az esetben, ha (többek között) törzsutas mérföldekkel fizetik ki a jegyeket. Erre azért van szükség, hogy a kérdést előterjesztő bíróság

számára tisztázódjon, hogy a felperes jogosult-e a törzsutasmérföldek visszatérítésére vagy pénzbeli visszatérítésre a légi utasok jogairól szóló rendelet alapján.

A légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikkének (1) bekezdése szerint a légi utasok jogairól szóló rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja alapján a rendelet hatálya alá tartozó – a jelen ügyben szereplőhöz hasonló – járatnak az üzemeltető légi fuvarozó általi, a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében vett – a jelen ügyben szereplőhöz hasonló – törlése esetén az utasoknak választást ajánlanak fel a célállomásukra való átfoglalás, a kiindulási repülőtérre való visszaszállítás vagy az a) pont első franciabekezdése alapján a jegy árának a vételi ár szerinti, hét napon belül, a 7. cikk (3) bekezdésében meghatározott módon történő visszatérítése között [...].

Az eljáró bíróság véleménye szerint azonban a légi utasok jogairól szóló rendelet annak szövegére, rendszerére, valamint értelmére és céljára tekintettel nem egyértelmű, és még nem született válasz arra a kérdésre, hogy az utas – a jelen esetben a felperes – követelhet-e az üzemeltető légi fuvarozótól, aki nem a vele szerződő fél, törzsutasmérföldekben történő visszatérítést, vagy egyenesen ilyen visszatérítést kell követelnie, ha ilyen mérföldekkel „fizetett” a járatért.

A 8. cikk (1) bekezdése a) pontjának szövege először is arra tűnik utalni, hogy a törzsutasmérföldek felhasználásával foglalt járatok esetében minden esetben pénzbeli visszatérítést kell teljesíteni, ha jegyárról és *vételi árról* lehet beszélni. Mindenesetre azonban az utasok jogairól szóló rendelet főszabályként abból indul ki, hogy az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének f) pontja értelmében vett jegyek pénzben történő kifizetéséből indul ki, amit a rendelet (13) preambulumbekzdése is

alátámaszt. Másfelől az ár és a jegyár fogalma tágabb értelemben ellenszolgáltatásként is értelmezhető, különösen ha a jegyre mint dokumentumra hivatkoznak, amely a jelen esetben az aviókat is megemlíti. A légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének a) pontja hivatkozik ezenfelül a légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének (3) bekezdésére is, amely a járat törlést, az érkezéskor elszenvedett jelentős késést vagy a beszállás visszautasítását követő kártalanítás kifizetésének módját szabályozza. E rendelkezés szerint a kártalanítás kifizetése főszabály szerint készpénzben, átutalással vagy bankcsekkel történik. Az utas azonban „írásos beleegyezése esetén” utazási utalvány és/vagy „más szolgáltatások” formájában is követelheti visszatérítést. Az eljáró bíróság véleménye szerint a „más szolgáltatások” fogalma tehát a törzsutasmérföldeket is mindenképpen magában foglalja. Az eljáró bíróság véleménye szerint a légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének (3) bekezdésére való hivatkozás rendszertani szempontból amellett szól, hogy az utasnak lehetősége van arra, vagy adott esetben egyenesen (elsődleges) kötelezettsége, hogy a visszatérítést csak mérföldekben követelhesse, ha azokkal „fizetett” a járatért. Ez megfelelne a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének a) pontja által követett visszatérítési célnak. Az a körülmény, hogy a légi utasok jogairól szóló rendeletről ugyanakkor az olyan törzsutasprogramok sem idegenek, amelyek keretében törzsutasmérföldek szerezhetők, és a légi utasok jogairól szóló rendelet éppen az ezekkel szerzett jegyekre alkalmazandó, a légi utasok jogairól szóló rendelet 3. cikke (3) bekezdésének második mondatából is következik. Ez is a mérföldekben történő visszatérítés lehetősége mellett szól. Végül a jelen esetben a légi utasok jogairól szóló rendelet (1) és (4) preambulumbekkezdése is felhasználható az értelmezéshez. E preambulumbekkezdések szerint a légi utasok jogairól szóló rendelet az utasok magas szintű védelmére irányul. Ennek megfelelően, ha az utas – mint a jelen esetben – a mérföldekben történő visszatérítést választja, az üzemeltető légi fuvarozónak eleget kell tennie ennek.

