

C-33/23. sz. ügy**Előzetes döntéshozatal iránti kérelem****A benyújtás napja:**

2023. január 24.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landesgericht Korneuburg (Ausztria)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2023. január 24.

Fellebbező fél:

AA AG

Ellenérdekű felek:

VM

AG GmbH

[omissis]

OSZTRÁK KÖZTÁRSASÁGLANDESGERICHT KORNEUBURG (KORNEUBURGI REGIONÁLIS
BÍRÓSÁG, AUSZTRIA)**VÉGZÉS**

A Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság) mint fellebbviteli bíróság [omissis] a következő ügyekben

[A] V***** M***** [omissis] felperesnek ¹ [omissis] az A***** A***** AG [omissis] alperes ellen **250,- euró** és járulékal iránt indított keresete (**22 R 224/22d**);

¹ [omissis]

[B] Az A***** G***** GmbH felperesnek [omissis] az A***** A***** A***** AG, [omissis] alperes ellen **800 euró** és járulékaik iránt indított keresete **(22 R 10/23k)**;

a Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság, Ausztria) alábbi ítéletei:

[A] a 2022. 09. 01-jén hozott, 24 C 203/22s-7. sz. ítélet és

[B] a 2022. 10. 26-án hozott, 27 C 174/22y-9. sz. ítélet

ellen az adott ügy alperese által benyújtott fellebbezések tárgyában indított eljárásban zárt ülésen az alábbi végzést hozta:

[I.] [omissis] [A nemzeti eljárások egyesítése]

[II.] A bíróság az EUMSZ 267. cikk alapján **előzetes döntéshozatal** céljából a következő kérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

[1] „Úgy kell-e értelmezni a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú 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) 3. cikke (1) bekezdésének a) pontját – az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között a légi közlekedésről szóló, a 2010. november 26-i 2/2010 közösségi/svájci légiközlekedési bizottsági határozattal módosított, 1999. június 21-i megállapodással (légi közlekedési megállapodás) összefüggésben értelmezve –, hogy valamely két repülési szakaszból álló – a Svájci Államszövetség területéről induló, egy tagállam területén történő átszállást magában foglaló, majd egy harmadik állam területén leszálló – járat (amelynek üzemeltető légi fuvarozója egyébként közösségi vállalkozás) a légi utasok jogairól szóló rendelet hatálya alá tartozik?”

[2] „Úgy kell-e értelmezni a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú 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) 3. cikke (1) bekezdésének b) pontját – az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között a légi közlekedésről szóló, a 2010. november 21-i 2/2010 közösségi/svájci légiközlekedési bizottsági határozattal módosított, 1999. június 21-i megállapodással (légi közlekedési megállapodás) összefüggésben értelmezve –, hogy valamely két repülési szakaszból álló – harmadik állam területéről induló, egy tagállam területén történő átszállást magában foglaló, majd a Svájci Államszövetség területén leszálló – járat – amelynek üzemeltető légi fuvarozója közösségi vállalkozás – a légi utasok jogairól szóló rendelet hatálya alá tartozik?”

[III.] [omissis] [Az eljárás felfüggesztése]

INDOKOLÁS:

[I.] [omissis] [Hivatkozás a nemzeti jogra]

[II.] Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemről:

[A] 22 R 224/22d

A tényállásról:

A felperesnek megerősített egységes helyfoglalása volt az alperes által üzemeltetett, 2020. július 30-án Belgrádból (Szerbia) Bécsbe (Ausztria) közlekedő OS 774-es és Bécsből Genfbe (Svájc) közlekedő OS 575-ös járatra.

Az OS 774-es, Belgrádból Bécsbe közlekedő járatot végrehajtotta a légi fuvarozó. A Bécsből Genfbe tartó OS 774-es járatot törölték, és erről a felperest kevesebb mint hét nappal korábban tájékoztatták. Átfoglalás nem történt. A repülőút Belgrád és Genf között legfeljebb 1500 km.

A felperes a 2020. július 20-án kelt levelében 250,- euró kártalanítás megfizetésére szólította fel az alperest, és fizetési határidőt 2020. augusztus 3-ban állapította meg.

Az alapeljárásról:

A **felperes** 250,- euró és kamatai összegű kártalanítás kért a 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a légi utasok jogairól szóló rendelet) 7. cikke (1) bekezdésének a) pontjával összefüggésben értelmezett 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján, és azzal érvelt, hogy a légi utasok jogairól szóló rendelet alkalmazandó a szóban forgó légi járatra.

