

# Anonimizált változat

Fordítás

C-49/22 – 1

C-49/22. sz. ügy

## Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

### A benyújtás napja:

2022. január 24.

### A kérdést előterjesztő bíróság:

Landesgericht Korneuburg (Ausztria)

### Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2022. január 4.

### Fellebbező, eredetileg alperes:

Austrian Airlines AG

### A fellebbezési eljárásban ellenérdekű fél, eredetileg felperes:

TW

[omissis]

A fellebbviteli bíróságként eljáró Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria) a **TW**, mint felperes [omissis] és az **Austrian Airlines AG**, [omissis] Wien-Flughafen (bécsi repülőtér), [omissis] mint alperes között, **1 000 euró** [omissis] megfizetése tárgyában, az alperes által a Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság, Ausztria) 2021. 04. 13-i, 26 C 276/20p-12. sz. ítéletével [omissis] szemben benyújtott fellebbezés alapján folyamatban lévő ügyben meghozta a következő végzést:

[I] 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 [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 5. cikke (1) bekezdésének a) pontját és 8. cikke (1) bekezdésének b) pontját, hogy a járat törlése esetén az üzemeltető légitársaság által kötelezően felajánlandó, a végső célállomáshoz összehasonlítható szállítási feltételek mellett biztosított átfoglalásnak kell tekinteni valamely államnak a közhatalmi tevékenysége keretében üzemeltetett mentesítő járatát is, amennyiben az üzemeltető légitársaság, bár nem tud az utasnak jogot biztosítani a szállítására vonatkozóan, az utast regisztrálhatná, valamint a költségeket viselhetné, és az állammal kötött megállapodás alapján a járatot végső soron ugyanazon repülőgéppel, ugyanazon időpontban üzemelteti, mint az eredetileg törölt járatot?

[2] Úgy kell-e értelmezni 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 8. cikkének (1) bekezdését, hogy azon utasnak, aki az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésben leírt mentesítő járatra maga jelentkezik és az államnak ezért kötelező költséghozzájárulást teljesít, a 261/2004 rendeletből közvetlenül eredő igénye keletkezik a légitársasággal szemben e költségek megtérítésére akkor is, ha e költségek nem kizárólag a repülés költségeit jelentik?

[II] [omissis] [Az eljárás felfüggesztése]

## INDOKOLÁS

### A. Tényállás

Az alperes osztrák légitársaság. A felperes és felesége megerősített helyfoglalással rendelkezett az alperes által indított OS 17. sz., 2020. 03. 07-én Bécsből (VIE) Mauritiusra (MRU), illetve az OS 18. sz., 2020. 03. 20-án Mauritiusról (MRU) Bécsbe (VIE) közlekedő járatokra. Mindkét járat a felperesek szervezett utazásának részét képezte.

Míg az OS 17. sz. járat menetrend szerint közlekedett, az alperes az OS 18. sz. járatot a COVID-19 járvány miatt és az osztrák szövetségi kormány ezzel összefüggésben hozott intézkedéseire tekintettel 2020. 03. 18-án törölte. Bár az alperesnek rendelkezésre álltak a felperes és felesége elérhetőségei, nem vette fel velük a kapcsolatot, és így nem tájékoztatta őket a 261/2004 rendelet 8. cikkének (1) bekezdéséből eredő jogaikról sem. Az utazásszervező csak 2020. 03. 19-én hívta fel a felperest és feleségét, tájékoztatva őket a járat törléséről és az osztrák külügyminisztérium által 2020. 03. 20-ra tervezett mentesítő járatról. Ebben az időben más menetrend szerinti járatok már nem közlekedtek.

