A BÍRÓSÁG VÉGZÉSE (hatodik tanács)

2020. február 13.*

„Előzetes döntéshozatal – A Bíróság eljárási szabályzatának 99. cikke – A szabadságon, a biztonságon és a jog érvényesülésén alapuló térség – Joghatóság, valamint a határozatok elismerése és végrehajtása polgári és kereskedelmi ügyekben – 1215/2012/EU rendelet – A 7. cikk 1. pontja b) alpontjának második francia bekezdése – Szerződésekre vonatkozó különös joghatóság – A »teljesítés helyének« fogalma – Szolgáltatásnyújtásról szóló szerződés – Légi közlekedés – 261/2004/EK rendelet – A légi utasok kártérítéshez való joga légi járatok törlése vagy jelentős késése esetén – Megerősített egységes foglalással foglalt, két különböző légi fuvarozó által több szakaszban üzemeltetett repülőút – Az utolsó repülési szakasz törlése – Az utolsó repülési szakaszt üzemeltető légitársaság ellen azon bírósághoz benyújtott kártérítési kereset, amelynek illetékességi területén található az első repülési szakasz indulási helye”

A C-606/19. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet az Amtsgericht Hamburg (hamburgi helyi bíróság, Németország) a Bírósághoz 2019. augusztus 12-én érkezett, 2019. július 31-i határozatával terjesztett elő

a **flightright GmbH**

és

az **Iberia LAE SA Operadora Unipersonal**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (hatodik tanács),

tagjai: M. Safjan tanácselnök (előadó), L. Bay Larsen és N. Jääskinen bírák,

főtanácsnok: H. Saugmandsgaard Øe,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint a Bíróság az eljárási szabályzatának 99. cikke alapján, indokolt végzéssel határoz,

meghozta a következő

* Az eljárás nyelve: német.

Végzést

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2012. december 12-i 1215/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2012. L 351., 1. o.) értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet a Potsdamban (Németország) székhellyel rendelkező flightright GmbH és a Madridban (Spanyolország) székhellyel rendelkező Iberia LAE SA Operadora Unipersonal légitársaság (a továbbiakban: Iberia) között 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 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.; helyesbítés: HL 2019. L 119., 202. o.) alapján benyújtott kártérítés iránti kérelem tárgyában folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő.

Jogi háttér

Az 1215/2012 rendelet

3 Az 1215/2012 rendelet II. fejezetének „Különös joghatóság” című 2. szakasza tartalmazza a 7. cikket, amelynek 1. pontja ekképp rendelkezik:

„Valamely tagállamban lakóhellyel rendelkező személy más tagállamban az alábbiak szerint perelhető:

1) a) ha az eljárás tárgya egy szerződés, akkor a vitatott kötelezettség teljesítésének helye szerinti bíróság előtt;
   b) e rendelkezés értelmében, eltérő megállapodás hiányában a vitatott kötelezettség teljesítésének helye:

   – ingó dolog értékesítése esetén a tagállam területén az a hely, ahol a szerződés alapján az adott dolgot leszállították, vagy le kellett volna szállítani,

   – szolgáltatás nyújtása esetén a tagállam területén az a hely, ahol a szerződés szerint a szolgáltatást nyújtották, vagy kellett volna nyújtani;
   c) amennyiben a b) pont nem alkalmazható, az a) pontot kell alkalmazni;”

A 261/2004 rendelet

4 A 261/2004 rendelet „Fogalommeghatározások” című 2. cikke előírja:

„[…]

b) »üzemeltető légifuvarozó«: légifuvarozó, amely egy utassal vagy az utassal szerződéses jogviszonyban álló más jogi vagy természetes személlyel kötött szerződés szerint repülést végrehajt vagy végrehajtani szándékozik;

[…]”

5 E rendelet „Hatály” című 3. cikknek (5) bekezdése ekképp rendelkezik:

„E rendeletet bármely, az (1) és (2) bekezdésben meghatározott utasokat szállító üzemeltető légi fuvarozóra alkalmazni kell. Amennyiben egy, az utassal szerződési jogviszonyban nem álló üzemeltető légi fuvarozó e rendelet szerinti kötelezettségeket teljesít, akkor úgy kell tekinteni, hogy ezt a szóban forgó utassal szerződéses jogviszonyban álló személy nevében teszi.”