Az **alperes** vitatta a kereseti kérelmet, kérte a kereset elutasítását, és azzal érvelt, hogy az utas nem a Szerződés rendelkezéseinek hatálya alá tartozó tagállam területén található repülőtérrel indult. A végső célállomás sem az Európai Unió valamelyik repülőterén volt. A légi utasok jogairól szóló rendelet alkalmazhatóságának hiányában az utas nem jogosult kártalanításra.

A **megtámadott ítéletben** az elsőfokú bíróság az alperest 250,- euró és kamatai megfizetésére, valamint az eljárási költségek megtérítésére kötelezte. Jogi szempontból a bíróság összegezve úgy értékelte az ügy – részben nem vitatott, részben a nemzeti eljárásjog (Zivilprozessordnung [osztrák polgári perrendtartás] 501. §-ának (1) bekezdése) szerint nem megtámadható –, korábban bemutatott tényállását, hogy a légi utasok jogairól szóló rendelet a Svájci Államszövetség és az Európai Közösség között a légi közlekedésről szóló, a 2006. június 18-i 1/2006 közösségi/svájci légiközlekedési bizottsági határozattal módosított (és a 2020. november 26-i 2/2020 határozattal hivatalosan kiigazított), 1999. június 21-i

megállapodás (légi közlekedési megállapodás) alapján a szóban forgó járatra is alkalmazandó. Az alperes nem terjesztett elő kivételes körülmény fennállására vagy észszerű intézkedések megtételére vonatkozó észrevételeket. A felperes ezért jogosult a kártalanításra a követelt összegben.

Ezen ítélet ellen irányul az alperes **fellebbezése** téves jogi értékelés miatt, amely fellebbezésben kéri a megtámadott ítélet módosítását oly módon, hogy azt a bíróság teljes egészében utasítsa el; másodlagosan az ítélet hatályon kívül helyezése iránti kérelmet terjeszt elő.

A felperes kéri, hogy a bíróság ne adjon helyt a fellebbezésnek.

A felperes kérelméről való döntéshozatalra a Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság) rendelkezik hatáskörrel másod- és egyben végső fokon.

[B] 22 R 10/23k

A tényállásról:

L***** N***** és S***** C***** utasoknak megerősített egységes helyfoglalásuk volt az alperes által üzemeltetett, 2019. szeptember 8-án Zürichből (Svájc) Bécsbe (Ausztria) közlekedő OS 568-as és Bécsből Marrákesbe (Marokkó) közlekedő OS 899-es járatra.

A Zürichből Bécsbe tartó OS 568-as járat késett, ami miatt az utasok lemaradtak az OS 899-es járatról, és több mint háromórás késéssel érték el a végső célállomásukat, Marrákest. A repülőút Zürich és Marrákes között legfeljebb 1500 km (és nem haladja meg a 3500 km-t).

Az utasok a légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikke szerinti kártalanítási igényeiket (az A***** Ltd. útján) a felperesre engedményezték, aki az engedményezést elfogadta.

A felperes sikertelenül szólította fel az alperest összesen 800,- euró összegű kártalanítás megfizetésére.

Az alapeljárásról:

A **felperes** összesen 800,- euró és kamatai összegű kártalanítás kért a 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a légi utasok jogairól szóló rendelet) 7. cikke (1) bekezdésének b) pontjával összefüggésben értelmezett 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján, és azzal érvelt, hogy a légi utasok jogairól szóló rendelet alkalmazandó a szóban forgó légi járatra.

Az **alperes** vitatta a kereseti kérelmet, kérte a kereset elutasítását, és azzal érvelt, hogy az utasok nem a Szerződés rendelkezéseinek hatálya alá tartozó tagállam területén található repülőtérrel indultak. A végső célállomás sem az Európai Unió

valamelyik repülőterén volt. A légi utasok jogairól szóló rendelet alkalmazhatóságának hiányában az utasok nem jogosultak kártalanításra.

