



## Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nyolcadik tanács)

2023. október 26.\*

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – 261/2004/EK rendelet – A 2. cikk j) pontja – 3. cikk – A 4. cikk (3) bekezdése – A légi utasok kártalanítása visszautasított beszállás esetén – A beszállás visszautasításáról előzetesen tájékoztatott utas – Az utas azon kötelezettségének hiánya, hogy utasfelvételre jelentkezzen – Az 5. cikk (1) bekezdésének c) pontja – Kivételek a légi járat törlése esetén járó kártalanításhoz való jog alól – E kivételek alkalmazhatatlansága a beszállás előzetes visszautasítása esetén”

A C-238/22. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Landgericht Frankfurt am Main (Frankfurt am Main-i regionális bíróság, Németország) a Bírósághoz 2022. április 5-én érkezett, 2022. február 21-i határozatával terjesztett elő az

**FW**

és

a **LATAM Airlines Group SA**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nyolcadik tanács),

tagjai: N. Piçarra tanácselnök, M. Safjan és M. Gavalec (előadó) bírák,

főtanácsnok: A. Rantos,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- FW képviseletében H. Hopperdietzel Rechtsanwalt,
- a LATAM Airlines Group SA képviseletében S. Wassmer Rechtsanwalt,

\* Az eljárás nyelve: német.

- a német kormány képviselőjében J. Möller, P. Busche és M. Hellmann, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviselőjében G. Braun, G. Wilms és N. Yerrell, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

### Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem 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.) 2. cikke j) pontjának, 3. cikke (2) bekezdésének, 4. cikke (3) bekezdésének, 5. cikke (1) bekezdése c) és i) pontjának, valamint 7. cikkének értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet az FW és a LATAM Airlines Group SA (a továbbiakban: Latam Airlines) között az FW által a 261/2004 rendelet alapján benyújtott kártalanítás iránti kérelem tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő, miután FW-t a Latam Airlines a Madrid (Spanyolország) és Frankfurt am Main (Németország) között közlekedő járatról kizárta.

### Jogi háttér

- 3 A 261/2004 rendelet (1)–(4) és (9) preambulumbekzdése értelmében:
  - „(1) Szükséges, hogy a Közösség fellépése a légiközlekedés terén többek között az utasok magas szintű védelmére irányuljon. Emellett maradéktalanul figyelembe kell venni az általános fogyasztóvédelmi követelményeket.
  - (2) A beszállás visszautasítása és légi járat törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] súlyos gondot és kényelmetlenséget okoz az utasoknak.
  - (3) Bár a menetrendszerű légi közlekedésben visszautasított beszállás kártalanítási rendszerének közös szabályainak megállapításáról szóló, 1991. február 4-i 295/91/EGK tanácsi rendelet [(HL 1991. L 36., 5. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 306. o.)] alapszintű védelmet biztosít az utasoknak, azoknak az utasoknak a száma, akiknek a beszállását akarataik ellenére visszautasították továbbra is túlságosan magas, akárcsak a légi járatok előzetes figyelmeztetés nélküli törlése és a hosszú késések [helyesen: jelentős késések] által érintettek száma.
  - (4) A Közösségnek ezért emelnie kellene [helyesen: kell] az említett rendelet által meghatározott védelem szintjét az utasok jogainak erősítése érdekében, továbbá, hogy biztosítsa a légifuvarozók harmonizált feltételek melletti tevékenységét egy liberalizált piacon.

[...]

(9) Azon utasok számát, akiknek beszállását akaratum ellenére visszautasították csökkenteni kellene azzal, hogy a légifuvarozók számára elő kell írni, hogy a beszállás visszautasítása helyett olyan személyeket keressenek, akik önként, előnyökért cserébe lemondanak a helyfoglalásukról, illetve azzal, hogy teljes mértékben kártalanítják azokat, akiknek a beszállását végül visszautasítják.”

4 A 261/2004 rendelet „Fogalommeghatározások” című 2. cikkének j) és l) pontja így rendelkezik:

„E rendelet alkalmazásában:

[...]

j) »visszautasított beszállás«: egy légi járaton az utasok szállításának megtagadása annak ellenére, hogy azok a 3. cikk (2) bekezdésében meghatározott feltételek mellett beszállásra jelentkeztek, kivéve, ha beszállásukat észszerű indokok, úgymint egészségügyi, biztonsági vagy védelmi okok, illetve nem megfelelő utazási okmányok miatt utasítják el;

[...]

l) »járat törlése«: egy korábban [helyesen: eredetileg] tervezett légi járat nem közlekedése [helyesen: indításának elmaradása], amelyre legalább egy helyet lefoglaltak.”