6 Az említett rendeletnek a „Járat törlése” című 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja a következőket írja elő:

„Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

[…]

c) joguk van az üzemeltető légi fuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban, kivéve, ha
   i. a menetrend szerinti indulási időpont előtt legalább két héttel tájékoztatták őket a járat törléséről, vagy
   ii. az indulás menetrend szerinti időpontja előtt legkorábban két héttel és legkésőbb hét nappal tájékoztatták őket a járat törléséről és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb a menetrend szerinti indulás időpontja előtt két órával korábban induljanak és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb négy órás késéssel érjék el;
   iii. az indulás menetrend szerinti időpontja előtti hét napon belül tájékoztatták őket a járat törléséről, és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt induljanak, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb két órás késéssel érjék el.”

7 Ugyanezen rendeletnek a „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikke (1) bekezdésének a) pontja ekként rendelkezik:

„E cikkre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártérítést kapják:

a) 250 EUR-t minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra”.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

8 Az alapeljárás alapja egy 2018. augusztus 25-i közvetlenül csatlakozó járat, amelyre két utas (a továbbiakban: szóban forgó utasok) megerősített egységes foglalással váltott jegyet.

9 E járat, amely Hamburgból (Németország) indult San Sebastián (Spanyolország) rendeltetéssel, három szakaszból állt. Az első, Hamburgot és Londont (Egyesült Királyság) összekötő szakaszt a British Airways légitársaság bonyolította le, a Londont Madriddal (Spanyolország), illetve a Madridot San Sebastiánnal összekötő másik két szakaszt pedig az Iberia.

10 Jóllehet az első két repülési szakasz esemény nélkül bonyolódott le, a harmadik szakasz járatát ezzel szemben anélkül törölték, hogy a szóban forgó utasokkal azt megfelelő időben közölték volna.

11 E járattörlés okán a flightright, amelyre a szóban forgó utasok az esetleges kártérítéshez való jogaikat engedményezték, kártérítési keresetet nyújtott be az Iberia ellen a kérdést előterjesztő bírósághoz, az Amtsgericht Hamburghoz (hamburgi helyi bíróság, Németország) összesen 500 euró, azaz utasonként 250 euró összeg iránt, a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikke (1) bekezdésének a) pontja alapján, mivel a Hamburg és San Sebastián közötti távolság körülbelül 1433 km-t tesz ki.

12 A kérdést előterjesztő bíróságnak kétségei vannak egyrészt a tekintetben, hogy rendelkezik-e nemzetközi joghatósággal ahhoz, hogy eljárjon az alapügyben, másrészt pedig azt illetően, hogy a szóban forgó utasok perelhetik-e azt a két légi fuvarozót, amelyek részt vettek az alapeljárás alapjául szolgáló közvetlenül csatlakozó járat lebonyolításában.

13 E bíróság különösen arra keresi a választ, hogy azon tény ellenére is rendelkezik-e joghatósággal ahhoz, hogy eljárjon az alapügyben a törölt repülési szakasz tekintetében, ha e repülési szakasz indulási helye és érkezési helye Madrid, illetve San Sebastián nem tartozik joghatósága alá.

14 Ezenfelül az említett bíróság előadja, hogy a Bíróság a 2019. július 11-i České aerolinie ítéletben (C-502/18, EU:C:2019:604) úgy határozott, hogy egy közvetlenül csatlakozó járat keretében, amely egységes foglalás tárgyát alkotta, az azon első szakaszt üzemeltető légi fuvarozó, amelynek indulási helye az eljáró bíróság joghatósága alá tartozik, az említett járat minden szakasza tekintetében perelhető a 261/2004 rendelet alapján benyújtott kártérítési kereset vonatkozásában.

15 Ezen ítélettel kapcsolatban a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy az ilyen járat utolsó szakaszát üzemeltető légi fuvarozó is perelhető-e az ezen alapuló kártérítési kérelem keretében.

