



Határozatok Tára

ELEANOR SHARPSTON
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2015. október 22.¹

C-94/14. sz. ügy

**Flight Refund Ltd
kontra
Deutsche Lufthansa AG**

(a Kúria [Magyarország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„A szabadságon, a biztonságon és a jog érvényesülésén alapuló térség — Polgári ügyekben folytatott igazságügyi együttműködés — Légi járat késése miatti kártalanítási igény — A kárigénnyel kapcsolatban nem álló tagállam által kibocsátott európai fizetési meghagyás — Az eljárás lefolytatására hatáskörrel rendelkező bíróság kijelölése”

1. A Kúria jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelme szokatlan kérdéseket vet fel a Montreali Egyezmény², a Brüsszel I. rendelettel³, a légi utasokról szóló rendelettel⁴ és az európai fizetési meghagyásról szóló rendelettel⁵ kapcsolatban.

2. Az alapeljárás bonyolult – és elég meglepő – körülményei a következőképpen foglalhatók össze. Egy magyar utas a Newarkból (New Jersey, Amerikai Egyesült Államok) Londonba (Egyesült Királyság) tartó légi járat késése miatt a légi utasokról szóló rendelet alapján kártalanításhoz való jogát kívánta érvényesíteni a németországi székhelyű légi fuvarozóval szemben. Ezt a jogát egy, az Egyesült Királyságban székhellyel rendelkező vállalkozás részére engedélyezte, amely vállalkozás az európai fizetési meghagyásról szóló rendeletben meghatározott eljárásban egy magyar közjegyző előtt európai fizetési meghagyás kibocsátását kérte. A közjegyző joghatóságát a Montreali Egyezmény joghatóságot szabályozó rendelkezésének (félrevezető) magyar fordítása alapján állapították meg. A légi fuvarozó az európai fizetési meghagyás ellen ellentmondással élt, és tagadta, hogy a szóban forgó légi járatot ő üzemeltette volna. E körülmények között az európai fizetési meghagyásról szóló rendelet értelmében az eljárást a „származási tagállam hatáskörrel rendelkező bíróságain” kell folytatni (vagyis Magyarországon, ahol az európai fizetési meghagyást kibocsátották). A Brüsszel I. rendelet azonban

1 — Eredeti nyelv: angol.

2 — A Montrealban, 1999. május 28-án kelt, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló, az Európai Közösség által 1999. december 9-én az EK 300. cikk (2) bekezdése alapján aláírt, és annak nevében a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal (HL 2001. L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.) jóváhagyott egyezmény (Magyarországon kihirdette: a 2005. évi VII. törvény).

3 — A polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2000. december 22-i 44/2001/EK tanácsi rendelet (HL 2001. L 12., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 19. kötet, 4. fejezet, 42. o.; helyesbítés: HL 2006. L 242., 6. o., valamint HL 2011. L 124., 47. o.).

4 — 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.).

5 — Az európai fizetési meghagyásos eljárás létrehozásáról szóló, 2006. december 12-i 1896/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2006. L 399., 1. o.).

nem nyújt olyan jogi alapot, amely e tagállam valamely bíróságának a kártalanítási igényre vonatkozó joghatóságát megalapozná. A Kúria feladata a hatáskörrel rendelkező bíróság kijelölése, a Kúria azonban úgy ítéli meg, hogy az uniós jog releváns rendelkezésinek értelmezésére vonatkozó iránymutatás hiányában ezt nem tudja megtenni.

Jogi háttér

A Montreali Egyezmény

3. A Montreali Egyezmény 19. cikke értelmében a fuvarozó viseli a felelősséget azért a kárért, amelyet az utasok, a poggyász vagy az áru légi fuvarozása során előállt késedelem okozott.

4. A Montreali Egyezmény 33. cikkének a címe az „Illetékesség helye”. A 33. cikk (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik: „Kártérítés iránti kereset [...] – a felperes választása szerint – az egyik Szerződő Állam területén, vagy a fuvarozó állandó lakhelye vagy elsődleges székhelye szerint illetékes bíróság előtt indítható, vagy ott, ahol a fuvarozó olyan üzleti telephellyel rendelkezik, amelyek révén a szerződést megkötötték, vagy a rendeltetési hely szerint illetékes bíróság előtt.”

5. Következésképpen ez a rendelkezés alapvetően két lehetőséget biztosít: a fuvarozó állandó lakhelye vagy székhelye szerinti bíróságot, illetve a rendeltetési hely szerinti bíróságot. Mindkét esetben a bíróságnak az egyik szerződő állam területén kell lennie.

6. A 33. cikket azonban oly módon fordították magyarra, hogy „az egyik Szerződő Állam területén” kitétel inkább tűnhet a felperes számára rendelkezésre álló különálló (harmadik) lehetőségnek, mintsem olyan feltételnek, amely a két utóbbi lehetőségre vonatkozik.⁶ Így legalábbis a hivatalos angol, francia és spanyol változatokkal⁷ ellentétben a magyar szövegből első látásra úgy tűnhet, hogy a kártérítés iránti kereset a felperes választása szerint indítható (a) az egyik szerződő állam területén, (b) a fuvarozó állandó lakhelye vagy elsődleges székhelye szerinti illetékes bíróság előtt vagy ott, ahol a fuvarozó olyan üzleti telephellyel rendelkezik, amelyek révén a szerződést megkötötték, vagy (c) a rendeltetési hely szerint illetékes bíróság előtt. (Második olvasatra ez az értelmezés azonban könnyedén elvethető, mivel a (b) és a (c) lehetőség csakis akkor lesz releváns, ha a szerződő államok területén kívül indítanak keresetet, vagyis olyan államban, amelyre nézve a Montreali Egyezmény nem kötelező erejű).

A Brüsszel I. rendelet

7. A Brüsszel I. rendelet 2. cikke (1) bekezdésének, 3. cikke (1) bekezdésének és 5. cikke (1), illetve (5) bekezdésének együttes értelmezése alapján főszabály szerint a valamely tagállamban lakóhellyel rendelkező személlyel szemben szerződéses kötelezettség megszegéséből eredő kártérítési igényt csakis e tagállam vagy a szóban forgó kötelezettség teljesítésének helye szerinti tagállam bírósága előtt lehet

6 — Úgy tűnik, hogy a Montreali Egyezménynek magyar nyelven két „hivatalos” változata létezik: az egyik az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* a magyar nyelvű kiadás 7. fejezete 5. kötetének 492. oldalán, a másik pedig az Egyezményt a magyar jogba átültető 2005. évi VII. törvényben. Valójában azonban egyik sem a Montreali Egyezmény hivatalos változata. A 33. cikk (1) bekezdésének két változata jelentősen eltér a megszövegezés tekintetében, de az angol változatban szereplő „either [...] or [...]” fordítása „vagy [...] vagy [...]”. A Hivatalos Lapban szereplő változatban az első „vagy” előtt nincs vessző, ezért inkább érthető kötőszóként, mintsem a páros vagy első tagjaként. A 2005. évi VII. törvényben azonban szerepel a vessző, a Kúria mégis vessző nélkül idézi hivatkozásképpen. Mindkét változatban vessző áll a második „vagy” előtt.

7 — További hivatalos változat az arab, a kínai és az orosz. A francia változatban az „either [...] or [...]” megfelelője a „soit [...] soit [...]”, míg a spanyolban a „sea [...] sea [...]”. Mindkét nyelvben vessző van a páros vagy első tagja előtt, úgyhogy egyértelmű, hogy „az egyik Szerződő Állam területén” kitétel az ezt követő két lehetőségre egyaránt vonatkozik.

érvényesíteni. Ez a hely szolgáltatás nyújtása esetén a tagállam területén az, ahol a szerződés szerint a szolgáltatást nyújtották, vagy kellett volna nyújtani. Továbbá, amennyiben fióktelep, képviselő vagy más telephely működéséből származó jogvita merül fel, ez a személy a fióktelep, képviselő vagy más telephely helyének bírósága előtt perelhető.

8. Bár e főszabály alól van egy-két kivétel, csupán három tűnik – legalábbis elvileg – relevánsnak az alapügy szempontjából.