5 E rendelet „Hatály” című 3. cikkének (1) és (2) bekezdése a következőképpen szól:

„(1) E rendeletet a következőkre kell alkalmazni:

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

[...]

(2) Az (1) bekezdést azzal a feltétellel kell alkalmazni, hogy az utasok

a) megerősített helyfoglalással rendelkeznek az érintett légi járaton és – az 5. cikkben említett járatotrlés kivételével – utasfelvételre jelentkeznek,

– a légifuvarozó, az utazásszervező vagy egy meghatalmazott utazásközvetítő által előre és írásban (beleértve az elektronikus utat is) a meghatározott módon és megjelölt időpontban,

vagy ha időpontot nem jelöltek meg,

– legalább 45 perccel a közzétett indulási időpont előtt; vagy

b) arról a légi járatról, amelyre helyfoglalásuk volt egy légifuvarozó vagy utazásszervező – az októl függetlenül – átirányította őket egy másik járatra.”

6 Az említett rendeletnek a „Beszállás visszautasítása” című 4. cikke értelmében:

„(1) Amennyiben egy üzemeltető légitársaság indokoltan arra számít, hogy el fogja utasítani a beszállást egy légitársaságra, köteles először önként jelentkezőket keresni, akik előnyökért cserében lemondanak helyfoglalásukról az érintett utas és az üzemeltető légitársaság által meghatározandó feltételek mellett. Az önként jelentkezők számára a segítségnyújtás a 8. cikk szerint történik, és ez a segítségnyújtás kiegészíti az e bekezdésben említett előnyöket.

(2) Amennyiben az önként jelentkező utasok száma nem elegendő ahhoz, hogy a többi helyfoglalással rendelkező utas beszálljon a légitársaságra, akkor az üzemeltető légitársaság az utasok beszállását akaratuk ellenére visszautasíthatja.

(3) Amennyiben az utasok beszállását akaratuk ellenére visszautasították, akkor az üzemeltető légitársaság azonnal kártalanítja őket a 7. cikkel összhangban és segítséget nyújt nekik a 8. és 9. cikkel összhangban.”

7 A 261/2004 rendeletnek a „Járat törlése” című 5. cikke az (1) bekezdésének c) pontjában így rendelkezik:

„Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

[...]

- c) joguk van az üzemeltető légitársaság 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 érik el; vagy
  - 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 érik el.”

8 E rendeletnek a „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikke ekként rendelkezik:

„(1) E cikkekre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártalanítást kapják:

- a) 250 EUR-t minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra [helyesen: légi járatra];
- b) 400 EUR-t minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra [helyesen: légi járatra] és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőútra [helyesen: légi járatra];
- c) 600 EUR-t minden, az a) és b) pontba nem sorolható repülőútra [helyesen: légi járatra].

A távolság meghatározásánál azt az utolsó célállomást kell alapul venni, amelynél a beszállás visszautasítása vagy a járat törlése miatt az utas érkezése késik a menetrend szerinti időponthoz képest.

[...]

(4) Az (1) és (2) bekezdésben említett távolságokat a gömbi főkörön mért távolság módszerével kell mérni.”