A felperes és felesége online, a külügyminisztérium honlapján regisztrált erre a járatra. Ennek során megfizették a külügyminisztérium részére kötelezően

teljesítendő 500 eurós költséghozzájárulást. Az alperes által üzemeltetett OS 1024. sz. mentesítő járat ugyanabban az időpontban közlekedett, mint amely az OS 18. sz. esetén volt tervezett. Az alperesnek nem volt lehetősége arra, hogy maga foglalja át az utasokat a mentesítő járatra, de a külügyminisztérium honlapján regisztrálhatta volna az utasokat, és megtéríthette volna a költségeket. Az utasok által fizetendő 500 eurónak egy nem meghatározott részét az alperes kapta.

A felperes felesége az OS 18. sz. járat törléséből eredő követeléseit a felperesre engedményezte.

## **B. A felek érvei és kérelmei**

2020. 09. 14-i keresetével a **felperes** kamatokkal együtt 900 euró megfizetését kérte. Előadta, hogy az alperes ugyan biztosította az OS 18. sz. járatot, azonban 900 euróért „duplán felszámolva”. A felperes 2021. 01. 27-i előkészítő nyilatkozatában a követelését kamatokkal együtt 1 000 euróra terjesztette ki, és ezúttal azzal érvelt, hogy az alperes törölte az OS 18. sz. járatot, de „kormányzati repülőjáratnak álcázva” aztán mégis üzemeltette azt, amiért az utasoknak fejenként 500 eurót kellett fizetniük. A járat tehát közlekedett, azonban 500 euróért „duplán felszámolva”. A 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontjával ellentétben az alperes nemhogy nem ajánlott fel vagy szervezett helyettesítő szállítást, hanem még a felperes által szervezett szállításért is pénzt számolt fel. Tekintettel arra, hogy ezáltal megszegte az uniós jog szerinti kötelezettségeit, azokért a károkért is felelősséggel tartozik, amelyeket a felperes amiatt szenvedett el, hogy a saját költségén kellett gondoskodnia a pótlásról és segítségről.

Az **alperes** a kereset elutasítását kérte, vitatta azt és lényegében megismételte, hogy az OS 18. sz. járatot a COVID-19 világjárvány miatt kellett törölni. A felperes a külügyminisztérium hazaszállítási akciója keretében érte el a végső célállomást; maga az alperes ezért költséget nem számolt fel. Az OS 18. sz. járat foglalása szervezett utazás keretében történt; a felperes erre vonatkozóan nem igazolta a jegyár megfizetését, ezért a kereset nem megalapozott. Az utazásszervező nem adta meg a felperes elérhetőségeit. A mentesítő járat nem minősül a 261/2004 rendelet 3. cikke (3) bekezdésének értelmében vett helyettesítő járatnak, mivel ahhoz nem kapcsolódik a nyilvánosság számára elérhető viteldíj. Más menetrend szerinti járatok nem álltak rendelkezésre. Annak eldöntése, hogy kit szállítanak a mentesítő járatral, kizárólag a külügyminisztériumtól függött; az alperes tehát nem tudta volna átfoglalni a felperest erre a járatra.

## **C. Az eddigi eljárás**

Az **elsőfokú bíróság** teljes egészében helyt adott a keresetnek; a kamatkövetelés jelentéktelen megemelésére irányuló keresetet elutasította anélkül, hogy ezt

vitatták volna. Megállapította a fentiekben összefoglalt tényállást és arra a jogi következtetésre jutott, hogy az alperes az OS 18. sz. járatot törölte és ezért a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének a) pontja alapján köteles volt a 261/2004 rendelet 8. cikke szerinti segítséget felajánlani. E kötelezettség megszegése esetén az utasok jogosultak arra, hogy közvetlenül az uniós jogból eredő kártalanításhoz való jogot érvényesítsenek. Az alperes megsértette kötelezettségeit, mivel nem tájékoztatta az utasokat a járat törléséről és a 261/2004 rendelet 8. cikkében előírt választási lehetőségükről, amelynek következtében felelősséggel tartozik a fejenként 500 euró összegű kárért. Az engedményezési nyilatkozat kiterjed arra, hogy a felperes a házastársa követeléseit érvényesítse. Amennyiben a kár megtérítéséhez való jog érvényesítése az alperes vétkességét feltételezné, úgy ez az alperes esetében megállapítható lenne, mivel nem ő maga regisztrálta az utasokat a külügyminisztérium honlapján, és nem vállalta a mentesítő járat költségeinek viselését.