9. Először is a 16. cikk (1) bekezdése szerint a fogyasztó a másik szerződő fél ellen akár annak a tagállamnak a bíróságai előtt, ahol a fél lakóhellyel vagy székhellyel rendelkezik, akár saját lakóhelyének bíróságai előtt indíthat eljárást. A 15. cikk (3) bekezdése szerint azonban ez a kivétel nem alkalmazható a fuvarozási és személyszállítási szerződésekre, kivéve az ugyanazért az árért utazást és szállást biztosító szerződést. A jelen ügyben nem találunk utalást arra, hogy a szóban forgó légi járat ilyen utazási csomag részét képezte volna.

10. Másodszor a (fogyasztói szerződések tekintetében a 17. cikkel együtt értelmezett) 23. cikk szabályozza, hogy a felek mely feltételek mellett köthetik ki egy bizonyos jogviszonnyal kapcsolatban felmerült jogviták eldöntésére valamely tagállam bíróságának vagy bíróságainak joghatóságát. A jelen ügyben nem találunk utalást arra, hogy ilyen megállapodás létezett volna.

11. Harmadszor a 24. cikk értelmében a rendelet egyéb rendelkezései alapján fennálló joghatóságtól eltekintve valamely tagállamnak az a bírósága rendelkezik joghatósággal, amely előtt az alperes perbe bocsátkozik, kivéve ha az alperes a bíróság joghatósága hiányának kifogásolása céljából jelent meg a bíróságon. Ezzel szemben a 26. cikk (1) bekezdése szerint, amennyiben a valamely tagállamban lakóhellyel rendelkező alperes ellen egy másik tagállam bíróságán indítanak peres eljárást, és az alperes a bíróság előtt nem jelenik meg, a bíróság hivatalból megállapítja joghatóságának hiányát, kivéve, ha e rendelet rendelkezései alapján joghatósággal rendelkezik.

12. Az alapügy szempontjából relevánsnak tűnhet még a 27. cikk (1) bekezdése, amely a következőképpen rendelkezik: „Amennyiben azonos igényből származó, azonos felek között folyamatban lévő eljárásokat különböző tagállamok bíróságai előtt indítottak, a később felhívott bíróság az elsőként felhívott bíróság joghatósága megállapításáig hivatalból felfüggeszti az eljárást.”

A légi utasokról szóló rendelet

13. A légi utasokról szóló rendelet megállapítja a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy jelentős késése esetén az utasokat megillető minimális jogokat (az 1. cikk (1) bekezdése). Az olyan tagállam területén található repülőtérrel induló utasokra vonatkozik, amely tagállamra a Szerződést alkalmazni kell (a 3. cikk (1) bekezdésének a) pontja), vagy az olyan utasokra, akik egy harmadik országban található repülőtérrel egy ilyen repülőtérre indulnak, amennyiben az érintett légi járat üzemeltetője közösségi légi fuvarozó (a 3. cikk (1) bekezdésének b) pontja). Ebben a vonatkozásban közösségi légi fuvarozó a valamely tagállam által megadott érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkező légi fuvarozó (a 2. cikk c) pontja).

14. A járat törlése esetén az 5. cikk (1) bekezdésének c) pontja értelmében az utasoknak joguk van kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban. A 7. cikk (1) bekezdésének c) pontja értelmében a 3500 kilométert meghaladó, nem Közösségen belüli légi járatra (amely kategóriába az alapügyben szóban forgó légi járat tartozik), a kártalanítás összege 600 euró. A 7. cikk (2) bekezdésének c) pontja értelmében azonban ugyanezen légijárat-kategória esetében ennek összege 50%-kal csökkenthető, amennyiben az utasnak átfoglalást ajánlanak egy olyan alternatív légi járaton, amelynek érkezési időpontja annak a járatnak a menetrend szerinti érkezési időpontjánál, amelyre eredetileg jegyet váltott, legfeljebb négy órával esik későbbre. Más légijárat-kategóriák tekintetében a vonatkozó érkezési időpont az esettől függően két vagy három órával lehet későbbi.

15. A 6. cikk – szövege szerint – azokra a kötelezettségekre vonatkozik, amelyek az üzemeltető légi fuvarozót abban az esetben terhelik, ha ésszerűen arra számít, hogy egy járat indulása a menetrend szerintihez képest késni fog. Ezek a kötelezettségek a 3500 kilométert meghaladó, nem Közösségen belüli repülőutak esetére vonatkoznak, ha az indulási késés meghaladja a négy órát. Az adott körülményekhez képest a légi fuvarozó köteles biztosítani az ellátást (frissítők, szállodai elhelyezés, szállítás stb. formájában) és/vagy a visszatérítést, illetve az átfoglalást.

16. Ez a cikk nem rendelkezik az utasoknak késés esetén járó kártalanításról, és nem hivatkozik a menetrend szerinti érkezési időponthoz képesti késésre. Mindazonáltal a Bíróság az 5., a 6. és a 7. cikket együttesen értelmezte a rendelet céljának, vagyis annak fényében, hogy biztosítani kell az utasok magas szintű védelmét, legyen szó a beszállás visszautasításáról, a légi járat törléséről vagy késéséről, ami azt jelenti, hogy a késéssel érintett járatok utasai a kártalanításhoz való jog keletkezésére szempontjából úgy tekinthetők, mint azok az utasok, akiknek a járatát törölték, éppen ezért élhetnek a rendelet 7. cikkében meghatározott kártalanításhoz való joggal, amennyiben a járat késése miatt háromórás vagy azt meghaladó idővesztéséget szenvednek.⁸

17. A légi utasokról szóló rendelet nem tartalmaz konkrét joghatósági szabályokat az alkalmazásával kapcsolatos jogvita esetére nézve.

Az európai fizetési meghagyásról szóló rendelet

18. Az európai fizetési meghagyásról szóló rendelet célja különösen az, hogy a nem vitatott pénzkövetelésekre vonatkozó határokon átnyúló jogvitákat egyszerűsítse, felgyorsítsa, és azok költségeit csökkentse (az 1. cikk (1) bekezdésének a) pontja). A 2. cikk (1) bekezdése és a 3. cikk azzal együttesen értelmezett (1) bekezdése szerint olyan polgári és kereskedelmi ügyekben kell alkalmazni, amelyben legalább az egyik fél az eljáró bíróság székhelye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban rendelkezik állandó lakóhellyel vagy szokásos tartózkodási hellyel. A 4. cikk létrehozza az európai fizetési meghagyásos eljárást „az európai fizetési meghagyás iránti kérelem benyújtásának időpontjában esedékes, meghatározott összegű pénzkövetelések behajtás[árá]”. E rendelet azonban nem akadályozza a jogosultat abban, hogy az ilyen követelést más, valamely tagállami vagy az uniós jog szerint rendelkezésre álló eljárás útján érvényesítse (az 1. cikk (2) bekezdése). Az 5. cikk (1) bekezdésével összhangban az a tagállam, amelyben az európai fizetési meghagyást kibocsátották, a „származási tagállam”, míg az 5. cikk (3) bekezdése a „bíróság” alatt „bármely hatóság[ot ért], amely a tagállamban az európai fizetési meghagyás vagy bármely más, ahhoz kapcsolódó ügy tekintetében hatáskörrel rendelkezik”.

19. A 6. cikk (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik: „E rendelet alkalmazásában a joghatóságot a közösségi jog vonatkozó szabályaival, különösen a 44/2001/EK rendelettel összhangban kell meghatározni”.