16 E körülmények között az Amtsgericht Hamburg (hamburgi helyi bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Joghatósággal rendelkezik-e az eljáró bíróság, ha a repülési szakaszok egyetlen szállítást alkotnak, az egyes repülési szakaszokat két különböző közösségi légi fuvarozó bonyolította le, és az eljáró bíróság csak a járat törlésével nem érintett repülési szakasz tekintetében rendelkezik joghatósággal?

2) A repülési szakaszok alkotta egyetlen szállításban részt vevő mindkét légi fuvarozó rendelkezik-e passzív perbeli legitimációval, ha a repülési szakaszokat két közösségi légi fuvarozó bonyolította le?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

17 Eljárási szabályzatának 99. cikke értelmében a Bíróság, ha az előzetes döntéshozatalra terjesztett kérdésre a válasz egyértelműen levezethető az ítélkezési gyakorlatból, vagy ha az előzetes döntéshozatalra elé terjesztett kérdésre adandó válasz nem enged teret semmilyen észszerű kétségnek, az előadó bíró javaslatára és a főtanácsnok meghallgatását követően az eljárás során bármikor indokolt végzéssel határozhat.

18 A jelen ügyben alkalmazni kell e rendelkezést.

19 Elöljáróban emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a nemzeti bíróságok és a Bíróság között az EUMSZ 267. cikkel bevezetett együttműködési eljárás keretében a Bíróság feladata, hogy a nemzeti bíróságnak az előtte folyamatban lévő ügy eldöntéséhez hasznos választ adjon. Ennek érdekében adott esetben a Bíróságnak át kell fogalmaznia az elé terjesztett kérdéseket. Ezenfelül a Bíróság figyelembe vehet olyan uniós jogszabályokat, amelyekre a nemzeti bíróság kérdéseiben nem hivatkozott (2019. december 5-i Centraal Justitieel Incassobureau ítélet [A pénzbüntetések elismerése és végrehajtása], C-671/18, EU:C:2019:1054, 26. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

20 A jelen ügyben a kérdést előterjesztő bíróság előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdéseiben egyetlen rendelkezésre sem hivatkozik. Mindazonáltal az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból egyértelműen kitűnik, hogy e bíróság azt kérdezi, hogy rendelkezik-e joghatósággal a járat utolsó szakaszát üzemeltető légi fuvarozóval szemben benyújtott, és előtte folyamatban lévő kártérítési kereset tekintetében.

21 Következésképpen e kérdéseket az 1215/2012 rendeletnek a bírósági joghatóságra vonatkozó rendelkezéseire figyelemmel kell megvizsgálni.

22 E körülmények között az említett kérdéseket – amelyeket célszerű együttesen vizsgálni – úgy kell érteni, hogy azokkal a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ a Bíróságtól, hogy úgy kell-e értelmezni az 1215/2012 rendelet 7. cikke 1. pontja b) alpontjának második francia bekezdését, hogy az e rendelkezés értelmében vett „teljesítési helyet” egy, a több szakaszra bontott teljes útvonal tekintetében megerősített egységes foglalás által jellemzett repülőút esetében az első repülési szakasz indulási helye is alkothatja, ha az e repülési szakaszokon történő fuvarozást két különböző légi fuvarozó végzi, és a 261/2004 rendelet alapján benyújtott kártérítési kereset alapját az utolsó repülési szakasz törlése képezi, és e kereset az ezen utolsó szakaszt üzemeltető légi fuvarozó ellen irányul.

23 E tekintetben arra kell emlékeztetni, hogy az 1251/2012 rendelet 7. cikke 1. pontja b) alpontjának második francia bekezdése úgy rendelkezik, hogy ha az eljárás tárgya egy szerződés, valamely tagállamban lakóhellyel rendelkező személy más tagállamban perelhetősége szempontjából a kérelem alapjául szolgáló kötelezettség teljesítésének helye – e rendelkezés értelmében, eltérő megállapodás hiányában – szolgáltatás nyújtása esetén a tagállam területén az a hely, ahol a szerződés szerint a szolgáltatást nyújtották, vagy kellett volna nyújtani.