Ez ellen irányul az alperes **fellebbezése** azzal a kérelemmel, hogy a bíróság a megtámadott ítéletet a kereset elutasítására módosítsa; másodlagosan az alperes hatályon kívül helyezés iránti kérelmet terjeszt elő. Amennyiben az előzetes döntéshozatali eljárás szempontjából releváns, a fellebbezést benyújtó fél szerint nem róható fel neki olyan vétkes magatartás, amely az utasok által elszenvedett kárral okozati összefüggésben állna. Nem volt lehetősége arra, hogy az utasokat átfoglalja. A menetrend szerinti járatok már nem közlekedtek, a mentesítő járat pedig nem tekinthető a 261/2004 rendelet 8. cikkének értelmében vett helyettesítő járatnak, mivel a fellebbezőnek nem volt lehetősége arra, hogy az utasokat e járatra átfoglalja. A járat valójában állami intézkedés volt annak érdekében, hogy az állampolgárokat hazaszállítsák. A légi fuvarozó gondossági kötelezettségének túllépését eredményezi annak megkövetelése, hogy az ilyen járatokra utasokat regisztráljon. Az utasonkénti 500 euró sem tekinthető szokványos szállítási díjnak, hanem az az Osztrák Köztársaság által kivetett költséghozzájárulás. A költséghozzájárulást akkor is meg kellett volna fizetniük, ha az alperes tájékoztatta volna az utasokat a külügyminisztérium mentesítő járatáról. Amennyiben e költséghozzájárulás megfizetését mégis kárnak kell tekinteni, úgy azzal összefüggésben okozati eseménynek az OS 18. sz. járat törlése minősül. Ez pedig a COVID-19 világjárvány miatt volt szükséges, és a fellebbezést benyújtó félnek ezáltal nem róható fel.

A felperes **fellebbezési ellenkérelmében** a fellebbezés elutasítását kéri. Lényegében azzal érvel, hogy az elsőfokú bíróság álláspontja helyes.

A kérdést előterjesztő bíróság, mint **fellebbviteli bíróság** hivatott arra, hogy másod- és végső fokon döntsön a felperes követeléseiről. E tekintetben a nemzeti eljárásjog szabályai alapján a jogkérdések vizsgálatára kell szorítkoznia.

## D. Jogalapok

A légi fuvarozó segítségnyújtási kötelezettsége a 261/2004 rendelet alábbi rendelkezéseiből következik:

### 5. cikk – Járat törlése

(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

[omissis]

(a) az üzemeltető légifuvarozó a 8. cikk szerint segítséget ajánl fel;

### 8. cikk – Visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog

(1) E cikkekre való hivatkozáskor az utasoknak az alábbiak közötti választást ajánlják fel: [omissis]

(b) átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz a legkorábbi alkalommal;

## E. Az előzetes döntéshozatalra utalás indokolása

### Az 1. sz. előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

Előjáróban meg kell jegyezni, hogy a veszélyhelyzetben történő segítségnyújtás és hazatelepítés a konzuli védelem részeként az Osztrák Köztársaság konzuli feladatai közé tartozik (KonsG [konzuli törvény] 3. §-a (2) bekezdésének 5. pontja). Ennek megvalósítása az állam közhatalmi tevékenysége révén történik (vö. RIS-Justiz RS0132961). Az alperes légifuvarozó ennek során az Osztrák Köztársaság szerződéses partnereként működött közre anélkül, hogy annak döntésére befolyással bírt volna.

A jogvita kimenetele ezért a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontjában szereplő „ajánl fel” és a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontjában szereplő „átfogalás” szavak helyes értelmezésétől függ.