20. A 7. cikk (1) bekezdése értelmében az európai fizetési meghagyás iránti kérelmet az I. mellékletben található formanyomtatványon kell benyújtani. A követelésre vonatkozó információkon túl a kérelemnek meg kell határozni a joghatóság alapját. A formanyomtatvány 3. pontja felsorol 13 – további kifejtést nem igénylő – lehetséges alapot, míg a 14. alap az „Egyéb (kérjük, nevezze meg)” kategória. A szintén az I. mellékletben foglalt „Útmutató a formanyomtatvány kitöltéséhez” többek

8 — Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 40–69. pont; Nelson és társai ítélet, C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 28–40. pont. Lásd még: Folkerts-ítélet, C-11/11, EU:C:2013:106. A Sturgeon és társai ítéletben (az 57. és 58. pontban) a Bíróság valamennyi légi járatra nézve az egységes háromórás vagy azt meghaladó idővesztéséget fogadta el (ellentétben a légi utasokról szóló rendelet 6. és 7. cikkében meghatározott légi járat-kategóriák szerint differenciáltan megállapított két, három- vagy négyórás késéssel) az 5. cikk (1) bekezdésének azon iii. pontjára alapított, mesterkélt számítások alapján, amely a bejelentett törlést követő átfoglalásra vonatkozik, amely lehetővé teszi, hogy az utasok legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt induljanak, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb kétórás késéssel érik el. Ezt a két, egyórás és kétórás időszakot összeadva jutott a Bíróság a háromórás „idővesztés” fogalmához, figyelmen kívül hagyva a légi járat-kategóriát, amely alapján meg kell fizetni a 7. cikkben meghatározott kártalanítást az érkezéskori késés esetében.

között megállapítja, hogy „[a]mennyiben a kérelem egy fogyasztói szerződésen alapuló fogyasztóval szembeni követelésre vonatkozik, a kérelmet a fogyasztó állandó lakóhelye szerinti tagállam hatáskörrel rendelkező bíróságához kell benyújtani. Egyéb esetekben a kérelmet azon bírósághoz kell benyújtani, amely a [Brüsszel I. rendelet] szabályai szerint joghatósággal bír. [...]”.

21. A 8. cikk értelmében a bíróság, amelyhez európai fizetési meghagyás iránti kérelmet nyújtottak be, a kérelmet tartalmazó formanyomtatvány alapján megvizsgálja, hogy teljesülnek-e – többek között – a (joghatóságról szóló) 6. cikkben foglalt követelmények; ez a vizsgálat „automatizált eljárással” is lefolytatható (azt azonban nem pontosítja, hogy az ilyen eljárás miben is áll). A 11. cikk értelmében a bíróság elutasítja a kérelmet, amennyiben a követelmények nem teljesülnek, a kérelem elutasítása ellen azonban fellebbezésnek nincs helye, de bármely egyéb eljárás indítását sem akadályozza meg. Amennyiben azonban a felsorolt követelmények teljesülnek, az európai fizetési meghagyást a 12. cikk értelmében ki kell bocsátani, és azt a kötelezett részére kézbesíteni kell.

22. A 16. cikk címe „Az európai fizetési meghagyással szembeni ellentmondás”. A 16. cikk (1) és (3) bekezdése értelmében a kötelezett a fizetési meghagyás kézbesítése időpontjától számított 30 napon belül a származási bíróságnál ellentmondást nyújthat be egy formanyomtatvány felhasználásával, amelyben csupán nyilatkoznia kell arról, hogy vitatja a követelést, annak indokát azonban nem kell megjelölnie.

23. A 17. cikk (1) bekezdésének első albekezdése a következőképpen rendelkezik: „Amennyiben a 16. cikk (2) bekezdésében megállapított határidőn belül a kötelezett ellentmondást nyújt be, az eljárás a származási tagállam hatáskörrel rendelkező bíróságán a polgári peres eljárásra vonatkozó szabályokkal összhangban folytatódik, kivéve, ha a jogosult kifejezetten kérte, hogy ebben az esetben az eljárást szüntessék meg” (amit a formanyomtatvány 2. függelékének kitöltésével tehet meg). A 17. cikk (2) bekezdése értelmében a polgári peres eljárássá való átalakulásra a származási tagállam jogát kell alkalmazni.

24. Amennyiben a meghatározott határidőn belül nem nyújtanak be ellentmondást, a 18. cikk (1) bekezdése szerint a származási bíróság haladéktalanul végrehajthatónak nyilvánítja az európai fizetési meghagyást.

25. A 20. cikk a „Felülvizsgálat különleges esetekben” címet viseli. Konkrétan a 20. cikk (2) bekezdése így rendelkezik: „A 16. cikk (2) bekezdésében megállapított határidő lejártát követően a kötelezett kérheti az európai fizetési meghagyás felülvizsgálatát a származási tagállam hatáskörrel rendelkező bíróságától abban az esetben is, amennyiben a fizetési meghagyást egyértelműen tévesen bocsátották ki, tekintettel az e rendeletben megállapított követelményekre, vagy egyéb különleges körülményekre.” A 20. cikk (3) bekezdése szerint, amennyiben a bíróság úgy határoz, hogy a felülvizsgálat indokolt, az európai fizetési meghagyás semmis; minden más esetben hatályban marad.

26. A 26. cikk így rendelkezik: „Minden olyan eljárási kérdésben, amelyről ez a rendelet kifejezetten nem rendelkezik, a nemzeti jogot kell alkalmazni.”

A magyar jog

27. A fizetési meghagyásos eljárásról szóló 2009. évi L. törvény 59. §-ának (1) bekezdése értelmében az európai fizetési meghagyás kibocsátására a közjegyző rendelkezik hatáskörrel és egész Magyarországra kiterjedő illetékességgel.

28. Ugyanezen törvény 38. §-ának (1) és (3) bekezdése értelmében a közjegyző a fizetési meghagyás elleni ellentmondás esetében az iratokat megküldi a jogosult által megjelölt bíróságnak; ha a jogosult nem jelölt meg bíróságot, akkor a közjegyző a hatáskörrel és a polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény szabályai szerint illetékességgel rendelkező bíróságnak küldi meg az aktanyomatot.

29. Ez utóbbi törvény 30. §-ának (2) bekezdése értelmében a belföldi székhellyel nem rendelkező jogi személy ellen indított perben az illetékességet a felperes jogi személynek a székhelye alapítja meg, vagy ha a felperes belföldi természetes személy, a felperes lakóhelye, illetve ennek hiányában a tartózkodási helye.

30. A 36. § (2) bekezdése értelmében a gazdálkodó szervezet által tevékenysége körében kötött ügyletből eredő követelés iránti pert az ügyletkötés vagy a teljesítés helyének bírósága előtt is meg lehet indítani. A 37. § szerint a kártérítési per a károkozás helyének a bírósága, illetőleg az előtt a bíróság előtt is megindítható, amelynek területén a kár bekövetkezett.

31. A 43. § (1) bekezdése szerint a bíróság az illetékességének hiányát hivatalból veszi figyelembe, de az illetékességnek vagy az illetékesség hiányának megállapítására előadott tényállítások valóságát a bíróság csak akkor vizsgálja, ha azok a köztudomással vagy a bíróság hivatalos tudomásával ellenkeznek, vagy egyébként valószínűtlenek, vagy ha azokat az ellenfél vitássá teszi.

32. Hatásköri vagy illetékességi összeütközés esetében, a 45. § (1) bekezdése és (2) bekezdésének c) pontja értelmében az eljáró bíróságot a Kúria jelöli ki.

33. A 130. § (1) bekezdése értelmében a bíróság a keresetlevelet idézés kibocsátása nélkül elutasítja, ha megállapítható többek között, hogy (i) a perre a magyar bíróság joghatósága a törvény vagy nemzetközi egyezmény rendelkezése alapján kizárt, (ii) a felperes követelésének érvényesítése más bíróság vagy más hatóság hatáskörébe tartozik, vagy (iii) a perre más bíróság illetékes.

34. A 157. § szerint a bíróság a pert megszünteti, ha a keresetlevelet már ezek alapján idézés kibocsátása nélkül el kellett volna utasítani. A 157/A. § (1) bekezdése értelmében olyan esetben, ha a keresetlevél idézés kibocsátása nélküli elutasításának ezen okokból nem volt helye, de magyar bíróság joghatósága egyetlen joghatósági ok alapján sem állapítható meg, a bíróság az eljárást megszünteti, többek között amennyiben az alperes az első tárgyalást elmulasztotta, és írásbeli védekezést sem terjesztett elő.

A tényállás, az eljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

35. Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat az alapügy ténybeli és eljárási hátterét a következőképpen foglalja össze.