### **Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések**

- 9 FW a Latam Airlines-nál foglalt oda-vissza repülőutat Frankfurt am Mainból Madridba. Az odaútra menetrend szerint 2017. december 22-én, a visszaútra pedig 2018. január 7-én került volna sor.
- 10 Amikor a 2017. december 21-én induló járatra nem volt lehetséges az online utasfelvétel, FW kapcsolatba lépett a Latam Airlines-szal. Ez utóbbi ekkor tájékoztatta a felperest, hogy egyoldalúan és előzetes tájékoztatás nélkül módosította a foglalást, és egy korábbi, 2017. december 20-án induló járatra tette át a jegyét. Ennek során a Latam Airlines arról is tájékoztatta FW-t, hogy kizárták a 2018. január 7-i visszafelé tartó járatról, mivel nem szállt fel az odafelé tartó járatra.
- 11 Következésképpen FW más légi fuvarozónál foglalt helyettesítő járatokat mind az oda-, mind a visszaútra, és 528,23 eurót fizetett a megfelelő jegyekért. Az alapeljárás megindítása előtt azonban a Latam Airlines 101,55 eurót visszatérített FW-nek.
- 12 2021. szeptember 2-i ítéletével az Amtsgericht Frankfurt am Main (Frankfurt am Main-i helyi bíróság, Németország) arra kötelezte a Latam Airlinest, hogy kártérítés címén fizessen meg FW részére 426,68 eurót, amely e jegyek fennmaradó költségének felel meg, valamint a 261/2004 rendelet 5. és 7. cikke alapján 250 euró összegű kártalanítást. E bíróság ugyanis úgy értékelte, hogy az odafelé tartó járat átfoglalása a Latam Airlines részéről járatotrlés volt. E tekintetben ez az ítélet jogerőssé vált.
- 13 Az említett bíróság ezzel szemben elutasította FW arra irányuló kérelmét, hogy további 250 euró összegű kártalanítást kapjon azon az alapon, hogy az általa az e légi fuvarozónál lefoglalt visszafelé tartó járaton a szállítását megtagadták. Ugyanezen bíróság szerint FW esetében a 261/2004 rendelet 4. cikke értelmében vett visszautasított beszállásról volt szó annak ellenére, hogy nem jelentkezett utasfelvételre, illetve beszállásra, amint azt e rendelet 2. cikkének j) pontja és 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja előírja. Mindazonáltal, mivel az utas számára lényegtelen, hogy a szállítás megtagadása a járat törlésén vagy – a menetrend fenntartása mellett – a beszállás visszautasításán alapul-e, az elsőfokú bíróság analógia útján alkalmazta az említett rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontját. Ennek következtében elutasította a további kártalanítást, mivel FW-t 2017. december 21-én, vagyis több mint két héttel az eredetileg lefoglalt visszaút menetrend szerinti indulási időpontja előtt tájékoztatták a beszállás visszautasításáról.
- 14 FW fellebbezést nyújtott be a 2021. szeptember 2-i ítélettel szemben a Landgericht Frankfurt am Main (Frankfurt am Main-i regionális bíróság, Németország), a kérdést előterjesztő bíróság előtt. FW vitatja a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontja i. alpontjának analógia útján történő alkalmazását a visszautasított beszállás eseteire.
- 15 Az előterjesztő bíróság úgy véli, hogy a jelen ügy két kérdést vet fel a 261/2004 rendelet értelmezésével kapcsolatban. E bíróság mindenekelőtt arra keresi a választ, hogy e rendelet 4. cikke értelmében vett visszautasított beszállásnak minősül-e, ha az üzemeltető légi fuvarozó

előzetesen tájékoztatja az utast arról, hogy megtagadja a beszállást egy olyan légi járatra, amelyre megerősített helyfoglalással rendelkezik. Igenlő válasz esetén felmerül a kérdés, hogy az említett rendeletnek a járat törlésére vonatkozó 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontja alkalmazható-e analógia útján a visszautasított beszállás esetén.

- 16 Az első kérdést illetően a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) 2015. március 17-i ítéletében többek között kimondta, hogy az utastól nem követelhető meg, hogy utasfelvételre vagy beszállásra jelentkezzen a beszállás „előzetes” visszautasítása esetén, azaz az utassal korábban közölt, másik járatra történő átfoglalás esetében, vagy – mint a jelen ügyben – ezen utas nevének a beszállásra jogosultak utaslistájáról való törlése esetén. Ugyanis, figyelemmel az utasok jogainak a 261/2004 rendelet által elérni kívánt magas szintű védelmére, nem követelhető meg az utastól, hogy menjen ki a repülőtérre, és kérje a szállítását, ha már bizonyos, hogy meg fogják tagadni azt. Márpedig a kérdést előterjesztő bíróság, miközben egyetért a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) által elfogadott értelmezéssel, lényegében szükségesnek tartja, hogy ezzel kapcsolatban kérdést terjesszen a Bíróság elé.
- 17 A második pontot illetően, és abban az esetben, ha a Bíróság elfogadná, hogy a beszállás előzetes visszautasítása esetén az utas kártalanításban részesülhet anélkül, hogy utasfelvételre vagy beszállásra kellene jelentkeznie, a kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy még ha az európai uniós jogalkotó kifejezetten nem is kívánta szabályozni azon utas esetét, akinek beszállását előzetesen visszautasították, az ilyen utas ugyanabban a helyzetben van, mint az az utas, akinek a járatát törölték. Következésképpen az egyenlő bánásmód elve megköveteli, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontját analógia útján alkalmazzák az említett rendelet 4. cikke értelmében vett visszautasított beszállással szembesülő utasokra.
- 18 Mindazonáltal a kérdést előterjesztő bíróság emlékeztet arra, hogy a járat törlése esetén a kártalanításhoz való jog nem merül fel, ha az utast e járatról legalább két héttel korábban tájékoztatták. Az ilyen határidő lehetővé teszi az utas számára, hogy alkalmazkodjon az új helyzethez, így eleve nem merül fel azon gond és kényelmetlenség, amelyet 261/2004 rendelet 7. cikke szerinti kártalanításhoz való jog hivatott kompenzálni. Hasonlóképpen, a beszállás előzetes visszautasítása esetén, melyet a menetrend szerinti indulási időpont előtt több mint két héttel közöltek az utassal, az utas elegendő időt kap arra, hogy alkalmazkodjon e visszautasításhoz, és új intézkedéseket hozzon. Egy utas számára lényegtelen, hogy azért nem szállítják az általa lefoglalt járaton, mert a járatot teljes egészében törölték, vagy mert beszállását más okból, például túlfoglalás miatt visszautasítják. A visszautasított beszállás okozta kényelmetlenség következményei ugyanis azonosak a járatról törölés következményeivel. Ha a jogalkotó szándéka az lett volna, hogy az utast ne illesse meg kártalanításhoz való jog, ha a járatot az előzetes tájékoztatása mellett törlik, akkor ugyanezt a megoldást kellene alkalmazni a beszállás előzetes visszautasítása esetén is, amelynek hiányában a járat törlése által érintett utasok sokkal kedvezőtlenebb helyzetbe kerülnének, mint azok az utasok, akiknek a beszállását visszautasították, jóllehet az utasok e két kategóriája összehasonlítható helyzetben van.

