

Anonimizált változat

Fordítás

C-516/23 – 1

C-516/23. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2023. augusztus 10.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landgericht Frankfurt am Main (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2023. augusztus 8.

Felperes:

NW

YS

Alperes:

Qatar Airways

Landgericht Frankfurt am Main (Frankfurt am Main-i regionális bíróság,
Németország)

24. Zivilkammer (huszonnegyedik polgári tanács)

[omissis]

Végzés

A

1. NW, 30989 Gehrden, [omissis]
2. YS, 30989 Gehrden, [omissis]

– felperesek –

[omissis]

és

Qatar Airways, 60327 Frankfurt am Main, [omissis]

– alperes –

[omissis]

között folyamatban lévő jogvitában a Landgericht Frankfurt am Main (Frankfurt am Main-i regionális bíróság) huszonnegyedik polgári tanácsa 2023. augusztus 8-án meghozta az alábbi végzést::

A bíróság az eljárást felfüggeszti.

A bíróság az EUMSZ 267. cikk alapján az uniós jog értelmezésére vonatkozó következő kérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

1. Úgy kell-e értelmezni a 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet, hogy az utas a rendelet 3. cikke (3) bekezdésének első fordulata értelmében térítésmentesen utazik, ha csak a repülőjegy után térítendő díjakat és légi közlekedési adókat kell megfizetnie?

2. Az első kérdésre adott nemleges válasz esetén:

Úgy kell-e értelmezni a 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet, hogy nem a 3. cikk (3) bekezdésének második fordulata értelmében vett, a nyilvánosság számára (közvetetten) nem elérhető viteldíjról van szó, ha a járatot egy légifuvarozó által szervezett, időben és mennyiségben korlátozott, olyan akció keretében foglalták le, amely kizárólag egy meghatározott foglalkozási csoport számára volt elérhető?

3. Amennyiben a második kérdésre adott válasz is nemleges, és a 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet alkalmazhatónak minősíti a Bíróság:

a) Úgy kell-e értelmezni a rendelet 8. cikke (1) bekezdésének c) pontját, hogy időbeli kapcsolatnak kell fennállnia az eredetileg lefoglalt és törölt járat és egy későbbi időpontra kért átfoglalás között?

b) Adott esetben hogyan kellene körülhatárolni ezt az időbeli kapcsolatot?

Indokolás

A felperesek a 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: a légi utasok jogairól szóló rendelet) 8. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján átfoglalást kérnek.

A felpereseknek kifizetett és megerősített foglalásuk volt az alperesnél mint üzemeltető légi fuvarozónál [omissis] a Frankfurt am Main-ból Dohán keresztül Denpasarba tartó útvonalra, valamint a megfelelő visszaútra. A foglalásra 2020. augusztus 5-én került sor. Az alperes 2020. szeptember 13-án törölte a járatot. 2022 tavaszáig az alperes nem indított járatot Denpasarba. A felperesek 2022. augusztus 8-i e-mailben, 2022. augusztus 18-i határidővel azonos útvonalon történő szállítást kértek ugyanazon az útvonalon az alperes 2022. október 20-i (odaút), illetve 2022. november 7-i (visszaút) járatán. A határidő eredménytelen lejárta után a felperesek az American Airlines programjában szerzett 140 000 mérföldet és 394,62 eurót felhasználva foglalták le a repülőjegyeket. A repülőjegyek piaci ára a foglalás napján 4 276,36 euró volt.

A felperesek a repülőjegyeket az alperes „MEDICS” elnevezésű, rövid ideig tartó akciójának keretében foglalták le. Ez az akció csak egy meghatározott szakmai csoportnak (orvosoknak) szólt. A felpereseknek a repülőjegyekért csak az adót és az illetéket kellett megfizetniük.

Az alperes azzal érvel, hogy a légi utasok jogairól szóló rendelet már a légi utasok jogairól szóló rendelet 3. cikkének (3) bekezdése alapján sem alkalmazható. A felperes a repülőjegyeket az alperes „MEDICS” elnevezésű, rövid ideig tartó akciójának keretében foglalta le. Csak díjakat és a légiközlekedési adókat kellett megfizetnie, és így térítésmentesen jutott hozzá a repülőjegyekhez.

A kereset sikere egyrészt döntően attól függ, hogy a légi utasok jogairól szóló rendelet alkalmazható-e a jelen esetben.