36. A légi járat késése miatti igényét egy utas engedményezési szerződéssel az ilyen igények érvényesítésével foglalkozó, Egyesült Királyságban székhellyel rendelkező jogosulti társaságra, a Flight Refund Ltd-re (a továbbiakban: Flight Refund) engedményezte. A Flight Refund egy magyar közjegyző előtt európai fizetési meghagyásos eljárást kezdeményezett a németországi székhelyű Deutsche Lufthansa AG-val (a továbbiakban: Lufthansa) szemben. A Lufthansa elleni 600 euró iránti kérelmét arra alapította, hogy az LH 7626 számú repülőjárat 3 órát meghaladó késése miatt – az engedményezés alapján – kártalanítás illeti meg.⁹

9 — A Kúria által a Bíróságnak megküldött iratok között szereplő engedményezési szerződésből és az európai fizetési meghagyás iránti kérelemből kitérnek, hogy az utas egy budapesti lakóhellyel rendelkező hölgy, hogy a Flight Refund a magyar ügyvédjét bízta meg, hogy a nevében eljárjon, és hogy ez az ügyvéd nyújtotta be a kérelmet a közjegyzőhöz.

37. A közjegyző anélkül fogadta be és bocsátotta ki a jogosult európai fizetési meghagyás iránti kérelmét, hogy az ügyletkötés, illetve teljesítés helyét, továbbá az állított károkozás helyét, illetve a fuvarozó olyan üzleti telephelyét, amely révén a szerződést megkötötték, vagy a légi fuvarozás rendeltetési helyét tisztázta volna. Joghatóságát arra alapítva állapította meg, hogy Magyarország a Montreali Egyezmény részes állama. A Lufthansa ellentmondással élt, arra hivatkozva, hogy a jogosult által megjelölt járatot nem ő üzemeltette, hanem a United Airlines.¹⁰

38. A Flight Refund ügyvédje úgy nyilatkozott, hogy a perré alakuló eljárásban eljárni jogosult bíróságot nem tudja megjelölni. A közjegyző ezért a Kúriához fordult az eljáró bíróság kijelölése érdekében, és jelezte, hogy a magyar bíróság joghatósága a Montreali Egyezmény 33. cikkének 1. pontja értelmében fennáll; nem tudja azonban megállapítani, hogy melyik bíróság jogosult eljárni, mivel sem a felperesnek, sem az alperesnek nincs belföldön székhelye; az ügyletkötés, illetve teljesítés helye nem ismert a kérelemből; a közjegyző tudomása szerint az LH 7626 számú járat Newark és London Heathrow között közlekedik, ezért a károkozás helye az Amerikai Egyesült Államok vagy az Egyesült Királyság lehet; a Lufthansa pedig arra hivatkozott, hogy a járat üzemeltetője a United Airlines.

39. A fennálló helyzet ismeretében a Kúria öt kérdést terjesztett a Bíróság elé előzetes döntéshozatalra, amelyek közül az első három a Montreali Egyezmény 19. cikke alapján fennálló kártérítési (kártalanítási) igényre, illetve arra vonatkozik, hogy az Egyezményben, az európai fizetési meghagyásról szóló rendeletben, illetve a Brüsszel I. rendeletben szereplő joghatósági szabályok hogyan viszonyulnak egymáshoz. A negyedik kérdés a releváns szabályok megsértésével kibocsátott európai fizetési meghagyás hivatalbóli felülvizsgálatának lehetőségét érinti, míg az ötödik kérdés arra vonatkozik, hogy fennáll-e a kötelezettség egy magyar bíróság kijelölésére az ilyen fizetési meghagyással kapcsolatos peres eljárás érdemi lefolytatása érdekében, még akkor is, ha más kapcsolóelem nem alapozza meg a magyar bíróság joghatóságát.

40. Kezdetben írásbeli észrevételeket nyújtott be a német és a magyar kormány, majd a Bizottság, amelyeket többek között az alapeljárás feleinek kézbesítettek.

41. A Flight Refund ügyvédje ezt követően közölte a Bírósággal, hogy tájékoztatta a Kúriát arról, hogy a kártalanítási igény nem a Montreali Egyezmény 19. cikke alapján, hanem a légi utasokról szóló rendelet alapján áll fenn, jóllehet a magyar bíróság joghatóságának állítólagos alapja a Montreali Egyezmény 33. cikke. Kifejtette, hogy a kérelemben a kártalanítási igény jogalapját azért nem jelölte meg, mert nincs olyan rész, amely erre az információra kérdezne rá; a formanyomtatvány 3. részének 14. pontjában azonban a Montreali Egyezmény 33. cikkét jelölte meg a joghatóság alapjaként, mivel ez a rendelkezés tartalmaz a légi járat késése miatti kártalanítási igényekre vonatkozó joghatósági szabályokat, a légi utasokról szóló rendelet azonban nem.

42. E tájékoztatás fényében és a Bíróság eljárási szabályzata 101. cikkének (1) bekezdése értelmében a Bíróság felvilágosítást kért a Kúriától az alapügyben szóban forgó igény jogalapját és a légi utasokról szóló rendelet értelmében vett üzemeltető légi fuvarozó kilétét illetően.

43. A Kúria a válaszában kifejtette, hogy a Flight Refund igényének anyagi jogi alapja valóban a légi utasokról szóló rendelet 6. és 7. cikke, de a magyar bíróság joghatóságának fennállását a Montreali Egyezmény 33. cikkére alapítva valószínűsítette. Ennek fényében a Kúria visszavonta az első három kérdését, az ötödiket pedig módosította. Mivel azonban a nemzeti eljárásjogi szabályok kizárják, hogy az ügy érdemére vonatkozó bizonyítási eljárást folytasson le, nem tudott további felvilágosítással szolgálni az üzemeltető légi fuvarozó kilétéről.

10 — A szintén az iratok között található ellentmondásból kitűnik, hogy ezt a kijelentést a formanyomtatvány végén található üres helyre írták, amely nem tartalmaz az ellentmondás jogalapjának meghatározására szolgáló szöveget. A Lufthansa az ellentmondásában nem foglalkozott a joghatóság kérdésével.

44. Ily módon a Bíróság elé terjesztett két kérdés a következő:

- 1) Az [európai fizetési meghagyásról szóló] rendelet tárgyának való megfelelés hiányában vagy joghatóság hiányában kibocsátott európai fizetési meghagyás esetén helye lehet-e a kibocsátott európai fizetési meghagyás hivatalbóli felülvizsgálatának; vagy az ellentmondás folytán perré alakult eljárásban joghatóság hiányában a per hivatalbóli vagy kérelemre történő megszüntetésének?
- 2) Amennyiben valamely magyar bíróságnak van joghatósága a per lefolytatására, úgy az irányadó joghatósági szabályt úgy kell-e értelmezni, hogy a bíróság kijelölése érdekében eljáró Kúriának ki kell jelölnie legalább egy olyan bíróságot, amely a tagállami eljárásjogi szabályok szerinti hatáskör és illetékesség hiányában is köteles az ellentmondás folytán perré alakult eljárás érdemi lefolytatására?

45. A Kúria továbbá kifejtette a válaszában, hogy változatlanul szükséges megválaszolni azt a kérdést, hogy amennyiben a légi utasokról szóló rendelet az igényérvényesítéshez szükséges joghatósági szabályokat nem tartalmaz, úgy az ilyen igény európai fizetési meghagyásos eljárásban történő érvényesítésekor a Montreali Egyezmény, a Brüsszel I. rendelet vagy egyéb joghatósági szabályok az irányadók. Továbbá tudni szeretné, hogy az európai fizetési meghagyásról szóló rendelet 17. cikkének (1) bekezdése olyan joghatósági szabályként funkcionál-e, amely a Brüsszel I. rendeletről függetlenül megalapozza a származási tagállam bíróságainak joghatóságát.

46. A Kúria válaszában és átfogalmazott kérdésének közlését követően csupán Magyarország nyújtott be további írásbeli észrevételeket. Mivel a felek nem kérték, nem tartottak tárgyalást.

Értékelés

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatósága

47. A német kormány az észrevételeiben arra hivatkozott, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelem valószínűleg elfogadhatatlan: vagy teljes egészében, azon az alapon, hogy a Flight Refund weboldalából kitűnt, hogy a vállalkozás felfüggesztette tevékenységét, vagy pedig az első három kérdés tekintetében, azon az alapon, hogy a Montreali Egyezmény értelmezése irreleváns az alapügyben való döntéshozatal szempontjából.

48. Mivel a Kúria megerősítette, hogy az eljárás továbbra is folyamatban van, és mivel visszavonta az első három kérdését, ezzel az aspektussal nem szükséges a továbbiakban foglalkozni.