19 E körülmények között a Landgericht Frankfurt am Main (Frankfurt am Main-i regionális bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Úgy kell-e értelmezni a [261/2004] rendeletet, hogy az utasnak – a 3. cikk (2) bekezdése, illetve a 2. cikk j) pontja által előírtaknak megfelelően – annak ellenére utasfelvételre, illetve beszállásra kell jelentkeznie a megjelölt időpontban, illetve legalább 45 perccel a közzétett indulási időpont előtt, ahhoz, hogy alkalmazható legyen a rendelet, és megvalósuljon az e rendelet 7. cikkével összefüggésben értelmezett 4. cikkének (3) bekezdése szerinti, kártalanításfizetési kötelezettséget keletkeztető visszautasított beszállás, hogy az üzemeltető légi fuvarozó már korábban közölte, hogy nem kívánja az utast szállítani?

2) Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén:

Úgy kell-e értelmezni a [261/2004] rendeletet, hogy az 5. cikke (1) bekezdése c) pontja i. alpontjának analógia útján történő alkalmazása mellett ki van zárva az említett rendelet 4. és 7. cikke szerinti, visszautasított beszállás miatti kártalanításhoz való jog, ha a menetrend szerinti indulási időpont előtt legalább két héttel tájékoztatták az utast a beszállás visszautasításáról?”

## **Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről**

### ***Az első kérdésről***

20 Első kérdésével az előterjesztő bíróság lényegében azt kívánja megtudni, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének j) pontjával összefüggésben értelmezett 4. cikkének (3) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy az üzemeltető légi fuvarozó, amely előzetesen tájékoztatta az utast arról, hogy akarata ellenére megtagadja a beszállást egy megerősített helyfoglalással rendelkező járatra, nem köteles kártalanítani az említett utast, ha az utas nem jelentkezett beszállásra az e rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében meghatározott feltételeknek megfelelően.

21 Amint az a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatából következik, az uniós jog egységes alkalmazásának követelményéből és az egyenlőség elvéből egyaránt az következik, hogy a jelentésének és hatályának meghatározása érdekében a tagállami jogokra kifejezett utalást nem tartalmazó uniós jogi rendelkezést az egész Unióban általában önállóan és egységesen kell értelmezni, figyelembe véve nemcsak azok kifejezéseit, hanem e rendelkezések összefüggéseit és a kérdéses szabályozás célját is (1984. január 18-i Ekro ítélet, 327/82, EU:C:1984:11, 11. pont; 2020. június 25-i Ministerio Fiscal [Hatóság, amelyhez feltehetően nemzetközi védelem iránti kérelemmel fordulnak] ítélet, C-36/20 PPU, EU:C:2020:495, 53. pont).

22 Mindenekelőtt meg kell jegyezni, hogy a 261/2004 rendelet 4. cikkének (3) bekezdése szerint „[a]mennyiben az utasok beszállását akaratauk ellenére visszautasították, akkor az üzemeltető légifuvarozó azonnal kártalanítja őket [ezen rendelet] 7. cikk[ével] összhangban és segítséget nyújt nekik a [z említett rendelet] 8. és 9. cikk[ével] összhangban.”