A **megtámadott ítéletben** az elsőfokú bíróság az alperest 800,- euró és kamatai megfizetésére, valamint az eljárási költségek megtérítésére kötelezte. Jogi szempontból a bíróság összegezve úgy értékelte az ügy – részben nem vitatott, részben a nemzeti eljárásjog (Zivilprozessordnung [osztrák polgári perrendtartás] 501. §-ának (1) bekezdése) szerint nem megtámadható –, korábban bemutatott tényállását, hogy a légi utasok jogairól szóló rendelet a Svájci Államszövetség és az Európai Közösség között a légi közlekedésről szóló, a 2006. június 18-i 1/2006 közösségi/svájci légiközlekedési bizottsági határozattal módosított (és a 2020. november 26-i 2/2020 határozattal hivatalosan kiigazított), 1999. június 21-i megállapodás (légi közlekedési megállapodás) alapján a szóban forgó járatra is alkalmazandó. Az alperes nem terjesztett elő kivételes körülmény fennállására vagy észszerű intézkedések megtételére vonatkozó észrevételeket. A felperes ezért jogosult a kártalanításra a követelt összegben.

Ezen ítélet ellen irányul az alperes **fellebbezése** téves jogi értékelés miatt, amely fellebbezésben kéri a megtámadott ítélet módosítását oly módon, hogy azt a bíróság teljes egészében utasítsa el; másodlagosan az ítélet hatályon kívül helyezése iránti kérelmet terjeszt elő.

A felperes kéri, hogy a bíróság ne adjon helyt a fellebbezésnek.

A felperes kérelméről való döntéshozatalra a Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság) rendelkezik hatáskörrel másod- és egyben végső fokon.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről:

[1] A légi utasok jogairól szóló rendelet 7. cikke (1) bekezdésének a) pontja szerinti kártalanításhoz való jog elsődleges feltétele, hogy a szóban forgó járatok a légi utasok jogairól szóló rendelet hatálya alá tartozzanak.

[2] A légi utasok jogairól szóló rendelet 3. cikkének (1) bekezdése értelmében a rendeletet a következőkre kell alkalmazni:

a) egy olyan tagállam területén található repülőtérrel induló utasokra, amely tagállamra a Szerződést alkalmazni kell; vagy

b) utasokra, akik egy harmadik országban található repülőtérrel indulnak, amelyre a Szerződést alkalmazni kell, kivéve, ha ebben a harmadik államban előnyökben vagy kártalanításban és segítségben részesültek, amennyiben az érintett légi járat üzemeltető légifuvarozója közösségi légifuvarozó.

[3] A jelen esetekben sem a légi járat indulási helye, sem a végső célállomása nem az Európai Unió valamely tagállam területén van; az [A] esetben az indulási

hely egy harmadik állam területén, az érkezési hely pedig a Svájci Államszövetség területén van; a [B] esetben az indulási hely a Svájci Államszövetség területén, az érkezési hely pedig egy harmadik állam területén van.

Ez az értelmezés az Európai Unió Bíróságának korábbi ítélezési gyakorlatán alapul, amely szerint az egységesen foglalt, egy vagy több csatlakozással rendelkező légi járat a légi utasok jogairól szóló rendeletben előírt, az utasokat megillető kártalanításhoz való jog szempontjából egységes egésznek minősül, ami azt jelenti, hogy a légi utasok jogairól szóló rendelet alkalmazhatóságát a légi járat első indulási helyére és végső célállomására tekintettel kell értékelni (EUB 2019. 07. 11-i Ceske aerolinie ítélet, 16. pont; EUB 2020. 11. 12-i KLM Royal Dutch Airlines ítélet, C-367/20, 19. pont; EUB 2022. 02. 24-i Airhelp ítélet, C-451/20, 26. pont; EUB 2022. 10. 06-i flightright GmbH ítélet, C-436/21, 23. pont). Az a tény, hogy a közbenső megállás repülőtere található valamely tagállam területén, nem vezet a légi utasok jogairól szóló rendelet alkalmazhatóságához (EUB 2022. 02. 24-i Austrian Airlines ítélet, C-451/20, 41. pont).

[4] A Svájci Államszövetség és az Európai Közösség között 1999. június 21-én megkötött légi közlekedési megállapodás (légi közlekedési megállapodás) a polgári területén állapít meg szabályokat a Szerződő Felek között (légi közlekedési megállapodás 1. cikke). Preambulumában az szerepel, hogy a nemzetközi polgári repülés egységes jellege miatt a Szerződő Felek óhaja, hogy a légi közlekedés szabályozása Európa-szerte harmonizált legyen.