A 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti „ajánl fel” kifejezést úgy is lehetne értelmezni, hogy az üzemeltető légifuvarozó nem köteles maga gondoskodni a helyettesítő szállításról, köteles azonban az utas számára érvényesíthető jogot szerezni egy másik légifuvarozóval szemben. Ezt támasztja alá a jogirodalom egy része által képviselt azon nézet, amely szerint a légifuvarozónak kell beszereznie a helyettesítő járatra szóló jegyeket és azokat az utas rendelkezésére kell bocsátania [omissis]. A 261/2004 rendelet 2. cikkének f) pontja szerint a jegy érvényes, szállításra jogosító dokumentum [omissis] amelyet a légifuvarozó vagy annak meghatalmazott közvetítője bocsátott ki, vagy engedélyezett.

Ez a fellebbező érvelésének a lényege, aki arra hivatkozik, hogy a jelen esetben nem volt abban a helyzetben, hogy az utasok számára ilyen jogot biztosítson.

Amennyiben az üzemeltető légitársaság kötelezettsége ilyen jog biztosítására vonatkozik, arra az üzemeltető légitársaság azonban nem képes, úgy elfogadható lenne az az álláspont, hogy az olyan egyéb intézkedések elmulasztása, mint a jelen esetben az utasoknak a helyettesítő járatra történő regisztrálása, nem jelenti a 261/2004 rendelet 8. cikke szerinti segítségnyújtási kötelezettség megsértését, és ebből következően a Bíróság *Rodriguez vs. Air France*, C-83/10. sz. ítélete értelmében vett kártalanításhoz való jog megállapításához szükséges ok-okozati összefüggés sem áll fenn.

A kérdést előterjesztő bíróság véleménye szerint egyébként amellet is szólnak érvek, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti kötelezettség nem korlátozódik csak azon esetekre, amelyekben a légitársaság ilyen jogot tud biztosítani.

Egyrészt a Bíróság a 261/2004 rendelet 9. cikke (1) bekezdésének b) pontjával kapcsolatban kimondta, hogy e rendelkezés nem határozza meg az azon szerződéses viszonyokra vonatkozó szabályokat, amelyek e kötelezettség teljesítéséből eredhetnek (C-530/19, *NM vs. ON* [28. pont]). A Bíróság ezzel végső soron kizárta a légitársaság azon uniós jogi kötelezettségét, hogy magára vállalja magát az elhelyezés megszervezését. A két rendelkezés azonos célja alapján ezen eredmény a jelen ügyre is vonatkoztatható. Ennek megfelelően helyesnek tűnik, hogy a légitársaság kötelezettségei nem merülnek ki abban, hogy az utasnak közvetlen jogot biztosítson egy harmadik félle szemben.

Másrészt a 261/2004 rendelet értelmezése során a Bíróság már többször hivatkozott az utasok magas szintű védelmének biztosítását szolgáló, az (1) preambulumbekzdésből eredő célra (C-74/19, *TAP* [54. é 58. pont]; C-826/19, *WZ vs. Austrian Airlines AG* [26. és azt követő pont]). A legkorábbi alkalommal történő helyettesítő szállítás biztosításának kötelezettsége nem csupán a felajánlást, hanem a költségek viselésének kötelezettségét is magában foglalja. Az utasnak tehát nem kell aktívan részt vennie a megfelelő helyettesítő szállítás keresésében (C-354/18, *Rusu* [55. pont]). Ha az utas mégis így tesz, és képes hasonló feltételek mellett olyan helyettesítő szallitást találni, amelyet a légitársaság maga nem tudott volna biztosítani, akkor a magas szintű védelem céljával ellentétes lenne, ha a légitársaságnak a helyettesítő szállítás költségeinek viselésére vonatkozó kötelezettsége már csak emiatt is megszűnne.

Végül azonban a döntés attól is függ, hogy az állam által üzemeltetett mentesítő járatot úgy kell-e tekinteni, mint a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében vett „átfoglalás, összehasonlítható szállítás feltételek mellett”.