23 A 4. cikk (3) bekezdésének szövegére tekintettel az utas csak akkor részesülhet az e rendelkezésben előírt kártalanításban, ha az említett rendelet 2. cikkének j) pontja értelmében az esetében „visszautasították a beszállást”. Ez utóbbi rendelkezés szerint „visszautasított beszállás”: „egy légijáraton az utasok szállításának megtagadása annak ellenére, hogy azok a 3. cikk

- (2) bekezdésében meghatározott feltételek mellett beszállásra jelentkeztek, kivéve, ha beszállásukat észszerű indokok, úgymint egészségügyi, biztonsági vagy védelmi okok, illetve nem megfelelő utazási okmányok miatt utasítják el”.
- 24 Figyelemmel arra, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének j) pontja e rendelet 3. cikkének (2) bekezdésére hivatkozik, meg kell állapítani, hogy a 3. cikk (1) bekezdésének a) pontjából és (2) bekezdéséből az következik, hogy abban az esetben, ha – mint a jelen ügyben is – az utas megerősített helyfoglalással rendelkezik a Szerződés rendelkezéseinek hatálya alá tartozó tagállam területén található repülőtérrel induló járatra, a „visszautasított beszállás” fogalma vagy azt feltételezi, hogy az említett rendelet 5. cikkében említett járatörülés kivételével az utas jelentkezik utasfelvételre a légi fuvarozó, az utazásszervező vagy egy meghatalmazott utazásközvetítő által előre és írásban a meghatározott módon és megjelölt időpontban, vagy ennek megjelölése hiányában legalább 45 perccel a közzétett indulási időpont előtt, vagy pedig azt feltételezi, hogy az utast arról a légi járatról, amelyre helyfoglalása volt, a légi fuvarozó vagy az utazásszervező – az októl függetlenül – átirányította őt egy másik járatra.
- 25 A jelen ítélet 22–24. pontjában említett rendelkezésekre tekintettel először is meg kell határozni, hogy a „visszautasított beszállás” fogalma magában foglalja-e a beszállás előzetes visszautasítását, vagyis azt az esetet, amikor az üzemeltető légi fuvarozó előre tájékoztatja az utast, hogy annak akarata ellenére megtagadja a beszállást egy olyan járatra, amelyre megerősített helyfoglalással rendelkezik, másodsor pedig azt, hogy az utas utasfelvételre való jelentkezésének követelménye az ilyen előzetesen visszautasított beszállás esetében is fennáll-e.
- 26 Ami az első kérdést illeti, emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet hatályon kívül helyezte a 295/91 rendeletet, amely védelmet vezetett be a visszautasított beszállással szemben. A rendelet elfogadásával azonban az uniós jogalkotó egyetlen szándéka az volt, hogy a légi fuvarozók túlfoglalási gyakorlata ellen fellépjen, amelyben a légi fuvarozók túlzott mértékben részt vettek. A 295/91 rendelet tehát arra korlátozódott, hogy annak 1. cikke értelmében „meghatározza azokat a közös minimumszabályokat, amelyeket abban az esetben kell alkalmazni, ha az utasok beszállását elutasítják egy olyan túlfoglalt, menetrendszerű járatra, amelyre érvényes jegyük és megerősített helyfoglalásuk van” (lásd ebben az értelemben a 2012. október 4-i Finnair ítélet, C-22/11, EU:C:2012:604, 20. pont; 2012. október 4-i Rodríguez Cachafeiro és Martínez-Reboredo Varela-Villamor ítélet, C-321/11, EU:C:2012:609, 22. pont).
- 27 Ezzel szemben a „visszautasított beszállásnak” a 261/2004 rendelet 2. cikkének j) pontja értelmében vett fogalma nem tartalmazza azon okokat, amelyek miatt a fuvarozó megtagadja az utas szállítását. Így e rendelkezés szövege már nem köti az ilyen visszautasítást az érintett járat „túlfoglalásához”, amelyet a légi fuvarozó gazdasági okokból idézett elő. Ezzel az uniós jogalkotó kiterjesztette a „visszautasított beszállás” fogalmának hatályát minden olyan esetre, amikor a légi fuvarozó megtagadja az utas szállítását (lásd ebben az értelemben: 2012. október 4-i Finnair ítélet, C-22/11, EU:C:2012:604, 19., 21. és 22. pont; 2012. október 4-i Rodríguez Cachafeiro és Martínez-Reboredo Varela-Villamor ítélet, C-321/11, EU:C:2012:609, 21., 23. és 24. pont).
- 28 Ebből következik, hogy főszabály szerint a „visszautasított beszállás” fogalma magában foglalja a beszállás előzetes visszautasítását, feltéve hogy az utas e rendelet 2. cikke j) pontjának megfelelően kellő időben beszállásra jelentkezett.
- 29 Ezt az értelmezést teleologikus megfontolások támasztják alá. A beszállás előzetes visszautasításának a „visszautasított beszállás” 261/2004 rendelet 2. cikkének j) pontja értelmében vett fogalmából való kizárása ugyanis jelentősen csökkentené az utasoknak e rendelet által