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem érdemi tárgya

49. Ebben az ügyben az alapvető kérdés a következő: mit kell tenni abban az esetben, ha egy európai fizetési meghagyást egy olyan tagállam hatóságai bocsátottak ki, amelynek bíróságai nem rendelkeznek joghatósággal a fizetési meghagyásban rögzített követelés elbírálására, és ha az ellentmondás folytán perré alakult eljárás van folyamatban „a származási tagállam hatáskörrel rendelkező bíróságain”? Amint a német kormány arra rámutatott, az európai fizetési meghagyásról szóló rendelet nem tartalmaz ilyen helyzetre vonatkozó szabályokat.

50. A Kúria a kérdéseiben két lehetséges megoldást vetít előre. Először is jogosult lehet arra, hogy maga vizsgálja felül az európai fizetési meghagyást, anélkül hogy ki kellene jelölnie egy bíróságot a szóban forgó követelés elbírálására, ami – feltéve hogy a fizetési meghagyást az európai fizetési meghagyásról szóló rendeletben meghatározott követelményekre tekintettel egyértelműen tévesen bocsátották ki – a semmisség megállapításához vagy az eljárás megszüntetéséhez vezethet. Másodszor előfordulhat, hogy a Kúriának ki kell jelölnie egy magyar bíróságot a követelés elbírálására, még a joghatóság beazonosítható alapjának hiányában is.

51. Mielőtt azonban megvizsgálánk, hogy e két megközelítés közül bármelyik is követhető-e (nyilvánvalóan egyik sem tekinthető jogszabály által *előírtnak*, és célszerűnek tűnik azokat együtt megvizsgálni), véleményem szerint helyénvaló áttekinteni, hogy az ügyben mi történt eddig, és mi nem, összevetve azzal, hogy minek kellett volna megtörténnie. Véleményem szerint joggal mondható e tekintetben, hogy az a bonyolult helyzet, amelyből a Kúriának meg kell találnia a kiutat, főként azon alapvető hibáknak tudható be, amelyeket először a Flight Refund és az ügyvédje, majd pedig az európai fizetési meghagyást kibocsátó közjegyző követtek el. Ezek a tévedések ténylegesen hátráltatják az európai fizetési meghagyásról szóló rendelet céljának elérését, vagyis a nem vitatott pénzkövetelésekre vonatkozó határokon átnyúló jogviták egyszerűsítését és felgyorsítását¹¹.

52. Először is a Flight Refundnak nem lett volna szabad a Montreali Egyezményt alapul vennie a Lufthansa elleni európai fizetési meghagyás Magyarországon történő kibocsátására kiterjedő joghatóság megalapozásához.¹² Az európai fizetési meghagyásról szóló rendelet 6. cikke értelmében a joghatóságot „a közösségi jog vonatkozó szabályaival, különösen a 44/2001/EK rendelettel összhangban kell meghatározni”. Bár „a közösségi jog vonatkozó szabályai” főszabály szerint magukban foglalhatják a Montreali Egyezményt, a Bíróság már megállapította, amint az az írásbeli észrevételekből kitűnik, hogy a légi utasokról szóló rendelet értelmében vett igényre kiterjedő joghatóságot kizárólag a Brüsszel I. rendelet szabályozza.¹³ Egyébiránt az európai fizetési meghagyással kapcsolatos „Útmutató a formanyomtatvány kitöltéséhez” egyértelművé teszi, hogy a Brüsszel I. rendelet szabályait kell figyelembe venni (lásd a fenti 20. pontot). Mindenesetre magától értetődik, hogy a Montreali Egyezményben foglalt bármely joghatósági szabály az ezen Egyezmény hatálya alá tartozó igényekkel kapcsolatos eljárásokra vonatkozik, nem pedig a más jogi aktusok hatálya alá tartozó követelésekre. A Brüsszel I. rendelettel ellentétben a Montreali Egyezmény nem fektet le általánosan alkalmazandó joghatósági szabályokat.

53. Másodszor még a Montreali Egyezményt alapul is véve, a Flight Refund ügyvédjének tudnia kellett volna, hogy ezen jogi aktusnak két különböző magyar változata létezik,¹⁴ egyik sem hivatalos, de amelyek közül legalább az egyik úgy érthető, hogy „az egyik Szerződő Állam területén” kitétel a joghatóságnak *nem* önálló és önmagában elegendő alapja, úgyhogy az Egyezmény valamely hivatalos változatára történő hivatkozás elengedhetetlen lett volna.

11 — „Oh, mily kusza hálót szövünk, mikor először csalni készülünk!”, írta Sir Walter Scott a *Marmion*-ban (VI. ének, XVII. szakasz). Egyik felet sem gyanúsítom azzal, hogy be akart volna csapni valakit, de a szótt háló valóban igen kusza, és alkalmas arra, hogy a legravaszabb jogi professzor a hallgatókat összezavarja vele egy vizsgakérdésben.

12 — Nincs információ arról, hogy a Flight Refund az európai fizetési meghagyás iránti kérelem benyújtása előtt kapcsolatba lépett volna a Lufthansával. A weboldala szerint egyértelműen ez a bevett gyakorlata (<http://flight-refund.eu/>). Elképzelhető, hogy így tett, és a Lufthansa egyszerűen nem válaszolt. Ha így van, a Lufthansát bizonyos mértékben felelősség terheli a kialakult zűrzavarért, hiszen egy rövid válasz arról, hogy a United Airlines volt az üzemeltető légi fuvarozó (feltehetően) rövidre zárta volna a vele szemben indított európai fizetési meghagyásos eljárást.

13 — Rehder-ítélet, C-204/08, EU:C:2009:439, 26–28. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

14 — Lásd a 6. lábjegyzetet.

54. Harmadszor a közjegyzőnek, akihez az európai fizetési meghagyás iránti kérelmet benyújtották, meg kellett volna vizsgálnia a Flight Refund azon állítását, hogy a joghatóság alapja a Montreali Egyezmény 33. cikke. Ugyanakkor igaz, hogy az európai fizetési meghagyásról szóló rendelet 8. cikke lehetővé teszi, hogy ennek vizsgálata „automatizált eljárással” is lefolytatható legyen, ami persze tévedés forrása lehet. Másrészt a magyar közjegyző az európai fizetési meghagyásról szóló rendelet értelmében bíróságnak minősül, éppen ezért úgy kell tekinteni, hogy ismeri az alkalmazandó jogot, és felelősséget vállal a jogalkalmazás módjáért.

55. Tehát mind a Flight Refund ügyvédjének, mind pedig a közjegyzőnek kizárólag a Brüsszel I. rendelet szerint kellett volna megvizsgálnia a joghatóság lehetséges alapjait. Ezek a lehetséges joghatósági alapok a következők.

56. A Brüsszel I. rendelet rendszerében a joghatóság első alapja az alperes lakóhelye szerinti tagállam – a jelen esetben Németország – bírósága (a 2. cikk (1) bekezdése). Szerződéses jogviszony esetén a második a szóban forgó kötelezettség teljesítésének helye szerinti tagállam bírósága (az 5. cikk (1) bekezdésének a) pontja). Mivel a kártalanítási igény az érkezéskori állítólagos késésből ered, a teljesítés helye meglátásom szerint az érkezési hely kell, hogy legyen, vagyis London. Következésképpen a legkézenfekvőbb bíróságok, ahová az európai fizetési meghagyás iránti kérelmet be lehetett volna nyújtani, és amelyek minden bizonnyal joghatósággal is rendelkeztek volna, a német és az angol bíróság.

57. Egy harmadik lehetőség a Lufthansa fióktelepe, képviselte vagy más telephelye helyének bírósága (az 5. cikk (5) bekezdése), amennyiben a jegyet ilyen fióktelep, képviselő vagy más telephely értékesítette. Feltehetően erről van szó, és mivel úgy tűnik, hogy az utas magyarországi lakos, ez megalapozhatja a magyar bíróságok joghatóságát. A Kúriának azonban ezt meg kell vizsgálnia, hiszen úgy tűnik, hogy az ügy jelenlegi állása szerint nem áll rendelkezésre bizonyíték azzal kapcsolatban, hogy a jegyet hol váltották.

58. Meg kell jegyezni – bár közvetlen relevanciával nem bír –, hogy a fent említett három joghatósági alap megfelel a Montreali Egyezmény 33. cikkének (1) bekezdésében meghatározott alapoknak, amennyiben a félrevezető, „az egyik Szerződő Állam területén” alapot elhagyjuk.