24 E tekintetben azt is meg kell állapítani, hogy mivel az 1215/2012 rendelet hatályon kívül helyezi a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2000. december 22-i 44/2001/EK tanácsi rendeletet (HL 2001. L 12., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 19. fejezet, 4. kötet, 42. o.; helyesbítések: HL 2006. L 242., 6. o.; HL 2011. L 124., 47. o.), és annak helyébe lép, a Bíróság által az utóbbi rendelet rendelkezései tekintetében adott értelmezés az 1215/2012 rendeletre vonatkozóan is érvényes, mivel e két uniós jogszabály rendelkezései egyenértékűnek tekinthetők (2019. május 8-i Kerr ítélet, C-25/18, EU:C:2019:376, 19. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

25 Következésképpen a Bíróság által a 44/2001 rendelet 5. cikkének 1. pontjával kapcsolatban adott értelmezés érvényes az 1215/2012 rendelet 7. cikkének 1. pontjára is, mivel e rendelkezések egyenértékűnek minősíthetők (2019. május 8-i Kerr ítélet, C-25/18, EU:C:2019:376, 20. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

26 Ami a 44/2001 rendelet 5. cikkének 1. pontját illeti, a Bíróság a közvetlen légi járatokkal kapcsolatban úgy határozott, hogy a repülőgépnek mind az indulási helyét, mind az érkezési helyét a légi szállítási szerződés tárgyát képező szolgáltatások elsődleges nyújtási helyének kell tekinteni, ily módon a 261/2004 rendelet alapján indított kártérítési kereset benyújtója választhat, hogy keresetét azon bírósághoz nyújtja be, amelynek joghatósága az illetékességi területén a repülőgépnek az említett szerződésben megállapított indulási vagy az érkezési helye található (lásd ebben az értelemben: 2009. július 9-i Rehder ítélet, C-204/08, EU:C:2009:439, 43. és 47. pont).

27 E tekintetben a Bíróság pontosította, hogy a „teljesítés helyének” a 2009. július 9-i Rehder ítéletben (C-204/08, EU:C:2009:439) értelmezett fogalma, jóllehet olyan közvetlen légi járatra vonatkozik, amelyet az érintett utas szerződéses partnere üzemeltet, *mutatis mutandis* az olyan esetre is vonatkozik, amelyben a két csatlakozó járatot magában foglaló repülőutat egyetlen egységes foglalás jellemzi (lásd ebben az értelemben: 2018. március 7-i flightright és társai ítélet, C-274/16, C–447/16 és C-448/16, EU:C:2018:160, 69. és 71. pont).

28 Ebből az következik, hogy ha egy repülőutat az útvonal egészében megerősített egységes foglalás jellemez, és az két szakaszból áll, egy, a 261/2004 rendelet alapján indított kereset benyújtója is választhat, hogy keresetét ahhoz a bírósághoz nyújtja be, amelynek illetékességi területén a repülőút első szakaszának indulási helye található, illetve ahhoz a bírósághoz, amelynek illetékességi területén a második repülőút érkezési helye található.

29 Amint az az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, az alapügyben a szóban forgó repülőút három szakaszból állt. Mindazonáltal az olyan légi fuvarozási szerződés, amelyet az jellemez, hogy a teljes repülőút megerősített egységes foglalásban szerepel, megalapozza a légi fuvarozó azon kötelezettségét, hogy az utast A pontból D pontba szállítsa. Az ilyen szállítási ügylet olyan szolgáltatást képez, amelynek egyik elsődleges teljesítési helye A-ban található (lásd analógia útján: 2018. március 7-i flightright és társai ítélet, C-274/16, C-447/16 és C-448/16, EU:C:2018:160, 71. pont).

30 E körülményekre figyelemmel meg kell állapítani, hogy abban az esetben, ha egy közvetlenül csatlakozó járatot a teljes útvonal tekintetében megerősített egységes foglalás jellemez, és az több szakaszból áll, e járat teljesítési helye az 1215/2012 rendelet 7. cikke 1. pontja b) alpontja második francia bekezdésének értelmében a járat első szakaszának indulási helye is lehet mint a légi fuvarozási szerződés tárgyát képező elsődleges szolgáltatások teljesítésének egyik helye.