- biztosított védelmet. Következésképpen az ilyen kizárás ellentétes az (1) preambulumbekzdésében foglalt célkitűzéssel, vagyis az utasok magas szintű védelmének biztosításával, ami igazolja a számukra elismert jogok tág értelmezését. Ezenkívül azzal a következménnyel járna, hogy megfosztaná minden védelemtől azokat az utasokat, akik olyan helyzetben vannak, amely nekik fel nem róható, gazdasági okok miatti túlfoglalásból következett be, megakadályozva őket abban, hogy ugyanezen rendelet 4. cikkére hivatkozzanak (lásd ebben az értelemben: 2012. október 4-i Finnair ítélet, C-22/11, EU:C:2012:604, 23. és 24. pont).
- 30 A jelen ítélet 25. pontjában említett második kérést illetően a 261/2004 rendelet 3. cikk (1) bekezdésének a) pontjával és (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett 2. cikk j) pontjának szó szerinti értelmezése azt sugallja, hogy a „beszállás visszautasítására” csak akkor kerülhet sor, ha az utas utasfelvételre jelentkezett.
- 31 Ez az értelmezés azonban nem fogadható el a beszállás előzetes visszautasítása esetén.
- 32 Egyrészt ugyanis, amint azt a Bizottság az írásbeli észrevételeiben kifejtette, a 261/2004 rendelet 2. cikkének j) pontjával összefüggésben értelmezett 3. cikke (2) bekezdése b) pontjának rendszertani elemzéséből kitűnik, hogy annak a követelménynek, amely szerint az utasoknak jelentkezniük kell a beszállásra, nem kell szükségszerűen teljesülnie, tekintettel arra a tényre is, hogy a beszállás előzetes visszautasítására sor kerülhet, ha a légi fuvarozó vagy az utazásszervező arról a járatról, amelyre az utasoknak helyfoglalásuk volt, átirányította egy másik járatra. Márpedig az ilyen helyzet lényegében nem különbözik attól, amikor az utast előzetesen tájékoztatják arról, hogy a légi fuvarozó visszautasítja a beszállást arra a járatra, amelyre az utas megerősített helyfoglalással rendelkezik, ezért az utasnak egy másik járatot kell foglalnia ugyanúgy, mint ha a légi fuvarozó előzetesen átirányította volna egy másik járatra.
- 33 Másrészt a 295/91 rendelet által követett, a jelen ítélet 26. pontjában felidézett célkitűzés lehetővé teszi annak megértését, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikke j) pontjának és 4. cikkének utólagos elfogadásával az uniós jogalkotó lényegében a visszautasított beszállás olyan eseteit vette figyelembe, amelyek a túlfoglalás alkalmazásához hasonlóan extrém esetben, azaz az utasok repülőtérre érkezésének időpontjában következnek be. Ebben az összefüggésben érthető, hogy az uniós jogalkotó a 261/2004 rendeletben fenntartotta az utasok azon kötelezettségét, hogy utasfelvételre jelentkezzenek, mivel az ilyen esetek valóságtartalma elvileg csak az utasfelvételkor állapítható meg.
- 34 Úgy tűnik tehát, hogy a 261/2004 rendelet megszüvegezése során az uniós jogalkotó nem kívánta szabályozni azt a helyzetet, amikor az üzemeltető légi fuvarozó a menetrend szerinti járat indulása előtt tájékoztatja a megerősített foglalással rendelkező utasokat, hogy visszautasítja a beszállásukat az adott járatot teljesítő repülőgépre.
- 35 Ugyanakkor a 261/2004 rendelet 2. cikkének j) pontjával és 3. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett 4. cikkének (3) bekezdését nem lehet úgy értelmezni, hogy az az uniós jogalkotó azon szándékát fejezi ki, hogy automatikusan kizárjon minden kártalanítást azon utas javára, akinek a beszállását előzetesen visszautasították azzal az indokkal, hogy nem jelentkezett utasfelvételre. Meg kell tehát állapítani, hogy e rendelkezések nem minden esetben teszik a visszautasított beszállásért járó kártalanítást attól függővé, hogy az érintett utasok jelentkeztek-e utasfelvételre.