59. A magyar bíróságok joghatóságát megalapozó további lehetőség lett volna az utas lakóhelye. Jóllehet, az a magyar jogi rendelkezés, amely lehetővé teszi, hogy a Magyarországon lakóhellyel vagy tartózkodási hellyel rendelkező természetes személy felperes Magyarországon keresetet indítson a belföldi székhellyel nem rendelkező jogi személlyel szemben,¹⁵ mint általánosan alkalmazandó szabály, nem áll teljes összhangban a Brüsszel I. rendelettel. Az ilyen szabály pontosan a Brüsszel I. rendeletben meghatározott általános szabály ellentéte, amely az alperes lakóhelye szerinti tagállam bíróságait részesíti előnyben.¹⁶ Bizonyos körülmények esetén azonban ez a rendelet eltérést enged, mégpedig ha a természetes személy fogyasztónak minősül, és a fogyasztói szerződés másik fele ellen indít keresetet, amely fogyasztói szerződés – amennyiben fuvarozási és személyszállítási szerződésről van szó – utazási csomag részét képezi.¹⁷

15 — A polgári perrendtartás 30. §-ának (2) bekezdése; lásd a fenti 29. pontot.

16 — Lásd a fenti 7. pontot.

17 — Lásd a fenti 9. pontot.

60. Mindenesetre a Kúriának a szóban forgó szerződés körülményeit is vizsgálnia kell. Továbbá kétlem, hogy ezen joghatósági alapra lehetne támaszkodni, amikor a szóban forgó fogyasztó kártalanítási igényét olyan behajtóügynökségre engedményezte, mint a Flight Refund. Bár a követelés engedményezésével a Brüsszel I. rendelet nem foglalkozik,¹⁸ erre vonatkozó ítélkezési gyakorlat sem ismert, nyilvánvalóan az a kivételes szabály, amely szerint a fogyasztó lakóhelye szerinti bíróságok ugyanolyan hangsúlyt kapnak, mint az alperes lakóhelye szerinti bíróságok, a gyengébb szerződő fél mentesítését szolgálja az alól, hogy külföldi bíróság előtt kelljen keresetet indítania.¹⁹ Ez a megfontolás nem érvényesül akkor, ha a felperes nem a gyengébb szerződő fél – vagyis a fogyasztó –, hanem behajtóügynökség.²⁰

61. Végül elképzelhető, hogy a jegyeladásra vonatkozó szerződési feltételek tartalmaztak joghatósági záradékot. Amennyiben így van, ennek érvényét vizsgálni kell a Brüsszel I. rendelet 23. cikkének és adott esetben 17. cikkének rendelkezései alapján.²¹

62. Számomra tehát a rendelkezésre álló információk alapján úgy tűnik, hogy nem zárható ki teljesen a Brüsszel I. rendelet alapján a magyar bíróságok joghatósága a légi utasokról szóló rendelet értelmében vett kártalanítási igény elbírálására, bár sem a Bíróság, sem pedig a Kúria nem rendelkezik olyan információval, amely a joghatóság megállapítását egyértelműen lehetővé tenné. Annyi mondható, hogy a Montreali Egyezményre nem lehet a joghatóságot alapítani, és hogy a joghatóságnak a Brüsszel I. rendelet alapján való megállapításához több információra lenne szükség.

63. A Kúria tájékoztatta a Bíróságot arról, hogy az ügy érdemére vonatkozó további bizonyítási eljárást nem folytathat le. Bár nem a Bíróság feladata a magyar jog értelmezése, valószínűnek tűnik, hogy a Kúria által hivatkozott, valamint a fenti 29. és azt követő pontokban ismertetett rendelkezések nem zárják ki az elfogadhatóságra vonatkozó bizonyítási eljárás lefolytatását. Mindenesetre úgy vélem, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatával összhangban a magyar polgári perrendtartást az uniós jogi rendelkezések, így a joghatóságra vonatkozó rendelkezések teljes érvényesülésének biztosítása mellett kell értelmezni.²²

64. Amennyiben a joghatóság szempontjából releváns tényeknek a Brüsszel I. rendelet fényében történő kimerítő vizsgálata azt mutatná, hogy a magyar bíróságok rendelkeznek joghatósággal a Flight Refundnak a Lufthansával szembeni – a légi utasokról szóló rendelet Bíróság általi értelmezése alapján fennálló – követelésének elbírálására, a Kúria nem ütközne nehézségekbe.

18 — Ezzel szemben a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról szóló, 2008. június 17-i 593/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (Róma I; HL L 177., 6. o.) 14. cikkének (1) bekezdése így rendelkezik: „Harmadik személlyel (»a kötelezett«) szembeni követelés engedményezése vagy jogok és kötelezettségek szerződéses átruházása alapján az engedményező és az engedményes, valamint az átruházó és a jogot szerző közötti jogviszonyra az a jog irányadó, amely e rendelet értelmében a közöttük fennálló szerződésre alkalmazandó.” Sajnos ez a kollíziós szabály nem járul hozzá a Lufthansával szembeni követelés elbírálására vonatkozó joghatóság eltérő kérdésének megválaszolásához. Amennyiben támpontot nyújtana, a helyzet egyszerű lenne, hiszen a Flight Refund és az utas közötti engedményezés értelmében a megállapodásban nem szabályozott kérdésekre a magyar jog az irányadó, és a felek közötti jogviták a Budai Központi Kerületi Bíróság kizárólagos hatáskörébe tartoznak. Bár az 593/2008 rendelet 14. cikkének (2) bekezdése értelmében tehát a magyar jog szerint kell megállapítani „azokat a feltételeket, amelyek alapján az engedményezésre vagy átruházásra a kötelezettel szemben hivatkozni lehet”, ez meglátásom szerint nem vezethet ahhoz, hogy a Lufthansa, az engedményezésben részt nem vevő fél, olyan bíróság joghatósága alá tartozzon, amely hatáskörét nem a Brüsszel I. rendeletből származtatja.

19 — Hasonló szabályok alkalmazandók a biztosított személy vagy kedvezményezett által a biztosítóval szemben, vagy a munkavállaló által a munkáltatójával szemben benyújtott keresetekre, és a Brüsszel I. rendelet (13) preambulumbekkezdése nyilvánvalóvá teszi, hogy mindezek a rendelkezések a gyengébb fél védelmét szolgálják kedvezőbb joghatósági szabályok útján.

20 — A Flight Refund a weboldalán „jogi utaskísérő”-ként mutatkozik be, illetve mint a kártalanítási igények érvényesítésére szakosodott vállalkozás. A Flight Refund weboldaláról az is kitűnik, hogy „Flight Refund Kft.”-ként, vagyis budapesti székhelyű, Magyarországon bejegyzett korlátolt felelősségű társaságként működik, és a szintén Magyarországon bejegyzett magántársaság, a PannonHitel Zrt. függő ügynöke. Meglátásom szerint azonban a székhely megváltoztatása nem releváns, mivel i. az eljárást az Egyesült Királyságban bejegyzett Flight Refund Ltd indította, és ii. mivel egy korlátolt felelősségű társaság nem fogyasztó, a székhelye nem lehet a joghatóság alapja.

21 — Lásd a fenti 10. pontot.

22 — Lásd a Brüsszel I. rendeletet megelőző Brüsszeli Egyezményrel kapcsolatban: Hagen-ítélet, C-365/88, EU:C:1990:203, 20. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat. Lásd még, például a házassági ügyekben és a szülői felelősségre vonatkozó eljárásokban a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról, illetve az 1347/2000/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2003. november 27-i 2201/2003/EK rendelettel (HL 2003. L 338., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 19. fejezet, 6. kötet, 243. o.) kapcsolatban: Purrucker-ítélet, C-256/09, EU:C:2010:437, 99. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

65. Éppen ezért a következőkben abból indulok ki, hogy erre a vizsgálatra sor került, és annak megállapításához vezetett, hogy e bíróságok nem rendelkeznek joghatósággal a követelés elbírálására. E körülmények között a Kúria egyszerűen nincs abban a helyzetben, hogy kijelölje a származási tagállam hatáskörrel rendelkező bíróságát, amely előtt – az európai fizetési meghagyásról szóló rendelet 17. cikkének (1) bekezdése szerint – az eljárás a polgári peres eljárásra vonatkozó szabályokkal összhangban folytatódik.