A felperesek a repülőjegyet az alperes akciójának keretében vásárolták. A felpereseknek csak légiközlekedési adókat és illetékeket kellett megfizetniük. Ebben az összefüggésben az eljáró bíróság számára először az a kérdés merül fel, hogy az utas ilyen esetben „térítésmentesen” utazik-e a légi utasok jogairól szóló rendelet 3. cikke (3) bekezdésének első fordulata értelmében.

Az első kérdésre adott nemleges válasz esetén, azaz ha az utas nem térítésmentesen utazik, mert csak az adókat és díjakat kell megfizetnie, a fellebbezésről szóló döntés attól függ továbbá, hogy a „MEDICS” akció a nyilvánosság számára közvetlenül vagy közvetetten nem elérhető csökkentett viteldíjnak minősül-e.

A perbeli járatokat az alperes ezen időben korlátozott – csak bizonyos szakmai csoport(ok) számára elérhető – akciója keretében foglalták le a felperesek.

A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország; a továbbiakban: BGH) a 2021. szeptember 21-i ítéletében (X ZR 79/20) kimondta, hogy vállalati dolgozók üzleti útjaihoz a légitfuvarozó által biztosított

kedvezményes viteldíj a légi utasok jogairól szóló rendelet 3. cikke (3) bekezdésének első mondata értelmében elérhető a nyilvánosság számára. A BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) döntése azon a feltételezésen alapul, hogy egy viteldíj akkor érhető el a nyilvánosság számára, ha az olyan személyek meghatározatlan számú körének szól, akik a légifuvarozóval a (potenciális) ügyfélkapcsolaton túlmenően nem állnak különleges kapcsolatban. Ilyen értelemben különleges kapcsolat csak akkor áll fenn, ha a kedvezményt nem kizárólag a forgalom növelése, kereskedelmi program vagy törzsutasprogram céljából nyújtotta a légifuvarozó, hanem egy együttműködési vagy más szoros kapcsolatra tekintettel. Az általános felfogás szerint a nyilvánosság fogalma olyan személyek meghatározatlan számú csoportját jelöli, akik nem állnak egymással különleges kapcsolatban. E kritériumok szerint egy díjszabás akkor is elérhető a nyilvánosság számára, ha nem minden potenciális vásárló tud azzal élni. A döntő tényező inkább az, hogy a kérdéses személyek száma kellő pontossággal meghatározható-e, és hogy ezek a személyek kellő módon kapcsolódnak-e egymáshoz, és zárt körként elhatárolhatók-e a nyilvánosságtól. Az üzleti utakra vonatkozó viteldíjakat illetően a BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) úgy ítélte meg, hogy a kedvezményezettek között nem áll fenn kellően szoros kapcsolat, ha az ajánlatok ugyan nem mindenki számára elérhetőek, a kedvezményezett személyi körben azonban csak az a közös, hogy megfelelnek a meghatározott feltételeknek.

A jelen ügyben is hasonló a helyzet. Az akció nem mindenki, hanem csak az alperes által meghatározott személyi vagy szakmai csoportok előtt állt nyitva. Az eljáró bíróság ezért azt a kérdést veti fel, hogy a BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) ítélkezési gyakorlatát a jelen ügyben is alkalmazni kell-e, és így olyan, a nyilvánosság számára elérhető viteldíjról van-e szó, amelyre alkalmazható a légi utasok jogairól szóló rendelet.

A jelen ügyben az eljáró bíróság abból indul ki, hogy az alperes akciója nem minősül a légi utasok jogairól szóló rendelet 3. cikke (3) bekezdésének második mondata értelmében vett törzsutasprogramnak, és kereskedelmi programnak sem.

Amennyiben a fenti első és második kérdésre adott válasz nemleges, azaz ha alkalmazandó a légi utasok jogairól szóló rendelet, a határozat attól is függ továbbá, hogy a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerinti átfoglalásnak időbeli kapcsolatban kell-e állnia az eredetileg lefoglalt utazással.