- 36 Éppen ellenkezőleg, a 261/2004 rendelet olyan értelmezése, amely – annak érdekében, hogy lehetővé tegye azon utasok kártalanítását, akiknek a beszállását visszautasították – megkíméli az utasokat az utasfelvételi kötelezettségtől és a szükségtelen formalitástól, hozzájárul e rendelet azon céljának megvalósításához, amely az utasok magas szintű védelmének biztosítására irányul.
- 37 Az említett rendelet (1)–(4) preambulumbekzdéséből, és különösen a (2) preambulumbekzdéséből ugyanis kitűnik, hogy ugyanezen rendelet a légi közlekedésben részt vevő utasok magas szintű védelmének biztosítására irányul, függetlenül attól, hogy beszállásukat utasították vissza, vagy járatukat törölték, illetve járatuk késik-e, mivel valamennyien a légi közlekedéshez kapcsolódó, hasonlóan súlyos gondnak és kényelmetlenségnek vannak kitéve (2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 44. pont; 2019. július 29-i Rusu ítélet, C-354/18, EU:C:2019:637, 26. pont). Ez annál is inkább igaz, mert a légi közlekedésben részt vevő utasok számára jogokat biztosító rendelkezéseket, beleértve a kártalanítás iránti jogot biztosító rendelkezéseket is, tágan kell értelmezni (lásd ebben az értelemben: 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 45. pont).
- 38 Így a 261/2004 rendelet 2. cikkének j) pontjával és 3. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett 4. cikke (3) bekezdésének rendszertani és teleologikus értelmezéséből az következik, hogy az utas nem köteles utasfelvételre jelentkezni, ha az üzemeltető légi fuvarozó előzetesen tájékoztatta az utast arról, hogy az utas akarata ellenére megtagadja a beszállást egy megerősített helyfoglalással rendelkező járatra.
- 39 A fenti megfontolásokból következik, hogy a 261/2004 rendelet 4. cikkének (3) bekezdését a 2. cikkének j) pontjával összefüggésben úgy kell értelmezni, hogy az üzemeltető légi fuvarozó, amely előzetesen tájékoztatta az utast arról, hogy az utas akarata ellenére megtagadja a beszállást egy olyan járatra, amelyre az utas megerősített helyfoglalással rendelkezik, köteles kártalanítani az utast, még akkor is, ha az utas nem jelentkezett beszállásra az e rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében meghatározott feltételek szerint.

### *A második kérdéstről*

- 40 Jóllehet a második kérdést csak arra az esetre tették fel, ha az első kérdésre igenlő választ kell adni, a Bíróság a kérdést előterjesztő bíróságnak a jelen ítélet 17. pontjában összefoglalt magyarázataira tekintettel szükségesnek tartja azt megválaszolni. E bíróság ugyanis kifejti, hogy a második kérdésre akkor kell válaszolni, ha a Bíróság az első kérdésre válaszolva úgy ítéli meg, hogy az az utas, akit a beszállás előzetes visszautasításáról tájékoztattak, kártérítést kaphat a beszállásra történő jelentkezés nélkül is.
- 41 E második kérdésével az előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontját úgy kell-e értelmezni, hogy e rendelkezés, amely a járat törlése esetén kivételt állapít meg az utasok kártalanításhoz való joga alól, azt a helyzetet is szabályozza, amikor az utast legalább két héttel a menetrend szerinti indulási időpont előtt tájékoztatták arról, hogy az üzemeltető légi fuvarozó az utas akarata ellenére megtagadja a szállítását, aminek következtében az utast nem illeti meg az e rendelet 4. cikkében előírt, visszautasított beszállás miatti kártalanításhoz való jog.
- 42 Emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontja értelmében a járat törlése esetén az érintett utasoknak joguk van az üzemeltető légifuvarozó általi kártalanításhoz e rendelet 7. cikkével összhangban, kivéve ha a menetrend szerinti indulási

időpont előtt legalább két héttel tájékoztatták őket a járat törléséről. Ezenkívül az említett rendelet 4. cikkének (3) bekezdése úgy rendelkezik, hogy „[h]a az utasok beszállását akaratum ellenére visszautasították, az üzemeltető légitársaság azonnal kártalanítja őket [e rendelet] 7. cikkével összhangban, és segítséget nyújt nekik [az említett rendelet] 8. és 9. cikkével összhangban”.