66. A történet azonban nem ér véget azzal, hogy a közjegyző megfontolatlan módon kibocsátotta az európai fizetési meghagyást.

67. A fizetési meghagyást kézbesítették a Lufthansának, amely ellentmondással élt. A Lufthansa, bár nem lett volna köteles rá, megnevezte, hogy miért nem terheli felelősség, mégpedig azért, mert nem ő volt az érintett légi járatot üzemeltető légi fuvarozó. Amennyiben ezt a Brüsszel I. rendelet 24. cikke értelmében vett perbe bocsátkozásnak lehetett volna tekinteni, ez megalapozhatta volna a magyar bíróságok joghatóságát.²³ A Bíróság azonban megállapította, hogy az európai fizetési meghagyás elleni ellentmondás előterjesztése, még ha az ügy érdemére vonatkozó nyilatkozatot is tartalmaz, nem tekinthető a Brüsszel I. rendelet 24. cikke értelmében vett perbe bocsátkozásnak.²⁴

68. Az ellentmondás hatása először is az, hogy az európai fizetési meghagyást nem lehet végrehajthatóvá nyilvánítani az európai fizetési meghagyásról szóló rendelet 18. cikkének megfelelően, másodszer pedig az, hogy a rendelet 17. cikkének (1) bekezdése értelmében az eljárásnak a származási tagállam hatáskörrel rendelkező bíróságain kell folytatódnia.

69. Ameddig az eljárás nem folytatódhat, a Flight Refund követelése tehát függőben marad. Az európai fizetési meghagyást kibocsátották, de nem lehet végrehajthatóvá nyilvánítani. Az európai fizetési meghagyásról szóló rendelet egyértelműen kimondja, hogy az eljárásnak a származási tagállamban kell folytatódnia, vagyis Magyarországon.

70. Nyilvánvalóan ez a helyes irány, feltéve hogy e tagállam bíróságai joghatósággal rendelkeznek a követelés elbírálására; főszabály szerint erről van szó, amennyiben az európai fizetési meghagyást kibocsátó hatóság a saját hatáskörét az európai fizetési meghagyásról szóló rendelet 6. és 8. cikkével összhangban helyesen vizsgálta meg. Mindazonáltal nem tűnik úgy, hogy a jogalkotó teljes mértékben átgondolta azt a lehetőséget, hogy a származási tagállam bíróságai adott esetben nem rendelkeznek joghatósággal a szóban forgó követelés elbírálására.

71. Egyébiránt, bár az európai fizetési meghagyásról szóló rendelet 1. cikkének (2) bekezdése azt állapítja meg, hogy e rendelet nem akadályozza a jogosultat abban, hogy a követelést valamely más eljárás útján érvényesítse, ez véleményem szerint nem értelmezhető úgy, hogy lehetővé teszi az igény érvényesítését vagy a fizetési meghagyás végrehajtását egy párhuzamos eljárásban, ami kétszeres végrehajtáshoz vezethet. Sokkal inkább úgy tűnik, hogy – mindaddig, amíg az európai fizetési meghagyásos eljárás be nem fejeződik – a Brüsszel I. rendelet 27. cikke minden más bíróságot megakadályoz abban, hogy a követelést elbírálja.

72. Amint említettem,²⁵ és amint a Bírósághoz benyújtott észrevételekből kitűnik, a jogszabályok nem nyújtanak konkrét megoldást olyan helyzetben, mint amelyről az alapeljárásban szó van. Következésképpen olyan megoldást kell találni, amely összhangban áll a jogszabályokkal, és lehetővé teszi az európai fizetési meghagyásos eljárás befejezését, a Flight Refund számára a követelése érvényesítését (ha továbbra is szándékában áll), a Lufthansa számára pedig, hogy a Brüsszel I. rendelet értelmében joghatósággal bíró fórum előtt védekezhessen.

23 — Lásd a fenti 11. pontot.

24 — Goldbet Sportwetten ítélet, C-144/12, EU:C:2013:393, 38–41. pont.

25 — Lásd a fenti 49. pontot.

73. A Lufthansa az ellentmondásában nem vetette fel a közjegyző illetékességének hiányát. Még ha ennek kérdését fel is vetette volna, nem látom, ez hogyan változtathatót volna az eljárás menetén. Az indokolást magában foglalni nem hivatott ellentmondás hatása meglátásom szerint ugyanaz maradt volna, mint az alapeljárás tényleges körülményei között: az eljárást akkor is a származási tagállam hatáskörrel rendelkező bíróságai előtt kellett volna folytatni, és továbbra is lehetetlen lett volna ilyen bíróság kijelölése.

74. A Lufthansa az európai fizetési meghagyásról szóló rendelet 20. cikkének (2) bekezdése értelmében talán felvethette volna a közjegyző illetékességének kérdését az ellentmondás benyújtására nyitva álló határidő lejártát követően (tehát értelemszerűen akkor, amikor az európai fizetési meghagyást végrehajthatónak nyilvánították), azzal az indokkal, hogy a fizetési meghagyást „egyértelműen tévesen bocsátották ki, tekintettel az e rendeletben megállapított követelményekre”, amely kitélt véleményem szerint úgy kell értelmezni, hogy az magában foglalja, hogy olyan hatóság bocsátotta ki, amely a Brüsszel I. rendelet értelmében egyértelműen nem rendelkezett joghatósággal. Ez a fizetési meghagyás felülvizsgálatával járt volna „a származási tagállam hatáskörrel rendelkező bírósága” előtt, amely köteles lett volna, amennyiben a felülvizsgálat indokolt, az európai fizetési meghagyást semmissé nyilvánítani. És ezzel lezárult volna az eljárás (annak megakadályozása nélkül, hogy az igényt ugyanazon vagy más eljárásban valamely, hatáskörrel rendelkező fórum előtt érvényesítsék).

75. Nem azt mondom, hogy a Lufthansának így kellett volna eljárnia; kereskedelmi szempontból valószínűtlen, hogy ez az érdekeben állt volna. Mindazonáltal úgy vélem, hogy érdemes az ilyen helyzet mellett elidőzni, és azt az alapügyben szóban forgó helyzettel összehasonlítani.

76. Amennyiben a kötelezett az európai fizetési meghagyásról szóló rendelet 20. cikkének (2) bekezdése értelmében kéri a felülvizsgálatot, nyilvánvaló először is, hogy mindig kell lennie „a származási tagállam[ban] hatáskörrel rendelkező bíróság[nak]”, amely a felülvizsgálatot lefolytatja, még akkor is – ami előfordulhat –, ha az adott államban nincs olyan bíróság, amely joghatósággal bírna a szóban forgó követelés elbírálására. Ellenkező esetben lehetetlen lenne az olyan helyzetek helyreigazítása, amelyekben az európai fizetési meghagyást joghatósággal nem rendelkező hatóság bocsátotta ki; márpedig ennek lehetségesnek kell lennie.

77. Az is nyilvánvaló, hogy mivel az európai fizetési meghagyásról szóló rendelet nem foglalkozik a hatáskörrel rendelkező bíróság meghatározásával, erre vonatkozóan a rendelet 26. cikke értelmében a nemzeti jogot kell alkalmazni. Magyarországon tehát ezt a nemzeti jogot²⁶ úgy kell értelmezni, hogy amennyiben a hatáskörrel rendelkező bíróság kijelölése nem következik automatikusan – például – az európai fizetési meghagyást kibocsátó közjegyző székhelyéből, akkor a Kúriának lehet és kell kijelölnie a hatáskörrel rendelkező bíróságot. Amennyiben a fizetési meghagyást hibásan bocsátották ki, akkor ennek a bíróságnak az eljárás befejeztével olyan határozatot kell hoznia, hogy ez a fizetési meghagyás semmis. Ebben a helyzetben azonban a hatáskörrel rendelkező bíróság nem az a bíróság, amely hatáskörrel rendelkezik a szóban forgó követelés elbírálására. Ez az a bíróság, amely az európai fizetési meghagyás jogszerűségének felülvizsgálatára rendelkezik hatáskörrel.