Az Oberlandesgericht Köln (kölni regionális felsőbb bíróság, Németország; a továbbiakban OLG Köln) ítélkezési gyakorlata szerint (OLG Köln [kölni regionális felsőbb bíróság], 2021. február 26-i ítélet – 6 U 127720; OLG Köln [kölni regionális felsőbb bíróság], 2022. május 6-i ítélet – 6 U 219/21) az utas a légi utasok jogairól szóló rendelet 5. cikke (1) bekezdésének a) pontja és 8. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján járatörlesztés esetén főszabály szerint átfoglalást kérhet az üzemeltető légi fuvarozótól, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz egy későbbi időpontban, amikor az utasnak

megfelel [helyesen: átfoglalás a célállomásukra hasonló feltételek mellett egy későbbi, az utasnak megfelelő időpontra] (összehasonlítva a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti legkorábbi alkalommal [helyesen: legkorábbi időpontban]), az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően. A jogi norma értelmezése azt eredményezi, hogy az átfoglalást ugyan térítésmentesen kell biztosítani, de időbeli kapcsolatban kell állnia az eredeti utazással is. A légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontjában szereplő „átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz a legkorábbi alkalommal” [helyesen: átfoglalás a célállomásukra hasonló feltételek mellett és a legkorábbi időpontban] megfogalmazás egyértelmű időbeli kapcsolatot teremt az utas eredeti úttervével. Kézenfekvő tehát az ennek megfelelő értelmezés a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének c) pontja, azaz „átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz egy későbbi időpontban [helyesen: átfoglalás a célállomásukra hasonló feltételek mellett egy későbbi, az utasnak megfelelő időpontra], amikor az utasnak megfelel, az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően” esetében is. E tekintetben az OLG Köln (kölni regionális felsőbb bíróság) a jogi norma értelmére és céljára összpontosít, és azzal érvel, hogy a légi utasok jogairól szóló rendelet a szabályozási rendszerében csak az adott utazás során célozza az utasok védelmét. A légi utasok jogairól szóló rendelet rendelkezései az utasnak nem tetszőleges, térítésmentes, a tervezett utazáshoz nem kapcsolódó átfoglalási jogot biztosítanak például egy – csak az eredetileg tervezett utazás után, különösen drága utazási időszakban induló – járatra. A légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikkének (1) bekezdése egyfajta kellékszavatossági jog a szerződés nemteljesítése esetén. A légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének a) pontja azonban végeredményben a szerződéstől való elállás iránti *ex nunc* igényt keletkeztet, amennyiben a szerződés még nem teljesült vagy nem érte el a célját. Ennek megfelelően a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) és c) pontja egy újbóli teljesítés iránti igény, amelynek tartalmát a természeténél fogva köti a légi személyszállítási szerződés. Egy ilyen igény főszabály szerint az eredetileg tervezett utazáshoz kapcsolódik. Az, hogy a szükséges kapcsolat e tekintetben fennáll-e, a tervezett utazás körülményeitől függ, amelynek során a német jog szerinti személyszállítási igényt rendszeresen a relatív határidős ügyletnek minősítik. A teljesítési határidő be nem tartása esetén nem következik be a lehetetlenülés, a légi személyszállítási szolgáltatás pótolható, a hitelező azonban jogosult elállni a szerződéstől. A teljesítési határidő betartása azonban annyira lényeges, hogy az ügylet az időben történő teljesítésen áll vagy bukik. Az, hogy a késedelmes teljesítés (az érkezés) mikor vált értelmetlenné az utas számára, és nem minősül már teljesítésnek, azaz lehetetlenült, az utas eredeti úttervétől függ. Más a légi utasok jogairól szóló rendelet nem kötelező erejű értelmező bizottsági iránymutatásából (HL 2016. C 214., 5. o.) és a COVID-19-járvánnyal kapcsolatos kiegészítéséből (HL 2020. CI 89., 1. o.) sem következik. A Bizottság nincs azon az egyértelmű véleményen, hogy a légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének c) pontjából eredő igényt akár még évekkel később, egy teljesen más útra vonatkozóan érvényesíteni lehetne.

A légi utasok jogairól szóló rendelet 8. cikke (1) bekezdésének c) pontja értelmében vett átfoglalás megtagadása miatti kártérítési igény eszerint tehát a jelen ügyben kizárt lenne. Az eljáró bíróság azonban megkérdőjelezhetőnek tartja, hogy a jogi norma szövege értelmezhető-e úgy, hogy az eredeti járat és az átfoglalás között íratlan jellemzőként időbeli kapcsolatnak kell fennállnia. Mindenesetre a jogi norma szövegében nem található ilyen támpont, ezért ezt az értelmezési kérdést most az Európai Unió Bírósága elé kell terjeszteni.

[omissis]

MUNKADOKUMENTUM