A légi közlekedési megállapodás 1. fejezete 1. cikkének (1) bekezdése a megállapodás célját úgy határozza meg, hogy az a polgári repülés terén állapít meg szabályokat a Szerződő Felek között.

A légi közlekedési megállapodás 2. cikke értelmében e megállapodást és a melléklete rendelkezéseit annyiban kell alkalmazni, amennyiben a légi közlekedésre, illetve az e megállapodás mellékletében említett, a légi közlekedéshez közvetlenül kapcsolódó ügyekre vonatkoznak.

A légi közlekedési megállapodás 23. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy a megállapodás nem érinti egyik Szerződő Fél jogát sem, hogy a hátrányos megkülönböztetést tiltó alapelv és e megállapodás rendelkezései figyelembevételével az e megállapodás által szabályozott területre vonatkozó jogszabályait egyoldalúan módosítsa.

A légi közlekedési megállapodás 32. cikke rögzíti, hogy a melléklet e megállapodás szerves részét képezi.

A melléklet szerint e megállapodás alkalmazásában valahányszor az Európai Közösség tagállamait vagy a hozzájuk való kötődés követelményét említik, e Megállapodás alkalmazásában úgy kell tekinteni, hogy egyúttal Svájcot is, illetőleg a Svájchoz való ugyanolyan kötődés követelményét is említik.

A Közösség/Svájc Légiközlekedési Bizottság 2006. 10. 18-i 1/2006 határozatával (amelyet a 2010. 11. 26-i 2/2020. sz. határozattal hivatalosan kiigazítottak) annyiban módosították (többek között) a légi közlekedési megállapodást, hogy a melléklet 6. [helyesen 7.] pontjába felvették a légi utasok jogairól szóló rendeletet (az időközben hatályon kívül helyezett 295/91/EKG rendelet helyett).

A kérdést előterjesztő bíróság ezért arra a véleményre hajlik, hogy a légi közlekedési megállapodás megfogalmazása és felismerhető célja amellet szól, hogy a légi utasok jogairól szóló rendelet Svájc területére is korlátlanul alkalmazható.

[5] A Zivilgericht des Kantons Basel-Stadt (Basel-Stadt kanton polgári bírósága, Svájc) azonban a légi közlekedési megállapodás 15. cikkére hivatkozva, amely a svájci és a közösségi légi fuvarozóknak egyrésztől csak Svájc és az Európai Unió közötti, másrésztől az Európai Unión belüli útvonalakon biztosít forgalmi jogokat, úgy véli, hogy a légi utasok jogairól szóló rendelet csak e körben alkalmazható (2011. 03. 11-i V.2010.1734. sz. határozat; 2012. 05. 15-i V.2012.213. sz. határozat).

A kérdést előterjesztő bíróság álláspontja szerint azonban ez ellen szól, hogy a légi közlekedési megállapodás 15. cikke a forgalmi jogok kölcsönös biztosítása csak részleges aspektusa a teljes megállapodásnak, amely semmilyen érzékelhető kapcsolatban nem áll az utasjogok biztosításával.

[6] Másrészt a svájci Bundesamt für Zivilluftfahrt (szövetségi polgári repülési hivatal [BAZL]) nyilvánvalóan azon a véleményen van, hogy a légi utasok jogairól szóló rendelet legalábbis a Svájc-ból induló összes járatra vonatkozik, függetlenül a légitársaságtól (<www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/gutzuwissen/fluggastrechte.html>). Ezt – itt az [A] esetben – minden olyan járatra is alkalmazni kellene, amelynek végső célállomása Svájcban van, ha a légi utasok jogairól szóló rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontjában foglalt egyéb követelmények teljesülnek.

A kérdést előterjesztő bíróság azonban az alábbiakból indul ki:

- Mindkét repülési szakaszt üzemeltető légi fuvarozó – az alperes – közösségi légi fuvarozó.
- A harmadik országban megkapott kártalanítási kifizetés olyan – a kárigényt megszüntető – ténynek minősül, amelyet az általános jogelvek szerint az alperes üzemeltető légi fuvarozónak kellene állítania és bizonyítania. Az alperes azonban e tekintetben nem terjesztett elő bizonyítékokat.