A kérdést előterjesztő bíróság ezzel kapcsolatban azt az álláspontot képviseli, hogy az „összehasonlítható feltételek” alatt mindenekelőtt az utazás tényleges körülményeit kell érteni, úgymint az alkalmazott szállítás eszközt, a tervezett

indulási és érkezési időpontot és az útvonalat. Így aztán nincs kétség afelől, hogy a jelen ügyben megítélendő járatot összehasonlítható feltételekkel üzemeltették.

A fellebbező szerint egyébként nem áll fenn a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében vett átfoglalás esete, mivel a mentesítő járatot olyan viteldíjjal üzemeltették, amely a nyilvánosság számára közvetlenül vagy közvetve nem elérhető, és amely ezáltal nem tartozik a rendelet 3. cikke (3) bekezdésének hatálya alá.

A kérdést előterjesztő bíróság ezt az érvelést sem tartja helytállónak. Meg kell jegyezni, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontja csupán az „összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz” történő „átfoglalást” említi. A rendelkezésből nem vezethető le, hogy helyettesítő szállításnál csak azon járatok jönnek számításba, amelyek maguk is a rendelet hatálya alá tartoznak. A Bíróság ugyanis megállapította, hogy a 261/2004 rendelet 8. cikkének (1) bekezdése alapján az utasoknak helyettesítő szállításként felajánlott és általuk elfogadott járat is a rendelet hatálya alá tartozik (C-832/18, *Finnair*). E megállapítást azonban olyan ügyben tették, amelyben az utasokat ténylegesen egy másik menetrend szerinti járatra foglalták át. Ezért az nem értelmezhető egyértelműen úgy, hogy a helyettesítő szállításnak minden esetben a rendelet hatálya alá tartozó járat formájában kell történnie.

## **A 2. sz. előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről**

A Bíróság már kimondta, hogy amennyiben a légitársaság megsérti a 261/2004 rendelet 8. és 9. cikkéből fakadó kötelezettségeit, a légi utasok az említett cikkekben előírt kritériumok alapján hivatkozhatnak a kártalanításhoz való jogra, amely nem a nemzeti kártérítési jogon alapul (C-83/10 *Sousa Rodriguez (Air France)* [43. és azt követő pontok]). A 261/2004 rendelet 9. cikke (1) bekezdésének b) pontjával kapcsolatban továbbá megállapította, hogy az utas megtérítési igényét a szükségesség és arányosság követelménye határozza meg (C-12/11 [66. pont] *McDonagh vs. Ryanair*, C-530/19 *NM vs. ON* [36. pont]).

A kérdést előterjesztő bíróság szerint a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti kötelezettség megsértése miatti megtérítési igényre is érvényesek ezen kritériumok. Ebből következően olyan esetben, mint amilyen a jelen ügy, a légitársaságnak teljes egészében meg kellene térítenie ezeket a költségeket még akkor is, ha a szállítást nem kizárólag maga végzi.

A kérdést előterjesztő bíróság számára mindenesetre lehetségesnek tűnik ezen értelmezés, mivel ez járulna leginkább hozzá a 261/2004 rendelet 8. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti azon cél megvalósításához, hogy az utas a végső célállomást a lehető leggyorsabban elérje [omissis]. Ellenkező esetben ugyanis azok az utasok, akik valamilyen oknál fogva képesek olyan megfelelő helyettesítő szállítás megszervezésére, amelyre a légitársaság ténylegesen képtelen volt, olyan helyzetbe kerülhetnek, hogy e szállítást a saját maguk által viselendő költségek miatt nem vehetik igénybe.

**F. Eljárásjogi kérdések**

[omissis] [eljárásjogi rendelkezések]

[omissis] [az eljárás felfüggesztése]

**Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria)**

[omissis]

**Korneuburg, 2022. 01. 04.**

[omissis]

MUNKADOKUMENTUM