26 — Az Európai Bírósági Végrehajtás weboldala (http://www.europe-eje.eu/sites/default/files/pj/dossiers/ipe_hongrie_english.pdf) az európai fizetési meghagyásos eljárással kapcsolatban Magyarország vonatkozásában csupán a következőket fejt ki: „the review referred to in Article 20, paragraph 2, of Regulation (EC) No 1896/2006 is ruled by the Hungarian regulations on the admissibility of the reopening of proceedings (Code of Civil Procedure)” (az 1896/2006/EK rendelet 20. cikkének (2) bekezdésében meghatározott felülvizsgálatra az eljárás újbóli megindítására vonatkozó rendelkezések [polgári perrendtartás] vonatkoznak).

78. Lényegében ez a helyzet áll fenn az alapügyben is. A Kúria az európai fizetési meghagyásról szóló rendelet 17. cikkének (1) bekezdésével összefüggésben a magyar polgári perrendtartásból eredő kötelezettségei és az uniós jog joghatósági szabályai teljes érvényesülésének biztosítására vonatkozó feladata értelmében főszabály szerint köteles kijelölni a szóban forgó követelés elbírálására hatáskörrel rendelkező bíróságot. Ehhez meg kell vizsgálnia a joghatóság megállapítása szempontjából releváns tények összességét. Csupán abban az esetben nem tudja kijelölni a bíróságot, ha bebizonyosodott, hogy a magyar bíróságok nem rendelkeznek joghatósággal.

79. Az ebben a helyzetben követendő logikus megoldás az lenne, hogy azt a bíróságot jelöli ki, amely hatáskörrel rendelkezne az európai fizetési meghagyás érvényességének felülvizsgálatára, ha a kötelezett kérte volna a felülvizsgálatot az európai fizetési meghagyásról szóló rendelet 20. cikkének (2) bekezdése értelmében, és amely hatáskörrel rendelkezik az olyan követelések elbírálására, mint amelyről az alapügyben szó van. Ennek a bíróságnak a Brüsszel I. rendelet 26. cikkének (1) bekezdése értelmében meg kellene állapítania joghatóságának hiányát, hacsak az alperes a bíróság joghatóságának vitatásától eltérő célból perbe nem bocsátkozik. A jogosult ekkor bármely más, hatáskörrel rendelkező fórum előtt érvényesíthetné igényét. Amennyiben a kötelezett bármely más célból perbe bocsátkozik, a bíróság joghatóságát a Brüsszel I. rendelet 24. cikke értelmében meg kell állapítani, és az eljárás az európai fizetési meghagyásról szóló rendelet 17. cikke értelmében folytatható.

80. Ez a megoldás, amely nagyrészt megfelel a Kúria által a második kérdésében felvázolt megoldásnak, véleményem szerint semmiképpen nem áll ellentétben a vonatkozó jogszabályokkal. Kétségtelenül gondot okozhat, ha nem lehet olyan bíróságot találni, amely mind az európai fizetési meghagyás érvényességének felülvizsgálatára, mind pedig az olyan követelések elbírálására hatáskörrel rendelkezik, mint amelyről az alapügyben szó van.

81. A Kúria által az első kérdésében előrevetített másik megoldás az európai fizetési meghagyásnak a Kúria általi, hivatalbóli felülvizsgálatával járna. Bár ez a megoldás a kétségkívül elvárt eredményt valóban nem jelentősen eltérő módon érné el, mint a másik megoldás, mégis úgy tűnik számomra, hogy valamivel kevésbé áll összhangban az európai fizetési meghagyásról szóló rendelet rendelkezéseivel, hiszen e rendelet 20. cikke nem rendelkezik a hivatalbóli felülvizsgálatról, hanem csak a kötelezett kérelmére történő felülvizsgálatról.

Záró megjegyzések

82. A jelen ügyben az alapeljárás pertárgyértéke csekély,²⁷ azonban tisztában vagyok vele, hogy más európai fizetési meghagyásos eljárásban a pertárgyérték jelentősen magasabb lehet. Azonban minden ehhez hasonló helyzetben a felmerült probléma végső megoldása nyilvánvaló: valamennyi fél érdekében be kell fejezni az európai fizetési meghagyásos eljárást azért, hogy az igényt – szükség esetén – hatáskörrel rendelkező bíróság előtt érvényesíteni lehessen. Amennyiben a probléma valamely alsóbb szintű bíróság előtt merült fel, nagyon is elképzelhető, hogy gyakorlati megoldást lehet találni a Bíróság előzetes döntéshozatali eljárásának kezdeményezése nélkül.

27 — Az alapügy pertárgyértéke 600 euró. A Flight Refund és az utas közötti engedélyezés értelmében pernyertesség esetén a Flight Refund ezen összeg 25%-ára jogosult (150 euró), pervesztesség esetén pedig semmire. E körülmények között nem meglepő, hogy a Flight Refund nem tett különösebb erőfeszítéseket vagy bocsátkozott kiadásokba annak érdekében, hogy a Kúriát vagy a Bíróságot támogassa a felmerült probléma megoldásában, amely probléma részben a jogalkotó nem körültekintő szabályozásából, részben pedig maga a Flight Refund, az ügyvédje és az európai fizetési meghagyást kibocsátó közjegyző szakmai alaposságának hiányából fakadt. Ráadásul a szóban forgó összegre és azon meggyőződésére tekintettel, hogy semmiképpen nem terheli felelősség, nem meglepő, hogy ezzel kapcsolatban a Lufthansa sem izgatja magát.

83. Az alapügyben azonban olyan bíróságnak kell döntenie, amelynek határozatai ellen a nemzeti jog értelmében nincs jogorvoslati lehetőség, és amelynek ennél fogva az EUMSZ 267. cikk harmadik bekezdésének megfelelően nincs más lehetősége, minthogy előzetes döntéshozatalt kezdeményezzen. A Kúria gondosan eleget tett e kötelezettségnek. Következésképpen, bár a Kúria által javasolt megoldások egyik sem nyújtott (véleményem szerint) kielégítő eredményt, az ügygel a Bíróságnak részletesen kellett foglalkoznia.

84. Úgy tűnik számomra, hogy pontosan ez a fajta ügy az, amelynek esetében a kevésbé intenzív beavatkozás alkalmasabbnak bizonyulna, például a hivatali elődöm, Sir Francis Jacobs által gyakran javasolt „zöld út” eljárás²⁸ vagy valamely más mechanizmus útján. Tekintettel arra, hogy a Bíróság munkaterhe egyre növekszik, és hogy a nemzeti bíróságok kérdéseire való gyors válaszadást illetően nyomás nehezedik rá, talán érdemes lenne e témát újból vitára bocsátani.

Véggöveztetések

85. A fenti megfontolásokra tekintettel véleményem szerint a Bíróságnak a Kúria által feltett kérdéseket a következők szerint kell megválaszolni: Az európai fizetési meghagyásos eljárás létrehozásáról szóló, 2006. december 12-i 1896/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet úgy kell értelmezni, hogy amennyiben

- (a) az európai fizetési meghagyást valamely tagállami bíróság vagy hatóság bocsátotta ki, de nem lehet olyan alapot meghatározni, amely az érvényesíteni kívánt követelés tekintetében e tagállam bíróságainak joghatóságát megalapozná,
- (b) a kötelezett ellentmondással élt, amelynek következtében az 1896/2006 rendelet 17. cikkének (1) bekezdése értelmében az eljárást e tagállam hatáskörrel rendelkező bíróságai előtt a polgári peres eljárásra vonatkozó szabályokkal összhangban kell folytatni, és
- (c) valamely felsőbb szintű bíróságnak e szabályokkal összhangban ki kell jelölnie a hatáskörrel rendelkező bíróságot,

a felsőbb szintű bíróságnak azt a bíróságot kell kijelölnie, amely hatáskörrel rendelkezik az európai fizetési meghagyás érvényességének felülvizsgálatára, ha a kötelezett a felülvizsgálatot az 1896/2006 rendelet 20. cikkének (2) bekezdése értelmében kérte volna, és hatáskörrel rendelkezik az olyan követelések elbírálására, mint amelyről az alapügyben szó van.

28 — Lásd például Sir Francis Jacobs beszédét: „*The European Courts and the UK – What Future? A New Role for English Courts*”, elhangzott: 13th Annual Law Reform Committee Lecture, 2014. november 18. (<http://www.barcouncil.org.uk/media-centre/speeches-letters-and-reports/speeches-of-interest/>).