Végül soron azonban ez az értelmezés nem egyértelmű, mivel a magas szintű védelem a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdése a) pontjának szövegével összefüggésben értelmezve a pénzügyi visszatérítés mellett is szólhat, éppen abban az esetben, ha az utas az üzemeltető légi fuvarozóhoz fordul, amellyel egyébként nincs szerződéses viszonyban. Ez amellett szólhat, hogy az üzemeltető légi fuvarozónak minden esetben pénzügyben kell teljesítenie a visszatérítést (így például: OLG Köln [kölni regionális felsőbbbíróság, Németország], 2017. július 26-i végzés, 17 U 69/15[omissis]). 2017-ben a hivatkozott OLG Köln (kölni regionális felsőbbbíróság) a 2017. július 26-i előzetes döntéshozatalra utaló végzéssel előzetes döntéshozatal céljából kérdést terjesztett a Bíróság elé, amelyet később töröltek a Bíróság nyilvántartásából.

- 2) Ha a Bíróság általi értelmezésből az derül ki, hogy az utas ennek megfelelően törzsutasmérföldekben kaphat visszatérítést az üzemeltető légi

fuvarozótól, vagy egyenesen köteles (csak) törzsutasmérföldekben követelni a visszatérítést, ha a jegyet azokkal szerezte a vele szerződő féltől, akkor az eljáró bíróság véleménye szerint felmerül az a releváns kapcsolódó és ezen okból megfogalmazott **második kérdés**, hogy ellentétes-e az utasok jogairól szóló rendelettel az olyan nemzeti szabályozás, amely szerint a hitelező – a jelen esetben az utas – egy szerződésen vagy jogszabályon alapuló kötelmi viszonyból – a jelen esetben az utasok jogairól szóló rendeletből – eredő kötelezettség nemteljesítése miatt kártérítést követelhet az elmaradt teljesítés helyett (a BGB [polgári törvénykönyv] 281. és 283. §-ával összefüggésben értelmezett 280. §-ának (1) és (3) bekezdése), függetlenül attól a kérdéstől, hogy a teljesítés lehetetlen-e az üzemeltető légi fuvarozó számára, amit az alperes állít, vagy az üzemeltető légi fuvarozó a visszatérítésre való felszólítás ellenére nem teljesíti törzsutasmérföldekben a visszatérítést.

A nemzeti jog korlátozó hatása ellen szól e tekintetben először is az a körülmény, hogy a légi utasok jogairól szóló rendelet csak az alkalmazási körében kíván szabályozni minimális jogokat (a Bíróság 2011. október 13-i Aurora Sousa Rodriguez és társai kontra Air France SA ítélete, C-83/10 [omissis]), és olyan önálló szabályrendszert képez, amely nem zárja ki a nemzeti szabályozásokat. A (22) preambulumbekkezdés is kifejezetten lehetővé teszi a nemzeti jog szerinti eljárásokat egy megfelelő szervnek a jogok érvényesítésére való kijelölése mellett. Emellett szól a légi utasok jogairól szóló rendelet 12. cikke (1) bekezdésének első mondata is, amely szerint a rendelet alkalmazása nem érinti a további kártalanításhoz való jogot (ugyanígy: BGH [szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország] NJW-RR 2010, 1641).

Ha a légi utasok jogairól szóló rendelet korlátozva lenne, a keresetet a jelen ügyben el kellene utasítani. Ellenkező esetben a nemzeti kártérítési jog alapján kellene értékelni, hogy milyen kárt szenvedett az utas a törzsutasmérföldekben történő visszatérítés nemteljesítése esetén.

- 3) Ha viszont a Bíróság – a várakozások ellenére – úgy értelmezi a légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének (3) bekezdésével összefüggésben értelmezett 8. cikke (1) bekezdésének a) pontját az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdés keretében, hogy az utas minden esetben pénzben követelheti, sőt kell követelnie a jegy árát az üzemeltető légi fuvarozótól, még akkor is, ha (részben) törzsutasmérföldek felhasználásával „fizetett” a vele szerződő fél járatáért, akkor az eljáró bíróság véleménye szerint – a jelen esetben – felmerül az a **harmadik kérdés**, hogy miként kell kiszámítani a törzsutasmérföldek értékét és így a visszatérítés összegét. E kérdés megválaszolása (ismét) attól függ, hogy miként kell értelmezni az utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének a) pontjában szereplő jegyár és vételi ár fogalmát.
- (1) Az egyik lehetőség az lenne, hogy az alperes jogi álláspontjával összhangban meghatározzák a törzsutasmérföldek tényleges piaci értékét, és

ennek megfelelően azt az értéket tekintik a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében vett jegyárnak, amelyen az utas újból megszerezheti a részben felhasznált törzsutasmérföldeket, amennyiben lehetőség van törzsutasmérföldek vásárlására.

Az eljáró bíróság véleménye szerint ezen értelmezés mellett szól, hogy az utas a jegyár pénzbeli visszatérítéséhez hasonlóan, ha a járatokért pénzben fizetett, végső soron ugyanolyan vagyoni helyzetbe kerül, mint amilyenben a járatra történő helyfoglalás előtt volt (negatív interesse). Amint az megállapítást nyert, ez a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdése a) pontjának értelme és célja éppen a kártalanítástól elhatárolva.