31 Tekintve, hogy e hely kellően szoros kapcsolatban áll a jogvita tárgyával, és így biztosítja a légi fuvarozási szerződés és a joghatósággal rendelkező bíróság közötti, az 1215/2012 rendelet 7. cikkének 1. pontjában előírt különös joghatósági szabályok által előírt szoros kapcsolatot, megfelelt a közelségre vonatkozó, e jogszabályok alapját képező célkitűzésnek (lásd ebben az értelemben: 2018. március 7-i flightright és társai ítélet, C-274/16, C-447/16 és C-448/16, EU:C:2018:160, 74. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

32 E megoldás megfelel az említett szabályok által követett előreláthatóság elvének is, mivel mind a felperes, mind az alperes számára lehetővé tette az első repülési szakasznak a fuvarozási szerződésben meghatározott érkezési pontja szerinti bíróság olyan bíróságként történő beazonosítását, amelyhez fordulhatnak (lásd ebben az értelemben: 2018. március 7-i flightright és társai ítélet, C-274/16, C-447/16 és C-448/16, EU:C:2018:160, 75. és 77. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

33 Azon lehetőséget illetően, hogy az alapügyhöz hasonló ügyben az utolsó repülési szakaszt üzemeltető légi fuvarozót azon bíróságnál perelhesse, amelynek illetékességi területén az első szakasz indulási helye található, meg kell állapítani, hogy bár az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból nem tűnik ki, hogy az Iberia a szóban forgó utasok szerződéses partnere volt, az 1215/2012 rendelet 7. cikkének 1. pontjában a szerződésekkel kapcsolatban előírt különös joghatósági szabály nem azt követeli meg, hogy két személy között szerződés jöjjön létre, hanem az az egyik fél által a másik felé szabadon vállalt olyan kötelezettséget feltételez, amelyen a felperes keresete alapul (lásd ebben az értelemben: 2018. március 7-i flightright és társai ítélet, C-274/16, C-447/16 és C-448/16, EU:C:2018:160, 60. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

34 E tekintetben a 261/2004 rendelet 3. cikkének (5) bekezdése megállapítja, hogy amennyiben egy, az utassal szerződési jogviszonyban nem álló, a 2. cikk b) pontja szerinti üzemeltető légi fuvarozó e rendelet szerinti kötelezettségeket teljesít, akkor úgy kell tekinteni, hogy ezt a szóban forgó utassal szerződéses jogviszonyban álló személy nevében teszi.

35 Ily módon e légi fuvarozót úgy kell tekinteni, mint aki az érintett utasok szerződéses partnerei felé szabadon vállalt kötelezettséget teljesít. E kötelezettségek forrása a légi fuvarozási szerződés (2018. március 7-i flightright és társai ítélet, C-274/16, C–447/16 és C-448/16, EU:C:2018:160, 63. pont).

36 A fenti megfontolásokra figyelemmel az előterjesztett kérdésekre azt a választ kell adni, hogy az 1215/2012 rendelet 7. cikke 1. pontja b) pontjának második francia bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az e rendelkezés értelmében vett „teljesítési helyet” egy, a több szakaszra bontott teljes útvonal tekintetében megerősített egységes foglalás által jellemzett repülőút esetében az első repülési szakasz indulási helye is alkothatja, ha az e repülési szakaszokon történő fuvarozást két különböző légi fuvarozó végzi, és a 261/2004 rendelet alapján benyújtott kártérítési kereset alapját az utolsó repülési szakasz törlése képezi, és e kereset az ezen utolsó szakaszt üzemeltető légi fuvarozó ellen irányul.

A költségekről

37 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről.

A fenti indokok alapján a Bíróság (hatodik tanács) a következőképpen határozott:

A polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2012. december 12-i 1215/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 7. cikke 1. pontja b) pontjának második francia bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az e rendelkezés értelmében vett „teljesítési helyet” egy, a több szakaszra bontott teljes útvonal tekintetében megerősített egységes foglalás által jellemzett repülőút esetében az első repülési szakasz indulási helye is alkothatja, ha az e repülési szakaszokon történő fuvarozást két különböző légi fuvarozó végzi, és 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 alapján benyújtott kártérítési kereset alapját az utolsó repülési szakasz törlése képezi, és e kereset az ezen utolsó szakaszt üzemeltető légi fuvarozó ellen irányul.

Aláírások