[6] A (német) Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság [BGH], Németország) is úgy vélte a 2013. április 9-i (X ZR 105/12) és a 2021. június 22-i (X ZR 15/20) – a rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja szerinti alkalmazhatósággal foglalkozó – előzetes döntéshozatal iránti kérelmében, hogy a légi utasok jogairól szóló rendeletnek a légi közlekedésről szóló megállapodáson

keresztül Svájc területére történő kiterjesztése azt jelenti, hogy a Svájc területéről induló, harmadik országba irányuló járatok is a rendelet hatálya alá tartoznak.

A német BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) ehhez kifejtette, hogy a légi közlekedésről szóló megállapodásnak a Légi közlekedési Bizottság által a 2/2010 határozat útján átdolgozott mellékletének második franciabekezdése úgy rendelkezik, hogy a mellékletben felsorolt aktusok tekintetében az Európai Közösség vagy Európai Unió tagállamainak azokban történő említését a megállapodás alkalmazásában úgy kell tekinteni, hogy egyúttal Svájcot is említik. Az légi utasok jogairól szóló rendelet 3. cikkének (1) bekezdése tehát adott esetben oly módon alkalmazandó, hogy az e rendelet szerinti jogosultságok fennállásához elegendő ha a járat indulási pontja vagy – ha a légitársaság székhelye az Európai Unióban vagy Svájcban található – a célállomás Svájcban van. A légi közlekedésről szóló megállapodás és mellékletének ilyen értelmezése nemcsak a megállapodás szövegével van összhangban, hanem a megállapodás preambulumban megfogalmazott azon céllal is, hogy a légi közlekedés szabályozása Európa-szerte – Svájc területét is beleértve – harmonizált legyen. A svájci légitársaságoknak ennél fogva ugyanolyan feltételek mellett kell tudniuk működni és kell működniük, mint az Európai Unió tagállamaiban működő légitársaságoknak. A fogyasztóknak és a légitársaságok ügyfeleinek ugyanazzal a minőségi színvonallal kellene találkozniuk Svájcban, és ezért ugyanazokra a jogokra kell tudniuk hivatkozni e társaságokkal szemben Svájcban, mint az Európai Unió tagállamaiban, és a légitársaságokra azonos versenyfeltételeknek kell vonatkozniuk. Ezzel nehezen lenne összeegyeztethető, ha a légi utasok jogairól szóló rendeletet csak olyan utasokra kellene alkalmazni, akik Svájc területéről indulnak az Európai Unió valamely tagállamának területén található repülőtérré.

[a] Az X ZR 105/12. sz. ügyben indított előzetes döntéshozatali eljárást (C-259/13) azonban törölte a Bíróság az Európai Unió Bíróságának a nyilvántartásából.

[b] Az X ZR 15/20. sz. ügyben indított előzetes döntéshozatali eljárás (C-436/21) második, itt releváns kérdésével az Európai Unió Bíróságának az első kérdésre adott válasz eredménye miatt nem kellett foglalkoznia.

[7] Az Amtsgericht Hannover (hannoveri helyi bíróság, Németország) által benyújtott, a légi utasok jogairól szóló rendelet 3. cikke (1) bekezdése b) pontjának egy harmadik országból Svájcba tartó járatra történő alkalmazásáról szóló előzetes döntéshozatal iránti kérelmet (C-3/15) szintén törölte a Bíróság az Európai Unió Bíróságának a nyilvántartásából.

[8] A fellebbviteli bíróság számára szükséges a kérdés vizsgálata ahhoz, hogy a fellebbezésről véglegesen határozni tudjon. A fellebbviteli bíróság abból indul ki, hogy nincs *acte clair*.

Ha a Bíróság igenlő választ ad az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre, akkor az adott felperesek kártalanítási igényei megalapozottak; az adott alperesek fellebbezéseinek nem adhat helyt a bíróság. Amennyiben a Bíróság nemleges választ ad az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre, akkor az adott felperesek kártalanítási igényei nem megalapozottak; a bíróságnak helyt kell adnia az adott alperesek fellebbezésének, és az elsőfokú ítéleteket úgy kell megváltoztatni, hogy a kereseteket elutasítsák. Az előterjesztett kérdésekre adott válaszok tehát szükségesek a kérdést előterjesztő bíróság határozataihoz.

[III.] [omissis] [Hivatkozás a nemzeti jogra]

Landesgericht Korneuburg, [omissis]

Korneuburg, 2023. január 24.

[omissis]

MUNKADOKUMENTUM