Ez az értelmezés azzal járna, hogy a jelen esetben a felperes az aviók alperes által állított, avióként körülbelül 0,018 és 0,0187 euró közötti „áron” az Iberiától történő esetleges megvásárlása esetén 1363,50 és 1416,53 euró közötti összeget kapna visszatérítésként.

- (2) Az értelmezés keretében lehetséges lenne továbbá a törzsutasmérföldek értékét a BGB 249. és azt követő §-ai szerinti (nemzeti) kártérítési jogból származó jogi elgondolás útján úgy meghatározni, mintha az utas a törzsutasmérföldek felhasználása nélkül a célállomására hasonló feltételek mellett és a legkorábbi időpontban vagy egy későbbi, az utasnak megfelelő időpontra, az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően történő megfelelő szállítást vagy átfoglalást választott volna (pozitív interesse).

Ez ugyanolyan helyzetbe hozná az utast a jegy árának visszatérítése keretében, mintha az üzemeltető légi fuvarozó nem törölte volna a járatot.

Ezen értelmezése ellen szól azonban, hogy a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének a) pontja nem szabályoz a visszatérítést meghaladó kártérítéshez való jogot. A légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdése a) pontjának értelme és célja a légi utasok jogairól szóló rendelet (13) preambulumbekzdésére tekintettel a jegy árának az utas részére történő visszatérítése. Ezt támasztja alá az is, hogy az utas éppen kifejezetten nem a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében vett átfoglalást választott, tehát már nem szeretne eljutni a célállomásra.

Másfelől már a törlés is az utasnak a légi utasok jogairól szóló rendeletből eredő jogainak megsértését jelenti, és a légi utasok jogairól szóló rendelet 9. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettség megsértése esetén a Bíróság már megállapította, hogy amennyiben az utas nem kap ellátást az üzemeltető légi fuvarozótól, az utas jogosult az üzemeltető légi fuvarozótól azon összeg megtérítését követelni, amelyet az üzemeltető légi fuvarozó helyett elköltött (a Bíróság 2013. január 31-i Denise McDonagh kontra Ryanair Ltd. ítélete, C-12/11 [omissis]). Ezen túlmenően a nemzeti ítélkezési gyakorlatban és szakirodalomban eléggé ellentmondásos vita folyik arról, hogy a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének a) pontja alapján az utas közvetlenül jogosult-e a helyettesítő szállítással kapcsolatban felmerült költségek megtérítésére vagy sem[omissis].

Ez az értelmezés a jelen esetben azzal járna, hogy a felperes 8677,90 euró visszatérítését követelheti az alperestől.

- (3) Ezen túlmenően olyan álláspont is képviselhető, hogy a törzsutasmérőföldeknek egyáltalán nincs „értékük”. A légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdése a) pontjának szövegére tekintettel ez azzal indokolható, hogy az utas az általa rendelkezésre bocsátott és kizárólag járatok korábbi foglalásával „megkeresett” törzsutasmérőföldök felhasználása esetén éppen egyáltalán nem fizetett árat a jegyért,

és ennek megfelelően vissza sem kell téríteni semmit.

Ez ellen szól azonban, hogy az európai jogalkotó – amint az megállapítást nyert – éppen kiterjesztette a légi utasok jogairól szóló rendelet alkalmazhatóságát olyan helyzetekre és megerősített helyfoglalásokra, illetve jegyekre, amelyeket az üzemeltető légi fuvarozó törzsutasprogramok keretében adott ki (a légi utasok jogairól szóló rendelet 3. cikke (3) bekezdésének második mondata). Az eljáró bíróság véleménye szerint a légi utasok jogairól szóló rendelet így egyértelművé teszi, hogy az utas az így kapott jegyekért mindenképpen előzetesen ellenszolgáltatást nyújtott a vele szerződő félnek.

Ez az értelmezés azonban azzal járna, hogy a felperes a jelen esetben csak a 363,90 eurót kapná meg visszatérítésként, illetve ítélnék meg neki ítélettel.

- (4) A jegyár készpénzben történő visszatérítése törzsutasmérőföldek korábbi felhasználása esetén történő kiszámításának további módja lehet, ha az utasnak pénzben térítik meg azt az összeget, amelyre szüksége lenne ahhoz, hogy a vele szerződő féltől – a jelen esetben az Iberiától – járatok foglalása révén újból megkapja a törzsutasmérőföldet. Az eljáró bíróság véleménye szerint azonban ez az értelmezés végeredményben az utasnak az utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdése a) pontjának értelmével és céljával, valamint az utasok jogairól szóló rendelet (13) preambulumbekkezdésével már nem igazolható túlkompensációjához vezetne olyan formában, hogy az utas a visszatérítés révén gyakorlatilag ingyenes járatokat, illetve az üzemeltető légi fuvarozó költségére akár további járatokat kapna.

[omissis]