- 43 Amint azt a Bíróság megállapította, a 261/2004 rendelet (1) preambulumbekkezdésében említett, az utasok magas szintű védelmének biztosításával, ami igazolja a számukra elismert jogok tág értelmezését (lásd ebben az értelemben: 2012. október 4-i Finnair ítélet, C-22/11, EU:C:2012:604, 23. pont). Másrészt az utasoknak jogokat biztosító rendelkezések alóli kivételt szigorúan kell értelmezni (lásd ebben az értelemben: 2008. december 22-i Wallentin-Hermann ítélet, C-549/07, EU:C:2008:771, 17. pont; 2012. október 4-i Finnair ítélet, C-22/11, EU:C:2012:604, 38. pont).
- 44 Ezért e rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontját szigorúan kell értelmezni, mivel e rendelkezés a járat törlése esetén mentesíti az üzemeltető légitársaságot az említett rendelet 7. cikke szerinti kártalanítás megfizetése alól, amennyiben az utasokat legalább két héttel a menetrend szerinti indulási időpont előtt tájékoztatta a járat törléséről.
- 45 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontja nem a beszállás visszautasításának esetére, hanem kizárólag a járat törlésének esetére vonatkozik, vagyis e rendelet 2. cikke l) pontjának megfelelően arra az esetre, amikor egy eredetileg tervezett járatot, amelyre legalább egy ülőhelyet lefoglaltak, nem indítottak el.
- 46 Az említett rendelet 4. cikkének (3) bekezdése továbbá nem rendelkezik arról, hogy az üzemeltető légitársaság mentesülhet az utasok kártalanítására vonatkozó, ugyanezen rendelet 7. cikke szerinti kötelezettsége alól, ha legalább két héttel a tervezett indulási időpont előtt tájékoztatja az utasokat arról, hogy a beszállás megtagadására kerül sor (lásd analógia útján: 2006. január 10-i IATA és ELFAA ítélet, C-344/04, EU:C:2006:10, 37. pont; 2012. október 4-i Finnair ítélet, C-22/11, EU:C:2012:604, 36. pont). Ennélfogva a jelen ítélet 44. pontjában említett szigorú értelmezés elve megköveteli, hogy a kártalanításhoz való jog alóli, a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontjában előírt kivétel kizárólag a járat törlés e rendelkezésben foglalt eseteire korlátozódjon, anélkül, hogy azt kiterjedne a visszautasított beszállás e rendelet 4. cikkében foglalt eseteire.
- 47 Következésképpen, tekintettel e rendeletnek az (1) preambulumbekkezdésében említett céljára, amely az utasok magas szintű védelmének biztosítása, az említett rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontja nem alkalmazható analógia útján a beszállás visszautasításával összefüggésben, az ugyanezen rendelet 4. cikkének (3) bekezdésében szereplő kártalanításhoz való jog terjedelmének csökkentése érdekében.
- 48 Ezt az értelmezést nem kérdőjelezi meg a kérdést előterjesztő bíróság által hivatkozott egyenlő bánásmód elve. Ugyanis, amint arra a Bizottság az írásbeli észrevételeiben rámutatott, ez az elv, amely megköveteli, hogy az összehasonlítható helyzeteket ne kezeljék eltérő módon, és a különböző helyzeteket ne kezeljék egyenlő módon, hacsak ez a különbségtétel objektív módon nem igazolható (2022. július 14-i Bizottság kontra VW és társai ítélet, C-116/21 P és C-118/21 P, C-138/21 P és C-139/21 P, EU:C:2022:557, 95. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat), a jelen ügyben nem alkalmazható, mivel – amint az a jelen ítélet 45. és 46. pontjából kitűnik – a visszautasított beszállásra vagy a járat törlésre okot adó helyzetek nem hasonlíthatók össze, mivel azokat az uniós jogalkotó a 261/2004 rendelet 4. és 5. cikkében külön szabályozta, és

részben eltérő jogi szabályok kísérik őket, mint például az e rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontjában, nem pedig a 4. cikk (3) bekezdésében előírt, a kártalanításhoz való jog alóli kivétel.

- 49 A fenti megfontolásokra tekintettel a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának i. alpontját úgy kell értelmezni, hogy ez a rendelkezés, amely kivételt állapít meg az utasoknak a járat törlése esetén járó kártalanításhoz való joga alól, nem vonatkozik arra a helyzetre, amikor az utast legalább két héttel a menetrend szerinti indulási időpont előtt tájékoztatták arról, hogy az üzemeltető légi fuvarozó az utas akarata ellenére megtagadja az utas szállítását, így ezen utast megilleti az e rendelet 4. cikkében előírt visszautasított beszállás miatti kártalanításhoz való jog.

## **A költségekről**

- 50 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. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

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

- 1) 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 4. cikke (3) bekezdését a 2. cikkének c) pontjával összefüggésben**

**a következőképpen kell értelmezni:**

**az üzemeltető légi fuvarozó, amely előzetesen tájékoztatta az utast arról, hogy az utas akarata ellenére megtagadja a beszállást egy olyan járatra, amelyre az utas megerősített helyfoglalással rendelkezik, köteles kártalanítani az utast, még akkor is, ha az utas nem jelentkezett beszállásra az e rendelet 3. cikk (2) bekezdésében meghatározott feltételek szerint.**

- 2) A 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) és i) pontját**

**a következőképpen kell értelmezni:**

**ez a rendelkezés, amely kivételt állapít meg az utasoknak a járat törlése esetén járó kártalanításhoz való joga alól, nem vonatkozik arra a helyzetre, amikor az utast legalább két héttel a menetrend szerinti indulási időpont előtt tájékoztatják arról, hogy az üzemeltető légi fuvarozó az utas akarata ellenére megtagadja az utas szállítását, így ezen utast megilleti az e rendelet 4. cikkében előírt visszautasított beszállás miatti kártalanításhoz való jog.**

Aláírások